

Ferdselsårene som ledd i middelalderbyens infrastruktur

En arkeologisk analyse av ferdselsårene på Bryggen i Bergen



Kristine Margrethe Eilertsen Olsen

Masteroppgave i arkeologi

Institutt for arkeologi, historie, kultur- og religionsvitenskap

Universitetet i Bergen

Våren 2014



Forord

Arbeidet med denne masteroppgaven har vært både lærerikt og utfordrende. Jeg vil gi en stor takk til veilederen min, Ingvild Øye, for all hjelpen hun har gitt meg og for alle gode råd underveis i oppgaven.

Jeg vil også takke Hege A. G. Johansen som delte sine kart med meg, samt de ansatte på Bryggens Museum for et godt miljø på lesesalen.

En takk også til min samboer Vidar Daatland, som hjalp meg å tilpasse kartene til analysen min.

Kristine Margrethe Eilertsen Olsen

Bergen 14.mai 2014

Forside: Passasjen mellom Søstergården og Engelgården i periode 6 (1332-1413). Sett fra øst (Helle 1982:203).

Innhold

| | |
|--|----|
| Kapittel 1 Innledning..... | 6 |
| 1.1. Emne og mål..... | 6 |
| 1.2. Undersøkelsesområdet..... | 6 |
| 1.3 Problemstillinger | 7 |
| 1.4. Kildematerialet | 7 |
| Arkeologiske kilder | 7 |
| Skriftlige kilder..... | 8 |
| 1.5 Begrepsavklaringer..... | 9 |
| Kapittel 2 Forskningshistorisk bakgrunn..... | 11 |
| 2.1. Arkeologisk forskning | 11 |
| 2.2 Historiske forskningsarbeider..... | 15 |
| Kapittel 3 Teoretiske og metodiske tilnærminger | 16 |
| 3.1 Teoretiske tilnærminger | 16 |
| 3.2 Metodiske tilnærminger | 19 |
| Identifikasjon..... | 19 |
| Klassifikasjon | 20 |
| Datering..... | 20 |
| Romlig fordeling | 21 |
| Representativitet..... | 22 |
| Kapitel 4 Ferdelsårene – som del av bygårdens infrastruktur..... | 24 |
| 4.1. Utviklingen av ferdelsårene i tid og rom | 25 |
| Periode 1 (før ca. 1120)..... | 25 |
| Periode 2 (ca.1120 – 1170/71) | 26 |
| Strandlinjen og utbygging av et kaisystem..... | 26 |
| Anlegg av ferdelsårer..... | 29 |
| Brønner i ferdelsårene..... | 30 |
| Periode 3 (1170/71-1198)..... | 30 |

| | |
|---|----|
| Gårdspassasjene og offentlige ferdselsårer | 36 |
| Brønner og latriner i ferdselsårene | 40 |
| Periode 4 (1198-1248)..... | 40 |
| Kaifronten..... | 40 |
| Gårdspassasjene og offentlige ferdselsårer | 43 |
| Brønner og latriner knyttet til ferdselsårene | 45 |
| Periode 5 (1248-1332)..... | 46 |
| Kaifronten..... | 46 |
| Gårdspassasjene og offentlige ferdselsårer | 48 |
| Allmenninger..... | 50 |
| Allmenninger..... | 53 |
| Brønner og latriner knyttet til ferdselsårene | 54 |
| Periode 6 (1332-1413)..... | 54 |
| Kaifronten..... | 54 |
| Gårdspassasjene og offentlige ferdselsårer | 56 |
| Allmenninger..... | 59 |
| Brønner og latriner i ferdselsårene | 60 |
| Periode 7 (1413-1476)..... | 61 |
| Gårdspassasjene og offentlige ferdselsårer | 61 |
| Brønner og latriner i ferdselsårene | 62 |
| Samlet oppsummering..... | 63 |
| Kaifronten..... | 63 |
| Ferdelsårer | 64 |
| Kapittel 5 Strukturer og aktører..... | 67 |
| 5.1. Strukturene – stabilitet eller endring?..... | 67 |
| 5.2. Aktørene – arkeologisk og skriftlig belyst | 70 |
| Byskaperne | 71 |
| Utbyggerne og handelsmenn | 72 |

| | |
|-----------------------------|----|
| Bystyrene og byfolk | 73 |
| Hanseatene..... | 75 |
| Samlet oppsummering | 76 |
| Kapittel 6 Avslutning | 78 |
| Figurliste..... | 83 |
| Tabelliste | 85 |
| Kilder og litteratur | 86 |

Kapittel 1 Innledning

1.1. Emne og mål

Emnet for denne oppgaven er en studie av ferdselsårer som del av middelalderbyen Bergens infrastruktur fra tiden rundt ca. 1120 til 1476. Målet er å kartlegge og belyse utviklingen av de ulike ferdselsårene på Bryggen, slik de ble avdekket under de store arkeologiske utgravningene etter den store bybrannen i 1955 i den nordlige delen av Bryggen i årene 1955-68 og sporadisk inn på 70-tallet. Videre vil jeg undersøke hvilke mønstre og strukturer som ble etablert og hvordan ferdselsårene inngikk i og påvirket byens utvikling og kommunikasjon innad og utad i bysamfunnet. Med ferdselsårer mener jeg her gate- og veiløp, i form av passasjer, allmenninger og kaier. Med dette som utgangspunkt vil jeg se denne delen av Brygge-området i lys av byens videre infrastruktur og kommunikasjonsnettverk som helhet. Mens det i hovedsak har vært selve bygårdene eller enkeltvise strukturer og funnkategorier som har vært i fokus tidligere, skal jeg ta for meg de ulike ferdselsårene i hele utgravningsområdet i et tidsperspektiv. Når, hvor og hvordan ble de ulike ferdselsårer i byen etablert, og hvordan utviklet de seg over tid? I hvilken grad var de preget av stabilitet eller endring? Og hvilke betydning fikk de? Hvem var aktørene bak? Disse spørsmålene står sentralt i oppgaven og jeg vil belyse dem ut fra dokumenterte og daterte arkeologiske strukturer, funn og dels på grunnlag av skriftlige kilder.

1.2. Undersøkellesområdet

Trehusbebyggelsen på Bryggen har gjennom århundrene vært herjet av gjentatte storbranner. I 1955 var det den nordre delen av Bryggen som ble offer for flammene, der fire bygårder, Gullskogården, Søstergården, Engalgården og Bugården strøk med. I tillegg til disse bygårdene nevner middelalderkildene også Sveinsgard, Miklagard, Oddsgard og Atlegard som bygårder her i middelalderen, men hvor Atlegard kan være en forvanskning av navnet Oddsgard og dermed én og samme gård (Helle 1982:706). Gullskoen bestod mot slutten av middelalderen av seks husrekker, men omfattet muligens en til to flere i en tidlig fase. Den strakte seg da lengre nordover mot Holmen, nåværende Bergenhus. De tre andre gårdene i dette området bestod av til sammen seks husrekker, etter alt å dømme de tre nevnte middelalderbygårdene (Herteig 1991:9-11). Arkeologiske spor viser at det i denne delen av Brygge-området har vært flere historisk kjente bygårder (Herteig 1991:108). Feltet som ble undersøkt, mellom Dreggsallmenning i nord og Bredsgården i sør utgjorde i alt 5700 m²

(Herteig 1969:9). Det ble gravd ut om lag 20 000 kubikkmeter masse fra feltet, ned til ca. 8 m under dagens overflate og tilsvarende ca. 6 m under havets overflate i fremkanten, mot Vågen (Herteig 1995:12).

Det er denne delen av Brygge-området som oppgaven omhandler, og som jeg følger over tid.

1.3 Problemstillinger

Et sentralt spørsmål er hvilke funksjoner de ulike ferdselsårene hadde innad i bygårdene og for bybefolkningen, og om dette endret seg over tid.

I sum er mine problemstillinger som følger:

- Hvor ble det anlagt ferdselsårer?
- Hvordan er de forskjellige typer ferdselsårer bygget opp, er det likheter/ulikheter ved dem?
- Hvilken funksjon hadde ferdselsårene, og hva hadde de å si for kommunikasjonen?
- Endret dette seg over tid – i hvilken grad var det stabilitet eller endring?
- Kan arkeologiske funn og de skriftlige kildene si noe om aktørene bak anleggene og om livet som utspant seg her i middelalderen?

Jeg vil ta utgangspunkt i to sentrale teoretiske perspektiv, strukturasjonsteori og kontekst. Alt det jeg skal undersøke, ble en gang fremstilt og utviklet av mennesker ut fra spesielle formål. Når området var utsatt for gjentatte branner, stod folk igjen overfor nye utfordringer. Skulle etablerte strukturer endres, eller måtte en forholde seg til de alt etablerte ved gjenoppbyggingen? Det er dette samspillet mellom aktører og strukturer og de kontekster de inngikk i, jeg finner særlig interessant. Dette perspektivet vil jeg gjøre nærmere rede for i kapittel 3.

1.4. Kildematerialet

Arkeologiske kilder

Grunnet bybrannene som herjet trehusbebyggelsen med ujevne mellomrom i middelalderen, har det vært mulig å datere og studere bebyggelsens utvikling og endringer over tid. I alt 7-8 brannlag ble avdekket ved Bryggen-utgravningene, og inneholder informasjon som gjør dette mulig. Av brannene som er registrert arkeologisk, er den eldste datert til ca. 1120, basert på dendrokronologi og keramikk (Hansen 2005), og med påfølgende historisk kjente branner i

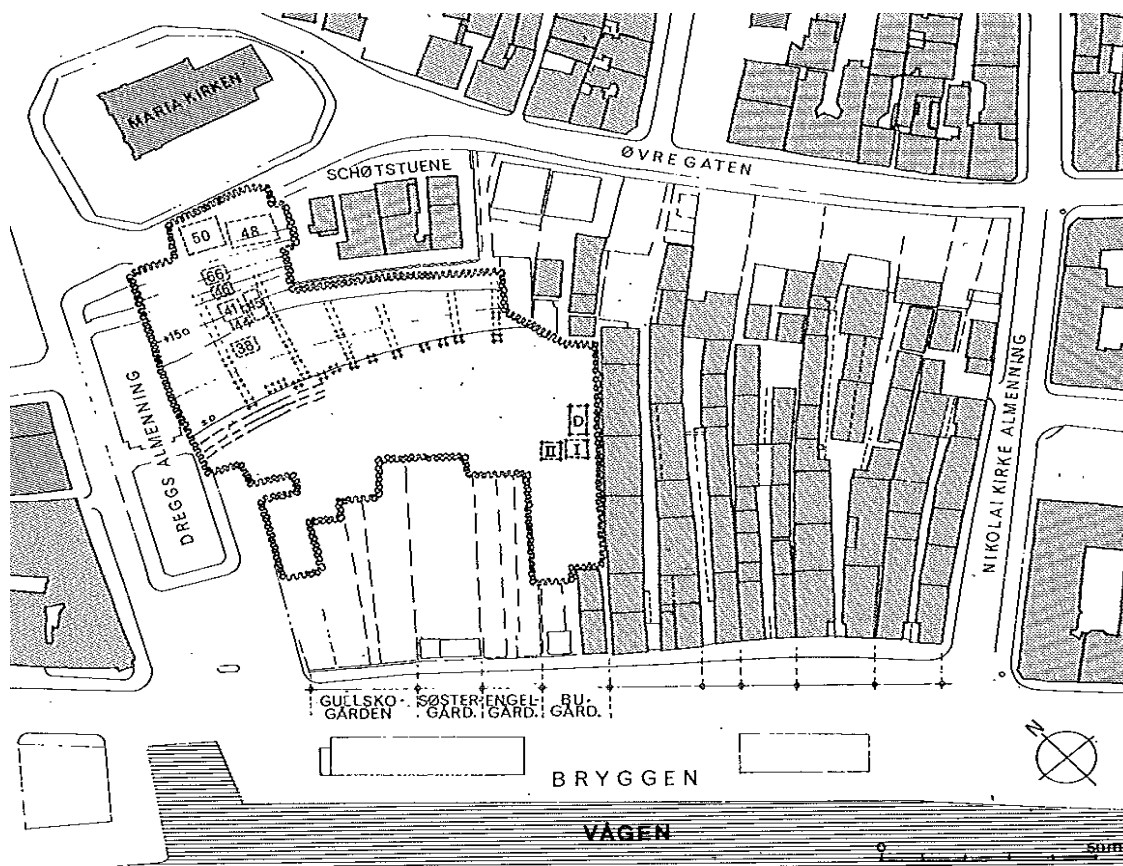
1170/71, 1198, 1248, 1332, 1393, 1413, 1476 og 1702. Den sistnevnte brannen faller utenfor min tidsavgrensning og vil derfor ikke bli tatt med i oppgaven.

For å belyse mine problemstillinger kommer jeg i stor grad til å basere meg på tidligere utførte arbeider. Asbjørn Herteigs publikasjon i *The Buildings at Bryggen, their Topographical and Chronological Development* fra 1990/1991 er et grunnleggende verk som gjør det mulig å ta fatt på denne oppgaven, men også andre arbeider som jeg gjør nærmere rede for i kapittel 2 blir benyttet. Jeg skal imidlertid benytte disse arbeidene i lys av mine egne problemstillinger med vekt på utviklingen av ferdselsårene i området, se om det var stabilitet eller endringer innenfor periodene, og også menneskene som aktører i det sosiale og økonomiske byrommet Bryggen utgjorde ved å se på funn som er avdekket i disse områdene og skriftlige kilder. Dette har tidligere ikke vært gjort med et slikt fokus.

Skriftlige kilder

Brygge-området som helhet strakte seg fra Holmen, dagens Bergenhusområde, til Vågsbunnen, og var bykjernen i middelalderens Bergen og et viktig handelssentrum både for fjern- og nærhandel. Fra 1300-tallet nevner de skriftlige kildene 31 bygårder i dette området (Helle 1982:244). Det forekommer ulike typer skriftlige kilder som omhandler Bergen i middelalderen, blant annet sagaer som samtidssagaene, Sverres saga og Håkon Håkonssons saga, annaler, krøniker, diplomer og lover som kan gi oss et innblikk i middelalderens byliv (Helle 1982:175). Bergen var en av de viktigste byene i landet, og fra høymiddelalderen av også den største og viktigste og derfor særlig godt dekket i skriftlige kilder. Byloven fra 1276 omtaler de ulike typer ferdselsårer i byen og gir den første nedtegnelsen om allmenningene i byen. Mariaallmenning, Buaallmenning, Breidaallmenning, Nikolaikirkeallmenning (yngre Breidaallmenning) og Auta-allmenning er nevnt her. Lovene inneholder informasjon om ferdselsårene som forteller hvordan de skulle være i middelalderen. Det er for eksempel lover for hvor brede disse ulike gateløpene skulle være (Bl VI, 8). De arkeologiske utgravningene har avdekket flere av allmenningene og passasjene som er nevnt (Herteig 1990/1991).

De skriftlige kildene vil jeg bruke som supplerende materiale til de arkeologiske funnene, som en del av konteksten materialet inngår i. Da er det også interessant å se om det er sammenfall eller avvik mellom de ulike kildene. Når det gjelder skriftlige kilder bygger jeg i stor grad på middelalderhistorikeren Knut Helle sin fremstilling i *Bergen bys historie, bind 1*, og ser selv nærmere på de aktuelle kildene som det vises til, når det er særlig relevant.



Figur 1.1. Utgravningsfeltet til Bryggen-utgravningene, markert med bølget linje. (Øye 1988:14)

1.5 Begrepsavklaringer

En del sentrale strukturer – bygårder, passasjer, allmenninger og kaier, står sentralt i oppgaven. Jeg vil derfor presisere nærmere hva jeg konkret legger i de ulike benevnelsene.

En *bygård* betegner mer enn selve bygningene og omfatter også passasje, dråpefall og kaien foran. Bygårdene i Bergen omfattet lange husrekker som bestod av tette rekker av hus fra kai i retning byens hovedgate, Øvrestretet (jf. fig. 1.1). De kunne bestå av en dobbeltgård, to bygningsrekker med passasje og dråpefall mellom seg og kaien i front (Herteig 1985:11). En bygård kunne også være en enkel bygningsrekke med passasjen på ene siden. Bygården utgjorde en organisatorisk enhet med noen av husene og rommene som felles eie sammen med utearealet (Helle 1982:222).

En *passasje* var en felles ferdselsåre i en dobbeltgård og var slik sett private, forbeholdt de som eide, leide og arbeidet i gården. Når gården bestod av bare én husrekke, var passasjen

plassert på den ene siden av bygningen (Helle 1982:222). Passasjen munnet ut i kaiområdet foran gården, også denne var forbeholdt beboerne i gården, i følge Byloven.

Kaiene fungerte som en laste- og losseplass for skip og båter, særlig knyttet til handel. Den opphavlige strandlinjen viste seg å ligge omkring 100 m bak dagens kaifront (Helle 1982:16).

Allmenning er en benevnelse for offentlige ferdselsårer som var tilgjengelig for alle og de gikk på langs av bebyggelsen fra sjøen opp mot Stretet (dagens Øvregate) som lå i bakkant av Brygge-bebyggelsen. Allmenningenes primære funksjon var blant annet varetransport mellom Vågen og Øvrestretet. Ved å anlegge slike offentlige veier ga det fri ferdsel til havneområdet og også kaien foran. De er, som nevnt, første gang omtalt i Byloven av 1276. Senere fikk allmenningene også funksjon som branngater og ble da anlagt bredere enn de tidlige allmenningene (Helle 1982:195).

Bolverkskar fungerte som fundament for både kaiene, ferdselsårene og bygningene. De var bygd opp av tømmerstokker satt sammen til kvadrater i forskjellig størrelse, gjerne fylt med stein eller diverse avfall.

Dråpefall betegner det smale området mellom to dobbeltgårder, hvor takskjegget mellom bygningerekken møtes og leder regnvann ned på bakken (Herteig 1991:11). Dette området ser ut til å ha vært en tomtegrense for bygårdene (Herteig 1991:98).

Kapittel 2 Forskningshistorisk bakgrunn

Jeg skal i dette kapitlet gjøre rede for tidligere undersøkelser som er blitt gjort innen dette emnet, sett i forhold til de problemstillingene jeg tar opp. På denne måten vil jeg tydeliggjøre hva jeg bygger på og som jeg utvikler videre.

2.1. Arkeologisk forskning

Christian Koren-Wiberg, den første direktør og initiativtaker til opprettelsen av Det hanseatiske museum, var en av de tidlige sentrale personene som har bidratt til å samle arkeologisk informasjon om byens tidlige historie. Han var også den første som viste interesse for Bryggens middelalderkonstruksjoner i bygrunnen. Da den søndre delen av trehusbebyggelsen på Bryggen ble revet sent på 1800-tallet og tidlig på 1900-tallet, fant han at det var på høy tid å dokumentere utviklingen av tomter og grunnplaner mens det ennå var spor etter den eldre bebyggelsen. Bebyggelsesutviklingen og ferdselsårene stod også i fokus. Disse ble sammenlignet med nedtegnelsene i Byloven av 1276 (Koren-Wiberg 1921:12, 23). Han dokumenterte både egne funn og observasjoner som var gjort av bygningsarbeidere. Funnene som da ble tatt vare på, var stort sett hele gjenstander, men disse ble ikke dokumentert så nøyaktig at det i dag er mulig å lokalisere deres funnsted. Likevel har hans arbeid vist seg å være svært nyttige. Han var også den første som registrerte brannlag og sammenlignet dem med opplysninger fra skriftlige kilder, koblet til historisk dokumenterte branner. Dette ble imidlertid ikke systematisk undersøkt på dette tidspunktet og var derfor ennå ingen sikker dateringsmetode. I *Bergensk kulturhistorie* fra 1921 gjør han rede for sine undersøkelser sammen med egne tegninger.

Arkeologen Sigurd Grieg gav i 1933 ut boken *Middelalderske byfund fra Bergen og Oslo* der han blant annet bygde på Koren-Wibergs innsamlede materiale. Lenge stod dette som det viktigste referansematerialet når det kom til gjenstandsfunn fra norske byer i middelalderen. Hovedfokuset var rettet mot å klassifisere ulike funngrupper, knyttet til materiale og funksjon. Siden det på denne tiden var vanlig å vektlegge hele og fine gjenstander og ikke fragmenter, gjør det at man totalt sett ikke får et representativt bilde av funnene.

Arkeologen Asbjørg Herteig ledet de store utgravningene på Bryggen i 1955-1968. Han videreutviklet metodene som ble brukt i mellomkrigstiden, og tok dessuten i bruk dokumentasjon og metoder fra forhistorisk arkeologi, knyttet til stratigrafi. Her spilte ikke

minst brannlagene en vesentlig rolle. Her ble også fragmenterte gjenstander tatt vare på og dokumentert. I boken *Kongers havn og handels sete*, som utkom like etter at utgravningene var sluttført, gjør han rede for de arkeologiske undersøkelsene som fant sted. Han gir et levende bilde av hvordan undersøkelsene ble gjennomført og en god oversikt over de ulike prosessene som inngikk, som gravningsmetode, målesystem, funnlokalisering og klassifisering. Ettersom utgravningen fremskred og funnmengden vokste, var det behov for endringer i arbeidsmetodene. Dagbøkene fra utgravningene viser hvordan arbeidet utviklet seg etter hvert som nye behov oppstod (Herteig 1969:27). Bruken av brannlag som dateringsmetode, innledet av Koren-Wiberg på begynnelsen av 1900-tallet, ble nå videreutviklet og systematisk gjennomgått, noe som er gjort rede for i første bind av *The Bryggen Papers Serien* fra 1985.

Bokserien *The Bryggen Papers*, som startet opp i 1980-årene i etterkant av gravningene, tar for seg ulike tema og problemstillinger. Den startet opp som et publiseringsprosjekt støttet av Norsk Forskningsråd. I 1994 ble det med opprettelsen av et eget professorat i middelalderarkeologi, som en akademisk disiplin ved Universitetet i Bergen, åpnet for videre forskning av middelaldermaterialet for blant annet hovedfag, masterstudenter og doktorgradsstipendiater (Øye 2013:9). Bøkene kommer ut i to serier, *The Main Series* og *The Supplementary Series*, hvor begge tar for seg det arkeologiske materialet som er gjort på Bryggen og andre steder i middelalderbyen. Flere av disse arbeidene kommer til å være viktige i mitt arbeid. *The Archaeological Excavations at Bryggen, The German Wharf* fra 1985 av Herteig, tar for seg utgravningsmetoder og analysemetoder som ble brukt under Brygge-utgravningene. Et annet viktig arbeid, også av Herteig, *The Buildings at Bryggen, their Topographical and Chronological Development* fra 1990/1991, dokumenterer bygningsstrukturer, ferdselsårer, brønner, kaier og andre strukturer som er analysert både kronologisk og i romlig sammenheng. Her er også ferdselsårene og utbyggingen av kaiene dokumentert i forhold til gårdene de tilhørte. Dette arbeidet er sentralt når jeg skal undersøke de ulike strukturenes funksjon og endringer over tid og i rom.

Boken *Medieval Fires in Bergen - revisited* (Øye 1998 (red.)) omfatter flere artikler som omhandler grunnlaget for brannlagskronologien, kilder og metoder, inklusiv nyere dateringsmetoder som dendrokronologi. Den gir også en fullstendig oversikt over opplysninger i historiske kilder om de forskjellige brannene som rammet byen og Bryggen. Også disse opplysningene er viktige for min undersøkelse.

Gitte Hansens doktoravhandling, *Bergen c 800-1170. The Emergence of a Town*, fra 2004 og publisert i 2005 i *Bryggen Papers*-seien, er også viktig i min sammenheng. Her tar hun for seg den tidligste urbaniseringsprosessen fra byens spede start og frem til brannen i 1170, en periode som også var knyttet til den første etableringen av ferdselsårer.

Bård Gram Øklands hovedfagsoppgave, *Det ureine avfallet? Ein arkeologisk analyse av avfallshåndtering i Bergen 1150-1700* fra 1998, tar for seg byens avfallshåndtering. Dette er interessant i min sammenheng fordi det blant annet er knyttet til byens dreneringssystem, latriner og avløpsrenner i allmenninger og passasjer og til avfall i kaiområdet. Analysen, som i hovedsak dekker Bryggen, er derfor aktuell for meg.

Et annet sentralt arbeid i min sammenheng er Hanne Merete Rosseid Moldungs hovedfagsoppgave fra 2000, *Et sted i middelalderbyen. En arkeologisk studie av bebyggelse og gårdsstruktur i Bergen ca. 1100-1500*. Her tar hun for seg fire gårdrekker i den nordre delen av feltet, knyttet til det senere Gullsko-området. Hun er opptatt av utviklingen og bruken av selve bygningene og tar opp ulike problemstillinger, som blant annet hvordan og hvorfor bygningene ble anlagt, deres funksjon og struktur og endringer over tid. Disse problemstillingene sammenfaller til dels med mine egne når det gjelder bruk og endringsprosesser, men hun har fokus på bygårdene.

I en senere masteroppgave fra 2013 har Gitte Vik tatt for seg et tilsvarende tema for en annen bygård, *Bugården - en middelalderbygård i Bergen* ut fra lignende problemstillinger som Moldung, og omhandler både passasjen og en av allmenningene på Bryggen. Hege Alice Granøe Johansens masteroppgave, *Brønner i byen. En arkeologisk analyse av middelalderbrønner på Bryggen i Bergen*, også fra 2013, tar for seg brønner som en viktig del av infrastrukturen på Bryggen. Den viser at brønnene ofte lå i tilknytning til passasjene og var et viktig element i gårdens infrastruktur. Den er derfor også aktuell å benytte i min sammenheng.

I en artikkel, «The Infrastructure of Bergen in the Middle Ages and Early Modern Period to c 1700» fra 2004, tar Ingvild Øye også for seg byens infrastruktur i bredere sammenheng, og omhandler også ferdselsårene. Artikkelen er aktuell i min sammenheng som en videre forståelsesramme.

I følge Herteig ble om lag 500 000 gjenstander, både hele og som fragmenter, funnet ved Bryggen-utgravningene. Når jeg skal se på aktører og ulike aktiviteter i Brygge-området, blir

det derfor nødvendig å avgrense meg og ta utgangspunkt i tidligere arbeider som er gjort. Jeg har da valgt funngrupper som kan avspeile aktiviteter som kan ha foregått både inne og ute og av ulike grupper aktører, menn, kvinner og barn. Ingvild Øye sin avhandling, *Textile Equipment and its Working Environment, Bryggen in Bergen c 1150-1500* (1988), tar for seg tekstilredskaper som er funnet i Brygge-feltet og trekker inn både tekstilarbeid og kjønnsaspektet, ettersom tekstilarbeid i all hovedsak var et kvinnearbeid. Ole Mikal Olsens studie, *Medieval Fishing Tackle from Bergen and Borgund* fra 2004 som bygger på hans hovedoppgave fra 1998, behandler ulike fiskeredskaper som er funnet. De avspeiler derimot et mannsarbeid, trolig med røtter i lokalbefolkningen. Spor etter barn er omhandlet av Sigrid Samset Mygland i Bryggen Papers sin hovedserie, *Children in medieval Bergen, an Archaeological Analysis of Children related Artefacts* fra 2007 og som bygger på hennes hovedfagsoppgave fra 2003. Her tar hun for seg ulike gjenstander som kan ha tilhørt barn og hun trekker også inn demografiske strukturer for å belyse disse. I den seneste publikasjonen i Supplementary-serien av Bryggen Papers, *Small Things Forgotten: Locks and Keys & Board Games* fra 2013 omhandler Ambjørg Reinsnos nøkler og låser, mens Guro Koksvik Lund tar for seg alle typer forekomster av spill. Begge arbeidene bygger på deres respektive hovedfags- og masteroppgaver. Alle disse arbeidene vil være viktige når jeg skal se på hvordan funn i utemiljøet på Bryggen kan reflektere ulike befolkningslag.

Flere andre hovedfags- og masteroppgaver knyttet til Brygge-området, kan også kaste lys over aktiviteter knyttet til hushold og ulike bruksgjenstander som kan ha havnet utendørs som avfall eller være mistet og kastet. Hilde Vangstad har omhandlet husholdsgjenstander i form av kleberkar (2003), mens Cicilie Husebø Nilsen (2011) har tatt for seg dekorerte husholdsgjenstander av tre, i form av trekar. Videre har Kristine Høie behandlet funn av glass (2006) og Sigrun Solbakken Tengesdal har undersøkt steikeheller (2010). Når det gjelder personlig utstyr har Sonja Molaug undersøkt smykker og draktutstyr (1998), et tema som er videreutviklet av Susanne Busengdal (2012).

Det er imidlertid selve strukturene og deres rolle i middelalderbyens infrastruktur som har hovedfokus i min oppgave.

2.2 Historiske forskningsarbeider

Skriftlige kilder og historiske fremstillinger er relevante å trekke inn som kontekst når jeg skal behandle de arkeologiske funnene og aktørene, selv om de arkeologiske arbeidene og forskning har hovedfokus i denne oppgaven.

Et særlig viktig arbeid i min forbindelse er, som nevnt, Knut Helles fremstilling, *Bergen bys historie. Bind 1. Kongssete og kjøpstad fra opphavet til 1536* fra 1982, hvor han tar for seg byens historie fra dens opprinnelse og frem til reformasjonen, basert på tilgjengelige skriftlige kilder og arkeologisk informasjon slik den forelå på begynnelsen av 80-tallet. Her står det om Bergens utvikling som by fra oppkomsten til reformasjonen. Helle skriver blant annet om byutvikling, handel og byggeskikk, men også sosiale og kulturelle forhold og hverdagsliv. Boken gir dermed god bakgrunnsinformasjon om Bergen i middelalderen ut fra andre kilder enn bare de arkeologiske og vil være det viktigste historiske verket jeg bruker, sammen med Byloven av 1276, som jeg vil gå nærmere inn på i sentrale spørsmål i min sammenheng for å se om de historiske faktaene samsvarer med de arkeologiske funnene.

I *Norsk byhistorie* fra 2006 gir Knut Helle en bred fremstilling av norske byers urbanisering i middelalderen, og er aktuell for å se utviklingen i Bergen fra et bredere perspektiv. Boken gir et overblikk over bydannelse og byliv og er nyttig når jeg skal se det sosiale aspektet i min oppgave.

Middelalderhistorikeren Geir Atle Ersland har også omhandlet byutvikling og bystruktur på basis av skriftlige kilder og med særlig utgangspunkt i utviklingen i Bergen i bøkene *Byens konstruksjon. Varige spor i byens landskap* fra 2011 og doktoravhandlingen *Kven eigde byen*, [1994] publisert i 2011. De omhandler også ferdselsårer som et viktig element i Bergens infrastruktur i middelalderen, og tomtestrukturen på Bryggen er også behandlet her.

Mange av de nevnte arbeider tar utgangspunkt i metoder og teoretiske perspektiver som også har relevans for mitt arbeid. I det neste kapitlet vil jeg gå nærmere inn på de forståelsesrammene og metodene jeg selv legger til grunn.

Kapittel 3 Teoretiske og metodiske tilnærminger

Både teori og metode danner viktige grunnlag for selve analysen. Ulike teoretiske perspektiv reflekterer ulike syn på hvordan man kan håndtere og forstå fortidens levninger i sine ulike former og danner grunnlag for å forstå og gi meningsbærende forståelsesrammer. Av slike perspektiver har særlig Anthony Giddens sin struktureringsteori og Ian Hodders kontekstuelle arkeologi relevans i min sammenheng, for å belyse forholdet mellom mennesker, ting og strukturer, og for å nærme seg spørsmålet om hva som betinger endringer og stabilitet. Ferdselsårenes funksjon og menneskers bruk av dem, både som private eller offentlige områder, står sentralt. Den kontekstuelle arkeologien, med vekt på kontekst i vid forstand, gir også grunnlag for refleksjon og inspirasjon.

Jeg vil også gjøre rede for de metodiske prinsippene jeg legger til grunn når jeg skal undersøke funnene i sine kontekster, for å belyse de ulike problemene jeg har stilt, det være seg strukturer eller gjenstander.

3.1 Teoretiske tilnærminger

Anthony Giddens sin strukturasjonsteori er en særlig aktuell forståelsesramme, fordi han diskuterer og omhandler sosiale strukturer som eksisterende mønster av regler og ressurser i et samfunn. Giddens påpeker hvordan sosiale strukturer og menneskelige handlinger står i et gjensidig forhold til hverandre. Det er mennesker som skaper strukturene, men disse strukturene vil igjen ha betydning for menneskenes senere valg og handlinger. Giddens sin strukturasjonssteori drøfter også hvordan endringer kan skje, som en del av kontinuerlige prosesser, men hvor nye behov vil kunne endre strukturene. Dette mener han er nødvendig for videre utvikling og er en nødvendig prosess som alltid vil måtte finne sted (Giddens 1984:16-17).

Som sosiolog er Giddens sin struktureringsteori opprinnelig anvendt innen sosiologi, men den har også vist seg aktuell i arkeologi, der den kan brukes for å analysere samspillet mellom strukturer og menneskelig handling i fortidige samfunn. Det teorien i bunn og grunn munn ut i, er det gjensidige forholdet mellom mennesker og strukturer. Menneskelige handlinger foregår innen et sett av normer, regler og ressurser som igjen muliggjør menneskelige

handlinger i forhold til strukturene. Mennesket, som et tenkende, kreativt individ tilvirker ulike typer gjenstander/strukturer ut fra sine behov/tro/meninger o.l. Men selv om disse da er avhengig av mennesker for å eksistere, får de likevel en styrende faktor over mennesker (Giddens 1984:118). Et eksempel er anlegg av gater og veiløp. Når disse først er etablert, følges disse når en skal fra A til B. Hadde de ikke blitt utviklet, ville man gjerne gått alternative ruter. Men her igjen ville da sannsynligvis tilsvarende stier som etter hvert ville blitt tråkket i terrenget blitt fulgt, og da har man samme prinsipp som ved konstruerte gater.

For min oppgave er Giddens sin tenkemåte relevant når det gjelder å forstå hvordan de ulike ferdselsårene ble tilvirket og deres betydning for dem som levde og virket der. De ble konstruert for å lette tilkomst og ferdsel, men samtidig satte de grenser for handling og spillerom. På den måten virker alt etablerte ferdselsårer styrende. Det samme vil da de ulike bygningsstrukturer som ferdselsårene ligger opp til gjøre, både for menneskene som levde der og hvordan ferdselsårene ble konstruert og satt i system. Giddens benytter seg av tre sentrale begreper, struktur, system og aktør, og samhandlingen mellom disse. Giddens ser strukturer som et sett med regler som aktørene følger når de utfører sine handlinger. Det sosiale systemet betegner samspillet mellom mennesker og miljøet handlingene utspiller seg i (Giddens 1984:16-17). Mennesket skaper dermed strukturer, bruker dem og blir samtidig begrenset av dem. Samtidig styrkes strukturene gjennom bruken, avhengig av hvordan de blir brukt. Dette momentet er aktuelt når jeg skal vurdere aktiviteter på Bryggen på grunnlag av det arkeologiske materialet som jeg har valgt.

Forholdet mellom tid og rom er viktige moment i min undersøkelse. Alt blir skapt og skjer i tid og rom og gjerne med en hensikt, men dette er likevel ikke konstant. Strukturer kan endres over tid eller fjernes helt. Ulike årsaker kan ligge til grunn. Ikke minst kan brannene på Bryggen ha spilt en viktig rolle, og åpnet for endringer. En ødeleggende brann kan gi muligheten for fornyelse og endring ut fra nye behov. Det kunne likevel ligge hindringer i veien og restriksjoner av ulik karakter. Eiendomsstrukturer, grenser, lover, regler og andre forhold kan være medvirkende faktorer i slik sammenheng.

Giddens opererer med tre begreper knyttet til tid: den korte, den periodiske og den langvarige tiden. Disse ser han på som avhengige av hverandre og med innbyrdes innvirkning. Nye aktører kan føre med seg nye regler, slik som hanseatenes inntreden på Bryggen og skape endring. Selv om de var nye aktører, kan de likevel ha måttet følge etablerte strukturer.

Stedet, eller «locales» som Giddens refererer til, utgjør den fysiske rammen aktørene må forholde seg til, og det er her handlingene finner sted. Her kan stedet sette grenser for handlinger, dersom det er begrenset av etablerte lover og regler. Dette igjen virker inn på aktørens handlinger og virke. På samme måte kan da aktørens handlinger påvirke stedet. Dette samspillet kaller Giddens strukturenes dualitet (Giddens 1984:118).

Giddens sin strukturasjonsteori anser jeg som en særlig sentral forståelsesramme når jeg skal belyse mine problemstillinger knyttet til bruken av Bryggens uteområder sett i sosialt lys og i forhold til endringer over tid og/eller kontinuitet.

Kontekst er et viktig moment innen arkeologien og kan forstås i mange sammenhenger og på mange nivåer. Et eksempel på dette når det gjelder middelalderen, er å se arkeologisk kontekst opp mot andre kildetyper, og da i form av skriftlige kilder fra samme tidsperiode. De er del av samme historiske utvikling, og slik sett også en kontekst en må forholde seg til. Det foreligger flere teorier knyttet til hvordan ulike fenomen skal forstås og forklares. Hodders kontekstuelle arkeologi har lenge stått sentralt. Han fremhever betydningen av kontekst for å forstå og tolke gjenstandene som arkeologisk avdekkes (Dark 1995:38). Han mener at fragmenter må sees i sin helhet og likedan må helheten sees i lys av fragmentene. Gjenstandene må også sees samlet, samtidig som man må se på i hvilken kontekst de tilhører og hvordan dette har foregått. Gjenstander får på den måten mening gjennom den konteksten de er en del av (Hodder 1982:11-12). I mitt arbeid vil dette være viktig å ta hensyn til når jeg skal se på ulike strukturer/gjenstandsgruppers funksjon i en romlig og tidsmessig kontekst i forhold til de ulike strukturene. Ferdselsårene har vært viktige for middelalderens mennesker som en del av kommunikasjon både innad i byen og for tilreisende, som et sentralt element i byens infrastruktur.

Hodder påpeker at symboler er viktige og er meningsbærende for det sosiale livet (Hodder 1982:9). I dette legger han også at det materielle kan sees som symboler. Symbolene kan da fungere som markører eller skjule tilhørighet til en gruppe/yrke, samt virke som statussymbol utad i samfunnet (Hodder 1982:12). Det er sted og tid som gir mening til den materielle kulturen. Jeg har her valgt Bryggen i Bergen i middelalderen som sted og tid for å tolke menneskets aktiviteter via den materielle kulturen. Kontekst vil bli viktig når jeg skal tolke funnene både på mikro- og makronivå.

3.2 Metodiske tilnærminger

Metodene som er relevante i min sammenheng, er særlig knyttet til identifikasjon, klassifikasjon, datering og romlig fordeling. Det henger også sammen med representativitet. Skriftlige kilder er også en del av konteksten i skriftbaserte samfunn som middelalderen.

Identifikasjon

I min sammenheng er det viktig å kunne knytte gjenstander til ulike type funksjoner, aktiviteter og aktører. En tyngde av stein kan være et fiskesøkke eller vevlodd, som kan være vanskelig å skille i det arkeologiske materialet på grunn av formlikhet. En gjenstand i seg selv forteller oss ikke alltid hva den er eller hva den er blitt brukt som eller til. Et annet eksempel på dette, med utgangspunkt i funn fra Bryggen, er gjenstander som er blitt identifisert som barneleker. Kan man si med sikkerhet at selv om en liten gjenstand ser ut som en leke, også var det i middelalderen? En slik gjenstand kan muligens ha hatt en symbolsk mening og inngått i andre sammenheng. Både bruksgjenstander og større strukturer, som vi gjenfinner ved arkeologiske undersøkelser representerer ikke lenger det samme som de gjorde da de var i bruk. Et fragment samsvarer ikke med den en gang hele gjenstanden. En struktur/gjenstand kan dermed representere fortiden, men på samme tid ikke slik den en gang var. Et annet aspekt som må tas hensyn til, er det faktum at arkeologiske data ikke er statiske og bevares ikke godt over tid. De endres i arkeologisk sammenheng som følge av blant annet forråtnelse, erosjon, dyr, eller annet. På denne måte kan informasjon gå tapt og en sitter kun igjen med deler av historien (Dark 1995:41). Gjenstanden vitner dermed om sin egen individuelle eksistens, det er arkeologene som tillegger den mening gjennom analyse og tolkning (Dark 1995:36).

I identifisering i tid og rom av ferdselsårene vil jeg trekke inn hvordan de ulike gateløpene og kaiene var konstruert, med utgangspunkt i Herteigs analyse. Bredden på gateløpene kan kanskje fortelle noe om hvilken type det har vært sammen med beliggenheten i forhold til bygårdene. Skriftlige kilder kan sammen med de arkeologiske dataene være med på å identifisere ferdselsårene ut fra opplysningene der. I en arkeologisk sammenheng vil det bli mulig å gjenkjenne ferdselsårene ved hjelp av form og i hvilken kontekst de ulike typene opptrådte i.

Klassifikasjon

Klassifisering er en sentral metode innen arkeologi som gjør det mulig å skille mellom ulike typer gjenstander ut fra form og funksjon. Dette innebærer at man sorterer det aktuelle materialet inn i ulike grupper ut fra likheter og ulikheter, og innen ulike perioder (Dark 1995:64). Materialet jeg tar for meg, består som nevnt av ulike typer ferdselsårer og funn med ulike funksjoner. De mindre gjenstandene som er funnet vil bli behandlet som mer samlede funngrupper hvor jeg benytter tidligere klassifiseringer ut fra form og funksjon. Noe annet ville ikke være mulig innen rammen av en masteroppgave. Her vil de ulike funksjonsgruppene som alt er analysert, ha størst betydning. Dette vil da være funn som kan knyttes opp til aktiviteter som f.eks. barn, manns- og kvinnearbeid som tekstilproduksjon og fiske. Klassifiseringen vil i hovedsak sette ting i system og gjøre det mulig å kategorisere funngruppene i forhold til de problemstillingene jeg har reist i forhold til bruken av dem i disse områdene.

Datering

Under Brygge-utgravningene fra 1955-69 ble det som nevnt avdekket spor etter åtte større branner. Utgravningsmetoden som ble tatt i bruk, var basert til en viss grad på en stratigrafisk metode, på grunnlag av konstruksjons- og brannlag som fungerte som stratigrafisk og kronologiske holdepunkter, både relativ og absolutt. Brannlagene er med på å definere perioder, hvor et brannlag avslutter en periode. Konstruksjoner som bygninger og andre strukturer, som blant annet ferdselsårer, ble også delt i faser, mens gjenstandene i lagene bare er knyttet til en periode. Det var lenge brannlagene og de skriftlige kildene som stod som dateringsgrunnlag for funnene på Bryggen (Helle 1982:123), men hvor også funn som keramikk, mynter, runeinskripsjoner og dendrokronologi var med på å bekrefte den absolutte dateringen av Brygge-utgravningene ut fra opplysninger i skriftlige kilder (Herteig 1985). Hver enkel periode representerer det tidsspennet og lagavsetningen som har foregått mellom to branner. En periode begynner med materiale og lag etter en brann og avsluttes med neste

dokumenterte brann.

| Fire | Date | Fire Interval Period | Building phase |
|-----------------|---------|----------------------|--|
| O | 1955 | | |
| | | 9 | [9.2 9.1 : 9.1.2 : 9.1.1] |
| I | 1702 | | |
| LOCAL FIRE 1527 | | 8 | [8] |
| II | 1476 | | |
| | | 7 | [7] |
| III | 1413 | | |
| | | 6 | [6.2 : 6.2.2 : 6.2.1 6.1 : 6.1.2 : 6.1.1] |
| IV | 1332 | | |
| | | 5 | [5.2 5.1] |
| V | 1248 | | |
| | | 4 | [4.2 4.1 : 4.1.2 : 4.1.1] |
| VI | 1198 | | |
| | | 3 | [3.2 3.1] |
| VII | 1170/71 | | |
| | | 2 | [2.2] |

Figur 3.1. Brannlagskronologi (Herteig 1991:14)

Etter hvert som brannlagene ble avdekket i felt, ble de nummerert og dokumentert i kronologisk rekkefølge. Brannen fra 1170/71, som er den eldste skriftlig dokumenterte brannen, ble gitt nummeret VII, mens den yngste fra middelalderen er nummer II, 1476 (Herteig 1985). Herteig har delt nye

strukturer som kom til inn i underfaser som representerer byggefaser mellom to branner (figur 3.1), mens periodene som nevnt er avgrenset av de største brannlagene. Disse er som nevnt gjort rede for i *The Buildings at Bryggen, their Topographical and Chronological Development* fra 1990/91, og som jeg benytter som dateringsgrunnlag.

Brannlagene har, alt etter hvor i området det har vært og avstanden til kaifronten, variert i tykkelse. Enkelte steder har lagene vært vanskelig å skille fra hverandre (Herteig 1969:29). Mellom brannlagene er det avdekket bygningsfaser, og dessuten har ikke kaier vært ødelagt av branner på samme måte. Disse strukturene vil være til hjelp for å belyse bruken og gjenoppbyggingen av gateløp, i form av allmenninger, passasjer og kaier og som belyser utviklingen over tid. Et problem som kan dukke opp når strukturer ikke er berørt av branner, blir å datere dem like sikkert.

Jeg kommer til å fremstille utviklingen i omvendt rekkefølge av den arkeologiske avdekkingen av lagene, hvor de yngste lå øverst. Jeg starter derimot med de eldste, siden jeg skal vise utviklingen over tid, fra de eldste til de yngste strukturer.

Romlig fordeling

En viktig del av oppgaven er å se hvordan de ulike ferdselsårene var romlig organisert i forhold til tomtestruktur, bygninger og kaier og deres plassering til bebyggelsen på Bryggen. Dette vil jeg gjøre ved hjelp av kart for hver periode og fase. Kartene er basert på grunnkart utarbeidet av Egill Reimers og rentegnet av Elin Jensen. Hege A. G. Johansen har tilpasset kartene til sin egen oppgave og det er hennes versjon av kartene jeg har fått anledning til å bruke, men da med egne justeringer i forhold til strukturene jeg legger vekt på i min oppgave.

Under utgravningen ble det lagt opp et koordinatsystem med et rutenett på 8x8 meter. Dette systemet ble valgt fordi i starten av arbeidet ble det antatt at bygårdene hadde lagt på samme lokalitet gjennom århundrer og uten større endringer. Dette viste seg å ikke alltid stemme helt (Herteig 1969:23). I tillegg til rutenettet ble funnene dokumentert i forhold til strukturer som bygninger, bolverkskar og annet. På grunnlag av denne metoden er ikke selve gjenstandsfunnene dokumentert eksakt etter et koordinatsystem, men det er mulig å lokalisere dem grovt innen en rute eller rutedel (Herteig 1969:25-26).

Representativitet

Det er ikke alle deler av Brygge-feltet som er like godt dokumentert. Ikke alle deler av feltet er gravd fra topp til bunn, noen deler er maskingravd helt ned til brann V, dvs. brannlaget fra 1248. I Bugården er ikke de eldste periodene, periode 6 og 7, representert i det bakre området, det samme gjelder for Engelgården og Søstergården, hvor også det øverste laget ble fjernet med maskin. Bare i området hvor Gullskogården senere ble liggende, er det mulig å følge utviklingen i alle perioder (Øye 1988:129). Fra og med periode 6, dvs. brannlaget fra 1332, kan ikke kaifronten observeres i vest på grunn av at den fortsetter inn i områder som ikke er undersøkt (Lund 2010:76).

Grunnet brannene var også strukturer og gjenstander berørt av dette. Noen strukturer kan ha blitt totalt ødelagt og ikke etterlatt noen tydelige spor. Et annet aspekt som gjelder datering, er at strukturer og gjenstander kunne bli gjenbrukt over flere perioder. Dermed kan man ikke alltid automatisk datere en gjenstand/struktur som representativ for det laget den er gjenfunnet i. Gjenstander kan i prinsippet være eldre enn den strukturen de er funnet i.

Et annet aspekt som er å vurdere her er bevaringsforholdene for både strukturer og gjenstander. Organisk materiale er imidlertid generelt godt bevart på Bryggen, særlig i den fuktige undergrunnen i fremre delen mot Vågen. De tykke kulturlagene har hindret oksygen i å trenge ned og dette sammen med det fuktige miljøet i grunnen har virket konserverende på strukturene og gjenstandene. Det er likevel ofte bare fragmenter som graves frem, og dermed får man selvfølgelig ikke det fulle bildet. Ut fra det som er igjen er det heller ikke alltid mulig å skille ut fra konstruksjonsmåten om den gjenværende strukturen har vært del av en bygning eller om det var en del av en ferdselsåre i front ved kaiene.

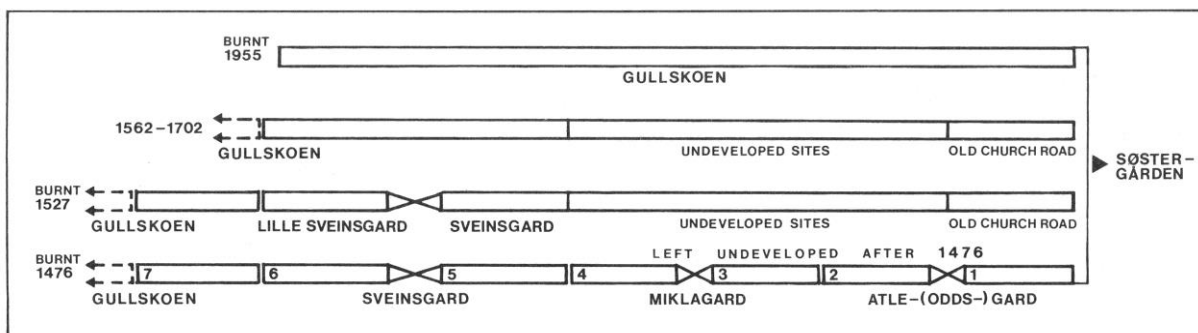
Ferdselsårene og bygningene som ble gravd frem, kan relateres til både brente og ubrente lag. Gjenstandene relateres til brannene og konstruksjonene innen periodene. Slik kan de gis både en relativ og en absolutt datering (Moldung 2000:18). Men det er som nevnt ikke dermed sikkert at gjenstandene kan dateres til samme periode som strukturene de er funnet i. Dette er noe jeg må ha in mente når jeg skal vurdere materialet i tidssammenheng. Samtidig er det viktig å huske på at Vågen i middelalderen gjentatte ganger ble utfyllt og til dette var boss fra blant annet hushold og produksjon av ulik karakter tatt i bruk. Gjenstander kan slik ligge ute av sin opprinnelige kontekst og viser bare at det er eldre og er gått ut av bruk. Likevel sier de noe om bruken av kaiområdet som avfalls plass. Utfyllingen av Vågen medførte også endringer i bebyggelsesmønsteret, lengre husrekker og gateløp, samt større og dypere kaier,

som utfyllingen skapte rom for. Avstanden fra kaiene til hovedgaten, Stretet, som lå i bakkant, ble lengre og det ble et større areal å oppholde seg på.

Kapitel 4 Ferdselsårene – som del av bygårdens infrastruktur

I dette kapitlet skal jeg undersøke restene som er avdekket etter ferdselsårer på Bryggen innen utgravningsområdet. Jeg starter her med de eldste påviste strukturene for å følge den historiske prosessen helt fra starten og ut gjennom middelalderen, da byen var under flere utbyggingsfaser. Målet er å se hvor de forskjellige ferdselsårene ble anlagt, hvordan de ble bygd og se om det tegner seg bestemte mønstre innen hele området. Endret dette seg over tid, og i tilfelle hvordan?

I det følgende undersøker jeg området fra nord mot sør og starter i den fremre sonen ut mot Vågen og bakover i retning av Stretet, det senere Øvrestretet. Målet er å gi en overordnet oversikt over ferdselsårenes utvikling i dette området av Bryggen, og se dem i forhold til bebyggelsen, slik den utviklet seg etter hver bybrann, da bygninger og ferdselsårer måtte anlegges på nytt. Bygårdenes navn dukker først opp i skriftlige kilder på 1200- og 1300-tallet. For å gjøre det enklere å følge utviklingen velger jeg likevel å bruke bygårdnavnene alt fra første periode og utover, i den grad de følger eldre strukturer. I området som senere ble kalt Gullskoen, har Herteig nummerert husrekkene mer nøytralt, som husrekke 1 og 2, 3 og 4 og 5 og 6. Rekke 1 og 2 ser ut til å tilsvare Atlegard/Oddsgard, rekke 3 og 4 tilsvarer trolig Miklagard og rekke 5 og 6 Sveinsgard (jf. figur 4.1).



Figur 4.1. Tegning over Gullskoen som viser områdets utvikling og skifte av navn (Herteig 1991:110).

Når det gjelder de andre bygårdene i den søndre delen av feltet, er de delt opp i nordre og søndre rekker, som deler av dobbeltgårder, og i noen tilfeller en enkeltgård.

Min oppgave blir å fokusere på og vurdere ferdselsårenes utvikling som elementer i bybebyggelsen i et mer samlet perspektiv. Dette har ikke vært gjort tidligere.

4.1. Utviklingen av ferdselsårene i tid og rom

Periode 1 (før ca. 1120)

Den eldste brannen det er funnet spor etter, er ikke nevnt i skriftlige kilder. Sporene etter brannen er få og er bare lokalisert i den nordligste delen av utgravningsområdet. Etter de spredte restene som er registrert, ser det ikke ut til å ha dreid seg om en omfattende bybrann. Herteig daterte spor etter brannen til rundt midten av 1100-tallet, på grunnlag av at laget lå under et dokumentert brannlag, brann VII, datert til 1170/71, ut fra skriftlige kilder sammenholdt med arkeologiske data, men uten å kunne gi en mer presis datering (Herteig 1991:98). Den er i senere tid forsøkt datert ved hjelp av dendrokronologiske metoder til ca. 1120. Men dendro-dateringen er ikke så lett å tidfeste sikkert på grunn av den omfattende gjenbruken av trevirke i dette området, så dateringen er derfor ikke helt presis (Hansen 2005:46).

I grusen i strandsonen ble det funnet rester etter bearbeidet trevirke og forkullede trerester, men disse var vanskelig å tolke. Oppå disse var det lagt et lag av småstein, tydeligvis for å stabilisere området, slik at skip og båter kunne dras på land for lasting og lossing (Herteig 1991:11). Det er imidlertid ingen spor etter utbygde ferdselsårer i det nordligste området. De eldste spor etter byggeaktivitet i denne delen av Brygge-området er dendro-datert til 1096. Funn etter stolper og stolpehull er tolket til å representere to bygninger og rester av et gjerde (Hansen 2005:150-152). Stolpehull i forbindelse med disse bygningene er lokalisert nær strandsonen i rekke 3 og 4 i Miklagard og er tolket som rester etter frittstående bygninger (Herteig 1991:97).

I området som senere ble Søstergården nord, ble det funnet noen stolper som er tolket som rester etter en landgang, anlagt som en stolpebygd gangvei, med rester av en utstikkerkai i front. Funn av stolper og stolpehull indikerer veifaret som kan følges ca. 15 m bakover på tørt land, i en bredde på ca. 1 m. Stolpene var sluttet sammen av et horisontalt bjelkelag, som lå ca. 90-100 cm over strandflaten. Det var ingen spor etter bygninger langs gangveien, så området ser ikke ut til å ha vært utbygd på dette tidspunktet (Herteig 1990:125).

De første tiltak som ble gjort i periode 1 i strandområdet, var altså å tilføre småstein for å stabilisere grunnen. Minst to bygninger (nr. 45 og 497) ble oppført, trolig sjøboder for lagring. Bygning 45 er i dag utstilt i Bryggens Museums bygningshistoriske utstilling. En langsgående

ferdselsåre med tilhørende utstikkerkai ble bygd en gang før brannen omkring 1120. Dermed ble tilgangen fra sjøen til land gjort enklere for både frakt og ferdsel.

Etter ca. 50 år ble området rammet av en brann.

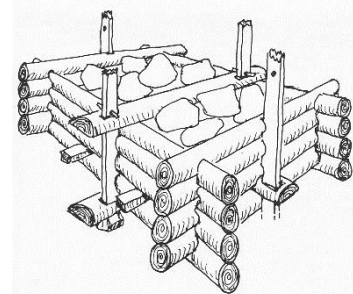
Periode 2 (ca.1120 – 1170/71)

Den første skriftlig dokumenterte brannen i Brygge-området er fra 1170/71 (Helle 1982:124). Funn etter ulike langsgående strukturer etter bygninger og veifar tyder på at det nå ble etablert et tomtesystem her før 1170/71-brannen. Sporene etter denne brannen lå som et mer eller mindre sammenhengende lag, 2-3 til 20 cm i tykkelse gjennom store deler av området. Mariakirken ble oppført i bakkant av Brygge-feltet i denne perioden, ca. 1140. Peterskirken lå 60-70 m sør for Mariakirken. Den er datert til ca. 1180, men kan ha blitt oppført noe tidligere (Helle 1982:142; Hansen 1995:89-91).

Kartene viser utgravningsfeltet med strukturene fra hver periode og fase. Mariakirken og Peterskirken er tegnet inn for å vise hvordan de lå i forhold til bebyggelsen og ferdselsårene som førte opp til dem. De røde linjene er ikke nøyaktige grensemarkører, men de indikerer tomtegrensene for bygårdene. Bygnignene i rekkene er markert med bygningsnummer, og ferdselsårer med en grå linje. For usikre løp er linjen stiplet. Bolverkskarene, vist som kvadrater, er merket k (for kar). Brønner og latriner er markert med henholdsvis røde trekkanter og svarte prikker. Alle funn av brønner og latriner er markert på kartet, men jeg kommenterer bare dem som har forbindelse med ferdselsårene. Det tegner seg da et mønster allerede i løpet av periode 2, rekker med bygninger hvor ferdselsårer ble lagt mellom de dokumenterte bygningsrekkene.

Strandlinjen og utbygging av et kaisystem

Strandområdet ut mot Vågen ble gjenfylt og utvidet i denne perioden med hele 20-30 m. Her ble det bygd fundamenter som bestod av tømmerbygde bolverkskar, fylt med stein, grus og organisk materiale (jf. figur 4.2, 4.4). I det nordligste området ble det satt opp fra 1,5 til 2 m høye bolverkskar, som var 1,7-2,4 m i bredde (Herteig 1991:98-99). Videre sørover ble flere slike kar satt opp på samme linje og på tilsvarende måte (Herteig 1990:92/126).



Figur 4.2. Prinsippskisse av bolverkskar (Herteig 1990:19).

Foran bolverkskarene ble det reist stolper som støtte for enkeltstående utstikkerkaier. Foran kaien ble det noen steder montert landgangsstiger, som vist på figur 4.5. Det er registrert minst én slik stige i den nordligste delen av området (Herteig 1991:98-99; 1990:126). Foran Engelgården nord var det ingen sikre spor etter stolper. Kar og funn av stolper foran Bugården, gjør det sannsynlig at samme type kar- og kai-konstruksjoner ble oppført foran



Figur 4.4. Småstein fra det opprinnelige strandområdet fra periode 1, med stolper og kar oppført som fundamenter i periode 2 (Herteig 1991:111).

Engelgården (Herteig 1990:56, 92). Hvis tolkningen av funnene som fundament for kai foran Bugården er korrekt, kan det se ut til at hver bygård hadde sin egen utstikkerkai (Herteig 1990:56), men med varierende lengde, som vist i tabell 4.1. Foran Bugården ser det ut til at kaien foran nordre bygningsrekke lå noe bak kaien foran søndre rekke (Herteig 1990:56).

Bebyggelsen rykket altså nå ut i det tidligere strandområdet. Den ble anlagt med bolverkskar som fundament, i form av en lang rekke med steinfylte kar som kaifront (Herteig 1991:91-92), dokumentert i en total lengde på 105 m (Herteig 1991:99). Kaiene ser likevel ut til å ha



Figur 4.5. Stige foran rekke 1 og 2 i Atlegard, fra periode 2. Bildet er tatt mot øst (Herteig:1991:84).

vært separate og med noe ulik lengde ut i Vågen, fra 2,5-3,6 m, slik tabell 4.1 viser. Lengde på kaien er målt fra dens front og inn til den nærmeste bygningen i hver enkel husrekke. På tross av at bolverkskarene dannet en lang rekke, var det ikke spor etter sammenføring mellom dem og de ulike bygårdene. Det ser da heller ikke ut til å ha vært et sammenhengende gangdekke mellom kaiene som bandt området sammen for ferdsel (Herteig 1991:114).

| Bygård | Kailengde |
|------------------|-----------|
| Rekke 1 Atlegard | 3,5 m |
| Rekke 2 Atlegard | 3,5-3,6 m |
| Søstergården | 2,5 m |
| Engelgården | 3 m |

Tabell 4.1 viser kaiens lengde fra front til fremste bebyggelse. Det foreligger ikke mål for alle bygårdene, så bare kaier med angitte mål er tatt med i tabellen (gjelder alle tabellene for kai).

Anlegg av ferdselsårer

Som tidligere nevnt under begrepsavklaringer i kapittel 1, er det ulike typer ferdselsårer, henholdsvis passasje og allmenning. Der jeg ser det som sannsynlig at en ferdselsåre kan kalles en passasje, vil jeg kalle den det alt fra starten. Der situasjonen er noe usikker, vil jeg kalle den en ferdselsåre inntil situasjonen blir mer avklart, om den i det hele tatt blir det. Omtaler jeg dem samlet, kaller jeg dem mest mulig generelt for ferdselsårer.

Som kartet i figur 4.3 viser, ble det påvist spor etter bygninger i hele området, med unntak av Bugården, med fem ferdselsårer anlagt mellom gårdrekkene. Disse lå mellom rekke 5 og 6 i Sveinsgard, mellom rekke 3 og 4 i Miklagard og mellom rekke 1 og 2 i Atlegard, samt mellom Søstergårdens nordre rekker og Engelgården. Ferdselsårene tillot ferdsel gjennom alle gårdene, mellom kaiområdet og det bakre området av bebyggelsen som lå opp mot Stretet.

| Ferdselsårer mellom bygårdene | Registrert lengde | Bredde |
|-------------------------------|-------------------|-----------|
| Sveinsgard rekke 5 og 6 | ukjent | 1,9-2 m |
| Miklagard rekke 3 og 4 | 40 m | 1,3 m |
| Atlegard rekke 1 og 2 | ukjent | 1,1-1,6 m |
| Søstergården | 11 m | ukjent |
| Engelgården | 11 m | ukjent |

Tabell 4.2 viser lengde og bredde på ferdselsårene. Der det ikke er foretatt noen målinger er det markert i tabellen som ukjent (gjelder alle tabellene for ferdselsårene).

Avstanden mellom rekke 5 og 6 i Sveinsgard var bredere enn selve passasjedekket og har altså ikke dekket hele arealet mellom bygningsrekkene. Grunnplanet i bygningene nr. 41, 46 og 66 i rekke 5 lå lavere enn selve passasjen. Her ble trapper bygd ned til inngangspartiet (jf. figur 4.6).

Bygning nr. 41, 46 og 66 er rekonstruert i Bryggens Museum nøyaktig der de ble funnet og i samme nivå.

Avstanden var også bredere mellom rekke 1 og 2 i



Figur 4.6. Trapp ned fra passasjen i rekke 5 i Sveinsgard til bygning nr. 66. Sett mot øst (Herteig 1991:87). Denne bygningen er i dag utstilt i Bryggens Museum på nøyaktig samme sted.

Atlegard, og ferdselsåren lå nærmest rekke 2 med en åpen glipe på ca. 50-60 cm mot rekke 1 (Herteig 1991:84/92). Denne ferdselsåren synes å være den samme som senere er benevnt som «Den gamle kirkevei». I Engelgården er det skissert en mulig passasje med utgangspunkt i funn fra periode 3, mens Bugården i periode 2 lå i all hovedsak utenfor utgravningsfeltet. Ferdselsårene var smale, fra 1 til 2 m brede (jf. tabell 4.2).

Ferdselsårene ble bygd opp i form av smale, langsgående planker med et tverrgående gangdekke over (Herteig 1991:99). I fronten ble ferdselsårene lagt på fundament i form av bolverkskar med stående stolper som støtte for gangdekket videre opp gjennom husrekkene. I bakre sone ble den lagt direkte på bakken. Ferdselsårene ble slik lagt som frittstående smale trebrolagte veifar for den enkelte bygård (Herteig 1991:91-92).

Aktivitet forbundet med byggingen av kirkebygningene i stein, Mariakirken og Peterskirken, i det bakre området ble registrert i flere av rekkene, og i rekke 3 og 4 i Miklagard var dette spesielt tydelig. Groper i forskjellig størrelse, både med og uten fôr av leire og stein, ble her brukt til kalkbrenning (Herteig 1991:92).

Brønner i ferdselsårene

I den bakre sonen i rekke 5 og 6 i Sveinsgard ble det nå anlagt en brønn like ved passasjen. Dette er den eldste påviste brønn i utgravningsområdet.

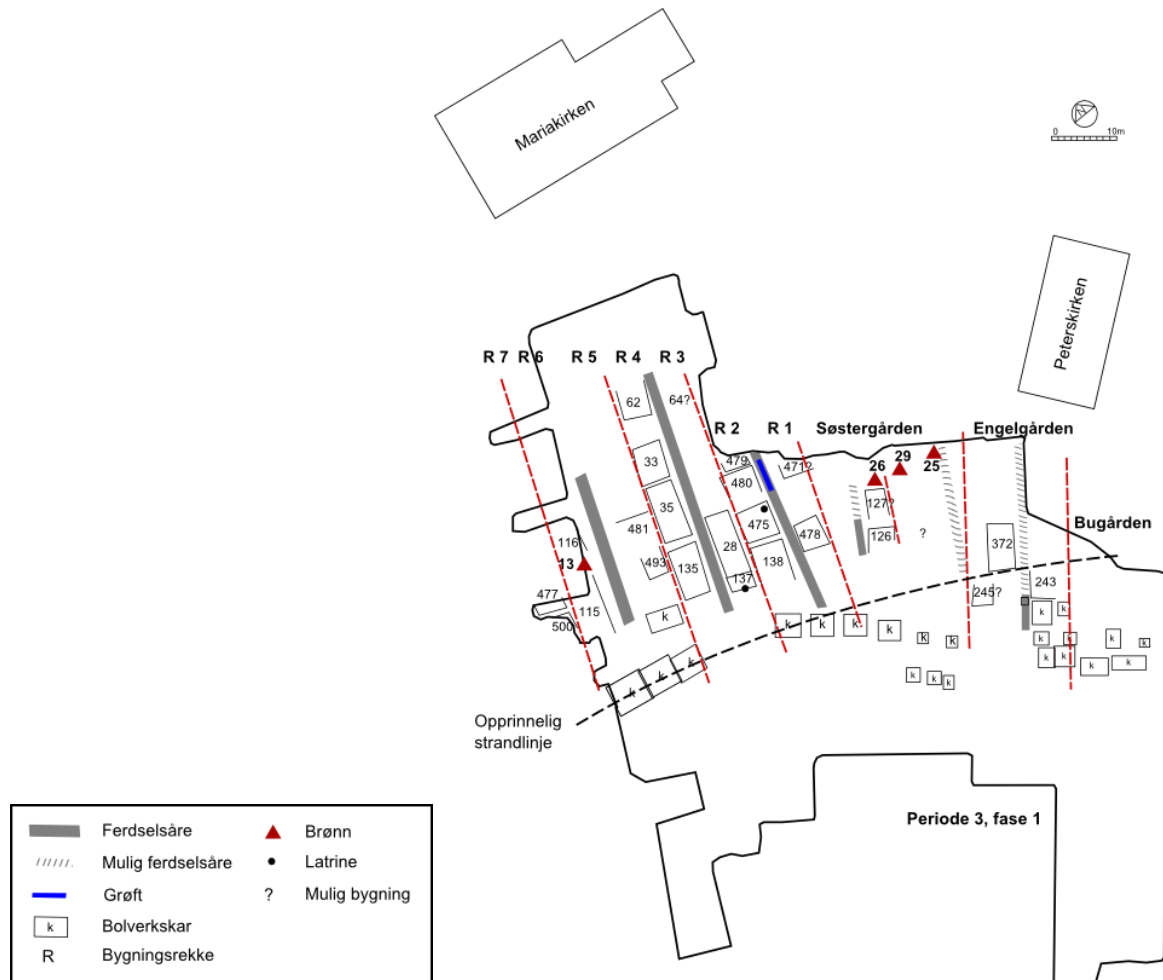
Periode 3 (1170/71-1198)

Etter brannen i 1170/71 ble det innledet en hektisk anleggsperiode før området ble rammet av en ny brann i 1198, og perioden varte i bare 27-28 år. Nå pågikk det storstilt byggeaktivitet og utfylling ut i Vågen for å få mer byggegrunn og dypere kai. Tomteinndelingen, angitt av bygningsstrukturen i langsgående husrekker, følger samme mønster som foregående periode, men med mer regulerte bygningsstrukturer (Herteig 1991:100,144). Brannlagene fra brannen i 1198 var imidlertid ikke like lett å følge og identifisere (Herteig 1991:56) og strukturer i den sørøstlige delen, tilstøtende Søstergården, ble bare maskingravid i 1971-72 (Herteig 1991:68). Lavranskirken (bygning 50) ble reist mellom Bryggebebyggelsen og Mariakirkens kirkegård i denne perioden. Den fremre delen av Engelgården og Bugården ligger nå i et u-utgravd område utenfor feltet.

Kaiområdet

Fase 3.1:

Figur 4.7 viser at det i den første fase etter brannen skjedde en omfattende utfylling, særlig i sør, av havneområdet ved Vågen med ca. 14 m.

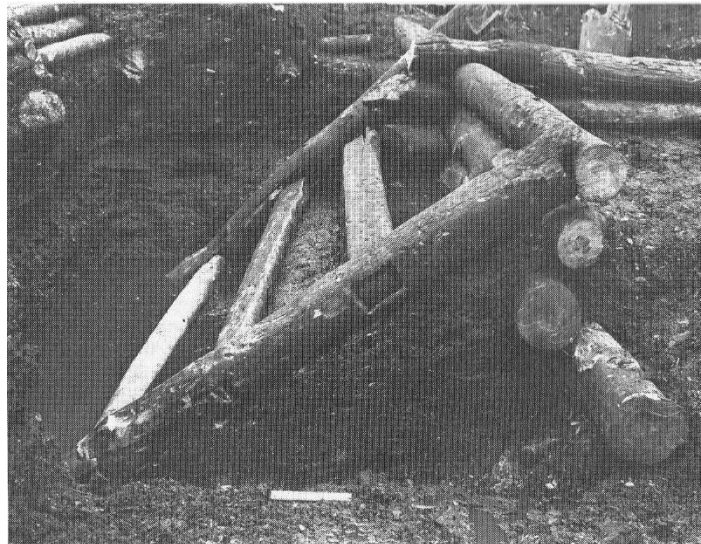


Figur 4.7. Kart over bebyggelsen med bygninger, ferdsselsårer og fremrykking av ny kaifront, periode 3, fase 3.1. Med symbolforklaringer.

Behovet for mer kaiplass ut i Vågen ble som før løst ved å bygge bolverkskar av tømmer som fundament for både kai og bygninger. Brukbart tømmer fra foregående periode ble brukt der det var mulig, enten som basis for nye fundament eller som deler av nye. Kaifronten dannet nå en rettere linje.

I front av rekke 5 og 6 i Sveinsgard ble det reist et tømmerfundament langs hele fronten. Det bestod av liggende bjelker og målte 18 m i lengde og 5,4-5,5 m i bredde. Tilstøtende kar, men

mindre, fortsatte langs de tilstøtende rekkene og foran rekke 1 og 2 i Atlegard ble mellomstore tømmerbygde kar satt opp parallelt (Herteig 1991:81-82). Fronten fortsatte i samme utforming foran Søstergården, med mellomstore kar. Foran søndre rekke i Engalgården ble kar parvis satt opp som fundament, med felles front med Bugården, hvor tilsvarende kar også ble satt opp (Herteig 1990:54-55/90/120). Selve



Figur 4.8. Landgangsstige foran kaien i rekke 5 i Sveinsgard. Bildet er tatt mot nord (Herteig 1991:81).

konstruksjonsmåten av karfundamentene i kaifronten var den samme langs alle husrekkene fra nord til sør. Selve fundamentene ble bygd ut i sjøen som enkeltstående bolverkskar. Selv om byggingen kan ha pågått individuelt knyttet til gårdene, må det likevel ha vært et overordnet samarbeid på tvers av gårdene. Som figur 4.8 viser, var kaien foran rekke 5 i Sveinsgard utstyrt med en 2,8 m bred stige i fronten.

| Bygård | Kai-lengde |
|--------------------------|------------|
| Rekke 6 i Sveingard | 4 m |
| Rekke 5 i Sveinsgard | 3,5 m |
| Rekke 3 og 4 i Miklagard | 3,5 m |
| Rekke 2 i Atlegard | 4,5 m |
| Rekke 1 i Atlegard | 3,5 m |
| Søstergården nord | 3,3 m |
| Søstergården sør | 3 m |
| Engalgården | 2,8-3 m |
| Bugården | 3 m |

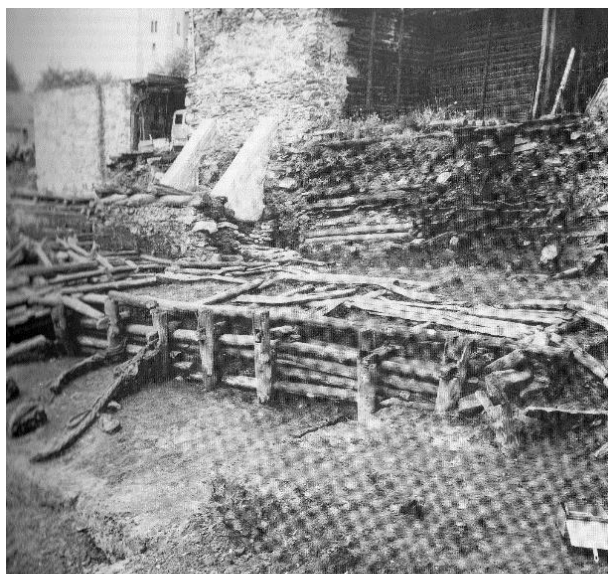
Tabell 4.3, viser kaiens lengde fra fronten til bebyggelsen.

Et problem som oppstod ved å bruke masser i form av avfall til utfylling, var at fronten sank i det nye ustabile underlaget. Dette skjedde til tross for at utfyllingen ble styrket og stabilisert ved å tilføre bjelkelag som de nye fundamentene stod på. Problemet ble løst ved å bygge fundamentene høyere, der det var behov. Slike tiltak ble iverksatt, og foran Søstergården sør ble et nytt og større kar satt opp på det tidligere fundamentet og en ny kai anlagt, ca. 3,5 m lang, med en stige i front (Herteig 1990:119-120). Foran Bugården må det ha oppstått en tilsvarende situasjon, for der ble nye bjelkelag nå tilført for å heve kaifronten (Herteig

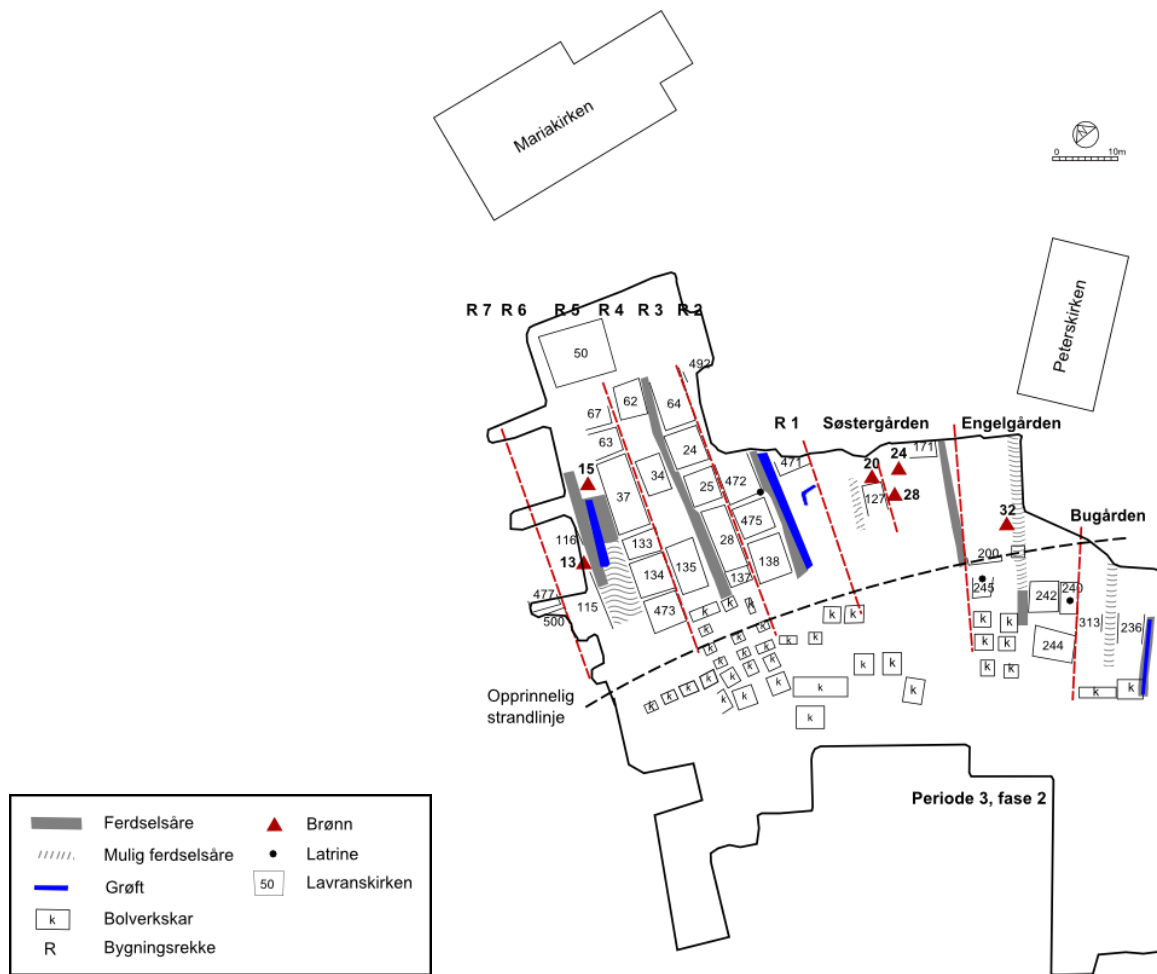
1990:54-55). Kaiene i denne fasen ble alle anlagt med stolpebygde fundament. Noen er registret med en stige i front, noe som trolig var vanlig for alle kaiene. Selve stolpene ble brukt til fortøyning av skip og båter, rester etter flere trosser festet til kai er dokumentert. Det var ingen sikre funn etter en sammenhengende front, men ut fra funnene av bolverkskar og kaier, samt bevart gangdekke i enkelte områder, er det høyst sannsynlig at det fra denne fasen var muligheter for ferdsel langs hele kaifronten (Herteig 1990:132). Dermed har det vært åpen ferdsel både i front og i bakre sone hvor bebyggelsen strakte seg opp mot Stretet, med ferdselsårer som adkomstvei gjennom bygårdene. Stretet ble nå kalt Øvrestretet som følge av at det nå var et langsgående veifar foran bygårdene langs kaifronten (Helle 1982:191). Tabell 4.3 viser også nokså jevnlike utstrekninger på kaiene i front av bebyggelsen, fra 3 til 4,5 m i lengde ut mot kaifronten, og dermed et vel så bredt område som passasjene i gårdene. Variasjonen i kailengden (jf. tabell 4.3) henger sammen med at bygningene i de ulike rekkene ikke lå like langt frem i fronten, dermed ble lengden på kaien ulik, selv om den nå trolig var sammenhengende.

Fase 3.2:

Etter en tid var det behov for ytterligere utbygging og ekspansjon i havneområdet. Fundamentene endret seg i denne fasen og dette har sammenheng med at fronten sank ned i grunnen og jo lengre ut i sjøen det ble bygget, jo dypere måtte det fundamenteres. Færre stolper i form av enkle fundament ble brukt, og flere bolverkskar i varierende størrelse ble bygd. Karene var nå koblet sammen som en sammenhengende kaifront foran bygårdene (jf. figur 4.9).



Figur 4.9. Kaifronten foran Bugården sør, med fortøyningstrosser. Anlagt i periode 3 (Herteig 1990:11).



Figur 4.10. Kart over bebyggelsen med bygninger, ferdselsårer og fremrykking av ny kaifront. Periode 3, fase 3.2. Med symbolforklaringer.

Som figur 4.10 viser, fortsatte utfyllingen ut i Vågen med ca. 6,5 m i denne fasen. De nye og større fundamentene markerte nå tydeligere de doble bygårdene. Foran rekke 5 og 6 i Sveinsgard ble et stort kar oppført som fundament for flere mindre kar, plassert i to rekker. Dette ble gjort langs hele kaifronten, men størrelsen på karene varierte, fra ca. 10 til 17,6-17,7 m i lengde og bredde. Foran rekke 3 og 4 i Miklagard ble kar fra forrige fase gjenbrukt og gjort større slik at høyden ble den samme og overlappende bjelker bandt dem sammen. Dette ble gjort langs hele bygårdens bredde. Karene ble satt opp i tre parallelle rekker, og all slags organisk avfall ble brukt som fyllmasse i dem. Disse karene ser ut til å være bygd oppå et større tømmerfundament, men hele området ble ikke undersøkt her. Restene som er funnet, tyder likevel på at dette var tilfelle. Det er da naturlig å tenke seg at samme fremgangsmåte også ble tatt i bruk her, og at et større fundament ble anlagt for å støtte de mindre og for å stabilisere området. Foran rekke 1 og 2 i Atlegard ble tilsvarende fundament satt opp som en sammenhengende karkonstruksjon i ca. 16,6 meters lengde og ca. 3,4-3,6 m i bredde. Her ble

fundamentene koblet sammen med et tilsvarende fundament foran Søstergården nord. Dette solide fundamentet ser ut til å ha holdt seg noenlunde stabilt gjennom alle senere perioder (Herteig 1991:69, 72-73, 76, 101-102). Fundamentet foran Søstergården lå nå som to parallelle tømmerkar. Fundament foran nordre rekke ble gjenbrukt fra periode 2, men disse ble nå bygd ut både i bredde og høyde for å passe inn med resten av de nye fundamentene. Foran søndre rekke ble det oppført flere kar. Foran Engelgården er det i denne fasen imidlertid bare få spor etter fundamentene. Små kar på ca. 2,5x3m stod her fordelt i to rekker. Foran Bugården ble også 3,3-4 lange og 2,2-2,3 m brede kar oppført og dekket hele bygårdens bredde i front. Også her hadde fronten sunket ned i undergrunnen, og ble hevet opp igjen. Deler av det nye gangdekket som ble lagt, ble funnet in situ over et område på ca. 3,5 m på tvers av bygården. Dette er tolket som selve kaien (Herteig 1990:52, 86-87, 116-118).

| Bygård | Kailengde | Høyde |
|---------------------------|----------------|-----------|
| Rekke 5 og 6 i Sveinsgard | 3,5 m | ukjent |
| Rekke 3 og 4 i Miklagard | 3,5-4 m | ukjent |
| Rekke 1 og 2 i Atlegard | 3,5 m | ukjent |
| Søstergården nord | 5-6 m | ukjent |
| Søstergården sør | 4-4,2 m/ 7,5 m | 1,6-1,7 m |
| Engelgården nord | 5 m | 2,1 m |
| Bugården | 2,8-3 m | 1,5 m |

Tabell 4.4, viser kaiens lengde fra front til bebyggelse, og kaiens høyde fra sjøbunnen og opp.

Lite av selve kaien var bevart foran rekke 5 og 6 Sveinsgard (Herteig 1991:76). Funn i den sørligste enden i fronten av Søstergården viser at kaien trolig var 7,5 m lang her på det lengste (jf. tabell 4.4). Denne variasjonen i bredde kan ha sammenheng med at naborekken, som tilhørte Engelgården, var 4-5 m kortere enn Søstergården sør. Igjen ser vi da at kaiene har ulik lengde som følge av ulik lengde på bygningsrekkene (jf. tabell 4.4). Skulle det være mulig med åpen ferdsel langs kaifronten, ville det derfor være nødvendig å forlenge området foran Søstergården. Så enten må kaien her ha strukket seg lengre bakover enn normalt, eller så har passasjen langs sørsiden vært innlemmet i kaiområdet. Det siste er det mest sannsynlige, siden festehull for gangdekket strekker seg ca. 7,5 m bakover i husrekken. For å rette på denne forskjellen ble kaien foran nordre rekke nå utvidet med ca. 1,5-2 m i front. Dette samsvarer med funnene av stolper 5-6 m foran nordre rekke. I slutten av fase 3.2 ser kaien ut til å ha sunket ca. 70-80 cm ned i undergrunnen, og en ny kai ble derfor oppført. Spor etter stolper foran det ytterste karet i fronten, bak et bjelkelag fra periode 4, viser dette (Herteig 1990:52, 86-88, 116, 122).

Samlet har da kaifronten foran bebyggelsen rykket fram med om lag 20,5 m i forhold til forrige periode, men utbyggingen har, som vist, vært gjennomført etappevis. Kaifronten sank også flere steder ned i undergrunnen, og dette måtte repareres. Som det fremgår av figur 4.11, ble ny kaifront dermed bygget både over og foran den gamle, slik at hele området hele tiden ble



Figur 4.11. Profilvegg i nordre Bugården. Den viser den etappevise utbyggingen i Vågen, stadig lengre fram og høyere opp. Bildet er tatt mot nord (Helle 1982:189)

utvidet og hevet. Hele området var bygd opp på tømmerkonstruksjoner og bærebjelker og ble holdt sammen av massive stolper. Gangdekket ble lagt over hele kaiområdet, og bestod av planker festet i bjelkene. Enkelte steder ble det funnet spor etter småsteiner, slått inn i treverket, tydeligvis for å oppnå et bedre fotfeste på det glatte treunderlaget (Herteig 1990:116).

Gårdspassasjene og offentlige ferdselsårer

Fase 3.1:

I den første fasen etter brannen i 1170/71 ble det reist bygninger i hele området, med unntak i Bugården, slik som i perioden før. Seks ferdselsårer ble anlagt, ytterligere en i forhold til forrige periode. I tillegg lå der en ferdselsåre, som senere er kjent som Mariaallmenning, på nordsiden av rekke 7 og 8 i Gullskoen. Dette området ligger utenfor utgravningsfeltet, så ferdselsåren er ikke tegnet inn på kartene. Den har trolig ligget stabilt gjennom hele middelalderen, og har vært regnet som yttergrensen for den maritime sjøhandelen på Bryggen (Helle 1982:196). Det foreligger ingen sikker dokumentasjon på denne ferdselsåren før i periode 5, og den vil først bli nærmere omtalt der. Ellers lå alle ferdselsårene som i forrige periode. I Søstergården ble spor etter en ny passasje funnet, mellom Søstergården sør og Engelgården nord. Denne skiller seg ut ved at den lå mellom to bygårder, men siden Engelgården har sin egen passasje mellom husrekkene, slik som fra forrige periode, tolker jeg passasjen som tilhørende Søstergården sør og dens beboere.

| Ferdselsårer mellom bygårdene | Registrert lengde | Bredde |
|-------------------------------|-------------------|---------|
| Rekke 5 og 6 i Sveinsgard | 11,5 m | 2,6-3 m |
| Rekke 3 og 4 i Miklagard | 33 m | ukjent |
| Rekke 1 og 2 i Atlegard | 21 m | 1,5 m |
| Søstergården nord | 5 m | ukjent |
| Søstergården sør | ukjent | 1 m |
| Engelgården | ukjent | ukjent |

Tabell 4.5, viser lengde og bredde på ferdselsårene.

Ferdselsårene ble lagt på tilsvarende type fundament som i periode 2, støttet opp på kar og stolper i fremre del av bebyggelsen og lagt direkte på bakken i den bakre sonen. Som det fremgår av figur 4.12 ble gangdekket lagt på to måter, som omfattet tverrliggende eller langsgående planker, anlagt på langsgående bjelker. Passasjen mellom rekke 5 og 6 i Sveinsgard ble nå ca. 0,7-1 m bredere i forhold til forrige periode. Rester etter en plankeføret grøft under ferdselsåren mellom rekke 1 og 2 i Atlegard ble anlagt i denne perioden. Her ble også en del av gangdekket byttet ut med nye planker, men de var ikke like godt tilpasset som de gamle. Bredden ble nå jevnere gjennom hele ferdselsårens løp, ca. 1,5 m (Herteig 1990:90/1991:79-81). Som vi skal se er det knyttet spørsmål til denne ferdselsårens bruk. Grunnlaget for dette ligger både i beliggenhet og, som nevnt, navnet «Den gamle kirkevei».

Selv med enkelte utvidelser av ferdselsårene, er de fremdeles relativt smale, med en bredde fra 1 til 3 m (jf. tabell 4.5).

I den bakre sonen, spesielt i rekke 5 i Sveinsgard, ble aktiviteter koblet til oppføringen av steinbygningene i området utført. Brennemarker, kalkrester og knuste kvister er typiske spor etter brenning- og lesking av kalk (Herteig 1991:80).

Fase 3.2:

I denne fasen ble det, som vist i figur 4.9, funnet spor etter bygninger i hele området, også i Bugården. I rekke 1 i Atlegard ble det nå kun registrert én bygning i bakre sone. I alt åtte ferdselsårer er nå registrert, to nye i forhold til fase 3.1 (jf. tabell 4.6). Det er problematisk å omtale



Figur 4.12. Ferdselsåren mellom rekke 1 og 2 i Atlegard. Gangdekket lagt av tverrliggende planker er fra fase 3.1, mens i fase 3.2 ble et gangdekke av langsgående planker lagt over. Bildet er tatt mot nord (Herteig 1991:70).

Søstergården som én bygård, og den utgjorde muligens to enkle bygårder innenfor det området som senere ble kjent som Søstergården. Men det er likevel svært usikkert, siden det ikke er kjent flere gårder her i de skriftlige kildene. I det nordlige området lå det som kan ha vært en dobbeltgård, men her var bare deler av passasjen og den ene bygningsrekken bevart. Dette stemmer med funn fra periode 2, hvor det ble registrert to bygningsrekker på hver side av en passasje, og som Gitte Hansen har tolket som en ubebygd tomt i denne perioden (Hansen 2005:136). I den sørligste delen av området lå det én bygningsrekke som kan ha vært en enkeltgård med en passasje på sørsiden, mot Engelgården (Herteig 1990:121/126, 1991:100). Hvordan bebyggelsen var organisert her, er likevel noe usikkert. Den har imidlertid skilt seg ut fra mønsteret i resten av området.

De to nye ferdselsårene lå i tilknytning til Bugården, én mellom de to husrekkene i Bugården, som gårdspassasje, og én mellom Bugården sør og Bredsgården nord, noe som kan tyde på en offentlig vei, for fri ferdsel mellom Stretet og Vågen.

| Ferdselsårer mellom bygårdene | Registrert lengde | Bredde |
|--------------------------------------|--------------------------|---------------|
| Rekke 5 og 6 i Sveinsgard | 17-18 m | 3 m/5,3 m |
| Rekke 3 og 4 i Miklagard | 16-17 m | 1,5-3 m |
| Rekke 1 og 2 i Atlegard | 15 m | 1,5-2,6 m |
| Søstergården nord | 14 m | 1-1,1 m |
| Søstergården sør | ukjent | 1 m |
| Engelgården | 1,8-1,9 m | ukjent |
| Bugården | ukjent | ukjent |
| Bugården sør og Bredsgården nord | 9 m | ukjent |

Tabell 4.6, viser lengde og bredde for ferdselsårene.

Ferdselsårene ble anlagt på tilsvarende fundament som tidligere med både tverr- eller langsgående planker som gangdekke. Noen endringer skjedde likevel. I rekke 5 og 6 i Sveinsgard ble passasjen utvidet med ca. 2,3 m i bredde på sørsiden (jf. tabell 4.6). Hvorfor dette ble gjort, er usikkert. Avstanden mellom rekkene var relativt bred, og som i periode 2 dekket ikke passasjedekket hele området. For å bedre ferdselen kan en derfor ha ønsket å gjøre passasjen bredere. En grøft ble også anlagt under gangdekket i passasjen, for å lede vann ut i Vågen. Passasjen mellom rekke 3 og 4 i Miklagard varierte i bredde for å følge husrekkenes mønster, og var bredest med 3 m i den fremre sonen og smalnet av til 1,5 m bakover i bebyggelsen.

Mellom rekke 1 og 2 i Atlegard, «Den gamle kirkevei», ble grøften fra forrige fase påvist langs hele ferdselsårens løp, og den var fremdeles plankefôret. En liten rest etter en grøft ble påvist et lite stykke nedenfor bygning nr. 471 (jf. figur 4.9), hva den har ledet fra er usikkert. Som tabell 4.6 viser, ble ferdselsåren utvidet noen steder, fra 1,5 m til 2,6 m, en differanse på 1,1 m i forhold til forrige fase (jf. figur 4.13). I rekke 1 er det fra denne perioden bare registrert tre bygninger på det meste. Da lå «Den gamle kirkevei» fra nå av mellom to bygårder, Atlegard og Søstergården. Det kan nettopp tyde på at det var en offentlig vei, og som navnet viser, ledet opp til Mariakirken eller Lavranskirken.

Som nevnt, ble passasjen mellom Søstergården sør og Engelgården nord nå integrert i kaien for å kompensere for lengdeforskjellen som oppstod i kaiområdet (Herteig 1990:117-119/1991:70). Ferdselsårene var fremdeles relativt smale, fra 1 m til 3 m, med unntak av den nevnte utvidelsen i Sveinsgard.

Nytt i denne fasen var altså anlegget av en egen passasje i Bugården, selv om den er noe usikkert dokumentert, er det sannsynlig at det lå en passasje her, ut fra mønsteret i resten av området. Også mellom Bugården sør og Bredsgården nord dukket det nå opp en ferdselsåre, som skiller seg ut ved at den ligger mellom to bygårder, og dermed



Figur 4.13. Ferdselsåren mellom Atlegard og Søstergården, «Den gamle kirkevei». I forgrunnen ser man deler av det utvidete området. Sett mot vest (Herteig 1991:71).

sannsynligvis var offentlig tilgjengelig. Ellers er situasjonen stabil.

Brønner og latriner i ferdselsårene

Som det fremgår av figur 4.9, ble det i Sveinsgard etter brannen i 1170 anlagt en brønn mellom to av bygningene i rekke 6 i Sveinsgard. I fase 3.2 ble det anlagt nok en brønn i selve gårdspassasjen. Begge brønnene må dermed ha vært tilgjengelige for beboerne i bygården, og med adgang fra passasjen. I den bakre sonen i Søstergården ble det anlagt hele tre brønner like etter brannen. Disse ble erstattet av nye brønnanlegg i fase 3.2. I begge fasene lå brønnene enten rett ved en passasje, eller med adgang fra en. Også i Engelgården ble det anlagt en brønn like ved passasjen i midtre del av bygården. Alle disse brønnene ser ut til å ha vært felles for bygården de lå i tilknytning til. De ble alle anlagt bak den opprinnelige strandlinjen med tilgang til grunnvann (Johansen 2013:43-44). Dette markerer dermed en markant utbygging av bygårdenes infrastruktur.

Fra denne perioden er det også registrert de første spor etter egne latriner i området. De ble anlagt både inne i bygninger eller ute, da helst i tilknytning til ett av husene i gårdene. Latriner som lå mellom to bygninger, lå gjerne i smale mellomrom på tvers av husrekkene. Et gangdekke av løse planker var gjerne lagt ned og førte inn til en latrine i enden av mellomrommet. Disse lignet på en tverrpassasje, men var stengt i ene enden av latrinen (Økland 1998:32). I fase 3.2 ble det videre anlagt en latrine ute i Atlegard rekke 2. Alle latrinene var plassert foran brønnene, slik at de ikke forurenset vannet.

I 1198 strøk bebyggelsen på Bryggen atter en gang med i en omfattende brann.

Periode 4 (1198-1248)

Etter bybrannen i 1198 startet gjenoppbyggingen av området på ny. Folk stod tydeligvis ikke fritt ved gjenoppbyggingen, for bygningsmønsteret knyttet til tomteinndeling gjentar seg, og den doble bygården er enda mer tydelig. Fortsatt var det likevel behov for å utvide området. Det gav seg utslag i en ytterligere fremrykning av bygninger og utbygging av kaifronten. Bygningsrestene for denne perioden var bedre bevart og var dermed lettere å identifisere for arkeologene (Herteig 1991:67-68).

Kaifronten

Etter brannen ble kaifronten utbyggt med ca. 3, 9 meter ut i Vågen. Dette var dermed betydelig mindre enn i de tidligere periodene, og behovet for et større areal og økt kaidybde ser ikke ut til å ha vært så presserende nå. Utfyllingen og utbyggingen skjedde som ledd i oppbyggingen

etter brannen. I tillegg skjedde der en utvidelse av bygårdene i høyden i flere etasjer (Herteig 1991:115). Utvidelsen både i plan og høyde gav økt boareal og lagerkapasitet. Dette fremgår av skriftlige kilder, men er vanskelig å finne spor etter rent arkeologisk. Arkeologene fant relativt få spor etter gjenoppbygging av kaifronten i denne perioden, og sporene etter brannlaget var også vanskelig å identifisere over hele området (Herteig 1991:67).

Fase 4.1:

Kaiområdet som ble bygd opp igjen etter 1198-brannen, ble også nå fylt opp med store mengder avfall, mens brukbart trevirke ble gjenbrukt i påbyggingen. For å støtte opp og styrke grunnen ble et dekke med stolper lagt horisontalt over fyllmassene, hvor nye kar ble oppført.



Fig. 4.14. Kart over bebyggelsen med bygninger, ferdselsårer og fremrykking av ny kaifront. Periode 4, fase 4.1. Med symbolforklaringer.

Fronten ble hevet med 30-50 cm. De ytterste karene med frontstolpe er her regnet som kaifronten, og kaien har da vært ca. 4,5 m lang. Funn over dette karet er imidlertid datert til periode 5 og viser at fundamentene har vært i bruk over en lengre periode, mer enn hundre år, og representerte derfor flere byggefaser (Herteig 1991:58, 61-62). Videre langs fronten foran Søstergården ble det bare funnet rester av fundamentet, og kaifronten lå utenfor utgravningsområdet. Det som var igjen, viser at gangdekket fra kaien i periode 3 har blitt fjernet og fylt igjen opp til kaifronten med horisontalt liggende stolper med bolverksskar oppå (Herteig 1990:113, 115, 127). Foran Engelgården var det kar i ulik størrelse anlagt på linje (jf. figur 4.17). Også foran Bugården



Figur 4.16. Oppbygging av fronten foran rekke 1 Atlegard og Søstergården nord, med bolverksskar, tømmerstokker og stolper. Bildet er tatt fra nordøst (Herteig 1991:60).

var samme type kar oppført, men uten at det var rester etter selve kaien. I Engelgården ble det sannsynligvis også oppført en lignende kai, siden kaifronten sammenfaller for disse bygårdene (Herteig 1990:51, 57). Selv om det mangler dokumentasjon fra kaifronten foran Engelgården og Bugården og de øvrige gårdene, hadde sannsynligvis kaifronten et tilsvarende løp, ca. 3-4,5 m ut i sjøen, i forhold til den varierende lengden på 2,8-6 m fra periode 3 (Herteig 1991:58, 103).



Figur 4.17. Bolverksskar som kaifundament, anlagt i rekker (Herteig 1990:18).

Gårdspassasjene og offentlige ferdselsårer

Fase 4.1:

Oppbyggingen etter brannen i 1198 var nå enda mer omfattende enn tidligere, med spor etter bygninger i hele utgravningsområdet, og med anlegg av syv ferdselsårer knyttet til bygårdene (jf. figur 4.15). I rekke 3 i Miklagard i det bakre området ble det likevel bare registrert spor etter én bygning, men med mulige spor etter flere bygninger. I rekke 1 i Atlegard ble én bygning registrert, som i forrige periode.

Ferdselsårene hadde samme beliggenhet som tidligere, med unntak i Søstergården. I hele denne perioden kan det se ut til at Søstergården bestod av to bygningsrekker med «ryggen» mot hverandre, uten en felles passasje. Det har i stedet vært tilgang fra én ferdselsåre på nordsiden og én på sørsiden av bygningsrekkene (jf. figur 4.14) (Herteig 1990:115).

Ferdselsårene var ellers anlagt på samme måte som tidligere.

| Ferdselsårer mellom bygårdene | Registrert lengde | Bredde |
|---|--------------------------|---------------|
| Rekke 5 og 6 i Sveinsgård | ukjent | ukjent |
| Rekke 3 og 4 i Miklagard | 20 m | 2,5 m |
| Rekke 2 i Atlegard og Søstergården nord | ukjent | ukjent |
| Søstergården | ukjent | ukjent |
| Engelgården | ukjent | ukjent |
| Bugården | 4 m | 1 m |
| Bugården sør og Bredsgården nord | ukjent | 3,5 m |

Tabell 4.7. Viser lengde og bredden på ferdselsårene.

Passasjen mellom rekke 3 og 4 i Miklagard endret imidlertid kurs i bakre sone for å følge bygningenes mønster. Den ble da anlagt som tverrpassasje mellom de bakre bygningene, og gikk nå både langs med og på tvers av bebyggelsen. Det er få mål for passasjenes bredde i denne fasen, men ut fra de som foreligger ser passasjene fremdeles ut til å være relativt smale, fra 1 til 3,5 m (jf. tabell 4.7).

I ferdselsårene mellom rekke 5 og 6 i Sveinsgård, rekke 1 og 2 i Atlegard og mellom Bugården sør og Bredsgården nord var det også anlagt en grøft under som i forrige periode. Spor etter aktiviteter knyttet til arbeid med de nærliggende kirkebygningene i stein, i form av kalkbrenning, kunne nå også registreres i den bakre sonen. Flatbunnede groper, fôret med leire og med flate steiner på bunnen, ble brukt til dette. Kalken ble sannsynligvis brukt som mørtel og puss til steinbygningene lengre bak, Mariakirken, Lavranskirken og Peterskirken (Herteig 1991:66).

Fase 4.2:

Det skjedde små endringer når det gjaldt bygningene i området i denne fasen. Fremdeles ble det bare registrert spor etter én bygning i bakre sone i rekke 3 i Miklagard og rekke 1 i Atlegard. I rekke 3 i Miklagard indikerer fortsatt spor etter bygningsfundamenter at ikke hele området var ubebygget. Ellers sammenfaller ferdselsårenes beliggenhet, og det samme gjelder også anlegg av grøft under dem. Ferdselsårene følger også samme konstruksjonsmåte som fra foregående perioder.

| Ferdselsårer mellom bygårdene | Registrert lengde | Bredde |
|---|-------------------|----------------|
| Rekke 5 og 6 i Sveinsgard | 52 m | 5-6 m |
| Rekke 3 og 4 i Miklagard | 20 m | 6,5/4-4,2/1,8m |
| Rekke 2 i Atlegard og Søstergården nord | 10 m | 5,4-5,6/1,8 m |
| Søstergården | ukjent | 1,7-2 m |
| Engelgården | ukjent | 1,7 m |
| Bugården | ukjent | ukjent |
| Bugården sør og Bredsgården nord | ukjent | ukjent |

Tabell 4.8, viser lengde og bredden på ferdselsårene.

Passasjen i Sveinsgard ble nå en god del bredere, 5- 6 m, noe som stemmer overens med den delvise utvidelsen i forrige periode.

Siden det bare er påvist spor etter én bygning i rekke 3, er det vanskelig å si noe sikkert om hvordan bebyggelsen var anlagt her, men det er sannsynlig at her har stått flere bygninger. Herteig har tatt utgangspunkt i at det ikke var mulig å definere noen sikre spor etter bygninger, og har ut fra dette tolket området som en ny og utvidet passasjebredde, men dette er usikkert. Med utgangspunkt i Herteigs analyse var da passasjen bredest i front med 6,5 m for å smalne inn til 4-4,2 m i midtpartiet, og smalnet videre inn til 1,8 m bakover til den lå mellom den ene registrerte bygningen i rekke 3 i Miklagard (jf. tabell 4.8) (Herteig 1991:58-59, 62). Men dette er altså noe usikkert, da det kan ha stått bygninger i rekke 3. Også i denne fasen gikk det en tverrpassasje på tvers i den bakre sonen.

En markant endring i bredden skjedde i ferdselsåren mellom rekke 2 i Atlegard og Søstergården nord, «Den gamle kirkevei». Fra bredden på 1-1,1 m i periode 3 ble den nå utvidet i det fremre område til 5,4-5,6 m og smalnet inn i bakre område til 1,8 m (jf. tabell 4.8). På det bredeste representerer det en endring på hele 4,6 m. Det foreligger få mål for forrige fase, men jeg ser det som sannsynlig at endringene kan følges tilbake til starten på periode 4, muligens også siste fase av periode 3. Ser man på området her i denne perioden (jf. figur 4.9), er det rom for en utvidelse også her, selv om det muligens lå bygninger helt nord på Søstergårdens grunn. Ferdselsåren kan ha fungert både som en offentlig ferdselsåre opp til kirkene som lå i det bakre området, og for beboerne i Atlegard og Søstergårdens nordre husrekke.

Brønner og latriner knyttet til ferdselsårene

Fra fase 4.1 var det som før brannen fortsatt en brønn i rekke 6 og en i rekke 5, og enda en brønn ute i passasjen. En brønn ble videre anlagt i gårdspassasjen mellom Søstergårdens rekker, hvor en plankedekket plattning ved brønnen gav tilgang til denne. I Engelgården ble

nok en brønn anlagt på nordsiden av passasjen. I fase 4.2 er dette de samme brønnene i rekke 5 og 6 som i forrige fase, bare med en ny i rekke 5. Ellers ligger brønnene på samme plass i resten av området som i fase 4.1 (Johansen 2013:47). Alle brønnene lå fremdeles innenfor den opprinnelige strandlinjen, og med tilgang til grunnvann.

I denne perioden ble tre latriner anlagt: én i rekke 4 i Miklagard og to i rekke 2 i Atlegard, og alle lå på samme plass i hele perioden. Latrinen som lå bakerst, endret imidlertid beliggenhet fra å ligge helt ytterst i rekke 2 i Atlegard mot passasjen til å ligge i motsatt ende mot rekke 3 i Miklagard.

I 1248, femti år etter gjenoppbyggingen etter brannen i 1198, brente området nok en gang.

Periode 5 (1248-1332)

Det var en omfattende bybrann som rammet bebyggelsen i 1248. Den strakte seg fra Sandbru, nord på Bryggen, og videre forbi Korskirken i Vågsbunnen. Også Mariakirken og Sverresborg på høyden over kongsgårdsområdet på Holmen (Bergenus), ble berørt av denne brannen. Brannen var omfattende og førte til store omstruktureringer i byen (Helle 1998).

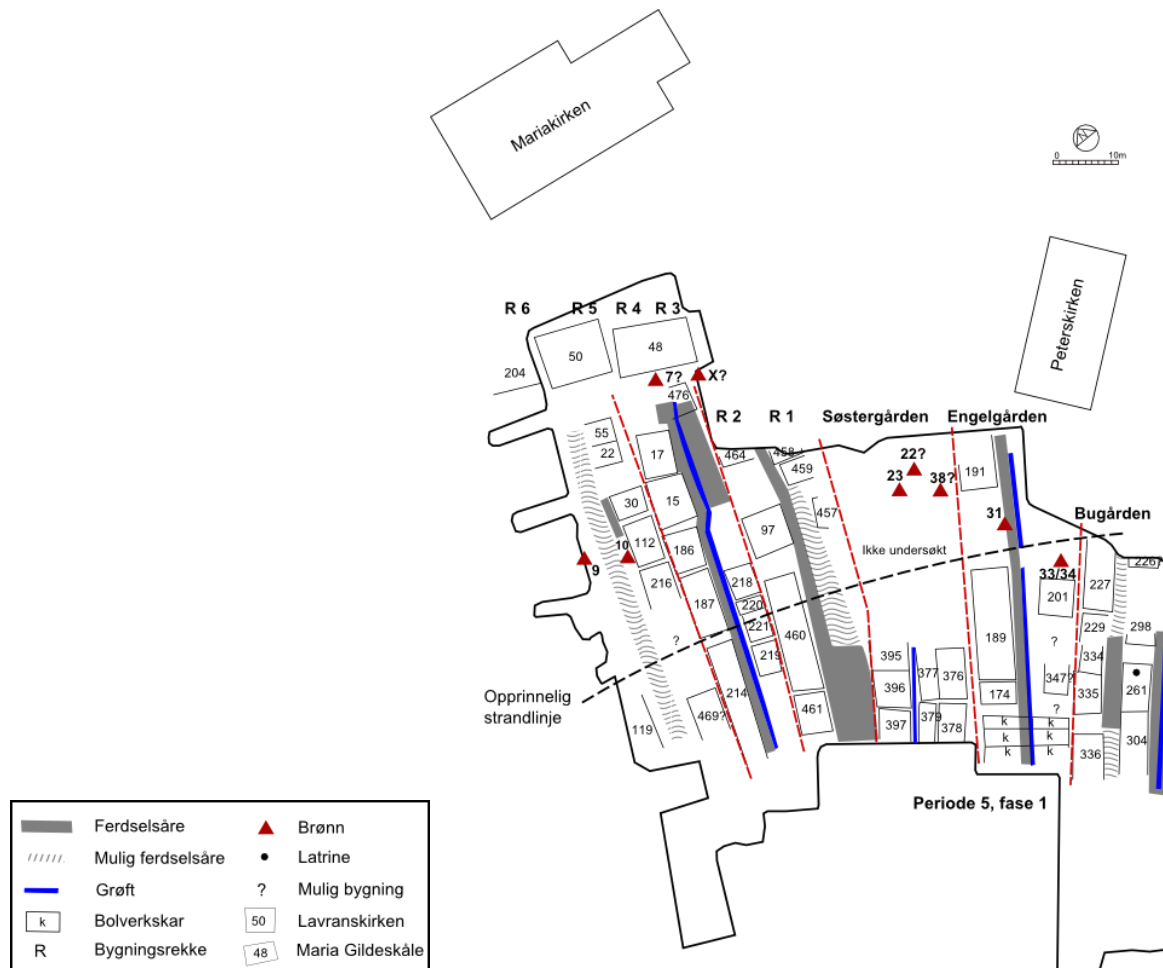
Det er fra denne perioden at offentlige ferdselsveier, i form av allmenninger blir omtalt i Byloven av 1276. Maria Gildeskåle som var møtested for lagtinget, er første gang nevnt i Byloven, og ble oppført like sør for Lavranskirken en gang etter 1248-brannen (Helle 1982:186-195).

Kaifronten

Fra denne perioden er det registrert to bygningsfaser, men bygningsmønsteret ble fortsatt i stor grad opprettholdt. Bortsett fra Bugården og delvis Sveinsgard, Miklagard og Atlegard, samt i Engelgården, er det for denne perioden ikke mulig å identifisere kaifronten, som nå lå utenfor utgravningsfeltet (jf. figur 4.18). Om Bugårdens front er representativ for resten av området, ekspanderte den først ca. 7,5 m og dernest 12 m ut i Vågen i denne perioden (Herteig 1991:115). Totalt beregnet ekspansjon foran Engelgården og Bugården var dermed ca.55 m i forhold til den opprinnelige strandlinjen fra periode 1(Herteig 1990:46). Jo lengre ut, jo dypere vann, og utfyllingen i havneområdet i Vågen fortsatte ved å blant annet tilføre store mengder avfall (Herteig 1991:115).

Fase 5.1:

Det er ingen sikkert dokumenterte spor etter kaifronten nord for Engelgården. Her ble et kar bygd på over karene fra forrige periode, og dette strakte seg langs hele bygårdens front, som løp sammen med Bugårdens front. En ca. 3 m lang og ca. 2,4 m høy kai ser ut til å bli oppført foran søndre rekke (Herteig 1990:79/93).

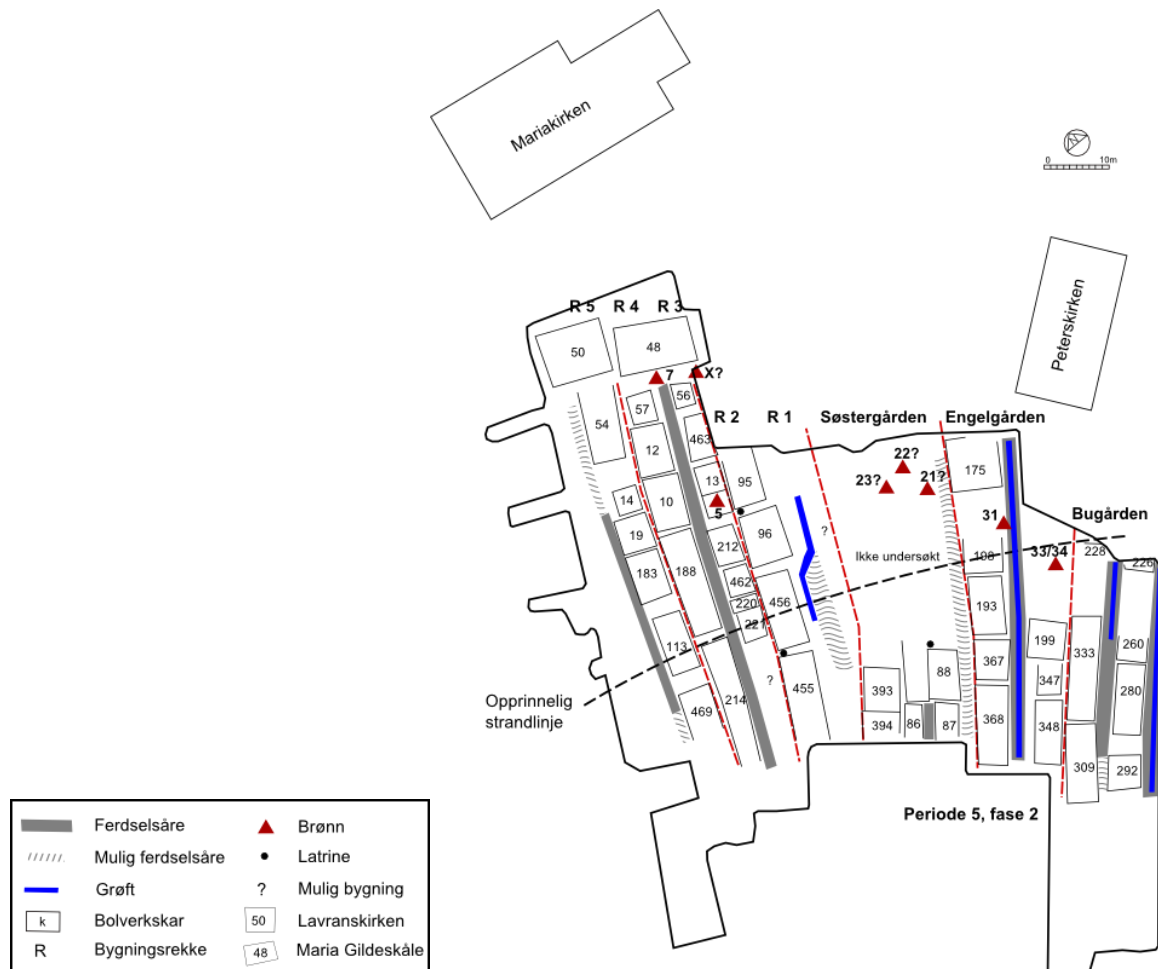


Figur 4.18. Kart over utgravningsområdet med bebyggelse og ferdselsårer. Bolverkskarene som kaifronten var bygd opp på er nå stort sett utenfor utgravningsfeltet. Periode 5, fase 5.1. Med symbolforklaringer.

Foran Bugården ble kaifronten bygd opp over to såkalte «undervannshus», 1 og 2, en benevnelse de har fått fordi de opprinnelig var deler av bygninger som ble gjenbrukt som fundament for kaifronten. Det utfylte området ble fylt med avfall og tømmerlag over dette, og to nye fundamenter ble anlagt på toppen. Selve kaien ble bygd på stolper foran hele bygårdens lengde, og foran veiløpet mellom Bugården sør og Bredsgården nord, i ca. 5 meters lengde (Herteig 1990:41-48/58).

Fase 5.2:

Få spor etter kaifronten i denne fasen, bare med få spor i Engelgården. Men det har også nå foregått en gjenfylling og utbygging med nye bolverkskar og stolper over fyllmassene. En kai på minst 3 meters lengde ble registrert (Herteig 1990:39-41/48/58).



Figur 4.19. Kart over utgravningsområdet med bebyggelsen og bygninger og ferdselsårer. Periode 5, fase 5.2. Med symbolforklaringer.

Gårdspassasjene og offentlige ferdselsårer

Fase 5.1:

Etter brannen ble det igjen ført opp bygninger i hele området, med rekke 3 i Miklagard og rekke 1 i Atlegard som unntak (jf. figur 4.18). I Miklagard rekke 3 ble det ikke registrert bygninger i det bakre området, slik at området ser ut til å ha ligget åpent mot rekke 2. Til forskjell fra situasjonen før brannen er det nå registrert bygninger i det fremre området. Det

kan indikere at det har stått bygninger her i periode 4 også. Området mellom rekke 4 og 2, og delvis de tilstøtende områdene i nord og sør, ble brukt til aktiviteter knyttet til gjenoppbyggingen og utbyggingen av de nærliggende steinbygningene, Mariakirken, Lavranskirken og Maria Gildeskåle. Dette arbeidet som må ha tatt flere år, ble trolig prioritert foran gjenoppbyggingen av trehusene her, siden deler av området ble brukt til dette formålet (Herteig 1991:55). I rekke 1 i Atlegard ble det kun registrert tre bygninger i bakre sone.

Seks av ferdselsårene mellom bygårdene ble gjenoppbygd med samme beliggenhet, men passasjen i Søstergården mellom Søstergården sør og Engelgården nord er ikke påvist i denne fasen (jf. figur 4.18). Søstergården bestod av tre bygningsrekker nå, og mellom de to nordre rekkene lå en plankefôret grøft. Om dette ble anlagt i forbindelse med en passasje eller som del av drenering for bygningene, er usikkert. Den sørligste husrekken, som lå helt inntil grensen for Engelgården, har trolig ikke gitt plass til noen egen passasje i denne fasen (Herteig 1990:109/126).

Nytt i denne fasen er anlegg av grøfter under passasjedekket. Mellom rekke 5 og 6 i Sveinsgard ble det ikke registrert noen grøft som i de tre forrige fasene. Området her ble imidlertid gravd med maskin ned til brannlag V (1248), og rekke 6 var dessuten også omrotet av nyere aktivitet. Så representativiteten for dette området er noe usikker fra denne perioden av. I rekke 2 (3) og 4 i Miklagard ble en grøft anlagt under passasjen etter brannen, det samme gjaldt for passasjen mellom Engelgårdens rekker, anlagt som en plankefôret grøft.

| Ferdselsårer mellom bygårdene | Lengde | Bredde |
|---|---------------|---------------|
| Rekke 5 og 6 i Sveinsgard | 1,4 m | 7 m |
| Rekke 3 (2) og 4 i Miklagard | ukjent | 7/2/5-7 m |
| Rekke 2 i Atlegard og Søstergården nord | ukjent | ukjent |
| Søstergården sør | ukjent | ukjent |
| Engelgården | 51 m | 3,7-4,5 m |
| Bugården | 15 (22) m | 3,3 m |
| Buaallmenning | 35 m | 3,5 m |

Tabell 4.9, viser bredde og lengde for ferdselsårene.

Situasjonen i Sveinsgard er som nevnt noe usikker fra denne perioden av, men med en bredde på 7 m, har den endret seg med en utvidelse på 1-2 meter fra periode 4.

Passasjen mellom rekke 3 (2) og 4 i Miklagard er vanskelig å identifisere på grunn av byggeaktivitet knyttet til steinbygningene, og som følge av brann og spor etter senere anlagte brønnsjakter. Den varierte i bredde fra 2 til 5-7 m, alt etter avstanden mellom bygningene i rekkene (jf. tabell 4.9). Helt i den bakre sonen ble passasjen utvidet bakover, slik at den også

fortsatte videre bak bakerste bygning (nr.17) til Maria Gildeskåle (nr.48). Ulike typer reparasjoner langs passasjen kan tyde på at det var opp til beboerne her å vedlikeholde den (Herteig 1990:51).

Ferdselsåren mellom rekke 2 i Atlegard og Søstergården nord, var stort sett lik i begge fasene, med unntak av i bakre sone, hvor det ikke lengre var spor etter bygning nr. 457 i rekke 1 i fase 5.2. Det kan se ut til at den i denne perioden ble bredere (jf. figur 4.18). Restene viste spor etter reparasjoner, slik som i passasjen mellom rekke 4 og 2. Måten dette ble gjort på, tyder på at det har vært opp til beboerne i de ulike rekkene å vedlikeholde den (Herteig 1991:48).

Passasjen i Engalgården ble utvidet med ca. 2,8 m, fra 1,7 m i periode 4 til 3,7-4,5 m i denne perioden.

Passasjen i Bugården var lagt over fundamenter som gikk under hele bygårdens lengde, men uten å være føyd sammen med bygningsrekkene. Den har ligget rett utenfor bygning nr. 261, kalt «dørhuset», på grunn av at bygningen hadde spor av en dør som vendte ut mot passasjen og en annen dør ut mot passasjen mot Bredsgården. Passasjen var bevart over en strekning på 15 m, mens bygningsrekkene fortsatte 6,5-7 m videre. Det er dermed rimelig å anta at også passasjen har fulgt hele bygårdens lengde. Bredden ble utvidet fra 1 m i forrige periode, til 3,3 m, en endring på 2,3 m (jf. tabell 4.9). Det var spor etter fire ulike gangdekker som har avløst hverandre, men disse kunne ikke følges hele veien. Det viser at passasjen har vært holdt ved like gjennom hele perioden. I underfase 5.1.1 ble det samtidig anlagt en grøft under passasjen, fôret med gjenbrukte bord fra en båt. Et gangdekke ble lagt over det foregående, i et 10-12 cm høyere nivå og er videre hevet ca. 15 cm over en liten strekning på ca. 4 m. Høydeforskjellen som da må ha oppstått her, ble kompensert for ved å bygge et trappetrinn i fronten av passasjen (Herteig 1990:48).

Allmenninger

Byloven av 1276 omtaler som nevnt allmenninger i byen, i alt seks, som offentlige veifar (Bl VI, 8). Passasjen som er dokumentert fra periode 3, fase 3.2 mellom Bugården sør og Bredsgården nord omtales her som Buallmenning. De arkeologiske undersøkelsene viser altså at den har et eldre opphav. Om passasjen fungerte som en gangvei for en av de to bygårdene, eller om den fungerte som en allmenn ferdselsåre helt fra den ble anlagt, er likevel noe usikkert, men sannsynlig. Bygning nr. 261 i Bugården hadde som nevnt en dør som vendte ut mot allmenningen. Om huset og døren har stått der tidligere, før den ble brukt som fundament, kan det indikere at passasjen tilhørte Bugården da den ble anlagt. Men siden det lå

en passasje mellom Bugårdens rekker, ville i så fall den sørligste rekken hatt tilgang til to passasjer. Ut fra beliggenheten mellom to separate bygårder ser jeg det som sannsynlig at passasjen helt fra starten har vært en offentlig vei, selv om det ikke er kjente reguleringer tidligere som stadfester dette. Figur 4.19 viser at Peterskirken lå like sør for Buaallmenning og den har trolig ført opp til denne, trolig alt fra da kirken ble reist. Navnet Buaallmenning viser uansett at veifaret nå ble regnet som en offentlig vei. Som det utgår fra tabellene endret ikke veifaret bredde, men holdt seg stabil på ca. 3,5 m. Peterskirken ble som tidligere nevnt oppført i periode 2 og denne gangveien kan føres tilbake til periode 3. At den nå kalles allmenning, underbygger at den også tidligere har vært tilgjengelig for folk som ikke trenger ha bodd i bygårdene her. Det ser heller ikke ut til å ha medført endringer rent fysisk; verken bredde eller veiløpets beliggenhet ble endret. Loven ser dermed ut til å bygge videre på gamle mønstre og hevd i dette området.

Fase 5.2:

Fra denne fasen er det registrert bygninger i hele området, med unntak av rekke 1, Atlegard (jf. figur 4.19). Her ser det ut til å ha foregått en omstrukturering, og den fremstår nå som en enkeltgård (Moldung 2000:66-67). Fra rekke 3 i Miklagard er det igjen påvist bygninger, bortsett fra helt i fremre område. Rekke 5 og 6 i Sveinsgard lå delvis utenfor utgravningsområdet i denne fasen. I Søstergården, hvor det fra forrige fase bare ble registrert en grøft, ble det nå påvist anlegg fra en smal passasje, men uten å følge samme løp som grøften, men lå i stedet mellom de to nordligste rekkene. Passasjen mellom Søstergården sør og Engelgården nord trer igjen fram i det arkeologiske materialet. Jeg regner fremdeles det som sannsynlig at den tilhørte Søstergården.

Ellers lå alle ferdselsårene som i tidligere perioder, åtte i alt, i tillegg til Mariaallmenning nord for utgravningsfeltet. Nytt i forhold til forrige fase er passasjen mellom Søstergårdens rekker og passasjen mellom Søstergården sør og Engelgården nord som igjen kommer til syne. Anlegg av grøfter under de trelagte gangdekkene er fra denne fasen registrert mellom rekke 2 i Atlegard og Søstergården nord og i Bugården hvor den var plankefôret (Herteig1990:41/1991:48).

| Ferdselsårer mellom bygårdene | Registrert lengde | Bredde |
|---|-------------------|-----------------|
| Mariaallmenning | 15-16 m | 4,5 m |
| Rekke 5 og 6 i Sveinsgard | 18 m | 2 m |
| Rekke 3 (2) og 4 i Miklagard | ukjent | 4,5/6,8/2-2,3 m |
| Rekke 2 i Atlegard og Søstergården nord | 7-8 m | 6-7 m |
| Søstergården | ukjent | ukjent |
| Søstergården sør og Engelgården nord | ukjent | ukjent |
| Engelgården | ukjent | ukjent |
| Bugården | 30 (50) m | 2,8 m |
| Buaallmenning | ukjent | 3,5 m |

Tabell 4.10, viser bredde og lengde for ferdselsårene.

Passasjen i rekke 5 og 6 i Sveinsgard var nå bare 2 m bred, i forhold til 7 m i forrige periode. Dette skyldes sannsynligvis at området som nevnt er dårlig arkeologisk representert i denne perioden, og det dermed er vanskelig å si noe sikkert om utviklingen her fra og med denne perioden.

Passasjen mellom rekke 3 og 4 i Miklagard var enkelte steder så skadet av brannen at den lot seg vanskelig identifisere. I bakre sone var det bare et mellomrom på ca. 1,5 m mellom passasjen og Maria Gildeskåle. Det var ikke lenger spor etter utvidelsen i det bakre området fra forrige periode og her lå nå flere bygninger. Det er derfor trolig at passasjen har gått helt opp til bygningen, eller er blitt møtt av en tversgående passasje helt i enden (Herteig 1991:45), muligens fra ferdselsåren i Atlegard, «Den gamle kirkevei». Bredden var smalnet inn med 2,5 m i det fremre området, men med en utvidelse på ca. 4,8 m videre bakover for så å smalne inn til ca. 4,7 m i det bakre området i forhold til forrige fase. Bredden varierte fra 6,8-2 m (jf. tabell 4.10).

Ferdselsåren mellom rekke 1 og 2 i Atlegard, «Den gamle kirkevei», lå nå trolig i sin helhet mellom rekke 2 og Søstergården nord, men dette gjelder bare i denne fasen. Bredden i det fremre området var 6-7 m, dvs. en innsnevring på ca. 1,4 m fra periode 4. Innover i bebyggelsen kan det muligens ha stått en bygning som kan ha ført til en smalere vei videre innover, men dette er usikkert. Det var også spor etter flere reparasjoner (Herteig 1991:43).

Mellom de to sørligste rekkene i den fremre sonen i Søstergården, mot Engelgården, lå en smal passasje som trolig fortsatte som en intern passasje på innsiden av et anneks, og som førte opp på nordsiden av bygning nr. 88. I enden av denne bygningen ble det anlagt en tverrpassasje til en latrine (jf. figur 4.16). Dette tyder på at denne rekken har hatt en egen

indre kommunikasjon, mens den nordre rekken har vært orientert mot passasjen mellom rekke 2 i Atlegard og Søstergården nord (Herteig 1990:107). Dette er bare registrert i denne fasen.

Passasjen i Bugården kunne følges over en distanse på 30 m, mens selve bygningene kunne følges i ca. 50 m lengde. Trolig fulgte passasjen også bygningenes lengde.

Gangdekket viste spor etter reparasjoner og at

forskjellig materiale som ble brukt til vedlikehold (jf. figur 2.20) (Herteig 1990:41). Passasjen holder en relativt konstant bredde, nå på 2,8 m, en endring på bare 0,5 m fra forrige fase (jf. tabell 4.10).

Allmenninger

I 1979 ble et lite område av Dreggsallmenningen gravd ut i forbindelse med byggingen av SAS- hotellet (jf. figur 4.21). Her ble rester av Bylovens Mariaallmenning, ca. 15-16 m, avdekket med spor etter minst syv brannlag. Bredden var ca. 4,5 m langs hele lengden og den ser ut til å ha ligget stabilt fra periode 3. Denne allmenningen er altså noe bredere, ca. 1 m, enn Buaallmenning. Spor etter bygninger langs veifaret ble registrert, og beliggenheten for disse stemmer overens med de andre husrekkene som

er kjent. Akkurat hvordan situasjonen har vært i dette området, er noe usikkert, men det kan se ut til at denne bygården har hatt likhetstrekk med Søstergården. I stedet for den mer tradisjonelle utformingen med to husrekker med en felles passasje, har det gjerne vært to husrekker med «ryggen» mot hverandre, med tilgang til to forskjellige veifar. Men om dette stemmer, eller om det var plass til både en passasje og en bygningsrekke til, før allmenningen ble anlagt, er noe usikkert (Herteig 1991:77). Mellom rekke 7 og rekke 6 i Sveinsgard var det bare et smalt dråpefall som skilte husrekkene (Herteig 1991:82). Denne allmenningen er nevnt i Byloven av 1276 som Mariaallmenning (Helle 1982:196). Den har da en parallell til Buaallmenning, som lå stabilt i både beliggenhet og bredde, og dens forhold til Peterskirken.



Fig. 4.20. Fire brannlag i passasjen i Bugården, fra fase 5.1 til 6.1. Rester etter bygninger på hver side, sett mot øst (Herteig 1990:49).

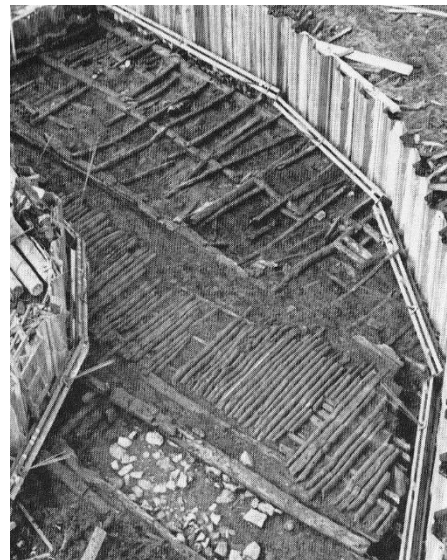


Fig.4.21. Mariaallmenning gravd ut i 1979, under nedkjørsel til SAS-hotellens garasje (Helle 1982:197)

Beliggenheten stemmer godt overens med opplysninger i Byloven og i forhold til Mariakirken (Helle 1982:196; Herteig 1991:77).

«Den gamle kirkevei» kan også sees i forhold til allmenningene. De ligger alle mellom to bygårder og fører opp til en kirke. Selv om «Den gamle kirkevei» ikke er nevnt som en allmenning, kan den likevel ha fungert som det i praksis.

Brønner og latriner knyttet til ferdselsårene

Fra fase 5.1 er det registrert to brønner i rekke 5 og 6 i Sveinsgard, én i rekke 4 og én på grensen mellom rekke 3 og 2. I området for Søstergården er det registrert tre brønner og i Engelgården to, hvor den ene ligger i passasjens sørside. Alle bortsett fra ene den nordligste brønnen i Engelgården lå bak den opprinnelige strandlinjen med tilgang til grunnvann. I fase 5.2 ble tre brønner registrert i rekke 3 og 4 i Miklagard tre i Søstergården. Også i denne fasen var det to brønner i Engelgården, én ved passasjen, som i forrige fase.

I fase 5.2 ble to latriner registrert i rekke 2 i Atlegard, mellom to bygninger. Latrinen lengst bak ser ut til å ha samme beliggenhet som tidligere, mens den fremste nå lå lengre frem mot kaifronten. I Søstergården ble det anlagt en latrine ved tverrpassasjen overfor bygg nr. 88. Alle ble plassert nedenfor nærliggende brønner for å hindre forurensning.

Periode 6 (1332-1413)

I 1332, 84 år etter de store gjenoppbyggingene i 1248, brant det igjen i middelalderbyen. Hvor stor utstrekning brannen hadde, er usikkert. Den er bare kort nevnt i en islandsk annal, hvor det er skrevet om tyske menn som satt handelsbyen Bergen i brann (Helle 1982:184). En mindre brann i 1393 er registrert enkelte steder, og er markert som brann III b. Brannen er nevnt i de islandske Gottskalks annaler (Helle 1982:698, Herteig 1990:12-13). Som følge av dette er det tre registrerte bygningsfaser i Søstergården sør, Engelgården og Bugården. Også i rekke 1 og 2 i Atlegard var det flere faser, hvor ferdselsåren hadde to underfaser i hver fase (Herteig 1991:115).

Kaifronten

Ekspansjonen ut i Vågen var mindre i denne perioden i forhold til i periode 5. Med gjenoppbyggingen i fase 6.1 ble området bygd ut ca. 8 m, mens det i fase 6.2 ble foretatt en justering på ca. 1,5 m ut i Vågen. Dette representerte også den siste byggefasen av kaifronten, som det var mulig å følge arkeologisk, siden den fortsatte fremover og lå dermed utenfor

utgravningsfeltet (Herteig 1991:115). Det var bare i front av Bugårdens nordre rekke det var mulig å dokumentere kaifronten (jf. tabell 4.11 og 4.12).

Fase 6.1:

I denne fasen ble det oppført separate bolverkskar, som overlappet hverandre. Store mengder avfall ble dumpet her, og store nye kar ble oppført med opp til 40 lag av tømmerstokker, og som før ble stolper for kai oppført foran karene (Herteig 1990:37-39/58).

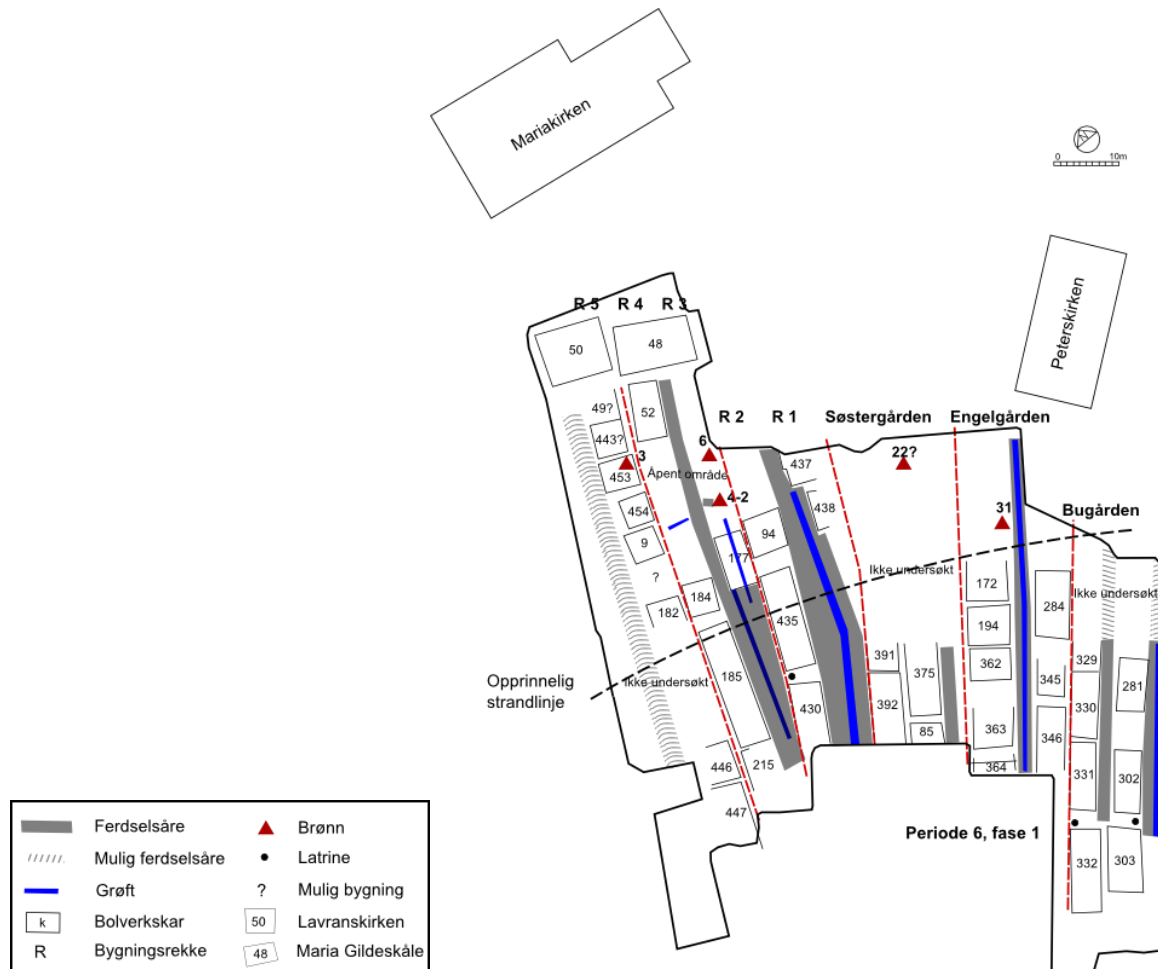


Fig. 4.22. Kart over utgravningsområdet med bygninger og ferdselsårer. Periode 6, fase 6.1. Med symbolforklaringer.

| Bygård | Kai-lengde | Høyde |
|---------------|------------|-------|
| Bugården nord | 4-5 m | 3,6 m |
| Bugården sør | 4,5 m | 3,6 m |

Tabell 4.11, viser kaiens lengde og høyde.

Fase 6.2:

Fundamentene som ble anlagt i forrige fase ble nå bygget på, på samme måte som i de foregående periodene. Det gjorde at fronten ble hevet (Herteig 1990:33-34/58).

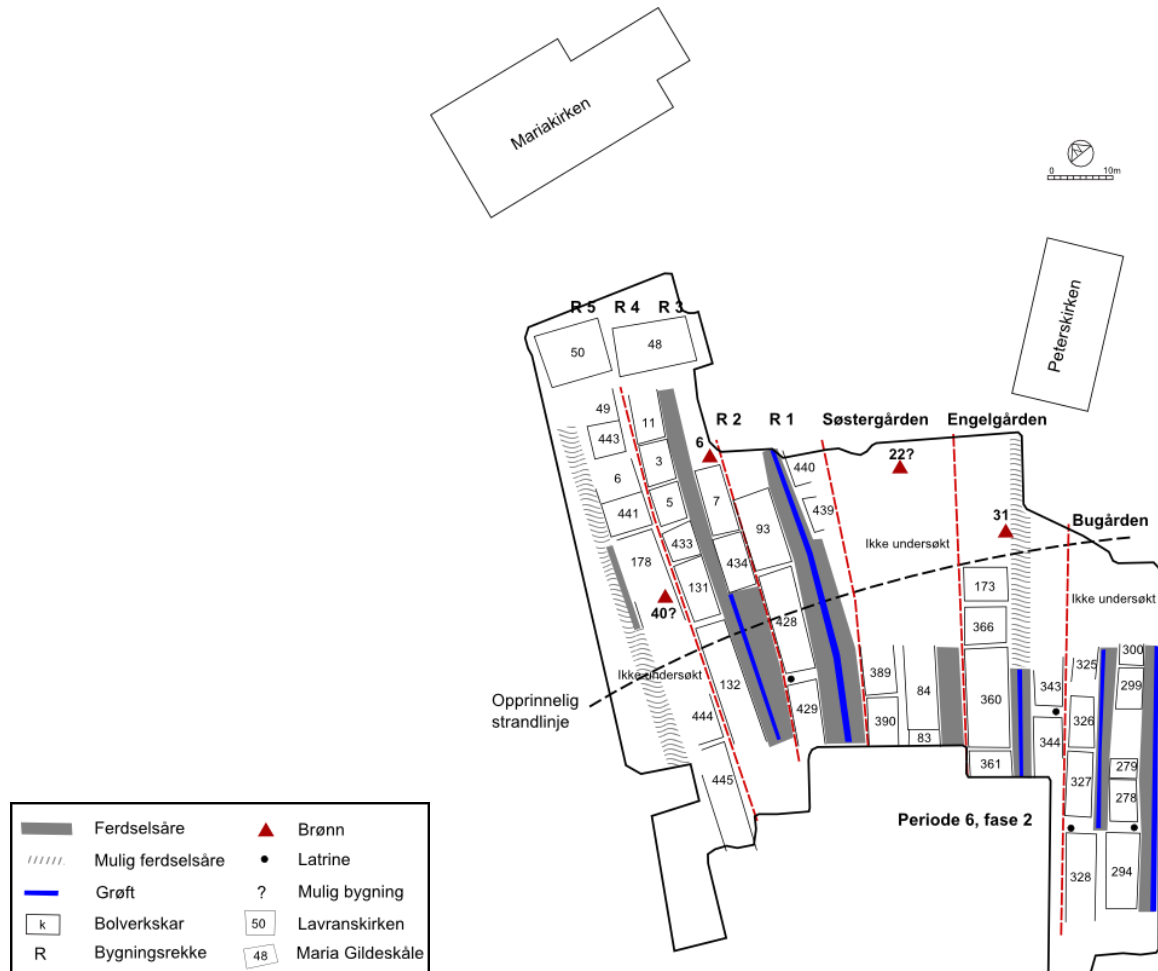


Fig. 4.23. Kart over utgravningsområdet med bygninger og ferdselsårer. Periode 6, fase 6.2. Med symbolforklaringer.

| Bygård | Kai-lengde | Høyde |
|---------------|------------|-------|
| Bugården nord | 5,5 m | 3,3 m |
| Bugården sør | 5,5 m | 3,3 m |

Tabell 4.12, viser kaiens lengde og høyde.

Gårdspassasjene og offentlige ferdselsårer

Fase 6.1:

Etter brannen i 1332 ble det igjen reist bygninger i hele området, bortsett fra i området mellom rekke 5 i Sveinsgard og rekke 2 i Atlegard, hvor det var et åpent område i den bakre

sonen. I rekke 3 i Miklagard og rekke 1 i Atlegard var det fremdeles ikke helt gjenoppbygd, med bare én bygning i rekke 3 og to i rekke 1 (jf. figur 4.22). Totalt syv ferdselsårer er registrert, med samme beliggenhet som tidligere. Nytt i denne perioden er at det bare ble påvist to bygningsrekker i Søstergården. Søstergården ser da ut til å bestå av to enkeltgårder med hver sin passasje: Den nordre rekken med passasje mot Atlegard og den søndre rekken med passasje mot Engelgården (Herteig 1990:105, 128). Passasjene her har samme beliggenhet som tidligere, men er blitt noe bredere, ca. 1,2 m i forhold til tidligere (jf. tabell 4.13), her er det altså bygningsstrukturen som er blitt endret.

Passasjen mellom rekke 3 og 4 i Miklagard, har fortsatt grøft under gangdekket. Det samme gjelder ferdselsåren i Atlegard og Engelgården og Buaallmenning.

| Ferdselsårer mellom bygårdene | Registrert lengde | Bredde |
|---------------------------------------|--------------------------|-------------------|
| Rekke 5 og 6 i Sveinsgard | ukjent | ukjent |
| Rekke 3 (2) og 4 i Miklagard | ukjent | 4,5/7/2.2-3,2 m |
| Atlegard rekke 2 og Søstergården nord | 16 m | 10,8-11/5,7-7,5 m |
| Søstergården sør | ukjent | 3,2 m |
| Engelgården | ukjent | 3,8/3,7/4 m |
| Bugården | ukjent | 2,8 m |
| Buaallmenning | ukjent | 3,6 m |

Tabell 4.13, viser bredde og lengde for ferdselsårene.

Bak i rekke 5 i Sveinsgard var det ca. 13 m fra de første sikre spor etter bygninger til Lavranskirken (50). Dette åpne området ble trolig brukt til vedlikeholdsarbeid knyttet til Mariakirken, Lavranskirken og Maria Gildeskåle. Som i tidligere perioder ble områder i den bakre sonen brukt til reparasjon og gjenoppbygging av steinbygningene, men forflyttet seg nå noe mot nord (Herteig 1991:40).

I front, mellom rekke 3 (2) og 4 ble det brukt ødelagt materiale fra brann IV (1332) i gjenoppbyggingen. En trefôret grøft ble anlagt omtrent midt i passasjen under gangdekket, og koblet sammen med en tilsvarende grøft under bygning 177, trolig for å lede bort spillvann fra brønnen som lå like bak denne bygningen (Herteig 1991:38). Passasjen var bredest lengst fremme, med en variasjon på 2,5 m, fra 4,5- 7 m, og dekket her hele området mellom rekke 2 og 4. I det bakre området smalnet den inn til 2,2-3,2 m (jf. tabell 4.13). Hele passasjens løp er noenlunde lik i bredden fra forrige periode, bare med en endring på ca. 0,9 m i det bakre området.

Ferdselsåren mellom rekke 2 i Atlegard og Søstergården nord, «Den gamle kirkevei», er delt inn i to underfaser, 6.1.1 og 6.1.2, på grunn av hyppige reparasjoner og utskiftninger av gangdekket. Dette kan sees i sammenheng med at denne ferdselsåren trolig var offentlig og mye brukt. Gjenbrukt tømmer ble brukt som fundament og planker av varierende lengde ble lagt over. Halvkløvde stolper var lagt vekselvis med flatsiden opp, mens den runde siden ble lagt opp som gangdekke noen steder. Det ble utført systematisk, og der det oppstod brudd i konstruksjonen ser det ut til å ha vært utført reparasjoner i etterkant. I løpet av fase 6.1 ble det gravd en grøft som ble fôret og forsterket med lange, tynne staker satt ned i undergrunnen i V-form. Grøften ble utvidet i neste fase (Herteig 1991:42). Med en utvidelse på ca. 4 m i det fremre området måler ferdselsåren her hele 10,8-11 m. Videre bakover i husrekken var bredden omtrent den samme som i forrige periode, med en bredde på 5,7-7,5 m (jf. tabell 4.13).

Passasjen i Engelgården fikk anlagt en grøft i midten i denne fasen. Stakene i grøften strakte seg over selve gangdekket i passasjen, som dermed ble fysisk delt på midten. Dette må ha vært til hinder for ferdselen. Nøyaktig hvordan og hvorfor dette var anlagt, er noe usikkert, men trolig lå gangdekket på hver side av avløpet, ca. 1,6 m på nordsiden og ca. 1,4 m på sørsiden. Selv om det ikke er dokumentert, må den ha vært dekket med planker (Herteig 1990:75-76). Bredden er noenlunde stabil fra periode 5 (jf. tabell 4. 13). Det samme gjelder for passasjen i Bugården.

Fase 6.2:

I denne fasen ble det registrert spor etter bygninger i hele området (jf. figur 4.23), men i rekke 3 og 1 er det som før bare påvist et fåtall bygninger, to i hver rekke. Ellers var ferdselsårene anlagt på samme sted som i forrige fase, syv i alt. Alle hadde grøfter under gangdekket, med unntak av passasjen på sørsiden av Søstergården.

| Ferdselsårer mellom bygårdene | Registrert lengde | Bredde |
|---|--------------------------|---------------|
| Rekke 5 og 6 i Sveinsgard | ukjent | ukjent |
| Rekke 3 (2) og 4 i Miklagard | ukjent | 4/6,8/2-3 m |
| Rekke 2 i Atlegard og Søstergården nord | ukjent | 6-7 m |
| Søstergården sør | ukjent | 4 m |
| Engelgården | ukjent | 3,4-3,6 m |
| Bugården | 58 m | 3-3,2 m |
| Buaallmenning | ukjent | 3,5 m |

Tabell 4.14, viser lengde og bredde for ferdselsårene.

Bare en liten del av passasjen mellom rekke 5 og 6 i Sveinsgard lot seg sikkert identifisere, og da inntil rekke 5 i midtre sone (Herteig 1991:107).

Passasjen mellom rekke 3 (2) og 4 i Miklagard endret seg lite, og bredden med samme mål fase 5.2. til 6.1. Bredden varierte fremdeles som følge av få bygninger i rekke 3, og i front dekket passasjen fortsatt hele området mellom rekke 4 og 2 i Miklagard. Anlegg av grøft under gangdekket ble bare påvist i den bredeste delen av passasjen (Herteig 1991:33).

Ferdselsåren mellom rekke 2 i Atlegard og Søstergården nord «Den gamle kirkevei», gjennomgikk visse endringer i fase 6.2 i form av reparasjoner, og grøften fra forrige fase ble utvidet. Senere ble deler av gangdekket fra underfase 6.2.1 fornyet, selv om det eksisterende dekket syntes å være intakt. Bredden var noenlunde stabil gjennom perioden, på 6-7m (jf. tabell 4.14) (Herteig 1991:31-33, 42). Bredden er den samme som i fase 5.2, og bredden på 10,8-11 m i den fremre sonen ble nå snevret inn med ca. 4 m.

Passasjen i Søstergården ble utvidet i denne fasen med 0,8 m fra forrige fase, og lå tettere opp mot rekken i Engelgården (Herteig 1990:103). Passasjen i Engelgården ser ut til å ha en utstikkende grøft også i denne fasen (Herteig 1990:74). Passasjene i Engelgården og Bugården er stort sett stabile i bredden, med bare en liten utvidelse på maks 0,4 m i begge.

Allmenninger

I fase 6.2 ble det funnet spor etter et brolagt gangdekke i deler av Buaallmenning (jf. figur 4.24), i tillegg til gangdekket av tre. Allmenningen var anlagt på samme type fundamenter som tidligere, i form av stolper og bjelker. Enkelte steder var fundamentet under steindekket tettere og med en grøft langs Bredgårdens nordre husrekke. Den ble støttet opp av lange, smale staker, stukket ned i grunnen i V-form, og støttet opp av stolper og stabilisert ved påfylling av avfall



Fig. 4.24. Gangdekke av stein i Buaallmenning, tatt sørover mot Bredgården. Fase 6.2 (Herteig 1990:34).



Fig. 4.25. Grøft med oppreiste stolper som fôring, fra Buaallmenning. Fase 6.2 (Herteig 1990:35)

(jf. figur 4.25) (Herteig 1990:34). Dette er den eneste som er kjent med denne konstruksjonen. Bredden lå stabil på 3,5 m.

Brønner og latriner i ferdselsårene

I rekke 3 og 4 i Miklagard lå det nå to brønner i det åpne området i den bakre sonen. Brønnen lengst fremme lå på samme sted som i forrige periode, hvor det gikk en plankedeckket gangvei fra passasjen bort til brønnen. I Engalgården lå fortsatt samme brønn som ble anlagt i periode 4, på nordsiden av passasjen. I Bugården ble det derimot anlagt en brønn helt mot slutten av perioden, i fase 6.3. Den var tilgjengelig fra Buaallmenning og fra den sørligste husrekken i Bugården. Dette er den eneste brønnen som er registrert nedenfor den opprinnelige strandlinjen (Johansen 2013:51-53), og kan dermed ikke ha vært brukt til drikkevann.

Den fremste latrinen i Atlegard rekke 2 lå på samme plass som i forrige periode. I Bugården ble to latriner anlagt mellom to bygninger, parallelt i begge husrekkene. De lå alle på samme plass i hele perioden. I Engalgården ble en ny latrine anlagt mellom to bygninger i den søndre rekken. Latrinene ble fortsatt anlagt nedenfor brønnene.

Da en ny storbrann herjet i området i 1413 var det gått 81 år siden forrige brannkatastrofe i 1332.

Periode 7 (1413-1476)

Den store bybrannen i 1413 la bebyggelsen langs hele Bryggen fra Vågsbunnen i sør til Apostelkirken på Holmen i aske (Helle 1982:499). Det er bare registrert én bygningsfase i tiden som gikk til neste storbrann, i 1476.

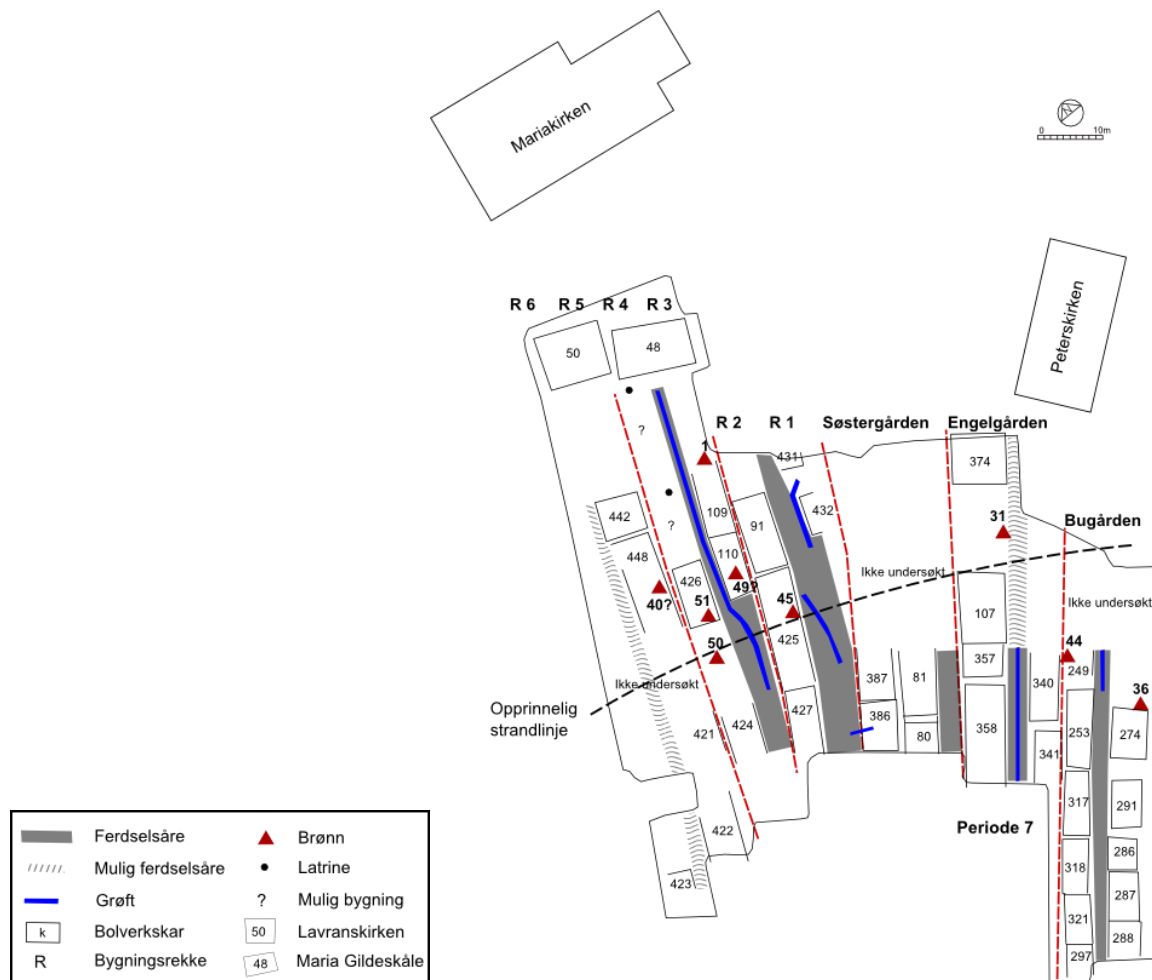


Fig. 4.26. Kart over utgravningsområdet med bygninger og ferdselsårer. Med symbolforklaring. Periode 7.

Gårdspassasjene og offentlige ferdselsårer

Figur 4.26 viser at stort sett hele området som er arkeologisk undersøkt, ble bebygd også etter denne brannen. Rekke 5, 4, 3 og 1 var ikke dekket med bygninger i hele rekken, med bare to bygninger i rekke 4, to i rekke 3 og to i rekke 1 som har latt seg arkeologisk påvise. I denne perioden ble ikke Buaallmenningen gjenoppbygd, og gikk ut av bruk da det ble reist bygninger i det gamle veifaret (Herteig 1990:28). Ellers lå ferdselsårene som før.

Alle hadde grøfter, bortsett fra passasjen mellom Søstergården sør og Engelgården nord, som i periode 6. Grøften under passasjen i rekke 3 og 4 i Miklagard lot seg spore i hele

gårdsrekkens lengde og var føret med trepåler. Grøften i ferdelsåren i Atlegard, mellom rekke 2 og Søstergården nord, lå tilknyttet til to bygninger og en brønn, og lå ikke i en rett linje langs veien, men svingte ut i den (jf. figur 4.26). Grøften var føret med treplanker holdt på plass av trepåler både på innsiden og utsiden av grøften (Herteig 1991:27-28).

| Ferdelsårer mellom bygårdene | Lengde | Bredde |
|---|---------------|---------------|
| Rekke 5 og 6 i Sveinsgard | ukjent | ukjent |
| Rekke 3 (2) og 4 i Miklagard | 57 m | 4,7/2,2/2,5 m |
| Rekke 2 i Atlegard og Søstergården nord | ukjent | 8,8 m |
| Søstergården sør | ukjent | 3 m |
| Engelgården | ukjent | 3,8-4,2 m |
| Bugården | ukjent | 3-3,3 m |

Tabell 4.15 viser lengde og bredde for ferdelsårene.

Det var få spor etter ferdelsårene fra denne perioden, men det er ikke endringer verken i beliggenhet eller konstruksjonsmåte i forhold til forrige periode. Bredden på passasjen i rekke 3 (2) og 4 i Miklagard ble smalnet noe inn bakover i bebyggelsen, ca. 4,6 m på det meste i forhold til forrige periode. Ferdelsåren i rekke 2 i Atlegard og Søstergården nord ble utvidet med 1,8-2,8 m i forhold til fase 6.2. Passasjen i Søstergården ble endret fra 4 m til 3 m, en innsnevring på 1m. Mens passasjen i Engelgården fikk små justeringer på maks 0,6 m utvidelse, lå passasjen i Bugården stabilt med samme bredde som i fase 6.2 (jf. tabell 4.15).

Den bakre sonen, særlig ved rekke 5 i Sveinsgard, ble fortsatt brukt til aktiviteter i forbindelse med bygnings- og reparasjonsarbeider for steinbygningene her (Herteig 1991:115).

Brønner og latriner i ferdelsårene

Etter brannen i 1413 ble det anlagt tre nye utendørs brønner. Brønnen i Engelgården lå fremdeles på samme plass som tidligere. I Bugården ble det nå anlagt to brønner mellom to bygninger i begge husrekkene. Også brønnen i den søndre rekken lå på samme sted som i forrige periode, selv om allmenningen gikk ut av bruk. Her ble Bugårdenes søndre husrekke bygd delvis over der hvor allmenningen hadde ligget (Herteig 1990:27). Begge brønnene i Bugården lå nedenfor den opprinnelige strandlinjen (Johansen 2013:53-55), og må ha hatt andre funksjoner enn til drikkevann.

To latriner ble anlagt, begge i den bakre sonen i Miklagard rekke 4. Her er bygningsmønsteret noe uklart, så akkurat hvordan latrinene lå plassert, er usikkert. Den bakerste lå helt opp mot Maria Gildeskåle. Latrinene er for første gang dokumentert anlagt ovenfor en brønn. Dermed

kunne vannet i brønnene bli forurenset av latrinene, men det er mulig at avstanden mellom latrine og brønn var såpass stor at dette ikke hadde noe å si.

I 1476 ble bebyggelsen igjen ødelagt av brann. Siden den perioden som fulgte, fra 1476 til 1702, er dårligere dokumentert arkeologisk, er ikke denne innlemmet i oppgaven. Bygningene som ble reist etter den ødeleggende brannen i 1702, ble stående helt frem til brannen i 1955. Disse bygningene og bygningsmønsteret er godt dokumentert og følger samme struktur som den gjenstående delen av Brygge-bebyggelsen, området som i dag er på UNESCOs verdensarvliste.

Samlet oppsummering

Undersøkelsen har omfattet et tidsspenn på over 350 år. I hvilken grad har det vært mulig å avdekke spesielle mønstre, og se om det endret seg over tid eller holdt seg stabilt?

Ferdselsårene er her blitt sett opp mot husrekkene i de forskjellige bygårdene, og i forhold til brønner og latriner for å undersøke hvordan infrastrukturen i området ble bygd ut og vedlikeholdt.

Kaifronten

Forut for 1100-tallet viste det seg vanskelig å følge noe tydelig bebyggelsesmønster, og bare noen få bygninger lot seg dokumentere, men med en gangvei med tilhørende kai. Det er likevel uklart om det kan sees som en del av en gårdsstruktur. Fra periode 2, ca. 1120-1170/71, tegner deg seg et klarere mønster i bebyggelsen, med husrekker parallelt opp fra kaifronten i retning Stretet i bakkant, med ferdselsårer mellom husrekkene i de ulike bygårdene. Tabell 4.15 viser kaifrontens ekspansjon ut i Vågen fra periode 2 til og med periode 6. Det har foregått en betydelig utbygging av området, som har fortsatt lengre ut i Vågen enn det var mulig å følge sporene, siden kaifronten lå utenfor utgravningsområdet fra slutten av periode 6, rundt 1400.

| Kaifrontens ekspansjon | Antall år pr. periode | Lengde |
|-------------------------------|------------------------------|---------------|
| Periode 2, 1120-1170/71 | ca. 50 år | 20 m |
| Periode 3, 1170/71-1198 | 27-28 år | 20,5 m |
| Periode 4, 1198-1248 | 50 år | 3,9 m |
| Periode 5, 1248-1332 | 84 år | 19,5 m |
| Periode 6, 1332-1413 | 81 år | 9,5 m |
| Til sammen, 1120-1413 | ca. 293 år | 73,4 m |

Tabell 4.15, viser kaifrontens ekspansjon ut i Vågen fra periode 2 til 6.

Gjennom alle periodene ble store mengder avfall dumpet i sjøen for å fylle igjen Vågen slik at det ble mulig å bygge ut området og dermed få mer byggegrunn og dypere kai. For hver gang det ble bygd ut, ble grunnen hevet opp og strukket lengre frem. For å styrke og stabilisere den nye grunnen ble bjelkelag lagt oppå fyllmassene før fundamenter i form av bolverkskar og stolper ble anlagt. I periode 2 ble det anlagt bolverkskar langs hele kaifronten, men karene ble ikke føyd sammen mellom de ulike bygårdene, slik at det trolig var en glipe mellom dem i front. Tabellene som er blitt presentert, viser kaienes lengde ut i Vågen, viser at det har vært ulik lengde på dem. Dette har sammenheng med at husrekkene i de ulike bygårdene ikke har lagt på lik linje i front. Samme type fundament ble brukt i alle periodene, men fra periode 3 ble det tatt i bruk flere bolverkskar i forskjellige størrelser. Et massivt nettverk av bolverkskar ble oppført langs hele kaifronten, slik at hele området ble sammenhengende og gav rom for ferdsel på tvers av bygårdene, et område som ga navn til Bryggen i entallsform. Det har vært mulig å ferdes på tvers av bebyggelsen både i front og i bakkant av bygårdene, hvor Stretet nå ble kalt Øvrestretet, noe som også viser at kaifronten var åpen for ferdsel. Dette skjedde i de siste tiårene av 1100-tallet i periode 3. Ferdselsårer langs med bebyggelsen ga adgang til og fra kaiene og Øvrestretet. Slik holdt det seg gjennom resten av middelalderen.

Ferdselsårer

Som nevnt, ble det alt i periode 1 anlagt en gangvei i området. Denne lå ikke som del av en videre bebyggelse, men kan sees som en forløper for passasjene som ble anlagt fra periode 2 og senere. Etter hvert som passasjene ble anlagt, lå de stabilt i samme områder, med unntak av i Søstergården. Her var som nevnt bygningsmønsteret noe uklart, slik at det er vanskelig å si noe sikkert om utviklingen. Avvik i bredden over tid kan sees på alle ferdselsårene, med unntak av Buaallmenning, som holdt en noenlunde stabil bredde på 3,5 m frem til periode 7, da den ble gjenbygd. Mariaallmenning lå trolig også stabil med en bredde på ca. 4,5 m. I følge Byloven av 1276 skulle allmenninger ha en bredde på 4,42 m. Som vi ser, ble ikke dette alltid opprettholdt. Buaallmenning var 1 m smalere enn i henhold til loven. Allmenningen her måtte også vike plass for bygninger i periode 7.

Når det gjelder resten av ferdselsårene varierte de i bredde, men det kan likevel sees et mønster. Alle sammen, uavhengig av når de ble anlagt, var på sitt smaleste i starten da de ble anlagt. Bredden økte på alle relativt tidlig, fra periode 3.

De tre nordligste ferdselsårene, i Sveinsgard, Miklagard og Atlegard, var de bredeste. Passasjen mellom rekke 5 og 6 i Sveinsgard endret seg fra 1,9 m på det smaleste til 7 m på det

bredeste. Passasjen dekket da ikke hele arealet mellom husrekkene, så utvidelsen har trolig blitt gjort for å bedre ferdselen eller det på andre måter var behov for åpne rom. Passasjen lå i de siste periodene utenfor utgravningsfeltet. Utviklingen her er det derfor vanskelig å si noe sikkert om både på grunn av dette og siden området ble gravd med maskin.

Passasjen i rekke 3 og 4 i Miklagard hadde i periode 2 og 3, dvs. på 1100-tallet, en bredde på 1,3-3 m. I periode 4 skjedde muligens en endring i bredden. Ifølge Herteig ble passasjen lagt i området hvor rekke 3 opprinnelig hadde ligget. Derfor var det ikke mulig å registrere bygninger her i periode 4. Men sett i sammenheng med utviklingen her, både før og etter denne perioden, anser jeg det som sannsynlig at rekke 3 bestod av bygninger også nå. Dette er likevel noe usikkert, siden det ikke har latt seg dokumentere. I periode 5 og første del av periode 6, dvs. fra midten av 1200-tallet og inn på 1300-tallet, lå passasjen mellom rekke 3 og 4 i Miklagard delvis mellom rekke 4 i Miklagard og rekke 2 i Atlegard. Som en følge av dette varierte bredden på passasjen bakover i bebyggelsen, og den fulgte husrekkenes ujevne løp. Årsaken til dette har trolig forbindelse med at deler av husrekkene tidvis lå ubebygde, ikke minst som følge av behov for plass til arbeid med steinbygningene i nærheten. Fra siste del av periode 6 og i periode 7, fra slutten av 1300-tallet og inn på 1400-tallet, var passasjen bredest i den fremre sonen hvor den lå mellom rekke 4 og 2, for å smalne bakover i bebyggelsen hvor den lå mellom rekke 3 og 4.

Ferdselsåren i Atlegard, «Den gamle kirkevei», har som vi har sett mest sannsynlig fungert som en offentlig vei, samtidig som den var eneste adkomstvei for rekke 2 i Atlegard og Søstergården nord. I periode 2, før 1170, lå den mellom husrekkene i Atlegard, men alt fra periode 3, de siste årtiene av 1100-tallet, var det få bygninger i rekke 1. Ut fra ferdselsårens beliggenhet mellom to bygårder, bredden og kirkene i bakkant, med spor etter gjentatte utskiftninger i periodenes underfaser som kan sees i sammenheng med stor ferdsel gjennom Bryggebebyggelsen opp mot kirkene her, ser jeg det som sannsynlig at den kan ha vært ansett som offentlig helt fra starten av. Dette kommer jeg nærmere inn på i neste kapittel.

De tre sørligste passasjene, mellom Søstergården sør og Engelgården nord, mellom Engelgårdens husrekker og mellom Bugårdens husrekker lå stort sett stabile fra periode 3 til periode 7, dvs. fra 1170-årene av til slutten av 1400-tallet. Bredden varierte her også, men i mindre omfang.

Passasjen mellom Søstergården sør og Engelgården nord lå også mellom to forskjellige bygårder, men tilhørte sannsynligvis Søstergården som gangvei, beregnet på beboerne i

gården. Som vi har sett, varierte Søstergården med både to og tre husrekker, og med et usikkert bygningsmønster. Det er sannsynlig at husrekkene hadde tilgang til hver sin passasje ut mot nabogårdene. Engelgården hadde alt fra periode 2, ca.1120, sin egen passasje mellom husrekkene. Jeg regner derfor som sannsynlig at passasjen mellom Søstergården sør og Engelgården nord tilhørte Søstergården i alle periodene, fra de første spor fra 1170/71 til 1476.

Passasjen mellom Engelgårdens rekker lå stabil fra periode 2, ca.1120-1170/71, til periode 7, 1476, med små endringer i bredde fra den ble utvidet i periode 5, dvs. fra midten av 1200-tallet.

Det sammen gjelder passasjen i Bugården, men den ble først registrert i siste del av periode 3, sent 1100-tall, men det er rimelig å anta ut fra mønsteret i resten av området, at passasjen også her ble anlagt tidligere, og at dette ikke lot seg dokumentere ut fra de arkeologiske undersøkelsene.

Selv om det har vært enkelte endringer i husrekkene og i passasjenes bredde, viser det store bildet at bygningsmønsteret med bygårder og parallelle husrekker med ferdselsårer ble etablert på et meget tidlig stadium i byens utvikling. Det ble opprettholdt i alle periodene, og gjenoppbygd etter samme hovedmønster etter hver brann, med enkelte avvik. De tidligste strukturene ser derfor ut til å ha virket strukturerende for den senere bebyggelsen på Bryggen.

I det neste kapitlet skal jeg se nærmere på aktørene som har vært med på å forme dette mønsteret, så langt kildene rekker – både når det gjelder skriftlige kilder og arkeologiske spor etter dem.

Kapittel 5 Strukturer og aktører

Som vist i forrige kapittel, var det både stabilitet og endringer i bebyggelsen i løpet av århundrene. Jeg skal nå se resultatene opp mot Giddens sin strukturasjonsteori som er redegjort for i kapittel 3. I dette kapitlet skal jeg også se i hvilken grad de skriftlige kildene, både berettende og normative kilder og de arkeologiske funnene kan kaste lys over aktørene bak strukturene, og hvem som var med å forme dem og ble formet av dem.

5.1. Strukturene – stabilitet eller endring?

Som nevnt opererer Giddens med tre begreper knyttet til tid: den korte, den periodiske og den langvarige tiden. Ser vi på begivenhetene som utspant seg på Bryggen i løpet av de omtrent 350 årene oppgaven tar for seg, kan disse begrepene brukes også her. Den korte tiden kan sees i forbindelse med brannene som herjet og som på kort tid ødela og endret bebyggelsen. Mellom hver brann ble den ødelagte bebyggelsen bygd opp igjen i flere faser, og som vist i kapittel 4 var det spor etter flere bygningsetapper mellom brannene. De ulike fasene og underfasene i periodene kan da sees som den periodiske tiden, mens den langvarige tiden er hele tidsrommet sett under ett. Disse tidsbegrepene er avhengige av hverandre og med innbyrdes innvirkning, som sett i forrige kapittel.

I periode 2 (1120-1170/71) ser en spor av et mønster i bebyggelsen med husrekker som ble anlagt parallelt med hverandre med fronten mot sjø og havn, og med ferdselsårer mellom to husrekker det som samlet utgjør en dobbelgård. Det var trolig kongen som stykket opp tomtene og leide dem ut. Bygninger med ferdselsårer som ble anlagt på de forskjellige tomtene ble etter hvert bebodd, leid og eid av forskjellige folk, som også i noen grad lar seg spore i kildene. Alt fra byggestart ble det gitt føringer, der tomtene i stor grad bestemte beliggenhet for bygninger, kaier og ferdselsårer. Ser vi på utviklingen i området i en tidssammenheng, ser vi at bebyggelsesmønsteret gjentar seg i stor grad, både for gårdene og ferdselsårene. Bare Søstergården skiller seg tidlig ut, men her er området mindre undersøkt og avklart.

Fra periode til periode er det tydelig at den etablerte strukturen også virket førende på valg og handlinger når området ble gjenreist etter en brann. Strukturene virket styrende når det gjaldt bruksområder og for ferdselen. For å komme seg til og fra kaiområdet og opp i bebyggelsen måtte de følge en av de anlagte ferdselsårene, avhengig av gårdstilknytning. Her spilte også regler for hva som er privat og offentlig inn. De som ikke tilhørte en av gårdene, hadde ikke tilgang gjennom gårdspassasjene, men måtte benytte seg av offentlige ferdselsårer.

Allmenninger er nevnt i Byloven som offentlige, men disse hadde likevel tidligere forløpere. Som vist, virker det som at visse ferdselsårer også før 1276 kan ha fungert som offentlige. Buaallmenning viser ingen nye trekk etter at Byloven ble gjeldende, selv om den var én meter smalere enn loven tilsier. Så selv om loven setter bestemte krav for bredde, ble det allerede gjeldende veiløpet opprettholdt både når det gjaldt plassering og bredde.

Ser man på det store bildet, er det preget av stabilitet gjennom alle periodene, selv om noen endringer har vært gjort. De største gjaldt utvidelsen i sjøområdet som ga større byggeplass, lengre veiløp og bredere havneforhold. Ferdselsårene beholdt sin beliggenhet, med to unntak. Passasjen i Søstergården er ikke registrert i fase 5.1, men dukker opp igjen i neste fase og ligger da stabilt i forhold til tidligere. Buaallmenning ble i periode 7 (1413-1476) gjenbygd, gården på sørsiden ble utvidet over den gamle allmenningen og her kan endringen sees i sammenheng med nye behov og videre utvikling av området. Ellers er det i hovedsak endringer og variasjoner i bredden på ferdselsårene. Denne type endring kan sees i sammenheng med økt behov for bedre ferdsel til og fra kaiområdet, lagerbygningene og bebyggelsen ved Øvrestretet. Noen endringer kan også i husrekkene. Noen steder lå det periodevis åpne områder som følge av behov for plass til bygningsarbeid, særlig koblet mot kirkene i bakkant. Vi ser også en viss fleksibilitet i bruken av området, som følge av de ulike behovene som oppstår. Ett område gjennomgår endringer av mer permanent karakter, der Atlegard etter hvert ble en enkeltgård. Løpet for «Den gamle kirkevei», som lå langs gården siden anleggelse, dekket etter hvert hele området mellom Atlegard og Søstergården. Denne ferdselsåren var trolig til allmenn bruk, selv om den ikke er nevnt som det, og her kan igjen behov ha satt føringene.

Det skjer derimot ingen store strukturelle endringer i bebyggelsesmønsteret ved hanseatenes etablering av et eget Kontor omkring 1360, med unntak av gjenbyggingen av Buaallmenning. Selv som nye aktører med andre tradisjoner, har de stort sett fulgt etablerte, fysiske strukturer.

Strukturene har i det store holdt seg noenlunde stabile, men med visse endringer som følge av nye behov, som for eksempel drikkevann og hygiene. Brønner og latriner var også i stor grad knyttet til gårdspassasjene. Selv om lover og regler etter hvert ble nedtegnet, har det ikke alltid ført til endringer. Samtidig som det var menneskene som skapte strukturene, ser vi at strukturene virket førende på folks valg og handlinger.

Det har rådd usikkerhet når det gjelder navn og beliggenhet på Mariaallmenning og passasjen mellom rekke 1 i Atlegard og Søstergården nord. Koren-Wiberg omtalte den som «Den gamle

kirkevei» og identifiserte den som Mariaallmenning, kjent fra Byloven. Men siden den lå på sørsiden av Maria Gildeskåle trenger den derfor ikke være identisk med Mariaallmennig på nordsiden av denne bygningen. Navnet «Den gamle kirkevei» er først nevnt i skriftlige kilder i 1561 og senere også etter brannen i 1702. Byloven av 1276 forbeholder området mellom Mariaallmenning og Autaallmenning, som lå helt sør på Bryggen og som i dag utgjør Vetrilidsallmenning, for sjøhandel. Om da «den gamle kirkevei» var identisk med Mariaallmenning, skulle bygårdene på nordsiden av allmenningen falt utenfor sjøhandelsområdet. De arkeologiske funnene fra 1979 støtter oppfatningen om at Mariaallmenning og «den gamle kirkevei» var to forskjellige veifar (Herteig 1991:77; Helle 1982:196).

Selv om ferdselsåren mellom rekke 1 i Atlegard og Søstergården nord først er kjent med tilnavnet «Den gamle kirkevei», så sent som på 1500-tallet, er det sannsynlig at den ble brukt som adkomstvei både til Mariakirken og Lavranskirken som ble oppført en gang på slutten av 1100-tallet og Maria Gildeskåle etter 1248. Etter byggingen av Lavranskirken, i forkant av Mariakirken, kan det ha vært lettere å komme seg uhindret frem til kirken ved å benytte veifaret, kjent som Mariaallmenning i Byloven. Siden utgravningsfeltet stopper før man får fulgt hele veiløpet, er det vanskelig å avgjøre hvordan den har gått i sin tid. Det er mulig at den endte i en tverrpassasje som gav adgang til Lavranskirken og etter hvert også Maria Gildeskåle like ved. Som det fremgår av kartene, er det mulig å tenke seg at passasjen mellom rekke 3 og 4 i Miklagard har gitt adgang til begge steinbygningene. I følge Byloven av 1276 skulle imidlertid passasjene være stengt med en port både mot kaifronten og mot Øvrestretet (Bl VI 11; VI 13; VII 25). Dette viser at passasjene var private og ikke tilgjengelige for alle og at det i hovedsak var beboerne i bygården som hadde tilgang. Det som skiller dette veiløpet fra de andre, er at den ikke ligger mellom én dobbelgårds husrekke, men mellom to forskjellige bygårder. Dermed er det mer sannsynlig at det var nettopp passasjen mellom rekke 1 i Atlegard og Søstergården nord som ble brukt for å komme seg til Lavranskirken. Selv om den ikke er nevnt som en allmenning i Byloven, kan den likevel ha fungert som dette i praksis alt før Bylovens tid.

Det samme mønsteret gjelder for veiløpet mellom Bugården sør og Bredsgården nord, som kan følges tilbake til periode 3 (1170/71-1198). Denne blir kalt Buaallmenning i Byloven og var altså offentlig. Den lå også mellom to forskjellige bygårder, og førte opp i retning Peterskirken som lå i det bakre området. Også denne er eldre enn første som allmenning og hadde en bredde under lovens forskrifter.

Ser man da hele området under ett, trer det frem et mønster: Mariaallmenning i nord som førte opp i retning Mariakirken, «Den gamle kirkevei» som førte opp i retning Lavranskirken og Maria Gildeskåle og Buaallmenning som førte opp i retning Peterskirken.

5.2. Aktørene – arkeologisk og skriftlig belyst

I følge sagaene om de norske konger ble Bergen grunnlagt i 1070 av kong Olav Kyrre. Det har vært diskusjon rundt tolkningen av dette, og det er fremsatt ulike teorier angående byens oppkomst. To teorier er mest diskutert, strandstedsteorien og teorien om kongelig byskaping (Helle 1982:95). Jeg skal ikke diskutere disse teoriene nærmere her, da det faller utenfor min oppgave. Det er likevel interessant med tanke på at det er påvist spor etter en kai ved Autallmenning, dagens Vetrilidsallmenning, til senest 900. Stolper etter det som trolig har vært en sjøbod eller et naust ble også funnet lenger oppe i strandsonen her (Hansen 2005:130-131). I tiden rundt 1020/30 til ca. 1120 er det også spor etter en spredt bebyggelse langs strandsonen, men uten å kunne avdekke et samlet bygningsmønster (Hansen 2005:147). Det ser altså ut til at det har vært bebyggelse langs Vågen før Olav Kyrre offisielt grunnla byen, men uten å ha vært del av en videre bebyggelse. Som vist i forrige kapittel var det først etter 1120 bebyggelsen ble tettere og sporene lettere å følge i mitt undersøkelsesområde.

Som nevnt ble det funnet store mengder gjenstander under utgravningen, alt fra tekstilredskaper (Øye 1988), fiskeredskaper (Olsen 2004), leker (Mygland 2007), spill (Lund 2013), nøkler (Reinsnos 2013), diverse husholdningsgjenstander (Vangstad 2003, Nilsen 2011, Tengesdal 2010), glass (Høie 2006) og smykker og draktutstyr (Molaug 1998, Busengdal 2012). Disse gjenstandskategoriene reflekterer nærværet av både menn, kvinner og barn som del av hverdagen på Bryggen. Innen alle disse gjenstandskategoriene ble flere av funnene registrert ute i ferdselsårene. Alle, med unntak av glass som først dukker opp i periode 3 (1170/71-1198), har gjenstander datert fra og med periode 2 (1120-1170/71), med funn i alle periodene. Gjenstandene var spredt over hele området, og mye av det dukket opp i fyllmassene som etter hver brann ble brukt til gjenfylling og oppbygging av området. Mye var knust eller ødelagt og kan regnes som avfall fra de nærmeste bygårdene. Dette gjør det vanskelig å si noe om den opprinnelige konteksten for gjenstandene. Ting funnet i ferdselsårene kan komme fra husene langs den eller de kan ha blitt mistet eller kastet. Det er altså vanskelig å si noe konkret om funnenes nærmere kontekst, men likevel er de med å gi et bilde av livet på Bryggen og aktørene bak.

Ser en funnene og strukturene i sammenheng med skriftlige kilder fra de ulike periodene, blir bildet klarere. De arkeologiske og de skriftlige kildene kan utfylle hverandre, men også avvike fra hverandre.

Byskaperne

Fra periode 1, tiden før ca. 1120, er det ingen bevarte skriftlige samtidskilder. sagaopplysninger omtaler imidlertid Olav Kyrres grunnleggelse av byen og den begynnende byggingen av Kristkirken ute på Holmen, som også er arkeologisk undersøkt. Gjennom de arkeologiske undersøkelsene fra mitt undersøkelsesområde, har vi også sett at det er funnet spor etter en spredt bebyggelse langs strandsonen alt fra denne perioden.

Første gang Bergen ble omtalt som by i en samtidig beskrivelse, var i 1135 da den engelskfødte munken Ordericus Vitalis omtaler Bergen som en av fem såkalte civitates i Norge: «*Det ligger fem byer (civitates) rundt Norges kyst*» forteller han, «*Bergen, Konghelle, Kaupang (Nidaros), Borg (Sarpsborg) og Oslo*» (Helle 1982:3). Sagaberetningene, som i stor grad omhandler borgerkrigstiden (1130-1240), skildrer kampene som utspant seg i byende gir et mer detaljert bilde av bybebyggelsen på 1100-tallet, og alt i 1135 ble det nevnt bebyggelse mellom Holmen og Vågsbunnen med passasjer opp til Stretet. I 1155 skrives det om skuddveksling helt «nede ved bryggene», omtalen av brygger i flertall stemmer overens med utbyggingen i havneområdet og med sporene av enkeltkaier ved bygårdene i området nedenfor Mariakirken. Det er også nevnt en passasje ned fra Nikolaikirken, lenger sør på Bryggen, med bebyggelse på begge sider og kai i front. Da ser vi at bebyggelsesmønsteret som er kjent fra utgravningsfeltet, også strakte seg videre sørover til det midtre Bryggeområdet (Helle 1982:131-132).

Som vist i kapittel 4 var det også i periode 2 (ca. 1120-1170/71) bebyggelsen virkelig tok til å spre seg og et mønster trer frem. Grensene ser ut til å ha ligget stabil fra denne perioden, med rektangulære tomter opp mot Stretet. Det var trolig kongen som eide grunnen og stykket den ut helt fra starten, siden de hoder seg så stabile. Denne ordningen er også kjent fra andre byer, og vi vet at dette også var tilfellet i Bergen senere (Helle 1982:282, Ersland 2011:132).

Ferdselsårene fra og med denne perioden ligger også stabilt, bare med mindre endringer i bredden. Det kan tyde på at når først tomtene var oppmålt og grensene satt, trolig på initiativ fra kongen, ble strukturen opprettholdt, trolig på grunn av eierforhold. Bygårdene og tomtene ble stort sett eid av fremstående menn og kvinner, og det var trolig også huseierne som hadde ansvaret for reisingen og driften av bygårdene (Helle 1982:303).

Selv om Byloven først kommer senere, kan den vise tilbake til eldre forhold. Den forteller om hvem som bodde her og brukte gårdene med dens passasjer og kaiplass. De øverste i sjiktet i bysamfunnet var dem som eide en gård eller deler av en gård. Også mellomgrupper kunne ha tilhold i gårdene mot betaling av leie, slike som håndverkere, småhandlere, losjer og skippere. Nederst på rangstigen kom arbeidsfolk, hvor tjenere og sjøfolk er nevnt. Husbonden kunne selv gi losji i egen bygård til to menn og tre kvinner mot leie (Helle 1982:449-459).

Gjenstandene som ble funnet under utgravningene gir et mer nyansert bilde. De avspeiler både kvinne- og manns relaterte aktiviteter. Fiskeredskaper kan sees i sammenheng med behovet for mat og tekstilredskaper og husholdningsredskaper som del av hverdagen med matlaging og huslige sysler, og manns- og kvinneaktiviteter foregikk spredt i området. Menn og kvinner er representert i skriftlige kilder, men barn er ikke nevnt i noen særlig grad. Ser vi på det arkeologiske materialet så ser vi at de var en del av bybildet de også, leker og spill er funnet både innendørs og ute i gatene og vitner om lek og moro.

Utbyggerne og handelsmenn

I periode 3 foregikk det en omfattende utbygging i byen, noe som gjenspeiles i det arkeologiske materialet. Det tok flere år å reise nye anlegg etter en brann, og det må ha vært stor etterspørsel etter håndverkere og forskjellige bygningsfolk når slike katastrofer inntraff. Fra slutten av 1170-årene er det mest opplysninger å finne i Sverres saga, som også er mer detaljert og pålitelig siden den ble nedskrevet nesten samtidig som hendelsene som beskrives, fra 1180 og utover. I 1183 skildres et angrep, og ut fra beretningen går det tydelig frem at kaifronten nå var sammenhengende. Det stemmer også med de arkeologiske funnene av en sammenhengende kaifront, som vist i kapittel 4. Mariakirken, Peterskirken og Miklagard er alle nevnt her, og det kommer tydelig frem at det er mulig å ferdes både langs med bebyggelsen ved kaifronten og bak ved Øvrestretet, og gjennom bebyggelsen langs ferdselsårer (Helle 1982:127,132).

Tilreisende handelsfolk og håndverkere besøkte byen i stort antall helt fra 1180- og 90-årene, og den økende internasjonale handelen gav behov for mer kaiplass. Tyskere, engelskmenn og folk fra områdene rundt hele Nordsjøen og delvis fra Østersjøen kom seilende til byen på slutten av 1100-tallet, også svensker og dansker er nevnt i samtidsberetningen. Også runepinner, med innskrifter og navn, funnet på Bryggen vitner om utlendinger knyttet til handelen (Helle 1982:376-377).

Samme område er nevnt igjen i 1206, hvor Lavranskirken like nedenfor Mariakirken er nevnt i sagaberetningene fra borgerkrigstiden, og en dramatisk flukt gjennom Miklagard ned til skipene ved Vågen er skildret her. Det kommer også frem at det var flere etasjer i bygningene, da det var så stor trengsel ved passasjen at baglerjarlen som var på flukt forsvant opp på husene og gjennom loftene (Helle 1982:132). Dette stemmer godt med den utviklingen som kunne observeres rent arkeologisk i periode 4 (1198-1248), da det var en mindre utfylling av Vågen.

På 1200-tallet kom vintersittere fra flere land, med tyskerne som den dominerende gruppen blant flere, som gotlendere og engelskmenn. Enkelte av dem, som den tyske vintersitteren Brun Gamle som leide hus, kunne senere stå som eiere av en gård (Helle 1982:472-474).

Bystyrene og byfolk

Byloven gir innblikk i ulike aspekter ved bysamfunnet og aktørene, og også byens struktur som setter de arkeologiske strukturene inn i en videre kontekst. Maria Gildeskåle ble bygd nå og var møteplass for bylagtinget. I Bylovens bestemmelser om ro og orden heter det at vektere i to grupper på seks mann skulle patruljere bebyggelsen nattetid fra Sandbru i nord til Olavskirken i Vågsbunnen i sør, med brannvakt i Nikolaikirkens tårn (BI VI, 3). Dette vitner om at dette området som utgjorde selve tettbebyggelsen i middelalderbyen og lå som et sammenhengende område fra slutten av 1100- til første del av 1200-tallet. Den gir også innblikk i hvordan gatemønsteret skulle være strukturert, med to hovedferdselsårer langs Bryggen og langs Øvrestretet, og strakte seg fra Sandbru og inn til Olavskirken i Vågsbunnen. Her skulle vaktene «*rope skal de ved hver almenning som ligger paa tvers i vor by*» (BI VI, 3). Når det gjelder allmenningene som er avdekket arkeologisk, har vi sett at praksis ikke alltid stemte helt med normen, og at det var forskjeller i bredde mellom dem. Vi ser også at de var anlagt som offentlige veiløp langt tidligere. Hvem som tok initiativet til det, er imidlertid uklart, men kan også ha vært en del av den tidlige tomtereguleringen av bygårdene.

Selv ved utbygging i Vågen ble selve strukturen fra tidligere perioder opprettholdt, med noen endringer i Atlegard, som trolig ble en enkeltgård. De arkeologiske utgravningene viste tydelige spor etter flere reparasjoner på kaien hvor den var nedsunken i grunnen. I følge loven hadde de ikke mer enn to uker på utbedringene, så dette arbeidet har trolig blitt prioritert for handelen sin del. Også gater og allmenninger skulle vedlikeholdes etter loven siden dette var områder for offentlig bruk, og en ferdselsåre som gjennom flere perioder har vist spor etter gjentatte reparasjoner, var «Den gamle kirkevei» mellom Atlegard og Søstergården.

Byloven har også et avsnitt om hvordan husene i byen skulle ordnes. Alle husene som er fra før skal stå slik som de er, og om noen skal bygge nytt så skal lagmannen, gjaldkeren eller rådmannen rådføres, og det er opp til disse å plassere dem i rett forhold til både gater, brygger, allmenninger og veiter. Bryggene skulle være jevnhøye, slik at de brygger som var for høye eller var sunket ned skulle bygges på slik at alle var like. Hva som var den korrekte høyde var det også opp til lagmannen, gjaldkeren eller rådmannen å avgjøre, men arbeidet med å rette en nedsunken brygge var opp til hver eier å utbedre. Både brygger, gater og allmenninger skulle være lovlige og vel farbare etter de samme sitt skjønn (Bl VI, 4 VI, 13). Husrekkene skulle heller ikke bygges for tett, det skulle være mulig å frakte et skipspund, dvs. 148 kg, på de trangeste områdene (Bl VI, 4). Dette er interessante opplysninger sett i forhold til de arkeologiske funnene, der vi ser hvordan brygger bygges ut i strukturerte former og heves når det er behov for det. Spor etter slike reparasjoner har også blitt arkeologisk dokumentert, som vist i kapittel 4, alt fra og med periode 3 (1170/71-1198).

Om kjøpmenn som kommer til byen, står der at de skal legge til ved den bryggen hvor de leier hus for å losse båten før de legger seg til i Vågen for å gi plass til andre skip. De som bor ovenfor gaten eller leier hus der (i Øvrestretet), skal legge til ved en allmenning for lossing. De som har bryggeplass får ellers ha skipet sitt liggende ved kai med den ene stavnen ut mot Vågen og den andre inn mot bryggen (Bl VI, 15). Kaiområdene var knyttet til bygårdene var forbeholdt dem som eide og leide i gårdene, mens plassen foran allmenningene var offentlig tilgjengelig. Dette vitner om en regulert bruk av bryggene, og det var gårdeierne som var ansvarlige for gjenoppbyggingsarbeid og andre reparasjoner. Kaifrontens stadige utbygging ut i Vågen kan da sees i forbindelse med økt behov for større og dypere kai etterhvert som handelen økte i omfang.

Det var også bestemmelser angående hvor de ulike håndverkere skulle holde til i byen (Bl VI, 8). Det er få kilder om bygningshåndverkere, tømmermenn er nevnt i 1282-vedtektene om handel og varetakster. Hvordan tømmerne skulle lønnes er skrevet ned, og betaling pr. måned tyder på at folk arbeidet over lengre tid med bygg og anlegg. De må ha vært en særdeles viktig gruppe med omfattende oppgaver knyttet til enorme gjenoppbygginger etter brannen, men også med stadige reparasjoner og oppføring av nye hus og utvidelser av kaifronten. Dette var nok lokale folk som og må ha hatt tett forbindelse til landsbygden for å skaffe nok tømmer. Tømmermerker på treverk fra Engelgården nord kan tyde på at det til dels var prefabrikkert. Også arbeidere innen stein er det lite om i skriftlige kilder, men byggingen av blant annet steinkirkene må ha krevd spesialhåndverkere og håndlangere. Det arkeologiske

materialet vitner om deres arbeid med de mange steinbygningene som ble oppført i løpet av middelalderen. Både tømrere og steinhoggere ble nok sysselsatt av både kongelige- og kirkelige instanser for bygningsarbeid, i tillegg til arbeid med bebyggelsen ellers (Helle 1982:427-428,438-441, 491,653, Herteig 1990:84). Som vist i forrige kapittel, er det spor i form av groper og kalkbrenning etter dem mellom bebyggelsen fra 1100-tallet.

Fra periode 5 (1248-1332) oppstår det et klarere skille i bebyggelsen i henhold til de ulike gjenstandskategoriene, hvor kvinner knyttes sterkere til den bakre sonen og menn tydeligere til den fremre sonen. Det blir da et klarer skille hvor den fremre sonen er knyttet til handel og lagring av varer, mens den bakre sonen knyttes til beboelse (Moldung 2000). Som vist i kapittel 4 ble det i alle periodene drevet arbeid i de bakre områdene i tilknytning til steinbygningene, så kvinner og menn har trolig fremdeles arbeidet side om side. Med funnene av leker og spill som er knyttet til barn, spredt i hele området, får vi et bilde av et bysamfunn som gjenspeiler både familier og handel om en annen.

Flest menn står som eiere av gårdene, men også kvinner kunne eie gård. Fra tidlig på 1300-tallet var Solveig registrert som eier av Bugården, og det ble funnet varemerker med runeinskripsjoner som «Solveig eier disse tråder». (Helle 1982:462-463).

Hanseatene

I løpet av periode 6 (1332-1413) ble hanseatene mer dominerende på Bryggen med Det hanseatiske kontor, med sin egen jurisdiksjon. Hanseatene kjøpte husene, men grunnen forble fortsatt i norsk eie. (Helle 1982:722-723). De arkeologiske funnene etter strukturer fra bygninger og ferdselsårer viste ingen store endringer i bebyggelsesmønsteret, selv om hanseatene kom inn på arenaen. Men en liten endring i funnmaterialet i denne perioden viser at gjenstander knyttet til kvinner og små barn blir færre. Antall funn av låser øker i denne perioden, noe som kan sees i forbindelse med hanseatenes etablering og et behov for å stenge av og begrense tilgangen (Reinsnos 2013).

En nylig funnet navneliste over gårdsnavn fra 1449 inneholder tyske navn på 28 gårder på Bryggen, noe som viser at hanseatene, fra periode 7 (1413-1476), hadde kontroll over handelen på Bryggen. Likevel eide de ikke grunnen, det var nok å eie eller leie en gård for å råde over den, men det var altså ikke nok til å endre strukturene i større grad. Noen norskeide gårder lå plassert midt blant de tyskeide. Da virker det ikke som om Bryggen ble et helt lukket hanseatisk område, slik flere har antatt (Ersland 2005:50-52).

Gjenbyggingen av Buaallmenning i denne perioden er interessant å se i forbindelse med hanseatene. Trolig ble dette gjort ut fra et behov for større bygninger i Bredsgården, eller et ønske om å stenge ferdselen for offentligheten i dette området. En endring i funnmaterialet kan sees også i denne perioden i forbindelse med gjenstander knyttet til kvinner og mindre barn. Skomaterialet tyder på at her var større barn, som gjerne har vært satt til forskjellige arbeidsoppgaver (Mygland 2007: 90, 100). Antall funn av glass økte i periode 7 (1413-1476), og det samme kunne sees i antall funn av tyskprodusert keramikk, men ellers minket antall funn generelt sett i denne perioden. Dette kan ha sammenheng med både en endring i avfallshåndtering, avfallet skulle nå fraktes bort fra bygårdene (Økland 1998).

Samlet oppsummering

Alt fra periode 2 sees et mønster i bebyggelsen som kan følges gjennom århundrene. Området er preget av stor stabilitet, med enkelte endringer. Ferdselsårene har beholdt sin beliggenhet, men bredden har vært varierende. Også selve bygårdene har ligget stabilt, men noen endringer i de enkelte husrekkene. Atlegard endret struktur fra en dobbelgård til enkel, og ettersom den ene husrekken forsvant ble ferdselsåren utvidet slik at den fylte det åpne arealet. Den største endringen sees Buaallmenningen, som ble gjenbygd og dermed gikk ut av bruk.

Også kaifronten ble endret med den økende handelen og større skip. Det økte behov for større og dypere kai. Sosiale strukturer og menneskelige handlinger står i gjensidig forhold til hverandre. De menneskeskapte strukturene har virket styrende på videre valg og handlinger, samtidig endres strukturene etter som nye behov oppstod, og nye strukturer skapte igjen nye handlingsmønstre.

De arkeologiske sporene etter spredt bebyggelse viser at det var aktivitet på Bryggen alt før 1070. Først på 1100-tallet ble bebyggelsen tettere og handelen ekspanderte. Sagaer, samtidskilder og lover og de arkeologiske sporene etter bygnings- og ferdselsstrukturer supplerer hverandre angående utviklingen på Bryggen. Det stabile mønsteret i bygningsstrukturen helt fra starten av, indikerer at anleggelsen fulgte kontrollerte former. Det har altså ikke vært fritt frem for eierne å bygge som de ville. Det er et imponerende arbeid som har vært utført på Bryggen, og mange aktører må ha vært involvert i det omfattende arbeidet, ikke minst tømrere og steinarbeidere. Ikke bare bygninger skulle gjenreises og holdes ved like, men også bryggen og alle gateløpene.

Utallige mennesker har ferdes på Bryggen, noe både skriftlige kilder forteller om og som det arkeologiske materialet i stor grad gjenspeiler. Alt fra barn, kvinner og menn som fastboende,

leietakere, vintersittere eller tilreisende i seilingssesongen. Handelen har preget Bryggen gjennom alle århundrene, og har også vært arena for stort sosialt samvær.

Kapittel 6 Avslutning

Denne oppgaven har vært en studie av ferdselsårene i den nordre delen av Bryggen i middelalderen, i hovedsak kaifrontens ekspansjon og de ulike ferdselsårene i området. De arkeologiske undersøkelsene etter brannen i 1955 der fire bygårder strøk med og resultatene fra disse ligger til grunn for oppgaven. I middelalderen, innenfor tidsavgrensning fra ca. 1120 til 1476, lå der flere gårder i dette området, Sveinsgard, Miklagard, Atlegard, Søstergården, Engelgården og Bugården. Jeg har tatt for meg området fra nord mot sør, og fra kaifronten opp til Øvrestretet. Målet med oppgaven har vært å sett på de ulike ferdselsårens beliggenhet, konstruksjonsmåte og funksjon, se hvordan kaifronten gradvis har flyttet seg lengre og lengre ut i Vågen, og se hvordan disse prosessene har gått for seg over tid og for å se om det har vært stabilitet eller endringer gjennom århundrene. Ved hjelp av ulike gjenstandskategorier og både berettende og normative skriftlige kilder har jeg undersøkt hvem aktørene på Bryggen var, og sett det skriftlige og det arkeologiske i forhold til hverandre for å se om det er sammenfall mellom disse.

På grunnlag av brannlagskronologien som er etablert, har det vært mulig å datere de forskjellige brannlagene og dermed strukturer og funn til ulike perioder, der jeg følger områdets utvikling i syv perioder. De første spor etter bebyggelse innenfor området er datert til periode 1 (før ca. 1120) og jeg avslutter analysen med periode 7 (1413-1476), som er tidsrammen for oppgaven. Andre metoder er også brukt, som identifikasjon, klassifikasjon, romlig fordeling og representativitet. Kontekst og Giddens sin struktureringsteori, da særlig sistnevnte, har vært aktuelle teoretisk perspektiv.

I periode 1 (ca. før 1120) er de få sporene etter bebyggelse begrenset innen den opprinnelige strandsonen. Det er først fra og med periode 2 (ca. 1120-1170/71) et bygningsmønster trer frem med bygårder og tilhørende ferdselsårer og kaien ekspanderer ut i Vågen. I denne perioden er kaiene foran de ulike bygårdene separate, og det ser ikke ut til at det har vært åpent for ferdsel langs i kaifronten. Massive fyllmasser av avfall ble brukt til gjenfyllingen av Vågen, der bolverkskar og stolper ble brukt som fundament for kaiene. Ferdselsårene ble lagt mellom husrekkene på mindre fundament, stolper og noen steder direkte på bakken. Samme type konstruksjon ble fulgt gjennom alle periodene. Fra periode 3 (1170/71-1198) skjer der en endring i kaifronten, flere og større bolverkskar ble tatt i bruk og kaiene ble sammenføyd som en sammenhengende kaifront og åpnet for fri ferdsel foran bebyggelsen. Utviklingen fortsetter i samme spor og kan følges frem til periode 6, da forsvinner kaifronten etter hvert ut i u-

utgravd området. Kaifrontens stadige fremrykking ut i Vågen har sammenheng med den stadig økende handelen og behovet for mer plass, både for bygninger og en bredere og dypere kai.

Ferdselsårene lå stort sett stabil i alle periodene, med unntak i Søstergården, men i dette området er bygningsmønsteret noe usikkert. Det er derfor vanskelig å si noe konkret om utviklingen her. Det som holdes stabilt her er ferdselsåren på sørsiden av tomten mot Engelgården, og som jeg regner som en gårdspassasje for Søstergården. Ellers er det stort sett bare endringer i ferdselsårens bredde. Alle er relativt smale i starten, men utvides etter hvert som behovet knyttet til den økende handelen og varetransport på langs av bebyggelsen oppstår. Allmenningene ser ut til å ha holdt stabil bredde gjennom alle periodene, både Mariaallmenning og Buaallmenning holder seg på henholdsvis 4,5 m og 3,5 i bredde, hvor bare Mariaallmenning var i tråd med Bylovens bestemmelser.

Ferdselsåren i Atlegard er kjent som «Den gamle kirkevei» og har i flere sammenhenger vært blandet sammen med Mariaallmenning. Utgravningen i Dreggsallmenningen i 1979 viste imidlertid at det ikke var snakk om samme ferdselsåre, men to forskjellige. I periode 3 (1170/71-1198) ble Lavranskirken bygd delvis inn på Mariakirkens kirkegård, mellom Mariakirken og bygårdene. I denne perioden endret bygningsmønsteret i Atlegard seg noe, og rekke 1 lå nesten uten bygninger, bare et par i det bakre området. Som en følge av dette lå nå ferdselsåren mellom Atlegard og Søstergården og ble betraktelig bredere. Her var også spor etter gjentatte reparasjoner, trolig som følge av omfattende bruk som en offentlig ferdselsåre.

De skriftlige kildene bygger oppunder det som det arkeologiske materialet forteller, og er også en viktig kontekst når en skal tolke det arkeologiske materialet. Bergen skildres som en viktig handelsby alt i 1135, og både kaiene, husrekkene og ferdselsårene blir nevnt. Byloven av 1276 gir også innsikt i blant annet bebyggelsen og ferdselsårene. Ut fra de arkeologiske sporene ser vi at reglene ikke alltid ble overholdt. Så her har ikke loven medført noen endringer, det gamle har blitt holdt i hevd. Eierne av bygårdene stod ikke fritt til å bygge hvor de ville, bymyndighetene måtte rådføres og bygging skulle innordnes i henhold til resten av bebyggelsen. Reparasjoner, særlig bryggene, skulle skje innen en gitt tidsramme og i regi av eieren. Det arkeologiske materialet viser helt konkret spor etter gjentatte påbygginger og heving av kaien. Samlet kan de arkeologiske kildene og de skriftlige gi et godt innblikk i byens infrastruktur og ferdselsårer, og omtaler også ulike aktører – deres ansvar og handlingsrom.

Utallige mennesker har ferdes på Bryggen, noe både skriftlige kilder forteller om og som det arkeologiske materialet gjenspeiler. Gjenstander som kan knyttes til barn, kvinner og menn ble funnet i stort antall, og forteller om både handel og hverdagsliv. Det kan sees et skille mellom den fremre sonen og den bakre sonen, hvor den fremre har vært knyttet til handel og lagerplass, mens den bakre sonen i større grad har vært knyttet til oppholds- og boligområde. Ved hanseatenes etablering av et av sine fire internasjonale Kontor her rundt 1360, kan der sees en endring i funnforekomsten, med færre kvinne- og barnerelaterte gjenstander, og med en økning i importerte tyske varer som glass og tysk keramikk. Men i selve bygningsstrukturen sees ingen store endringer som følge av hanseatene, med unntak av gjenbyggingen av Buaallmenningen i periode 7 (1413-1476).

Mennesker og strukturer står i et gjensidig forhold til hverandre. Strukturene er menneskeskapt, men kan likevel virke styrende på handlinger og valg. Strukturenes ulike funksjoner, som ferdselsårene, ble konstruert for å lette ferdselen, men samtidig satte de grenser for handling. Det hele inngår i et sosialt system som betegner samspillet mellom aktørene og strukturene. Bygningsmønsteret som lå stabilt gjennom århundrene har satt grenser for gjenoppbyggingen etter hver brann, og på den måten har strukturene virket styrende på aktørene. Men likevel har der vært rom for endringer ettersom nye behov har oppstått.

Summary

The subject for this master thesis is an archaeological study of different thoroughfares and the wharf at Bryggen in Bergen through the Middle Ages from c.1120 to 1476. In 1955 a devastating fire struck the northern part of Bryggen, and four tenements burnt down to the ground, and the fire opened for a large scale excavation lasting for 13 years and covered an area of 5700 sq. m. and revealed a huge archaeological material, both building constructions and artefacts. The main issues focus on the location and construction of the thoroughfares and to see if there has been stability or changes in their construction and use of them over time. I also see the development of the expanding quay front. The aim has been to follow these structures in a temporal and spatial perspective to give an overall picture in the development. Giddens's structuration theory has been a fruitful perspective when discussing the issue of stability or change and why. I have also focused on the mutual relationship between actors and structures. To see them in broader contexts I have also looked upon the archaeological finds and the historical records to see if there is correlation between them.

To place the structures and finds from the excavation chronologically and spatially, the established fire chronology at Bryggen, based on the finds of fire layers, and their temporal identification based on historical records, has been used. The fire layers make it possible to divide the material into periods which starts with the rebuilding after a fire, and ends with the following fire. I have studied seven periods, from before c. 1120 to the last medieval fire at Bryggen in 1476.

In the Middle Ages the area was occupied by at least six tenements. At first the wharves in front were separated according to the tenements they belonged to, and it was not possible to walk along the whole quayfront. But this changed in the late 1100`s, and the quay front became a long main street which opened for free access in front of the tenements along the harbour. The quay expanded steadily into the harbour giving a wider and deeper wharf to ships within the increasing international trade.

Between the tenements, thoroughfares led up from the quay to Stretet, the town's main street. They had different functions, both as tenement passages and common thoroughfares. The first ones were private for the habitant's in the tenement, and the latter were open for everyone to use. My study shows a large degree of stability in the pattern of the thoroughfares, but with some changes in the width.

A large amount of artefacts were found during the excavation, reflecting the people that lived at Bryggen through the Middle Ages. It tells a story about children, women and men that interacted in both daily life and trade.

Figurliste

- Figur 1.1. Utgravningsfeltet til Bryggen-utgravningene, markert med bølget linje. (Øye 1988:14), s. 9
- Figur 3.1. Brannlagskronologi (Herteig 1991:14), s. 20
- Figur 4.1. Tegning over Gullskoen som viser områdets utvikling og skifte av navn (Herteig 1991:110), s. 23
- Figur 4.2. Prinsippskisse av bolverkskar (Herteig 1990:19), s. 26
- Figur 4.3. Kart over utgravningsområdet med bygninger, ferdselsårer og bolverkskar fra periode 2, med symbolforklaringer, s. 27
- Figur 4.4. Småstein fra det opprinnelige strandområdet fra periode 1, med stolper og kar oppført som fundamenter i periode 2 (Herteig 1991:111), s. 28
- Figur 4.5. Stige foran rekke 1 og 2 i Atlegard, fra periode 2. Bildet tatt mot øst, (Herteig:1991:84), s. 28
- Figur 4.6. Trapp ned fra passasjen i rekke 5 i Sveinsgard til bygning nr. 66. Sett mot øst (Herteig 1991:87), s. 29
- Figur 4.7. Kart over bebyggelsen med bygninger, ferdselsårer og fremrykking av ny kaifront, periode 3, fase 3.1. Med symbolforklaringer, s. 31
- Figur 4.8. Landgangsstige foran kaien i rekke 5 i Sveinsgard. Bildet er tatt mot nord (Herteig 1991:81), s. 32
- Figur 4.9. Kaifronten foran Bugården sør, med fortøyingstrosser. Anlagt i periode 3 (Herteig 1990:11), s. 33
- Figur 4.10. Kart over bebyggelsen med bygninger, ferdselsårer og fremrykking av ny kaifront. Periode 3, fase 3.2. Med symbolforklaringer, s. 34
- Figur 4.11. Profilvegg i nordre Bugården. Den viser den etappevise utbyggingen i Vågen, stadig lengre fram og høyere opp. Bildet er tatt mot nord (Helle 1982:189), s. 36
- Figur 4.12. Ferdselsåren mellom rekke 1 og 2 i Atlegard. Gangdekket lagt av tversliggende planker er fra fase 3.1, mens i fase 3.2 ble et gangdekke av langsgående planker lagt over. Bildet er tatt mot nord (Herteig 1991:70), s. 37
- Figur 4.13. Ferdselsåren mellom Atlegard rekke 1 og Søstergården, «Den gamle kirkevei». I forgrunnen ser man deler av det utvidete området. Sett mot vest (Herteig 1991:71), s. 39
- Fig. 4.14. Kart over bebyggelsen med bygninger, ferdselsårer og fremrykking av ny kaifront. Periode 4, fase 4.1. Med symbolforklaringer, s. 41
- Figur 4.15. Kart over bebyggelsen med bygninger, ferdselsårer og fremrykking av ny kaifront. Periode 4, fase 4.2. Med symbolforklaringer, s. 42
- Figur 4.16. Oppbygging av fronten foran rekke 1 Atlegard og Søstergården nord, med bolverkskar, tømmerstokker og stolper. Bildet er tatt fra nord-øst (Herteig 1991:60), s. 43

Figur 4.17. Bolverkskar som kaifundament, anlagt i rekker (Herteig 1990:18), s. 43

Figur 4.18. Kart over utgravningsområdet med bebyggelse og ferdselsårer. Bolverkskarene som kaifronten var bygd opp på er nå stort sett utenfor utgravningsfeltet. Periode 5, fase 5.1. Med symbolforklaringer, s. 47

Figur 4.19. Kart over utgravningsområdet med bebyggelsen og bygninger og ferdselsårer. Periode 5, fase 5.2. Med symbolforklaringer, s. 48

Fig. 4.20. Fire brannlag i passasjen i Bugården, fra fase 5.1 til 6.1. Rester etter bygninger på hver side, sett mot øst (Herteig 1990:49), s. 53

Fig.4.21. Maria-allmenning gravd ut i 1979, under nedkjørsel til SAS-hotelllets garasje (Helle 1982:197), s. 53

Fig. 4.22. Kart over utgravningsområdet med bygninger og ferdselsårer. Periode 6, fase 6.1. Med symbolforklaringer, s. 55

Fig. 4.23. Kart over utgravningsområdet med bygninger og ferdselsårer. Periode 6, fase 6.2. Med symbolforklaringer, s. 56

Fig. 4.24. Gangdekke av stein i Bua-allmenning, tatt sørover mot Bredsgården. Fase 6.2 (Herteig 1990:34), s. 59

Fig. 4.25. Grøft med oppreiste stolper som fôring, fra Bua-allmenning. Fase 6.2 (Herteig 1990:35), s. 59

Fig. 4.26. Kart over utgravningsområdet med bygninger og ferdselsårer. Med symbolforklaring. Periode 7, s. 61

Tabelliste

Tabell 4.1. Viser kaiens lengde fra front til fremste bebyggelse. Det foreligger ikke mål for alle bygårdene, så kun kaier med angitte mål er tatt med i tabellen (gjelder alle tabellene for kai), s. 29

Tabell 4.2. Viser lengde og bredde på ferdselsårene. Der det ikke er foretatt noen målinger er det markert i tabellen som ukjent (gjelder alle tabellene for ferdselsårene), s. 29

Tabell 4.3. Viser kaiens lengde fra fronten til bebyggelsen, s. 32

Tabell 4.4. Viser kaiens lengde fra front til bebyggelse, og kaiens høyde fra sjøbunnen og opp, s. 35

Tabell 4.5. Viser lengde og bredde på ferdselsårene, s. 37

Tabell 4.6. Viser lengde og bredde for ferdselsårene, s. 38

Tabell 4.7. Viser lengde og bredden på ferdselsårene, s. 44

Tabell 4.8. Viser lengde og bredden på ferdselsårene, s. 45

Tabell 4.9. Viser bredde og lengde for ferdselsårene, s. 49

Tabell 4.10. Viser bredde og lengde for ferdselsårene, s. 52

Tabell 4.11. Viser kaiens lengde og høyde, s. 55

Tabell 4.12. Viser kaiens lengde og høyde, s. 56

Tabell 4.13. Viser bredde og lengde for ferdselsårene, s. 57

Tabell 4.14. Viser lengde og bredde for ferdselsårene, s. 58

Tabell 4.15. Viser lengde og bredde for ferdselsårene, s. 62

Tabell 4.16. Viser kaifrontens ekspansjon ut i Vågen fra periode 2 til 6, s. 63

Kilder og litteratur

- Bl= Byloven av 1276. *Magnus Lagabøters Bylov*, 1276, oversatt av Knut Robberstad, 1923, Cammermeyers Boghandel, Kristiania
- Busengdal, S.I. 2012. *Smykke i to urbane miljø : ein komparativ analyse av smykke frå mellomalдарbyane Bergen og London*. Upublisert masteroppgave i arkeologi. Universitetet i Bergen.
- Dark, K.R. 1995. *Theoretical Archaeology*. Duckworth.
- Dunlop, R. 1998. An archeological survey of Bergen`s medieval fires. (Øye, I. (red.)). I *The Bryggen Papers. Medieval fires in Bergen- Revisited. Supplementary Series no.6*.S.129-156. Fagbokforlaget. Bergen.
- Erslund, G.A. 2005. Was the Kontor in Bergen a topographically closed entity? In *Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lubecker Bergenfahrer*. s.41-57. Reihe B band 41. International Workshop Lubeck 2003.
- Erslund, G.A. 2011. *Kven eigde byen? Bygrunnlegging, grunneige og grunnleige i Bergen og eit utval nordeuropeiske byar*. Dreyers forlag. Oslo.
- Erslund, G.A. 2011. *Byens konstruksjon. Varige spor i byens landskap*. Dreyers forlag. Oslo.
- Giddens, A, 1984. *The constitution of society*. United States of America. University of California.
- Grieg, S. 1933. *Middelalderske byfund fra Bergen og Oslo*.
- Hansen, G. 1998. The Bryggen chronology. New light upon the dating of fire layers sequence before V. (Øye, I. (red.)). I *The Bryggen Papers. Medieval fires in Bergen – Revisited. Supplementary Series no.6*. s.81-127. Fagbokforlaget. Bergen.
- Hansen, G. 2005. Bergen c 800- c 1170. The Emergence of a Town. *The Bryggen Papers. Main series no 6*. Fagbokforlaget. Bergen.
- Helle, K. 1982. *Kongssete og kjøpstad. Fra opphavet til 1536*. Bergen bys historie. Bind 1. Universitetsforlaget. Bergen.

- Helle, K. 1998. Medieval fires in Bergen according to written sources. (Øye, I (red.)). In *The Bryggen Papers. Medieval fires in Bergen- Revisited. Supplementary Series no.6.* S.15-80. Fagbokforlaget. Bergen.
- Herteig, A. 1969. *Kongers havn og handelssete.* Aschehoug & Co. Oslo.
- Herteig, A. 1985. The Archaeological Excavations at Bryggen, The German Wharf. *The Bryggen Papers Main Series Vol 1.s.* 9-46. Universitetsforlaget, Bergen.
- Herteig, A. 1990. *The Buildings at Bryggen, their Topographical and Chronological Development.* The Bryggen Papers Main Serie Vol.3, part 1. Norwegian University Press. Bergen.
- Herteig, A. 1991. *The Buildings at Bryggen, their Topographical and Chronological Development.* The Bryggen Papers Main Serie Vol.3, part 2. Norwegian University Press. Bergen.
- Herteig, A. 1998. The `forgotten` fire in Bergen. (Øye, I. (red.)). I *The Bryggen Papers. Medieval fires in Bergen- Revisited. Supplementary Series no.6.* s.157-167. Fagbokforlaget. Bergen.
- Hodder, I. 1982. *Symbols in action. Ethnoarchaeological studies of material culture.* The University Press, Cambridge.
- Høie, K. 2006. *Drikkeglass fra Bryggen-utgravningene fra 1170-1702.* Upublisert hovedfagsoppgave. Universitetet i Bergen.
- Johansen, H.A.G. 2013. *Brønner i byen. En arkeologisk analyse av middelalderbrønner på Brønner i Bergen.* Upublisert masteroppgave i arkeologi. Universitetet i Bergen.
- Koren- Wiberg, C. 1921. *Bergensk kulturhistorie.* Bergen.
- Lund, G.K. 2010. *Spill i middelalderens bysamfunn. En arkeologisk analyse av spillmaterialet fra Bergen.* Upublisert masteroppgave i arkeologi. Universitetet i Bergen.
- Lund, G.K. 2013. Board games from the medieval town og Bergen. (Øye, I.(red.)). I *Small Things Forgotten. Locks and Keys &Board Games. The Bryggen Papers, Supplementary Series No.9.* s. 91-146. Fagbokforlaget. Bergen.

- Molaug, S. 1998. *Smykker og draktutstyr fra middelalderens Bergen: en arkeologisk analyse av tid og rom*. Upublisert hovedfagsoppgave i arkeologi. Universitetet i Bergen.
- Moldung, H.M.R. 2000. *Et sted i middelalderbyen. En arkeologisk studie av bebyggelse og gårdsstruktur i Bergen ca. 1100-1500*. Upublisert hovedfagsoppgave i arkeologi. Universitetet i Bergen.
- Mygland, S.S. 2007. *Children in medieval Bergen, an archaeological analysis of child related artefacts. The Bryggen Papers Main Series No 7*, Fagbokforlaget, Bergen.
- Nilsen, C.H. 2011. *Dekorerte husholdningsgjenstander-en arkeologisk analyse av dekorert tremateriale fra utgravningene på Bryggen i Bergen*. Upublisert masteroppgave i arkeologi. Universitetet i Bergen.
- Olsen, B. 1997. *Fra ting til tekst*. Universitetsforlaget.
- Olsen, O.M. 2004. *Medieval fishing tackle from Bergen and Borgund*. (Øye, I.(red)). I The Bryggen Papers Main Series No 5. Fagbokforlaget. Bergen.
- Reinsnos, A. 2013. (Øye, I.(red.)). Locks and keys from Viking Age and medieval contexts – tools and symbols. *Small Things Forgotten. Locks and Keys & Board Games*. The Bryggen Papers, Supplementary Series No.9. s. 17-89. Fagbokforlaget. Bergen.
- Tengesdal, S.S. 2010. *Å steike!/: en kontekstuell materialeanalyse av steikeheller funnet i et bygårdskompleks i middelalderens Bergen*. Upublisert masteroppgave i arkeologi. Universitetet i Bergen.
- Vangstad, H. 2003. *Kleberkarene fra Bryggen i Bergen. En arkeologisk analyse av kleberkarene funnet på Bryggen i Bergen fra middelalder og etterreformatorisk tid*. Upublisert masteroppgave i arkeologi. Universitetet i Bergen.
- Vik, G. 2013. *Bugården- en middelalderbygård i Bergen*. Upublisert masteroppgave i arkeologi. Universitetet i Bergen.
- Økland, B.G. 1998. *Det ureine avfallet. Ein arkeologisk analyse av avfallshåndtering i Bergen 1150-1700*. Upublisert hovedoppgave i arkeologi. Universitetet i Bergen.
- Øye, I. 1988. *Textile Equipment and its Working Environment. Bryggen in Bergen 1150-1500*. Bryggen Papers, Main Series, Vol 2. Bergen.

- Øye, I. 2004. The Infrastructure of Bergen In the Middle Ages and Early Modern Period to c. 1700. I *Lübeck Kolloquium zur Stadtarchaologie im Hanseraum IV. Die Infrastructure*. Lübeck.
- Øye, I. 2013. Artifacts in contexts – an introduction. (Øye, I.(red.)). *Small Things Forgotten. Locks and Keys & Board Games*. The Bryggen Papers, Supplementary Series No.9. s. 9-15. Fagbokforlaget. Bergen.