

# En ganske god plan

*Om pådrivere og bremser i byutvikling i Oslo  
og Bergen 1827-1875*

Christoffer Cato Falsen Brække



Masteroppgave i historie ved institutt for arkeologi,  
historie, kultur- og religionsvitenskap

UNIVERSITETET I BERGEN

18.05.2016



*«I Norge kom byen sent til å spille noen større rolle enn bebyggelsesform. Folk var bønder og fiskere, levde isolert i sine grender i nærmest ren naturalhusholdning og hadde lite behov for byens varer og tjenester. Et unntak ble dannet ved storfisken i Lofoten, som forutsatte et internasjonalt marked. Det er derfor ikke overraskende at Bergen – omsetningsstedet for lofotskreien – gjennom lange tider ikke bare var landets eneste noe større by, men også den eneste som virkelig tilfredstilte kravene til by.»*

- Hallstein Myklebost, 1960 s.9



© Christoffer Cato Falsen Brække

2016

Vi liker det slik det er

Christoffer Cato Falsen Brække

<https://bora.uib.no/>



# Abstract

Bergen was Norway's largest city until Oslo surpassed it in the 1840's. After Oslo was declared capital of Norway, Oslo experienced one of the most powerful population growths in Europe, while Bergen was labelled as "the Stagnant City", due to the relatively weak urban growth. Oslo created its first act of construction and planning ("bygningslov") in 1827 with Bergen following in 1830. These laws were specifically made to control the construction in the city by the officials with the main goal of reducing the risk of fire in the cities.

In this master's thesis, I have explored the reasons behind the diverging growth in the largest cities of Norway in the 1800's by studying the effects of urban planning and regulation on urban growth. How did active urban planning and regulation affect Bergen and Oslo in the period 1827-1875? Who were proponents and/or opponents of controlled urban growth?

I have therefore compared the acts regarding construction and regulation in both Bergen and Oslo, before also comparing the descriptions of the cities and their governing bodies in relation to the laws. In this way, I found differing opinions on actively planning and regulating the city to appropriate further growth.

The thesis looks at the positions of power in the cities, civic elite, city and state and government and the construction (bygningsskjemningen) and regulation (reguleringskommisjonen) committees, with special focus on the technical position of "stadskonduktør". In this way I found proponents or opponents of controlled urban planning and regulation. Especially the differences in the "stadskonduktør" position and the civic elite affected the amount of urban planning, while the cities' governing bodies were both active and passive in varying degrees.

Among the findings of this thesis, it became clear that neither city had an active governing body in regards to controlled urban growth. Although there were plans specified by the construction and regulation acts to draft a regulation plan, these plans were either not set into motion, or complete. However, the "stadskonduktør" position in Oslo was manned by strong personalities who constructed and regulated areas, while the conflict in Bergen slowed the planning and regulation down. Especially regarding maps used for planning. There was also a strong civic elite in Bergen who resisted planning and regulation. The same can be said of the local government. The construction act in Bergen was more reactive than the one in Oslo, leading to the city not adapting to the urban growth in the 19<sup>th</sup> century.





# Forord

Hvorfor skrive om byutviklingen i Bergen og Oslo på 1800-tallet? Jeg er født og oppvokst i Bergen, men med en familie som har røtter i begge byer. På denne måten følte jeg en tilhørighet til byene da de er en del av min egen historie, og som jeg derfor ønsker å finne ut mer av. I tillegg har jeg alltid vært fascinert av hvordan systemer, og spesielt byer vokser og utvikler seg gjennom årene. Gjennom disse to årene med jobbing på oppgaven og andre fag, har jeg lært utrolig mye og blitt kjent med veldig mange flotte og interessante mennesker.

I Oslo har plan- og bygningsetaten samt Oslo byarkiv vært veldig behjelpelige med alle mine henvendelser. Det samme har Anders, Mona og alle andre ved Bergen byarkiv. Derfor vil jeg takke alle sammen ved disse institusjonene, for uten dere hadde ikke denne oppgaven blitt noe av. Nasjonalbiblioteket må få en takk for spesielt digitaliseringen av stortingsforhandlingene og lovene jeg har arbeidet med. Det har vært til stor hjelp.

Jeg vil veldig gjerne takke hele AHKR sitt masterfag som har vært veldig givende for meg, og spesielt seminarene som har hjulpet med både konstruktiv kritikk og hyggelige stunder. Jeg vil også takke pauserommet for gode diskusjoner og som orket å høre på uendelige klager over at master er fælt, selv om det egentlig har vært en ganske fantastisk opplevelse.

Av enkeltpersoner så må jeg takke Anders og Fredrik for å ha jobbet sammen med meg i Studentradioen i Bergen hvor vi har kunnet utfolde oss faglig innen historie, og en liten ekstra takk til Fredrik for korrekturlesing av oppgaven min. Familien min må selvfølgelig takkes for all støtten de har gitt meg gjennom hele studietiden, og aldri krevd for mye av meg, men heller dyttet meg fremover.

En enorm takk til min veileder førsteamanuensis Arne Solli ved AHKR for all hjelpen og støtten gjennom disse to årene. Takk for at du har slitt deg gjennom timevis med oppgavelesing og kommentering. Uten deg ville jeg ikke kommet forbi førsteåret.

Til slutt vil jeg takke min fantastiske samboer, Anine. Selv om du har jobbet med din egen master, har du alltid hatt tid til å hjelpe meg om jeg trengte det og trøstet meg når jeg møtte motgang.

Bergen 18.05.2016

Christoffer.braekke@gmail.com



# Innholdsfortegnelse

1	Historiografisk bakgrunn.....	8
1.1	Generell byutvikling .....	8
1.2	Oslo.....	10
1.3	Bergen.....	12
2	Byutvikling i Bergen og Oslo på 1800-tallet .....	15
2.1	Sentralisering, regionalisering og sentrale institusjoner.....	15
2.2	Flytting og naturlig vekst.....	17
2.3	Industrialiseringens karakter.....	19
2.4	Økonomisk elite og konservatisme.....	20
2.5	Oppsummering .....	22
3	Bygningslovene .....	23
3.1	Bygningsloven i Oslo 1827 .....	23
3.1.1	Første utkast .....	24
3.1.2	Komiteens første gjennomgang.....	25
3.1.3	Videre behandling og sanksjon .....	26
3.2	Bygningsloven i Bergen 1830 .....	26
3.2.1	Første utkast .....	27
3.2.2	Komiteens gjennomgang.....	30
3.2.3	Videre behandling .....	35
3.3	Forskjeller eller likheter?.....	35
3.4	Utvikling av lovgivningen frem til 1875 .....	42
3.4.1	Oslo i perioden 1836-1875 .....	42
3.4.2	Bergen i perioden etter 1830 .....	50
3.5	Kart.....	53
3.5.1	Oslo .....	53
3.5.2	Bergen .....	56
3.6	Grunneierne .....	59
3.6.1	Nyrike i Oslo? .....	60
3.6.2	Eldre elite i Bergen?.....	63
3.7	Brann, død og gjenoppbygging .....	65
3.7.1	Koleraepidemiene og brannen i 1833, 1853 og 1858 i Oslo.....	65

3.7.2	Bybrannene i Bergen i 1830 og 1855.....	67
3.8	Oppsummering .....	69
4	Aktører i byplanlegging .....	71
4.1	Stadskonstruktørene.....	71
4.1.1	Oslo .....	72
4.1.2	Bergen .....	79
4.1.3	Likheter eller forskjeller? .....	84
4.2	Bygningskommisjonene .....	85
4.2.1	Bygningskommisjonen i Oslo .....	86
4.2.2	Bygningskommisjonen i Bergen .....	87
4.2.3	Sammenligning.....	89
4.3	Reguleringskommisjonene .....	90
4.3.1	Reguleringskommisjonen i Oslo .....	90
4.3.2	Reguleringskommisjonen i Bergen .....	93
4.3.3	Likheter eller forskjeller? .....	96
4.4	Øvrige aktører.....	98
4.4.1	Stiftamtmanden .....	98
4.4.2	Magistraten.....	98
4.4.3	De eligerte menn og formennene .....	99
4.4.4	Representantskapet.....	100
4.4.5	Oslo .....	100
4.4.6	Bergen .....	101
4.5	Sammenligning og oppsummering.....	103
5	Oppsummering og konklusjon .....	105
5.1	Konklusjon.....	105
	Kilder og litteratur.....	111
	Vedlegg .....	118

## I. Innledning

Bergen er i dag den nest største byen i Norge, og har lenge vært mye mindre enn hovedstaden. Oslo har helt siden begynnelsen av 1900-tallet vært dobbelt så stor som Bergen<sup>1</sup>. Det har variert gjennom årene, men begge byene har hatt en sterk befolkningsvekst siden folketellingen i 1801, og har vokst både i folketall og i fysisk utstrekning.

I løpet av hundreårsperioden 1800-1900 hadde både Norge og store deler av den vestlige verden gjennomgått store politiske, sosiale, økonomiske og teknologiske forandringer, noe som ble oppfattet som en velsignelse eller en byrde for byer. Endringer i Norge og i mange land i Europa la til rette for nasjonalinstitusjoner som universitet, sentralbank og ikke minst et parlament. I samme periode kom også den industrielle revolusjon hvor det sosiale livet endret seg i takt med det teknologiske. Selv om arbeiderklassen kan sies å ha eksistert en god stund før 1800-tallet, var det på 1800-tallet den virkelig vokste frem og ble en betydelig samfunnsgruppe i de aller fleste byene, og det ble mer penger i å industrialisere. Det var risikabelt å satse på industri, men det kunne være enda farligere å ikke henge med i utviklingen, da byen etter all sannsynlighet ville miste produksjonskraften, og derfor henge etter i samfunnsutviklingen. Erfaringer fra 1700-tallet hadde vist hvordan rask vekst kunne bli avløst av krise, slik som i Kongsberg på slutten av 1700-tallet<sup>2</sup>.

Det er en rekke faktorer til byveksten på 1800-tallet. Det første punktet er veksten i eksportnæringen i første halvdel av århundret. Kystbyen Bergen var gjennom historien en stor fiskeeksportør samt med sterk skipsverftindustri, men utviklet seg videre til tekstil- og forbruksrettede industrier mot slutten av 1800-tallet<sup>3</sup>. Svakheten ved å være avhengig av fiskenæringen er tydelig i årene hvor det var enten lite fiske å finne, eller det var lite etterspørsel etter blant annet sild<sup>4</sup>. På den andre siden var det oppgangstider i Østlandsområdets store trelastnæring i mange år, hvor Oslo stod som den største eksportøren av trelasten. Det møtte derimot motgang idet den svenske og finske trelasthandelen tok over markedene<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Helland 1916 s.17

Helland, 1917 s.287

<sup>2</sup> Buskerud Fylke, 1924 s.IV

<sup>3</sup> Myhre, 2006 s.302

<sup>4</sup> Myhre, 1997 s.53

<sup>5</sup> Hovland, 2013 s.213

Den andre årsaken til veksten var at på grunn av varierende eksportmarked, og et større behov for import i de voksende byene, måtte det en mer stabil næring til for de aller fleste byene.

*Skipsfart* var en av de aller største inntektskildene for Norge, i og med den lange sjøfartstradisjonen som hadde eksistert i landet. Igjen var det naturlig nok kystbyene som ledet an i dette, og spesielt gunstig var det for Sør- og Vestlandet<sup>6</sup>. Bergen hadde lenge vært den største skipsfartsbyen i Norge, og var det selv i 1900. Selv om det var en økende mengde dampskip, var det fortsatt seilskip som ble bygget og brukt i Norge. Overgangen fra tre til jern som byggemateriale viste seg å lage et skifte i skipsbyggingen, hvor Sørlandet ble hengende etter Oslo og Vestlandet, blant annet Bergen. Dette sammen med mange dyktige og erfarne sjømenn, gjorde at Norge virkelig ble en sjøfartsnasjon med mye tilstedeværelse både i Europa, men også utenfor kontinentet<sup>7</sup>.

Den tredje årsaken var *politikken*. Politikken drevet av sentralmaktene utover 1800-tallet var i stor grad urbaniseringsvennlig<sup>8</sup>. Dette er spesielt tydelig i opprettelsen av mange nye byer og andre tettsteder. I mange tilfeller var det nettopp for å trekke innflyttere til områder for planlagt industriell utbygging slik som Lillehammer, Sarpsborg eller Bodø. Riktignok hadde det tidligere vært bosetning i mange av disse områdene, men det var nytt på 1800-tallet å gi kjøpstadsrettigheter til mange tettsteder innenfor et kort tidsrom. Dette førte til en større økonomi i disse tettstedene, som igjen førte til en innflytting av nye innbyggere<sup>9</sup>.

En ting som flere byhistorikere påpeker som en sentral og viktig faktor ved byenes funksjon er *administrasjonen* i byen. Dette er noe som ifølge Jan Eivind Myhre skiller by fra tettsted eller bygd<sup>10</sup>. Det å ha en administrasjon var viktig for å ha et mangefasettert nærings- og sosialliv i byen. Dette gjaldt Oslo mer enn Bergen, da førstnevnte var sentrum for stats- og sentralinstitusjonene i landet samt landsdekkende organisasjoner som politiske parti. Og slik som i dag, var det administrasjonen som mottok skatt og viderefordelte godene i det som var en begynnelse på velferdsstaten Norge. Utover 1800-tallet kom det også flere statlige ordninger som bidro til velferdsaspektet ved byadministrasjonen. Det skal også nevnes at tettstedene og bygdene hadde en administrasjon de også, men at byadministrasjonen var betydelig mer byråkratisert og hadde flere ansvarsområder. Jo større byen var, jo større ble

---

<sup>6</sup> Hovland, 2013 s.214

<sup>7</sup> Hovland, 2013 s.215

<sup>8</sup> Myhre, 2006 s.274

<sup>9</sup> Myhre, 2006 s.278

<sup>10</sup> Myhre, 1977 s.10

administrasjonen og ansvarsområdene. Det ser vi blant annet ganske tydelig i Bergen, Oslo og Trondheim, da de får vannverk, bygningslover og politivesen, for å nevne noen få. Dette kom senere i flere byer, og det kom en allmenn bygningslov i 1848, men inntil da var den bare reservert for de aller største byene<sup>11</sup>.

Det femte punktet gjelder *mortalitet*. Befolkningstallene i byene og i Norge generelt vokste enormt utover 1800-tallet. Det kan man helt fra den første folketellingen i 1801 og gjennom de jevnlige folketellingene utover hundreåret. Selv om folketallet steg i landet, var det ikke bygdene som hadde størst økning, da det som nevnt er en stor urbaniseringsperiode som pågikk i landet. Likevel er det perioder i storbyene hvor folketallet går ned. Dette var typisk i forbindelse med epidemier og dårlige økonomiske tider. Et stort problem med urbanisering er at flere mennesker bor tettere enn noensinne, og med dårlige hygieniske forhold, som gjør at epidemier som kolera, som oftest sitter i kloakk og andre avfallsstoffer, spres fort mellom mennesker. Liten kunnskap om smitte og lite medisinsk kunnskap hjalp også til å spre sykdommer. Etter bygningslovene i Oslo(1827), Bergen(1830) og Trondheim(1842), samt en utbygging av vannverk, er det lite tegn om ingen til epidemier, og det var færre utbrudd av spesielt kolera som var en hovedkilde til epidemier.<sup>12</sup>

Den siste årsaken gjelder *teknologien*. Nye byggemetoder fungerte også som et insentiv til større grad av urbanisering. Trehus var for eksempel normen i byene frem til 1800-tallet selv om enkelte byer hadde murtvang i enkelte avgrensede områder<sup>13</sup>. Murbygninger ga også muligheter for å bygge mer i høyden. Da det ikke var umulig å bygge trehus over tre etasjer, var det mye vanskeligere å bygge solide bolighus med tre enn med mur, da betong og murstein er lettere å arbeide med, og mer solid. Samtidig er det også lettere å bygge standardiserte, firkantede bygg med høy bærekraft i mur enn i tre<sup>14</sup>. Problemet med murtvang var også at det var vanskelig å fjerne eksisterende trehus i en by, og erstatte dem med murbygninger. Bergen hadde ikke mye plass til nye bygninger, da bygrensene og den tette bebyggelsen ikke tillot dette. Oslo og Trondheim, som hver hadde en befolkning på rundt halvparten av Bergen i 1801, hadde derimot plass til nybygging.

## II. Tema og problemstilling

---

<sup>11</sup> Myhre, 2006 s.271

<sup>12</sup> Alsvik, 1998

<sup>13</sup> Hovedsakelig Oslo etter 1624, men senere andre byer

<sup>14</sup> Madsø, 1988 s.30

Det jeg ønsker å undersøke i denne oppgaven er hvorfor Oslo tok over som den desidert største byen i Norge, mens Bergen, selv om også den hadde stor vekst på 1800-tallet, endte opp på rundt halvparten av Oslos befolkning. Gjennom oppgaven kommer jeg til å se på de mer kjente faktorene for byvekst som industrialisering, hovedstadsfunksjon, sentralisering, endring av handelssentrum og topografi. Jeg ønsker å se spesielt på hvordan styresmaktene så på byplanlegging, og om det var en aktiv plan for å stimulere byutviklingen i Oslo, mens Bergen ble akterutseilt av forskjellige grunner. Potensielle grunner til dette som jeg vil diskutere, er:

- Den forskjellige eliten i Bergen og Oslo der Bergen hadde en sterk elite med lange tradisjoner.
- En sentraliseringsholdning fra Stortinget i Oslo som fokuserte mer på hovedstaden enn de andre byene
- Lite kunnskap eller interesse for aktiv byplanlegging.
- Forskjellig lovgivning og utøvelse av lover som gjaldt byregulering og byvekst.

I det sistnevnte momentet vil jeg spesielt se på bygningslovene i Oslo og Bergen fra henholdsvis 1827 og 1830. Med loven ble det etablert to kommisjoner: bygningskommisjonen og reguleringskommisjonen. I begge hadde stadskonduktøren en sentral stilling. Hvordan disse kommisjonene handlet og hvordan stadskonduktørembetets instruks varierte i byene, og i hvilken grad arbeidet ble utført på forskjellige måter, samt resultater av stadskonduktørens arbeid.

De overnevnte årsakene til byvekst kan forklare mye av hvorfor Oslo vokste mer enn Bergen i perioden 1827-1877. Likevel kan man ikke si at det kom av seg selv. Det må ha vært noe som la til rette for at disse faktorene skulle kunne virke inn på byene og forårsake vekst. Derfor vil jeg se på om aktiv byutvikling gjennom byplanlegging og –regulering kan ha lagt til rette for byvekst, og om fraværet av dette kan ha ført til begrensninger i utviklingen.

Målet med denne oppgaven er derfor å se hvilke faktorer som bidro til den ulike veksten i Oslo og Bergen, og om pådrivere eller bremser i form av personer med spesiell makt hadde en påvirkning i tillegg til disse faktorene.

Hovedproblemstillingen min blir da: *Hvordan påvirket plan og regulering byutviklingen i Bergen og Oslo på 1800-tallet?*



Jeg vil også ha følgende forskningsspørsmål for å utdype og avgrense oppgaven. Disse problemstillingene er:

- *Hvem var aktørene i byutviklingen, og hvilken påvirkning hadde det på Oslo og Bergen?*
- *Hvordan var regulerings- og bygningskommisjonene satt sammen, hva var deres instruks, og hvordan ble instruksene utført?*
- *Hvordan var stadskonduktørens stilling beskrevet i bygningslovene, og hvordan ble den utført i Oslo og Bergen?*
- *Hva var synet på byplanlegging som tilrettelegger for byvekst, og var det forskjellig i Oslo og Bergen?*
- *Hva sier bygningslovene om regulering og planlegging?*

### **III. Avgrensning**

Selv om utviklingen i byene skjer over en periode på over hundre år, vil det ikke være noe særlig poeng å se på alle årene i perioden 1801-1905, da det vil bli mer en statistisk gjennomgang av alle årene hvor det er avholdt folketellinger. Oppgaven kommer til å fokusere på perioden 1827-1875, fordi det er da de første bygningslovene kommer i Norge. Det begynner med loven om bygningsvesen i Oslo i 1827, og avsluttes med de siste bygningslovene i Oslo og Bergen, før begge byene får en større grenseutvidelse i henholdsvis 1878 og 1877. Etter disse byutvidelsene ble større deler av området rundt byene inkludert som ikke hadde vært underlagt bygningslovene tidligere. Derfor vil ikke økningen i folketall og bebygget areal nødvendigvis være underlagt de samme faktorene i byutvikling som jeg ser på i byene. Det må likevel påpekes at Oslo fikk en byutvidelse i 1859, som endret på det geografiske området i byen, men det vil ikke få store konsekvenser for oppgavens område, og kan være et potensielt viktig moment å se på senere.

Selv om Oslo het Christiania i perioden denne oppgavens tidsavgrensning, kommer jeg til å bruke det moderne navnet på byen, da det er enklere å forholde seg til og enkelte ganger vil jeg komme utenfor tidsperioden hvor Christiania med ch- brukes. Likevel vil alle direkte sitat være skrevet slik det opprinnelig var i originalteksten.

Grensene vil til enhver tid regnes fra de grenser som byene hadde i det aktuelle året som behandles, med mindre annet er spesifisert. Likevel kan moderne grenser brukes for å illustrere forskjeller mellom dagens byer og de historiske byene.

Jeg kommer til å bruke meter som målenhet med mindre det er i direkte sitat, da blant annet alen er en utdatert målenhet som ikke tilstrekkelig vil vise forskjeller i hvordan byen ble seende ut. Eventuelle sitater som inneholder mål i meter vil utregnes i alen i fotnote eller omvendt. Grunnet tidsrommet jeg skal bruke (ca. 1827-1875), vil alen være utregnet fra 1824-standarden som er 1 alen = 0,62940 meter.

#### **IV. Kilder og forskningsmateriale**

Jeg kommer i stor grad til å behandle de forskjellige lovforslagene som ble behandlet og senere publisert av Stortinget. Disse kan gi en innsikt i hvordan staten forholdt seg til bygningslovene og deres påvirkning på byene de ville bli aktuelle i. Dette er riktignok normative kilder som ikke kan gi kunnskap om hvordan de faktisk ble etterfulgt. Samtidig kan de ses på som deskriptive for samfunnet de er skrevet i, og hvordan byenes status ble oppfattet av sentralmakten.

Ellers vil mye av oppgaven også basere seg på sekundærlitteratur, da beretninger om hvordan disse lovene fungerte i praksis kan gi viktig informasjon om hvordan byene faktisk utviklet seg. Samtidig er det skrevet en god del om byene og hva som blant annet foregikk i formannskap og kommisjoner, derfor vil det ikke nødvendigvis være mye å tjene på å se på forhandlingsprotokoller og journaler i dette tilfellet, da forhandlingsprotokollene ikke ville gi noe mer informasjon eller innsikt enn det som allerede er gjort av tidligere historikere. Det kan potensielt gi innsikt i hvordan bygnings- og reguleringskommisjonene så på sine egne oppgaver og plikter, men da det er veldig omfattende kildemateriale, vil det å se på akkurat dette aspektet være en egen oppgave i seg selv.

Historieskrivingen om byer i Norge begynte ikke for fullt før rundt 1885, da det første bindet av verket «Norges land og folk: Topografisk-statistisk beskrevet» ble utgitt. Dette var et verk i regi av statistisk sentralbyrå etter en ide av Johan Sverdrup. Det siste bindet ble utgitt i 1921, og er en samling av beskrivelser av både de største byene i samtiden, og deres historie. Dette gir et godt innblikk i hvordan byene så ut i den tiden bindene ble skrevet, og hvordan byenes historie ble behandlet ved slutten av 1800-tallet. Jan Eivind Myhre har også skrevet mye om

byhistorie, og det er hans bøker om Oslo i «Hovedstaden(1990)» og hans deltakelse i verket «Norsk Byhistorie: Urbanisering gjennom 1300 år(2006)» vil være spesielt viktige for denne oppgaven. Ellers er Hallstein Myklebosts «Norges tettbygde steder» fra 1960, Egil Ertresvaags «Et bysamfunn i utvikling(1982) og Det 17 nordiske historikermøtets «Urbaniseringsprosessen i Norden» viktige i byhistorien, og jeg vil derfor se litt på hvordan de ser på byutvikling i Norge på et mer generelt plan.

En del av bøkene som er skrevet om stadskonduktørene er skrevet i en arkitekturhistorisk kontekst, med et potensielt idoliserende aspekt, som må tas med i vurderingen av kildens troverdighet. Likevel kan man anse verk om stadskonduktørene sett i sammenheng med andre kilder om deres arbeid og liv, som troverdige dersom de samsvarer i stor grad.

Kart og reguleringsplaner er kilder som kommer til å bli brukt for å se hvilke forskjeller det var i både byenes utseende og hvordan kartene ble utformet av kartografene, men jeg kommer ikke til å behandle de faktiske kartene i seg selv, bare lovverket og diskusjonen rundt opptegningen av kart.

# 1 Historiografisk bakgrunn

I denne oppgaven kommer jeg i størst grad til å fokusere på de verkene som omhandler Oslo og Bergen fordi disse er de største byene, og representerer godt den raske byutviklingen og urbaniseringen gjennom århundret. Selv om oppgaven omhandler Oslo og Bergen, vil det å se hva som er skrevet om byutviklingen i landet generelt, for å se om Bergen og Oslo var i en særstilling i forhold til landet generelt.

## 1.1 Generell byutvikling

Slik det kommer fram fra byhistorieskrivingen i moderne tid, var det mange tilfeller av «tilfeldig» vekst og regulering. Både Erik Lorange og Sverre Steen mener at både Bergen og Oslo i stor grad hadde mange små reguleringer for enkeltsaker, og få større reguleringer med unntak av byutvidelsene som skjedde i andre halvdel av århundret<sup>1516</sup>. Som andre faktorer til byvekst, nevnes blant annet næringslivet av Jan Eivind Myhre hans del av «Urbaniseringsprosessen i Norden». Han diskuterer hvilke næringer som *skaper* og hvilke som *tiltrekkes* av tettsteder, og viser for eksempel til forskjellige typer industri som er tydelige «tettstedsnæringer»<sup>17</sup>.

Generelt var slummer et problem i de fleste land i industrialiseringen. Siden Norge kom såpass seint inn i industrialiseringen, kom aldri den enorme befolkningsøkningen som førte til slumproblemer<sup>18</sup>. Selv om forskningsprosjektet gjort av Institutt for by- og regionplanlegging ved NTNU i 1975 omhandler byutviklingsforhold fra 1960-tallet, kan det være en indikator på hvordan situasjonen så ut også i byene på 1800-tallet, da det fortsatt er mange likheter. Et viktig aspekt som nevnes i denne rapporten, er at gamle boligområder gjerne symbolverdier og tilhørighet som fører til et svekket ønske om fornying og flytting<sup>19</sup>. Alternativt, kan det være negative konnotasjoner med det, men da ofte ikke følt av beboerne selv<sup>20</sup>. Rapporten

---

<sup>15</sup> Steen, 1969 s.307

<sup>16</sup> Lorange, 1995 s.311

<sup>17</sup> Myhre, 1977 s.10

<sup>18</sup> NTNU, 1975 s.6

<sup>19</sup> NTNU, 1975 s.50

<sup>20</sup> NTNU, 1975 s.51

viser videre til at flytting ofte skjer hos de som lykkes, og gjerne en urbaniseringsprosess forårsaket av et bedre jobbmarked i byene<sup>21</sup>.

Finn-Einar Eliassen skriver at det i de første tiårene etter 1814 forårsaket av lavkonjunkturer, mens enkelte byer opplevde en lengre vedvarende vekst frem til 1835<sup>22</sup>. Norge var for første gang på 400 år alene, med en liten utviklet økonomi. Han skriver videre at det var så å si ingen bypolitikk fra statens side i perioden frem til 1835, men at det rundt slutten av 1820-årene bedret seg<sup>23</sup>. Det var også i dette tidsrommet man begynte å snakke om bygningslover. Jan Eivind Myhre skriver at bygningslovene fungerte som mer enn bare lover som bestemte hva som kunne og ikke kunne bygges, men også som symboler på byenes viktighet. Derfor fikk de største byene bygningslover først<sup>24</sup>.

Erik Lorange påstår at byer med gunstig beliggenhet, godt naturgrunnlag og allsidige muligheter ga livsvilkår for mange mennesker. Han påpeker også at byer som sprenger sine regionale rammer, ofte blir offer for at regionen og byen forringes<sup>25</sup>. Han skriver videre at man skal passe seg for å la urbaniseringsprosessen løpe løpsk. Hans Jacob Roald mener at byplanen i Paris og Barcelona var viktige i utformingen av byene under industrialiseringen. Videre kommer han med en forklaring på hvordan byplanen var rettet mot å skape et tydelig skille mellom det offentlige og det private. Det private skulle speile det offentlige, og alt skulle sammen danne og holde seg til et bybilde skapt av byplanens skapers visjoner<sup>26</sup>.

Hans Jacob Roald legger god byplanlegging som grunn for Paris og Barcelonas vekst i industrialiseringen, da befolkningstallene eksploderte og er samtidig grunnen til deres nåværende status som noen av verdens vakreste byer<sup>27</sup>. I tillegg trekker han frem at byer måtte legge til rette for endringer i samfunnet slik som i Englands «Public Health Act» i 1847. Tyskland og Østerrike var blant de første landene som implementerte sosialpolitiske tiltak og en tidlig form for samfunnsplanlegging kalt rutenettplanen<sup>28</sup>. Rutenettplanen var ledende innenfor byplanlegging og skulle sørge for et noenlunde helhetlig bybilde og et visst estetisk ideal. Noen foreslo andre planer, og baron Haussmann brøt med rutenettet i Paris-

---

<sup>21</sup> NTNU, 1975 s.52

<sup>22</sup> Eliassen, 2006 s.243

<sup>23</sup> Eliassen, 2006 s.245

<sup>24</sup> Myhre, 2006 s.271

<sup>25</sup> Lorange, 1977 s.98

<sup>26</sup> Roald, 1995 s.66

<sup>27</sup> Roald, 2004 s.66

<sup>28</sup> Roald, 2010 s.39

renovasjonen på 1850-tallet. Selv om Norge var med på samfunnsplanleggingen, mener Roald at Norge likevel ikke satset noe særlig på byplanlegging. De stedene hvor det skjedde, var dette særlig etter inspirasjon fra Tyskland<sup>29</sup>, og ikke fra Frankrike eller Italia som lenge hadde vært ledende i byutviklingen<sup>30</sup>.

Flere historikere har vist til at planlegging og regulering var viktig i byene for vekst, blant annet Hans Jacob Roald legger spesielt mye vekt på dette i «Byplanen», men han er ikke den eneste. Regulering og planlegging er elementer nevnt av forfattere i de enkelte byene. Blant annet Egil Ertresvaag<sup>31</sup> og Henrik von Achen<sup>32</sup> forteller om Bergen mens Jan Eivind Myhre<sup>33</sup> og Simon Christian Hammer<sup>34</sup> skriver om Oslo. Jeg kommer videre i denne oppgaven til å se på hvordan dette så ut i bygningslovene og hvordan de ble utført. Gjennom dette kan jeg muligens finne ut om den viktigheten de overnevnte forfatterne har tillagt planlegging er riktig.

## 1.2 Oslo

Edvard Bull d.e. skriver i serien «Kristianias historie» at det som skilte Oslo fra flere andre byer i sin samtid, var at i motsetning til den vanlige byplanen ved å bygge gater etter bryggene, var Oslos gater i stor grad rettet ut av byen og mot opplandet med en vei som fikk funksjon som en akse hvor byen ble bygget. Slik ble bispegården og Akershus festning bundet sammen<sup>35</sup>. Byen skiller seg også fra Bergen og Trondheim på denne måten, da disse to byene hadde geistlig og verdslig maktsentrum sammen i samme ende av byen. Derimot kan man se likhetene i England og Skottland, hvor byene er bygget på samme prinsipp som Oslo. Bull ser ingen direkte inspirasjon fra Lübecks byplan som er veldig lik, og vitner om en bevisst reguleringsintensjon, men påstår at begge kan ha tatt inspirasjon fra middelalderens engelske byer. Simon Christian Hammer skriver videre i denne serien om Oslo i perioden fra 1814-77. Her påstår han at loven av 1842 var særdeles viktig, da den utvidet byens grenser betydelig. Lovens konsekvenser ble altså ikke sidestilt med noe før i byutvidelsen av 1859<sup>36</sup>.

---

<sup>29</sup> Roald, 2010 s.40

<sup>30</sup> Lexau, 2007 s.32 og 28

<sup>31</sup> Ertresvaag, 1982 s.168

<sup>32</sup> Von Achen, 1983 s.56

<sup>33</sup> Myhre, 1990 s.250

<sup>34</sup> Hammer, 1923 s.245

<sup>35</sup> Bull, 1922 s.168

<sup>36</sup> Hammer, 1923 s.244

Jan Eivind Myhre mener at Oslo lenge hadde hatt en større administrativ funksjon, noe Bergen ikke hadde hatt siden slutten av 1300-tallet<sup>37</sup>. Viktigst er nok da engelskmannen Breton kom på besøk til Oslo i 1834. Han mente at Oslo på ingen måte var noen storby og kun var hovedstad i navnet<sup>38</sup>. Sammenlignet med resten av Europa, var nok ikke Oslo en særlig imponerende by på 1800-tallet. Den var for det første mye mindre enn for eksempel Wien, London eller Paris, og hadde for det andre ikke hatt hovedstadsfunksjonen særlig lenge.

Utover 1800-tallet ble Oslo knyttet sterkere opp mot opplandet, og verden. Drøbak hadde lenge vært Oslos havneby om vinteren, da Oslofjorden frøs igjen slik at skip ikke kunne komme inn. For å fjerne isen måtte de først arbeide med håndkraft, men etter isbryterne ble mer brukt, kunne isen holdes unna hele året. På den måten ble Oslo en bedre egnet by for handel og kommunikasjon via sjøveien. I tillegg fikk Oslo den første jernbanen i 1854, og ble da knyttet sterkere opp mot andre byer og områder på Østlandet. Oslo ble et handelsnexus i Norge<sup>39</sup>.

Også Hans Jacob Roald mener at «Oslo er og blir fragmentenes by»<sup>40</sup>, men skiller likevel mellom det han mener er byer med tydelig middelalderpreg og mer moderne byer. Disse middelalderbyene bærer en viss sjarm, men han kan da ikke ha ment Oslo. Dette på grunn av at den delen som opprinnelig var fra middelalderen brant ned på 1600-tallet, som igjen førte til gjenoppbyggingen og omdøpingen til Christiania. Bygningsloven som kom i 1827, var regnet som et «forsøksprosjekt» for nye lover i landet. Gjennom disse bestemmelsene og den senere reguleringen av området rundt Slottet, ble Oslos tyngdepunkt flyttet fra Bjørvika og innover mot Karl Johans Gate gjennom Kvadraturen og Stortorvet<sup>41</sup>.

Da Hans D.F. Linstow uttalte seg om byplanleggingen i Amerika og England at det ofte ble bygget hele strekninger etter private interesser, presenterte han ideen om å knytte den nye kongeboligen med byen via en nyanlagt gate<sup>42</sup>. Dette skulle senere bli Karl Johans gate, som Linstow ville ha bebygget på begge sider. Den planen fungerte ikke, da private kjøpte opp denne grunnen. Likevel ble den donert til staten i 1858, og ble deretter døpt om til Eidsvolls plass hvor Stortinget skulle plasseres<sup>43</sup>. Da kommunen måtte forholde seg til et forslag

---

<sup>37</sup> Myhre, 1990 s.12

<sup>38</sup> Myhre, 1990 s.15

<sup>39</sup> Myhre, 2006 s.344

<sup>40</sup> Roald, 1995 s.69

<sup>41</sup> Roald, 2010 s.41

<sup>42</sup> Hammer, 1923 s.249

<sup>43</sup> Lorange, 1995 s.310

angående området mellom Slottet og byen i 1837, var det en innstilling fra slottskomiteen som var under behandling.

«Komiteen mente at både for at Slottet skulle se bedre ut i seg selv, men også for «at skaffe en smukkere og bekvemmere adgang til Christiania paa denne færselesrike kant end den trange og krokede som nu haves, og at aabne adgang for fremtiden til byens udvidelse og forskjønnelse paa denne side efter en regelmessig plan.»<sup>44</sup>

Denne innstillingen forutsatte også at kommunen skulle betale for all reguleringen, noe de stilte seg rett imot, og stemte enstemmig at det var statens ansvar å betale for en slik regulering. Da Linstows plan til regulering etter et utenlandsopphold, ble fremmet i 1838, og senere godkjent i 1839 i stortinget, ble reguleringsplanen endelig satt i gang<sup>45</sup>.

Likevel kom de største reguleringene som resultat av branner og grenseutvidelser. Spesielt i anledning grenseutvidelsen i 1857, da deler av områdene rundt Akerselven ble innlemmet i Oslo og det nye området måtte reguleres<sup>46</sup>. Lenge hadde det vært diskusjon rundt området mellom Aker kommune og Oslo kommune. Aker, i likhet med Oslo, var styrt av rikmenn som ikke ville betale for de fattige og bøndene i forstedene. Derfor hadde de lenge snakke om «Akerstad» som var et tenkt område mellom Oslo og Aker hvor de fattige forstedene skulle plasseres. Dette fikk ikke mye gjennomslagskraft, men det ble starten på innlemmelsen av dem i Oslo i 1859. Grunnen til dette var at det var flere bruk rundt Akerselven som var særdeles gunstige økonomisk, men for å få dem i kommunen, måtte de fattige strøkene også inkluderes<sup>47</sup>.

Oslos vekst kan nok ikke forklares med ett ord, men tendensen i Oslo var at det var mye optimisme og vekst i alle områder. Likevel ser det ikke ut til at det var mye kontroll over utviklingen, men at mye skjedde «tilfeldig». Det blir derfor interessant å se hvordan historikerne ser på andre faktorer, før jeg går videre til bygningsvesenet og aktørene.

## 1.3 Bergen

---

<sup>44</sup> Hammer, 1923 s.253

<sup>45</sup> Hammer, 1923 s.254

<sup>46</sup> Bull, 1931 s.65

<sup>47</sup> Bull, 1931 s.65



Bergen hadde før 1800-tallet større territorium, som daterte helt tilbake til middelalderen, etter en usikker grense fra Magnus Lagabøtes bylov<sup>48</sup>. Likevel kan man ikke se noen helt fastsatte grenser før i perioden 1776-1790, men da hadde mange private tatt over en del av de områdene som var nevnt som byens territorium tidligere<sup>49</sup>. Blant annet var det en del av byen som var kirkens frem til reformasjonen, men ble overdratt til kongen og senere til private eiere som Vincent Lunge, som eide Lungegården<sup>50</sup>. Det ble også i 1789 satt ned en grensekommisjon i Bergen som fastsatte grensene for byens territorium, som i territoriell sammenheng ikke ble endret før i 1876<sup>51</sup>.

Hans Jacob Roald spesifiserer store forskjeller i Bergen og Oslos bygging, da med omorganiseringen av tyngdepunktet i byene. I Bergen hadde tyngdepunktet i den gamle byen vært rundt Nicolaikirkeallmenningen, men var innen 1800-tallet flyttet til det vi i dag kjenner som det gamle rådhuset. Roald mener at Bergen ble bygget «lag på lag»<sup>52</sup>. Også Sverre Steen påpeker at byen «bare har vokst frem etter naturmetoden»<sup>53</sup>. På denne måten prøver de å forklare hvordan byen hadde blitt bygget, brent ned, og deretter bygget opp igjen. Alt på en blanding av offentlig regulering og privat initiativ.

Spørsmålet om byutvidelse oppstod antageligvis i 1801, og forsvant aldri egentlig fra den offentlige debatten. Frem til 1860 var det de eligerte menn som var imot det, mens det var embetsmennene som ønsket å innlemme forstedene. Etter 1860 var stillingen endret, og det var embetsmennene som sto imot, spesielt stiftamtmanden og fogden, da de fryktet at de ville miste skatteinntekter<sup>54</sup>.

Selv om Oslo lenge hadde hatt et vann-nett, var Bergen den første byen med et moderne vannverk basert på en demning i Svartediket. Dette ble oppført samtidig som et gassverk i 1855, slik at Bergen litt etter litt fikk gasslamper i gatene<sup>55</sup>. Etter brannen i 1855 og innlemmelsen av Nygård i 1860, ble byen mer kontrollert i utviklingen. Spesielt det nylig inkluderte området på Nygård var et sentrum for aktivitet. Jersin ønsket å lage en helhetlig plan for området, og Nygårdsgaten ble anlagt som hovedvei til byen. Reguleringen ble

---

<sup>48</sup> Olsen, 1914 s.219

<sup>49</sup> Olsen, 1914 s.220

<sup>50</sup> Olsen, 1914 s.221

<sup>51</sup> Olsen, 1914 s.224

<sup>52</sup> Roald, 2010 s.42

<sup>53</sup> Steen, 1969 s.307

<sup>54</sup> Steen, 1969 s.306

<sup>55</sup> Roald, 2010 s.57

dessverre hemmet av mangel på penger til opptegning av kart<sup>56</sup>. Man kan se på det som en videreføring eller et resultat av konflikten mellom stadskonduktør Høegh og kommunen på 1840-tallet.

Bergen så da altså i stor grad lik ut slik den hadde vært seende ut i hundre år. Selv om den beholdt det gamle utseende og byggemåte, skal de nevnes at det ble gjort enkelte forsøk på å utvikle byen til en mer moderne storby. Likevel var den slik som Oslo til like, plaget av generelt lite kontroll og mye sporadisk regulering. Einar Olsen forteller om konflikt mellom borgerskapet og kommunen, da styret i byen rett og slett var for sent ute med inngrep<sup>57</sup>. Det var riktignok snakk om grenseutvidelse i 1836, og etter møte i representantskapet i 1839, fastslo de at det ikke var noe poeng å utvide grensene<sup>58</sup>. Grunnlaget for dette var at det ikke var økonomisk gunstig for byen.

---

<sup>56</sup> Roald, 2010 s.61

<sup>57</sup> Olsen, 1914 s.222

<sup>58</sup> Olsen, 1914 s.226

## 2 Byutvikling i Bergen og Oslo på 1800-tallet

Da historikerne i stor grad enes om at det er flere faktorer som bidrar til byutvikling og byvekst, er det viktig å se på de ulike aspektene som ofte trekkes frem som sentrale. Jeg kommer til å gå gjennom disse hver for seg, slik at de individuelle trekkene er lettere å oppdage. Deretter vil jeg se alt sammen for å se hvordan de har påvirket hverandre og om det ligger noe tydelig mønster til grunn for den skjeve utviklingen i Oslo og Bergen.

### 2.1 Sentralisering, regionalisering og sentrale institusjoner

Det første Myhre skriver om Oslos vekst er: «Christiania ble hovedstad.»<sup>59</sup> Det forteller mye om hvordan han ser på viktigheten ved å være maktsentrum i Norge.

I tiden før 1814, da Oslo ble hovedstad, var Bergen den aller største byen i landet. De hadde tidligere hatt kongesetet, hadde bispesete og var den dominerende byen i regionen. Det samme kan til dels sies om Oslo, da de allerede hadde Akershus festning, hvor stattholderen holdt til både under danskene og senere under svenskene. Selv om Bergen tradisjonelt hadde vært den største og viktigste byen økonomisk, var det likevel klart at både Danmark og Sverige så på det som viktigere å ha sin øverste representant i Oslo fremfor Bergen, da Oslo lenge hadde vært den viktigste byen ikke bare på Østlandet, men til dels i hele landet.

Noe som også er viktig å merke seg, var at det første universitetet i Norge kom i 1811 i Oslo. Igjen var det ikke Bergen, den største byen, som fikk institusjonen, men Oslo. Dette til tross for at byen på tidspunktet ikke var hovedstad. En av grunnene til dette var et press fra østlandsområdet til den danske kongen hvor de krevde et universitet i Oslo. I den samme perioden kom det ikke noen spesifikke krav om universitet i Bergen, og det kan antas at det ikke ble sett på som spesielt viktig. Det som da skjedde var at Oslo fikk monopol på universitetsutdanningen i Norge, noe som krever at man flytter dit for å studere. Man kan anta at mange flyttet tilbake til fødestedet for å jobbe andre steder i landet, men det er også sannsynlig at en viss andel ble boende.

---

<sup>59</sup> Myhre, 1990 s.33

Oslo ble allerede på 1830-tallet sett på som hovedstad fremfor Bergen, da bergenserer Friedrich Herman Gørbitz fortalte at

«Endskjønt Christiania ei er større end Bergen, mærket man dog snart, at det er en hovedstad, alt har et andet sving end hos os.»<sup>60</sup>

Myhre bemerker seg at Gørbitz fokuserte på estetisk pene offentlige bygninger som Stortinget, Universitetet, Børsen og Rikshospitalet for å nevne noen, som viser til at det var flere institusjoner som er konsentrert i hovedstaden. Selv om landet var fattig i de første tiårene etter 1814, ble det likevel satt i gang store byggeprosjekter hovedstaden, med da det overnevnte slottsprosjektet som det desidert største.

Jernbanebyggingen i Norge fokuserte også stort rundt Oslo som sentrum i jernbanenettet. Som med de fleste større prosjekter, møtte det kritikk fra distriktene. Flere deler av landet mente at sentraliseringen hadde gått for langt, og det var skepsis til bevilgningen av så store midler til en «østlandssak». Det var likevel en grunn til dette, og det var at østlandsområdet hadde desidert størst befolkningstall, med over 500 000 innbyggere i det Myhre definerer som «Christianias omland» sammenlignet med Stavangers på 126 000 og Bergens på 144 000<sup>61</sup>. Myhre forteller også om en artikkel i «Farmand» i 1895, hvor det sto:

«Det lader seg ikke nægte, at der rundt om i vore øvrige Byer raader en sterk Jalousi lige-overfor Hovedstaden, som mere og mere synes at suge Forretninger til sig paa disses Bekostning, og som man mener blir favoriseret f. Ex. Ved Jernbaner.»<sup>62</sup>

Dette synet var heller ikke noe nytt, da det mye tidligere hadde vært uttrykt motstand mot hovedstadsfavoriseringen. Hans Jacob Roald trekker for eksempel frem at det ikke ble noen «Carl Johans gade» i Bergen med monumentale bygg og institusjoner, og at den stilen som ble ført i Bergen kanskje kunne sies å stemme med datidens arkitekturidealer, men likevel manglet offentlige bygg<sup>63</sup>.

Jan Eivind Myhre skriver om et hierarki i byene, hvor Oslo tronet høyest, med Bergen og Trondheim som landsdelhovedsteder, før man har regionale hovedsteder som Stavanger og

---

<sup>60</sup> Myhre, 1990 s.15

<sup>61</sup> Myhre, 1990 s.227

<sup>62</sup> Myhre, 1990 s.227

<sup>63</sup> Roald, 2010 s.54

Skien og til slutt bygdebyer, altså lokale sentre<sup>64</sup>. Oslo vokste klart sterkest i landet, faktisk sterkere enn store deler av Europa, og ble omtalt som et hode som var for stort for kroppen<sup>65</sup>. Dette var på grunn av den sterke sentraliseringen som hadde skjedd i byen, spesielt i forhold til resten av landet.

## 2.2 Flytting og naturlig vekst

Jan Eivind Myhre deler opp raskt voksende byer på 1800-tallet i to kategorier: de nyindustrialiserte byene i blant annet England og Tyskland, og de nyslåtte hovedstedene. Med unntak av Brussel (som var i industrialiseringsfasen), var Oslo den raskest voksende byen i Europa i perioden 1815-1840<sup>66</sup>. Myhre spekulerer i hva grunnene til denne veksten kan ha vært, og kommer blant annet frem til at mange flyttet inn til byen, der det var mye arbeid å få. I tillegg vurderer han om velstanden kan ha bidratt til å oppmuntre til vekst, og kommer blant annet frem til at det var mange som trengte hjelp fra fattigvesenet, da veksten rett og slett kan ha vært for stor. For å finne ut den reelle veksten fra både naturlig vekst og tilflytting, må man ifølge Myhre se på hele Aker og Oslo samtidig. Ved å se på disse tallene, trekker Myhre frem at det klart var tilflyttingen som dominerte befolkningsutviklingen, med 79 prosent av befolkningsveksten bestående av tilflyttere. I tall blir dette 18 000 tilflyttere i den perioden Myhre kaller «generasjonen etter 1814»<sup>67</sup>. Et viktig aspekt ved denne tilflyttingen, var at det ikke førte til økt naturlig vekst, slik man skulle anta fra mange unge tilflyttere. Derimot slo det faktisk negativt ut, og bedret seg først etter 1855. Det virker derfor som at det var arbeid tilflytterne kom for, og at de deretter flyttet ut av byen for å stifte familie<sup>68</sup>.

I perioden 1855 til 1880, ble befolkningen i Oslo tredoblet. Det må ses i sammenheng med to byutvidelser i 1859 og 1878 hvor befolkningstallet ble unaturlig stort. Likevel var det en enorm vekst i byen, og større enn noen hadde forventet selv uten disse utvidelsene<sup>69</sup>. Egil Ertresvaag bruker begrepet «stillstandsbyen» om Bergen, etter tittelen på en artikkel i Christianiaposten i 1849, om Bergen. Grunnen til at han velger å bruke dette begrepet, er at Bergen var den byen, med unntak av Arendal, som hadde lavest befolkningsvekst i

---

<sup>64</sup> Myhre, 2006 s.249

<sup>65</sup> Myhre, 2006 s.250

<sup>66</sup> Myhre, 1982 s.33

<sup>67</sup> Myhre, 1982 s.34

<sup>68</sup> Myhre, 1982 s.45

<sup>69</sup> Myhre, 1982 s.205

tidsrommet 1801-1845. Bergen ble også utfordret av andre fiske- og sjøfartsbyer på Vestlandet som vokste mye fortere. Etter 1845 og fram mot 1875, opplevde Bergen en stor vekst generelt, satt opp mot gjennomsnittet i landet<sup>70</sup>.

I Bergen fastslår Sverre Steen at det ikke var fødselsoverskuddet på 1800-tallet som førte til de store svingningene i befolkningstallet. Han mener at det er flyttingen som fører til variasjon i befolkningsveksten. Steen antar at det i Bergen var færre innslag av tilflyttere som kom fra fjernere steder enn områdene nord for byen, og få fra Voss, Sunnhordland og Hardanger. I tillegg var det utflytting, muligens fra byen og ut til forstedene, slik at dersom man regner byen fra dagens grenser, ville ikke byen ha hatt noe særlig utflytting. På den annen side, vet man ikke hvor mye av den veksten besto av tilflyttere fra omlandet til forstedene<sup>71</sup>. Videre skriver han at det konstant var bolignød i Bergen, noe som ble videre styrket i perioder hvor det var sterk innflytting. Sosiale boliger ble påbegynt på 1850-tallet, og i tiden etter vokser Bergen enormt<sup>72</sup>. Det er ikke nødvendigvis på grunn av dette, men det kan ha en sammenheng, da det ser ut til at Bergen la mer til rette for større vekst etter loven av 1848. Geir Atle Ermland later til å være enig med Steen, og skriver at det var barnedødeligheten som sank, og at Bergen derfor fikk et fødselsoverskudd<sup>73</sup>. Han legger likevel mer vekt på tilflyttingen enn det Steen gjorde, og viser til ønsket om tjenestefolk fra bygden<sup>74</sup>.

Oppsummert, er det tydelig at det i hverken Oslo eller Bergen var noen naturlig vekst å skyte av, selv i de gode årene. Både Bergen og Oslo fikk en oppsving i fødselstall, og fall i dødelighet (da spesielt blant barn) slik at fødselsoverskuddet kan ses som en av grunnene til byveksten. Likevel var det helt klart at det var tilflyttingen som utgjorde mesteparten i begge byene, og de flyttet også ut av byen ganske tidlig uten å få barn slik at fødselsoverskuddet ikke ble påvirket. Samtidig virker det som om det i Oslo var mer tiltrekkende å flytte inn, til det punktet hvor så mange kom at det var for få boliger og jobber tilgjengelig for innflytterne. Det var bolignød i Bergen også, men det var ikke nok areal i sentrum å bygge på heller. Derfor ser det ut til at faktorene ellers belyst i dette kapittelet, som industrialiseringen, sosiale lag og regulering, har påvirket hvorfor folk flyttet inn til byen.

---

<sup>70</sup> Ertresvaag, 1982 s.43

<sup>71</sup> Steen, 1969 s.288

<sup>72</sup> Steen, 1969 s.292

<sup>73</sup> Ermland, 1990 s.27

<sup>74</sup> Ermland, 1990 s.30

## 2.3 Industrialiseringens karakter

Finn-Einar Eliassen beskriver byene i Norge som utadvendte i tiden før 1814, men at hovedstaden, samt nedgang i eksport og skipsfart, gjorde landet mer innadvendt. Import og intern økonomi var nå det ledende i landet med trelastnæringen på Østlandet og i Trøndelag som leverte til de utbyggende regionene i Nord-Norge<sup>75</sup>.

I tiden etter 1830, var det to sentrale elementer ved moderniseringen av Norge: det var kommunikasjonen og industrialisering. Kommunikasjonens utvikling var en del av den planlagte politikken fra statens side for å bedre kommunikasjonen mellom byene og resten av landet, samt byene med hverandre. Dette gjaldt alt fra dampskip, telegraf og jernbane. Slik kunne byenes økonomiske styrke bedre fordeles i landet og dermed utvikle hele landets økonomi<sup>76</sup>.

Industrialiseringen, som den andre delen av moderniseringen, skjedde uavhengig av norsk politikk. Den første industrialiseringsfasen i Norge skjedde i perioden 1840-70, hvor så å si alle byer ble mer eller mindre industrialisert. Enkelte byer ble regnet som industribyer, og Myhre nevner Oslo, men ikke Bergen i listen over eksempler<sup>77</sup>.

Edvard Bull påstår at det aller største bidraget til Oslos vekst var inkluderingen av industriområdene rundt Akerselven og skriver:

«Det som har gjort byen vår stor, er alle de nye fabrikkene som er grodd op, fra Akers og Nylands verksted og opover langs elven til Bjølsen og Hjula og Nydalen og hvad de heter, eller utover i Aker både i vest og i øst.»<sup>78</sup>

Dette utsagnet forteller mye om Bulls syn på industrialiseringens påvirkning i hovedstaden. Han fortsetter med å fortelle om jernbanen og dampskipene, og at de virkelig satte fart på økonomien i byen.

I Bergen var tilfelle ikke helt det samme, men byen var på ingen måte umoderne. De to manufakturene som eksisterte i byen var drevet av straffarbeid<sup>79</sup>, og det var både verft og

---

<sup>75</sup> Eliassen, 2006 s.243

<sup>76</sup> Myhre, 2006 s.250

<sup>77</sup> Myhre, 2006 s.251

<sup>78</sup> Bull, 1931 s.67

<sup>79</sup> Ertresvaag, 1982 s.99

reperbaner i Bergen i tiden før industrialiseringens gjennombrudd i Norge i 1840<sup>80</sup>. Selv om det var enkelte fremsynte menn som ønsket og forsøkte å industrialisere Bergen, ble de møtt med skepsis av det dominerende handelsborgerskapet. Spesielt Michael Krohn var en av dem som ønsket å få Bergen inn i dampskipsalderen. Til tross for lite interesse fra kapitaleierne, klarte han dette gjennom investeringer fra venner og slekt<sup>81</sup>. Det er ikke umulig at dette var et ganske vanlig syn på nye prosjekter i Bergen, hvor det var mye mer komfortabelt å satse på den gamle eksporten, som tross konjunkturer, stadig var gunstig for byen og dens borgere.

Et viktig aspekt ved Bergens industrialisering til kontrast fra Oslo, var at nesten alle de store industriene ble plassert utenfor bygrensene, på Laksevåg og i Solheimsviken. Grunnen til dette var *kraft*. Det var ingen fosser eller raskt løpende elver i bykjernen<sup>82</sup>, i motsetning til Oslo hvor Akerselven var sentrum av industrien i Oslo. Tekstilindustrien i Oslo var også langs elven, mens den i Bergensområdet var lagt i Arna, som på den tiden var langt borte fra bykjernen. Slik var det ikke like attraktivt for arbeiderklassen å bo i Bergen sentrum, men i forstedene og Arnabygden. Forskjellen mellom arbeidslivet i Bergen og Oslo, var at det i Bergen var mulighet for å arbeide hele året, da gjennom fiske og sjøfart. Derimot var det mange dagarbeidere i Oslo, hvor det i flere deler av året ikke var mulig å skaffe seg arbeid<sup>83</sup>.

Selv om industrien holdt til utenfor Oslos bygrenser, slik som det var i Bergen, var det kortere utenfor byen, og derfor lettere å utvide grensene slik Oslo gjorde på 1850-tallet. Derfor var det kanskje lettere for den økonomiske veksten som fulgte industrien å selge varer i Oslo enn i Bergen, og i tillegg inkludere det i selve byens økonomi.

## 2.4 Økonomisk elite og konservatisme

Egil Ertresvaag skriver at den stagnasjonen som skjedde i Bergen frem til 1850, var forårsaket av en stagnasjon også i eksportmarkedet. Likevel var det ingen krise i næringslivet, da det fortsatt var gode sildeår etter 1815 som sørget for gode eksportmuligheter som igjen forårsaket gode kår for handelsmenn og arbeidstakere<sup>84</sup>. En viktig ting med denne perioden fra 1815 til 1850 er at grunnet stagnasjonen, så holdt det sosiale hierarkiet seg ganske uforandret i Bergen. Det var lite tilflytting, og det var aldri noen store kriser som rokket ved

---

<sup>80</sup> Ertresvaag, 1982 s.100

<sup>81</sup> Ertresvaag, 1982 s.105

<sup>82</sup> Ertresvaag, 1982 s.106

<sup>83</sup> Myhre, 1982 s.49

<sup>84</sup> Ertresvaag, 1982 s.315



det etablerte systemet. Derfor velger Ertresvaag å bruke begrepet «tradisjon» for Bergen i denne perioden. Utover mot 1850 begynte den sosiale strukturen å miste sitt fotfeste til den mer moderne og industrialiserte demografien. Den tidligere middelstanden bestående av håndverkere og småhandlere, utfordret den tidligere politiske eliten av embetsmenn og velstående handelsmenn ble mindre innflytelsesrik. Fortsatt lå det maktpolitiske tyngdepunktet likevel hos den gamle eliten frem til industrialiseringen virkelig skjøt fart i 1870-årene<sup>85</sup>.

Jan Eivind Myhre viser til forskjellene som eksisterte i Oslo i tiden frem til 1840, og peker på at det var store forskjeller mellom rike og fattige, avhengig av hvor de bodde i byen. Så man det isolert, kunne de virke som om Oslo hadde den største forskjellen mellom rike og fattige i landet<sup>86</sup>. Dette gjaldt hovedsakelig i forstedene, siden bygningene i byen var av mur, men ikke så forskjellige i stil og størrelse. Selv om det var store forskjeller, så sank de utover mot 1820-tallet, og i 1826 skal engelskmannen Henry Norman ha påpekt hvor lite formelt det formelle livet egentlig var<sup>87</sup>. Selv om det i så fall var den byen med størst forskjell mellom toppen og bunnen, mener Myhre at det var fordi bunnen var så lav som den var, og ikke på grunn av de forskjellige nivåene, da de var ganske lite forskjellige.

På 1830-tallet derimot, var det høykonjunktur, og en ny økonomisk elite oppstod, slik at det gamle systemet som eksisterte på 1700-tallet kom tilbake. På den måten kan man si at det var en slags kontinuitet, men også et ganske klart brudd fra 1814 til 1830<sup>88</sup>. Linstow, og senere Eilert Sundt ønsket en mer «blandet» by mellom klassene, da det ut på midten av 1800-tallet var blitt veldig klassesdelt mellom «stendene» hvor det i Sundts tilfelle handlet om å sende omsorg ovenfra og ned. Allerede i 1838 hadde Linstow foreslått at rike og fattige skulle bo sammen, da med allmuen i «bakhush»<sup>89</sup>.

Den store endringen som skjedde i Oslo i perioden fra 1840 til 1870 var at det ble et vest-øst system som ikke tidligere hadde eksistert i samme grad. Embetsmenn og øvrige rike flyttet fra bykjernen ut mot vest hvor de finere villaene tidligere hadde vært. Derfor ble det opprettet nærmest egne forsteder for den høyere standen i samfunnet, i den forstand at de ikke nøt de formelle fordelene av å være en forstad samtidig som de sekluderte seg selv fra den egentlige

---

<sup>85</sup> Ertresvaag, 1982 s.318

<sup>86</sup> Myhre, 1990 s.93

<sup>87</sup> Myhre, 1990 s.94

<sup>88</sup> Myhre, 1990 s.95

<sup>89</sup> Myhre, 1990 s.306

byen, mens de «tomme» delene av byen ble fylt av arbeidere<sup>90</sup>. Derfor kan man se et sosialt skifte i Oslo, som senere ble omtalt som øst-vest fordelingen.

## 2.5 Oppsummering

Av den gjennomgåtte litteraturen går det frem at det ikke var en stor naturlig vekst som årsaken til byenes vekst, men hovedsakelig tilflytting hvor det var unge arbeidere som kom til byen. Likevel må det påpekes at etter bedre utbygget vann- og kloaknett sank barnedødeligheten, som hevet fødselsoverskuddet, slik at det også var noe naturlig vekst. I perioden 1866-1875 var det i Bergen or eksempel et fødselsoverskudd på omtrent 3500<sup>91</sup>, mens det fra 1866-1870 var omtrent 3500, samt ytterligere 3000 i perioden 1870-75<sup>92</sup>. Derfor kan man se at fødselsoverskuddet var dobbelt så stort i Oslo som i Bergen, men at prosentandelen innflytting var tilnærmet lik.

Denne veksten var samtidig delvis kunstig i form av grenseutvidelsen i Oslo i 1859, men det var i stor grad hovedstadsfunksjonen og industrien som lå til grunn for mye av veksten. Samtidig var det enkelte branner og epidemier i Oslo samt brannene i Bergen som førte til en endring i bybildet, uten å koste betydelige antall menneskeliv. Derfor ble det nesten en påtvunget regulering av nye områder, hvor vi klart kan se at det var eliten som bestemte hva som skulle reguleres, og hvordan. Slik kan den politiske og økonomiske eliten ha påvirket mye av utviklingen i byene, og det var i Bergen den gamle eliten sto sterkest. Oslos hovedstadsfunksjon og beliggenhet langs Akerselven var spesielt viktige for at Oslo vokste så mye som den gjorde i forhold til Bergen.

Selv om mange av disse årsakene utvilsomt ledet til vekst, er det fortsatt ingen forklaring på hvorfor disse faktorene ble muliggjort i Oslo mer enn i Bergen, det kommer jeg til å se på i kapitlene fremover.

---

<sup>90</sup> Myhre, 1990 s.307

<sup>91</sup> Ertresvaag, 1982 s.137

<sup>92</sup> Helland, 1917 s.295

## 3 Bygningslovene

Bygningslovene i Oslo og Bergen er hva som bestemmer hvordan byene skal bygges, i form av bestemmelser som minimalavstand mellom bygninger, hvilke materialer som skal brukes, og hvordan gatene skal se ut. Dette, samt andre bestemmelser i lovene, er regulert av to kommisjoner, bygnings- og reguleringskommisjonene, som også blir opprettet i disse lovene.

Lovene ble i årene som følger, endret og utvidet, frem til det kom en allmenn bygningslov for resten av kjøpstedene i 1845.

I denne delen kommer jeg til å se på første utgave av lovene for Bergen og Oslo, for så å sammenligne dem for å se hvilke endringer som har blitt gjort fra førsteutkastet frem til den ferdige loven. Hvor stor er forskjellen i loven mellom Bergen og Oslo, og hvor lang tid, evt. hvor mange endringer har det tatt for å ferdigstille loven? Dette kan vise om det er noen pådrivere eller bremsere i byene som påvirker hvordan fremgangen i utarbeidingen av lovene har vært.

Jeg kommer ikke til å gjengi lovene ordrett, men heller referere til lovteksten og sitere lover, eller deler av lover, som kan gi et innblikk i hvordan tankegangen eller argumentasjonen har påvirket arbeidet. Grunnen til dette, er at det vil bli mye unødvendig sitering av lover som ikke vil gi noe mer innsikt enn det en referanse til originaldokumentet vil gi.

For å kunne svare best mulig på problemstillingen, kommer jeg til å nevne paragrafer som kan være viktige, men ikke direkte relatert. Disse vil bare bli omtalt, men ikke diskutert.

### 3.1 Bygningsloven i Oslo 1827

En allmenn bygningslov ble fremmet i 1820, men tilsidesatt, da det ikke var tid til behandling i Stortinget. Det samme skjedde i 1824. Denne gangen ble det derimot besluttet å fremme et lovforslag for Oslo som skulle fungere som en slags prøveordning for å se om en allmenn lov kunne være aktuell. Jeg kommer til å ta en kort gjennomgang av loven for Oslo, og senere gi en litt mer grundig gjennomgang av loven for Bergen. Dette er for å vise hvilke forskjeller som oppstår i lovutkastet for Bergen i forhold til Oslo, siden loven for Bergen er basert på den for Oslo, og derfor i stor grad inneholder det samme.

### 3.1.1 Første utkast for Oslo

Bygningsloven for Oslo ble fremmet for Stortinget i mai 1827. Den kongelige proposisjonen ble fremmet av statsråd Falbe, som blir møtt av en deputasjon bestående av konsul Knudsen, stiftsoverrettsprokurator Kjørboe og gårdsbruker Haagenstad<sup>93</sup>. Bakgrunnen for dette forslaget, var ifølge proposisjonen fra kongen, at man grunnet lite faglig innsikt og dårlig økonomisk styring «i Kjøbstæderne tildeels har opført Bygningerneefter eget lykke med lidet eller inget Hensyn til den Fare eller Ulempe, som herved kunde avstedkommes for mange Borgere»<sup>94</sup>. Dette forslaget ble sendt til valgkomiteen hvor det samtidig ble opprettet en komité som skulle behandle saken for å fremme for sanksjon den 31. juli det året. Komiteen besto av kaptein Foss, sorenskriver Helsen, børskommisær Kraft, statsråd Grev Wedel Jarlsberg og byfogd Wulfsberg<sup>95</sup>. Hvem som fremmet dette lovforslaget og hvem som satt i denne komiteen kan være viktig å merke seg, da jeg senere også skal se på hvem som fremmer og behandler lovforslaget for Bergen.

Forslaget åpnet med en presentasjon av tilstanden i byens lover om bygningsvesen, og påsto at byens lovverk var spredt og lite oversiktlig, samt lite funksjonelt for byen som «dagligen udvides»<sup>96</sup>. I første utkast til loven, står det i §1 at ingen bygning innenfor byens grenser (som er nevnt i lovteksten) skulle oppføres uten at det var meldt til stadskonduktøren, og at en bygningsforretning skulle bli avholdt av bygningskommisjonen. Sammensetningen av bygningskommisjonen nevnes også, og den skulle bestå av stadskonduktøren, politimesteren og branddirektøren. I §3 lyder det om stadskonduktøren «Under Arbeidets Udførelse har Stadsconducteuken jævnlig at see til herved, for at forebygge at noget Lovstridigt foretages ...»<sup>97</sup>. Videre hadde han også meldeplikt til branddirektøren og politimesteren for at de skulle bidra til den nevnte oppgaven. Vervet som stadskonduktør skulle ifølge §58 være en kyndig mann innenfor matematikk og arkitektur, og ble ansatt av overøvrigheten, men magistraten og formennenes meninger skulle hver gang tas med i beslutningsprosessen<sup>98</sup>.

Om gatenes utseende skulle det ifølge §4 være et uniformt system hvor alle gater skulle være mellom 11 og 15 meter brede. De som skulle regulere dette er reguleringskommisjonen, som

---

<sup>93</sup> Stortingsforhandlinger del 2, 4. mai 1827 s. 222

<sup>94</sup> Stortingsforhandlinger del 3, 23. juni 1827 s.482

<sup>95</sup> Stortingsforhandlinger del 2, 4. mai 1827 s. 222

<sup>96</sup> Stortingsforhandlinger del 3, 23. juni 1827 s.457

<sup>97</sup> Stortingsforhandlinger del 3, 23. juni 1827 s.459

<sup>98</sup> Stortingsforhandlinger del 3, 23. juni 1827 s.477

besto av magistraten, stadskonduktøren, branndirektøren, politimesteren og syv av formennene. Derimot, skulle bygninger, gater eller plasser endres eller anlegges, ville det tilfalle slottsbyggingskommisjonen. Reguleringskommisjonen skulle møtes hver gang det var en avgjørelse som måtte tas.

### 3.1.2 Komiteens første gjennomgang

Etter at komiteen hadde gjennomgått loven, presenterte de det reviderte lovutkastet for Stortinget igjen samme år. Den mest ryddige gjennomgangen her, vil være å fokusere på enkeltparagrafer, før de sammenlignes med de andre utkastene, og deretter sette de ferdige lovene opp mot hverandre for å se om det er forskjeller i hvordan lovene ser ut.

I forslaget som gikk gjennom komiteens vurdering, ble det først presentert at komiteen ikke så på det som viktig å ytre seg om behovet av en slik lov, da det allerede var godt presentert i den første proposisjonen. De hadde jobbet ut ifra disse hensiktene i sin gjennomgang og jeg vil trekke frem moment 2 og 5 som viktige her. Grunn 2 lyder: «at bortrydde enhver Hindring for fri Færdsel paa Gader og Fortouge, samt sikre Husenes Beboere behørig Adgang til Lys og Udsikt.» Grunn 5 lyder: «at bevirke, at Bygningsmaaden, saavidt muligt, ikke aldeles fornærmer Publicums æstetiske Sands.»<sup>99</sup> Disse to grunnene legger ikke direkte til rette for byvekst fra byutvikling, men det er likevel viktig å tenke på at det kan ha en del å si på hvordan byen bygges opp, og hvilke elementer som bør tas med i avgjørelser når det kommer til regulering. Jeg kommer også til å sette dette opp mot hvilke grunner som påpekes i lovforslaget til Bergen, og til den allmenne bygningsloven.

Selve paragrafene som ble behandlet av komiteen, ble listet opp med referanser til den opprinnelige paragrafen, og hvilke deler som ble endret, med en begrunnelse. Alle paragrafer som utelates av komiteen, regnes som aksepterte i sin opprinnelige form fra det første forslaget<sup>100</sup>. Jeg kommer nå til å gå gjennom de paragrafene som er endret betydelig, og som antas å ha en direkte konsekvens for byutviklingen utenom brannvern.

Behandlingen av §7 omhandlet klagemåten iht. reguleringskommisjonen. Den opprinnelige paragrafen tilsa at klager over «forurettelser» av reguleringskommisjonen skulle løses ved

---

<sup>99</sup> Stortingsforhandlinger del 3, 23. juni 1827 s. 504

<sup>100</sup> Stortingsforhandlinger del 3, 23. juni 1827 s. 507

kongelig resolusjon<sup>101</sup>. Forandringen ble at det ble lagt til av tydelighets skyld, at dersom den forurettede ikke fant forurettelsen alvorlig nok, skulle klage inn til domstol og ikke til kongelig resolusjon<sup>102</sup>.

Endringen gjort i §32 omhandlet «smukt indrettede Boutiquer», og at deres utseende utvilsomt bidro til den generelle skjønnhet i byen. På grunnlag av dette, mente komiteen at det derfor skulle kunne gjøres et unntak av bygningskommisjonen fra den alminnelige regel<sup>103</sup>. Selv om dette i all hovedsak gjaldt butikker i dette utkastet, står det ikke direkte at det bare var butikker som falt under denne endringen. Dette kan sees på som en mulig utvidelse av bygningskommisjonens faktiske mandat. Dette kommer jeg til å se videre på når jeg diskuterer bygningskommisjonens funksjon i del 4.0.

### 3.1.3 Videre behandling og sanksjon

Komiteforslaget gikk gjennom Odelstinget uten problemer, og i Lagtinget var det bare §33 som ikke ble akseptert på det grunnlag av at dimensjonene på tømmerbjelkene omtalt i paragrafen, ikke var forenelig med hva byen kan ha. Derfor ble det tilbakesendt til Odelstinget for en andre gjennomgang, med bare denne endringen i forslaget<sup>104</sup>. Dette gikk gjennom enstemmig<sup>105</sup>.

Lagtinget vedtok også dette endrede forslaget enstemmig, og sendte det videre til regjeringen for kongelig sanksjon, som skjedde 31. juli 1827<sup>106</sup>.

## 3.2 Bygningsloven i Bergen 1830

Proposisjonen til lov om bygningsvesen i Bergen ble gjort på grunnlag av den som kom i Oslo i 1827. Det ble også nevnt en ødeleggende brann som la mye av byen i aske<sup>107</sup>. For å forhindre fremtidige storbranner, ønsket de et reglement for gjenoppbyggingen av byen, og senere utbygging. De involverte i denne proposisjonen var nevnt som «Bergens Øvrighed»,

---

<sup>101</sup> Stortingsforhandlinger del 3, 23. juni 1827 s. 460

<sup>102</sup> Stortingsforhandlinger del 3, 23. juni 1827 s. 507

<sup>103</sup> Stortingsforhandlinger del 3, 23. juni 1827 s. 512

<sup>104</sup> Stortingsforhandlinger del 3, 23. juni 1827 s. 901

<sup>105</sup> Stortingsforhandlinger del 5, 2. juli 1827 s.10

<sup>106</sup> Stortingsforhandlinger del 4, 31. juli 1827 s. 566

<sup>107</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24. august 1830 s. 837

samt flere kyndige menn. Selve proposisjonen ble fremmet av statsråd Krog for en deputasjon bestående av klokker Sigbjørnsen, prost Von der Lippe og assessor Horneman.

### 3.2.1 Første utkast i Bergen

Det aller første utkastet som ble presentert, først forfattet og underskrevet på rådstuen i Bergen, definerte i §§ 1 og 4 hvilke områder loven gjaldt for og hvilke gater som kunne regnes som hovedgater<sup>108</sup>. Ellers var det i essensen likt utkastet som ble fremmet senere av kongen. Likevel er det viktig å bemerke seg hvem som skrev under denne og at det var enkelte som manglet i forsamlingen. Magistraten, politimesteren, branddirektøren og formennene forfattet og underskrev forslaget, men både Magistratens første rådmann og borgermesteren manglet fra utkastet. Grunnen til dette var at borgermesteren tiltrådte i stillingen bare en dag før selve utkastet ble ferdiggjort, og var derfor ikke med i forhandlingene. Det samme gjaldt stiftsamtmannen, som ikke hadde fått tid til å gjennomgå utkastet godt nok til å gjøre seg opp en mening om den. Derfor skulle han gå gjennom utkastet sammen med magistraten og to kyndige borgere, som ble nevnt i avsnittet etter som ingeniørkaptein Aubert og konsul Meltzer, og gir sin betenkning angående utkastet<sup>109</sup>. Møhlenpris ble fjernet fra listen over områder som loven skulle gjelde for, da den «ligger for langt borte fra den hidndtil bebyggede Deel af Bergen»<sup>110</sup>. Ellers ble den lange listen over gater som skulle defineres som hovedgater fjernet, og erstatt med en kommunikasjonslinje fra Fredriksberg fort til lille Lungegårdsvann. I tillegg økte de den anbefalte bredden for gater til 11 og 15 meter. For resten av loven var det hovedsakelig forklaring i uklare paragrafer og endringer i paragrafer som ikke ville påvirke regulering og byplanlegging spesielt.

§§ 1-3, handlet i stor grad om stadskonduktøren og bygningskommisjonen. Her blir det i likhet med loven for Oslo, nevnt hvilke medlemmer som var med<sup>111</sup>. §4 fortalte om gatenes bredde, men viktig å merke seg, var det også nevnt at torg og allmenninger ikke skulle innskrenkes. Det er klart at det var for å oppfylle formålet om å forhindre branner, men det la opp til en endring i måten å bygge ut på, siden det måtte bygges rundt torg og allmenninger, eller et annet, nytt sted. Alle nye gater skulle også være like i utformingen<sup>112</sup>.

---

<sup>108</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24. august 1830 s. 759

<sup>109</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24. august 1830 s. 791

<sup>110</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24. august 1830 s. 792

<sup>111</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24. august 1830 s. 838

<sup>112</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24. august 1830 s. 839

Det var også beskrevet i loven om klager på reguleringskommisjonen. I likhet med komitéutkastet til loven for Oslo tre år tidligere, skulle klager løses med kongelig resolusjon, med mindre den forurettede følte at saken var av slik alvorlighet, at han valgte å klage det inn til domstolene.

§19 utdypet mer av bygningskommisjonens arbeidsoppgaver. Ordlyden i paragrafen sa at om en bygning, eller del av en bygning, var så forfallen at den kunne ansees som usikker, skulle den fjernes om den var fryktet å føre til skade. De ansvarlige for denne vurderingen var altså bygningskommisjonen. Ut ifra sammensetningen av kommisjonen virker det kanskje åpenbart i og med at branndirektøren og stadskonduktøren var med, men inntil denne paragrafen ble nevnt, var det ikke åpenbart hva bygningskommisjonens mandat var <sup>113</sup>.

En videre utdyping av reguleringskommisjonens funksjon ble nevnt i §23, hvor det i andre avsnitt sto at ingen bygning skulle oppføres nærmere pakkhus eller sjøboder, eller omvendt, enn det reguleringskommisjonen bestemte. Det var likevel en minimumsavstand i noen områder, som Skuteviken og Sandviken, men det var klart at Reguleringskommisjonen kunne bestemme hvor langt de mente var et minimum utenfor dette lovbestemte minimumskrav<sup>114</sup>. Derfor kunne reguleringskommisjonen øke sin minimumsavstand med ganske mye, selvfølgelig antatt å være innenfor en rimelig grense, noe som kunne påvirke videre utbygging og byplanlegging.

I §24 ble det begrenset i hvilke materialer man kunne bygge utbygginger fra taket til gaten. Disse måtte, ifølge paragrafen være bygget av mur. Ellers var det bestemmelser om takhøyder og vinkler, som igjen skulle virke mot brann. Vinkelen var begrenset til minst 90 grader i mønevinkelen<sup>115</sup>, men det fantes unntak blant annet på allmenninger hvor det ikke skulle oppføres gavler, med mindre huset var på bare én etasje. Samtidig kunne bygningskommisjonen gjøre unntak på både bestemmelsen om takvinkelen og gavlene ved allmenningene<sup>116</sup>.

§29 forklarte kort at ingen to hus måtte dele samme tak eller vegg. Dette kan se ut som en ubetydelig paragraf, men satt sterke begrensninger på hvor tett byen kunne bebygges.

---

<sup>113</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24. august 1830 s. 844

<sup>114</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24. august 1830 s. 845

<sup>115</sup> Møne, takrygg, skjæringslinje mellom to takflater som herfra skråner nedover til begge sider. Møne. (2009, 14. februar). I Store norske leksikon. Hentet 22. november 2015 fra <https://snl.no/m%C3%B8ne>.

<sup>116</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24. august 1830 s. 845



Konsekvenser av dette kunne bli enorme, i og med at det måtte være en viss, men likevel ubestemt avstand mellom hus i byen. På en større skala ville derfor denne minimale avstanden bli kumulativt ganske stor om loven ble fulgt. Med bygrensene som var nevnt i lovens første paragraf, ble det derfor enda større press på de små arealene som var tilgjengelige, spesielt før første byutvidelse i 1877.

§§53-57 omhandlet kart og oppmåling gjort i byen. §53 sa at det skulle tegnes karter over alle eiendommer i byen innen utgangen av 1836, altså etter seks år fra loven ble gjort gjeldende. Det var stadsconductøren som har ansvar for disse kartene, og skulle derfor ha tilgang til alle hus og gårder, samt all nødvendig informasjon om disse, for at kartene skulle være mest mulig korrekt. Hvordan kartene skulle være utformet var også nevnt i loven. Den oppmålingen som ble gjort, ble også et dokument som alle grunneiere skal beholde til senere tid, omtalt i loven som målebrev. Disse dokumentene var kritiske for at noe skulle kunne gjøres med grunnen senere, da målebrevet skulle være med om et nytt skjøte skulle tinglyses, og ble grunnen endret, skulle det opptegnes et nytt målebrev<sup>117</sup>. Etter dette kartet var opptegnet, skulle reguleringskommisjonen lage en ny matrikkel over alle hus og gårder i byen, hvor alle grunneiere skulle melde seg med sitt nye målebrev eller skjøte til stadsconductør for nytt nummer etter den nye matrikkelen. I tillegg til dette kartet som skulle opptegnes, skulle det også opptegnes et generalkart av stadsconductøren basert på oppmålingene gjort i §53. Generalkartet skulle vise alle gater, hus, offentlige plasser, smug, osv. Detaljene i kartet ble også senere en kilde til uenigheter mellom stadsconductøren og magistraten, som jeg vil komme tilbake til i del 5.5. Det er her viktig å bemerke seg at §54 ikke eksisterte i dette utkastet. Hvorfor det var slik, er uklart, men det kan antas at det enten er glemt, eller at den i utformingen av lovforslaget ble funnet som unødvendig eller overflødig.

§§58-62 omhandlet stadsconductøren, hans arbeid og hans lønn. Hvem som kunne bli stadsconductør var «...en i Mathematik og Architectur kyndig Mand beskikkes af Overøvrigheten, efterat Magistraten og Formændenes Betænkning hver Gang er indhentet». I likhet med loven for Oslo, var det ikke slik at overøvrigheten bare kunne ansette ham, men måtte alltid rådføre seg med magistraten og formennene. Hvorvidt det faktisk skjedde er usikkert, men det viser at det ikke skulle være en popularitetskonkurranse å bli ansatt. Oppgavene til stadsconductøren innebar å føre protokoller og avholde oppmålings- og kartforretninger. Den ene protokollen var for alle forhandlingene til bygnings- og

---

<sup>117</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24. august s. 858

reguleringskommisjonene, mens den andre protokollen var alle de oppmålings- og kartforretningene som ble utført.

### 3.2.2 Komiteens gjennomgang

I komiteens gjennomgang av lovforslaget var det beskrevet hvem som skulle være med i komiteen som skulle se på utkastet og gjøre eventuelle endringer. Denne komiteen består av kaptein Broch, bakermester S. Martens, byfogd Olsen og sekretæren som var undertegnet H. Foss<sup>118</sup>. Videre ble det fortalt at det var foreslått å legge frem et forslag om en alminnelig lov for alle kjøpstedene, men at det etter erfaringene fra Oslo, blant annet flere klager på en del bestemmelser, ikke ble vurdert som aktuelt å legge frem på det tidspunktet. Det ville også vært tilstanden for Bergen om det ikke hadde vært for at det hadde vært en brann i byen. Det var sendt inn et tidligere forslag, men det ble tilbakesendt til stiftamtmanden som skulle utarbeide et ordentlig utkast. Dette ble grunnlaget for den endelige proposisjonen<sup>119</sup>. I avsnittet etter, mente de også at det var flere avvik fra den originale proposisjonen som burde gjøres endringer i. Likevel ble det fremmet at det å gjøre regnskap for alle endringene som de ville gjøre, ville ført til en unødvendig lang og meningsløs gjennomgang som komiteen ikke ville at tinget skulle sløse tid med. De presenterte derfor enkelte innvendinger mot proposisjonen. Jeg kommer til å se på de som jeg ser på som aller viktigst med tanke på byens faktiske utseende og utvikling.

- Punkt nummer 1, viste at husene og gatene i Bergen allerede var trange. Derfor påsto komiteen at det å utvide gatene ikke var økonomisk eller fysisk enkelt å gjøre, blant annet på grunn av nevnte bygningssituasjon og på grunn av terrenget i byen<sup>120</sup>. Dessuten mente de at det var flere faktorer som bidro til beskyttelse mot brann. Spesielt trakk kommisjonen frem allmenningene som, til tross for at de var uoversiktlige, skilte trehusene til den grad at det ble en barriere. Vågens arm inn i byen var også en naturlig barriere som «adskiller den[byen] i 2 Dele»<sup>121</sup>.
- Punkt 2 omhandler formennene. Det var slik som i Oslo, foreslått at reguleringskommisjonen skulle bestå av syv av formennene. Valgkomiten som gikk gjennom lovforslaget, skjønnte ikke hvorfor Bergen, som bare hadde åtte formenn

---

<sup>118</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24. august s. 864

<sup>119</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24. august s. 865

<sup>120</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24. august 1830 s. 868

<sup>121</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24. august 1830 s. 869

sammenlignet med Oslos 12, ikke kunne inkludere alle åtte istedenfor å utelate bare én. Derimot, skulle antallet formenn økes, til for eksempel 12, ville loven måtte gjøres likere ordningen som gjelder for Oslo.

- I punkt 4 var det snakk om en tenkt brannmur langs sjøsiden på Nordnes, som ville beskytte sjøbodene mot brann. Komiteen valgte her ikke å anbefale å bygging av en slik mur, da det etter all sannsynlighet ville vært dyrt, vanskelig å gjennomføre og ført til lite utsyn og lys til de nevnte sjøbodene som komiteen omtalte som sunnhetsmessige årsaker<sup>122</sup>. Derimot, var det allerede foreslått å kle veggene i enkelte deler av byen med mur og kobber, for å fungere på samme måte som en eventuell brannmur ville. Dette var nevnt i §23 i lovutkastet. Problemet med dette, ifølge komiteen, var at også dette vil vært dyrt å gjøre, spesielt med tanke på det nedbrente distriktet som var årsaken til at lovutkastet ble fremmet. Derfor ville ikke komiteen pålegge reguleringskommisjonen å utføre en slik utbygging med en gang, men heller gi den myndigheten og plikten til reguleringskommisjonen når de fikk midler til dette<sup>123</sup>.
- Det mest omfattende punktet gjaldt murtvungen som ble nevnt i loven for Oslo av 1827, men ikke i utkastet som gjaldt for Bergen. Komiteen forsvarte proposisjonen ved å liste flere grunner til at en innføring av murtvang i Bergen ikke var lurt eller ønskelig å gjennomføre. Av de grunnene som ble listet, vil jeg trekke frem argumentet om at laftebygning hadde vært brukt i Bergen i flere århundrer. Dette argumentet stemmer i stor grad for Bergen, men det gjelder også for de aller fleste byer i Norge, om ikke alle. Videre ble argumentet underbygge med at det ikke var materialer tilgjengelig for utbygging i mur i stor skala, og at det på grunn av bybrannen måtte bygges store mengder hus til de som hadde mistet sine. Fordi det ville tatt lang tid å bygge denne mengden hus, og at de trengte dem med høsten på vei, ville det derfor være viktig å kunne oppføre hus fort, noe som enkelt kunne gjøres med materialer av tre. Argumentet som ble brukt lyder: «at da det, saavel fro de Brandlidte, som for Handelsrørselen i det Hele taget, er af særdeles Vigtighed, at det afbrændte District bebygges og vorder beboeligt snarest muligt»<sup>124</sup>. Dette viser til at det var en økonomisk tanke bak denne argumentasjonen i tillegg til det rent samfunnsmessige.

---

<sup>122</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24. august 1830 s.870

<sup>123</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24. august 1830 s. 871

<sup>124</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24 august 1830 s. 872

- Videre ville de også begrense reglementet om en brannmur eller metallbekledning til bare bygninger som lå mot hovedgater og offentlige plasser. Årsaken var igjen at det ikke var mye plass i byen og at gatene var så trange at en eventuell utbygging av husene ville begrense tilgangen for brannmenn. Videre ble avgjørelsen overført til reguleringskommisjonen, da de var kyndige menn som kan bestemme hvilke bygninger og/eller gater som skulle kles i jernplater eller brannmur ved å bestemme hvilke gater som er hovedgater<sup>125</sup>.
- Det kom også en endring i betalingen til stadskonduktøren hvor påstanden var at tomtene i Oslo var generelt større enn i Bergen, og det ville derfor vært en «Selvfølge» å tilpasse stadskonduktørens betaling til tomtenes generelle størrelse etter den lokalkunnskapen som komiteen besatt<sup>126</sup>.

Slik som for Oslo, gikk komiteen gjennom hvilke paragrafer de ikke mente var gode nok, direkte feil eller upresise, og sendte det videre til Odelstinget for videre gjennomgang før en videresending til Lagtinget og deretter en eventuell kongelig sanksjon. Jeg vil på lik måte som i delen om loven for Oslo, presentere de paragrafene som jeg ser på som potensielt viktige for byens utvikling eller som kan vise til hvordan diskusjonen og tankegangen har gått i utformingen av lovutkastet.

Komiteen besluttet å endre maksimalbredden i nyanlagte gater nevnt i §4 fra 24 til 20<sup>127</sup>. Hvorfor de valgte å gjøre dette, er ikke klart i utgangspunktet, men dersom man ser på de argumentene som ble brukt imot brannmuren, kan det se ut som at komiteen så på en utvidelse av gatebredden til 9 meter som vanskelig å gjennomføre på grunn av terrenget og tilstanden til bebyggelsen på det tidspunktet.

I §6 utvidet komiteen hvilke områder som gjelder som byens område ved å inkludere Møhlenpris som i førsteutkastet ikke var i listen over hvilke områder loven skulle gjelde. Det var ikke bare bykassen som skulle gi godtgjørelse til reguleringskommisjonen, men også en bygningskasse, dersom den var opprettet<sup>128</sup>. Det som kan tyde på en positiv tankegang til utviklingen i byen, er at de så ut til å «forvente» at Bergen skulle utvides til å inkludere Møhlenpris. Derfor var det snakk om å bygge boligområde der, til tross for at området fortsatt

---

<sup>125</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24. august 1830 s. 874

<sup>126</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24. august 1830 s. 875

<sup>127</sup> I alen. Meter vil gå fra 12 til 15

<sup>128</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24. august 1830 s. 878

ikke var en del av Bergen. Her kom også den nevnte endringen om antallet formenn som skulle delta i kommisjonen. Argumentet som ble brukt av komiteen, var at det bare var åtte formenn i Bergen, og derfor ingen grunn til å utelate én formann fra kommisjonen.

En av de større endringene kom i §7 med den tidligere nevnte innføringen av reguleringskommisjonens mandat til å bestemme hvilke gater som skulle betegnes som hovedgater i områdene nevnt i forrige paragraf, som stadskonduktøren skulle opptegne på et kart<sup>129</sup>. Her ble det gitt en formell makt til å bestemme hovedgater, men det kan også være at det allerede var en uformell ordning hvor reguleringskommisjonen kunne gjøre dette. I Oslo var det ikke noen debatt rundt dette i loven av 1827, og det kan derfor hende at reguleringskommisjonen i Oslo allerede hadde denne ordningen, da man ikke ser noen problemer i årene som følger lovens implementering. Det var også en endring i gatenes minimumsbredde i denne paragrafen, hvor grensen for hvor den byggende part i en nybygging av tomt påvirket gatenes retning og bredde mottok godtgjørelse fra det offentlige ble endret fra 11 til 9 meter.

Klageordningen nevnt i §8 ble også endret. I det første utkastet skulle klager løses ved kongelig resolusjon, såfremt det ikke var såpass alvorlig at det må gå gjennom domstolene. Det som ble endret av komiteen, var at klagen skulle avgjøres «ved Rettergang politieviis», med mindre de aktuelle partene ble enige om å avgjøre det med kongelig resolusjon<sup>130</sup>. Rent faktisk var det ikke så stor forskjell, men det som skjer er at klagen ikke skulle gå rett til domstolene, og at det heller går politirettsvis, mens den kongelige resolusjonen kom i ettertid, eller om saken var av den viktigheten, at det gikk til kongelig resolusjon.

Som nevnt, mente komiteen at det var liten gevinst av å ha brannmur på alle hus som vendte ut mot gatene. Det var ikke økonomisk eller topografisk gunstig å gjøre, og de endret derfor ordlyden i §20 fra hus som vendte ut mot gate, til hus som vendte mot hovedgate. Ellers var den lik, men det betydde også som tidligere nevnt, at reguleringskommisjonen kunne bestemme helt hvordan byen kom til å se ut. Derfor hadde reguleringskommisjonen en reell makt over hvilke hus og gater som skulle regnes som «viktige», og det var heller ingen begrensning på hvor mange eller få gater som kunne regnes som hovedgater. Konsekvensene av dette, var at det ble endret hvor mange bygninger som fikk ha brannmur eller jernplater, og

---

<sup>129</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24. august 1830 s. 878

<sup>130</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24. august 1830 s. 879

som derfor gjorde at det økonomiske aspektet ved oppføring av bygninger i alle gater som ikke var regnet som hovedgater ikke var relevant lengre.

§23 viser til at det var en tydelig tankegang angående brannprevensjon med to punkter som står frem som viktigere enn andre: a) «ingen Bygning, ei heller noget Skuur, opføres nærmere ved Søboder eller Pakhuse, end 20 Alen<sup>131</sup> og omvendt», og e) «Samtlige Træbygninger paa begge Sider af denne Gjennomgang(mellomrommet nevnt i punkt a) skulle, paa den Side,, som vender imod samme, enten være forsynede med Brandmuur, eller beklædte med Jernplader, hvilket sidste ogsaa gjælder om Gesimser og Tagrender, forsaavidt de ikke ere af ildfaste Materialier»<sup>132</sup>. Dette kom i kontrast til hva som var bestemt i §20 der det bare var hus som vendte mot hovedgater som måtte være brannsikret. Siden reguleringskommisjonen måtte regulere etter disse reglene, er det en mulighet for at det ikke var tid eller mulighet til å bedrive større reguleringer, da kommisjonen hele tiden måtte sørge for at alle nybygg ble bygget etter spesifikke regler.

Endringen i §24 var at alle utbygginger må være bygget av grunnmur, som ble endret til at de måtte bygges i ildfaste materialer og at alt utvendig treverk måtte bekles med mur eller jernplater<sup>133</sup>. Dette passet bedre med den endringen som ble foreslått i betenkningen av komiteen angående brannsikkerhet, hvor de ikke så at det var sannsynlig med grunnmur over hele Bergen.

§29 i førsteutkastet som lød «To eller flere Huse maae ikke have fælleds Tag eller Væg», fjernes helt. Hvorfor denne fjernes er ikke forklart, men det er ikke usannsynlig at den kan ha åpnet for tettere bebyggelse i byen. Stadskonduktøren ble nevnt i §49, hvor han skulle, om han var skyld i forsømmelse av tilsyn, stå til ansvar i likhet med boligbygger og håndverker om det er brudd på en bestemmelse i loven. Ordlyden ble også endret her, til at stadskonduktørens skyld var nok til at han skulle stilles til ansvar. Endringen kom altså i form av at stadskonduktørens forsømmelse av tilsyn fjernes. §55, som nå er §54 i det nye lovutkastet, endret mulkten som ble gitt til grunneiere som ikke meldte seg til rådstuen for opptegning i den nye matrikkelen, fra 5-20 spesidaler, til 2-10 spd. En konsekvens av dette kan bety at det tok mye lengre tid å få dette gjennomført for alle grunneiere, da det var mindre insentiv for å gjøre det, siden det var mindre straff.

---

<sup>131</sup> Omtrent 13 meter

<sup>132</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24. august 1830 s. 884

<sup>133</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24. august 1830 s. 885. Målene er ca. 12,5 meter

### 3.2.3 Videre behandling

Odelstinget bifalt alle paragrafene nesten enstemmig (§58 bifalles mot én stemme), og §62 ble medregnet mot en liten endring i ordlyden. Paragrafen ble endret fra «De for Overtrædelser af denne Lov forvirkede Bøder tilfalde Angiveren for det Halve og Fattigcassen for det andet Halve; og alle Sager, angaaende disse Overtrædelser, skulle behandles politieretsviis» til «Af de for Overtrædelser af denne Lov forvirkede Bøder tilfalder det Halve Angiveren, og det andet Halve Fattigcassen», hvorav resten av paragrafen var lik<sup>134</sup>.

I Lagtinget, ble det ikke fremmet noen innvendinger mot forslaget, og det ble sendt videre til sanksjon, som skjedde den 17. september 1830.

## 3.3 Forskjeller eller likheter?

Ved å sette de to lovene og deres behandling opp mot hverandre, kan vise om det var noen klare pådrivere for bygningslov og regulering i Oslo, i motsetning til Bergen, eller om det var noen i Bergen som ønsket lite forandring. Først og fremst var loven for Bergen ikke bare inspirert av, men også modellert etter, loven for Oslo tre år tidligere. Det var derfor klart at det ikke kan være alt for store forskjeller i hvordan lovene ble, men det var likevel enkelte ulikheter. Jeg kommer her til å se på ulikhetene i lovene, og hvordan de ble fremmet og behandlet før den endelige loven var på plass.

I åpningen av loven for Bergen, var det ikke store forskjeller annet enn en definisjon av de områdene som gikk under lovens jurisdiksjon. Likevel var det en utdyping i loven for Oslo, hvor det videre ble definert at det gjaldt for bygninger mot gate, nabo eller gårdsrom, at det måtte meldes inn til stadskonduktøren<sup>135</sup>. I Bergen sto det bare at det gjaldt nye bygninger, eller forandring på bygninger<sup>136</sup>. Derfor er det ikke usannsynlig at det var mindre kontrollert når det gjaldt bygninger i områder som var lite utbygget i Oslo. Det var derfor ingen begrensning eller ekstra kostnad å oppføre bygninger i disse områdene i Oslo, mens det i Bergen var en mer komplisert og langtekkelig prosess. Paragrafen utdypet også hvilke områder som var å regne som en del av byen i Oslo, men ble regnet som forsteder. Bergen hadde en lik definisjon av by og forsted, men dette spilte ikke noen rolle i §2, da alle områder

---

<sup>134</sup> Stortingsforhandlinger del 6 24. august 1830 s. 902

<sup>135</sup> Stortingsforhandlinger del 3, 23. juni 1827 s.459

<sup>136</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24. august 1830 s. 759

nevnt i den foregående paragrafen ble inkludert i bestemmelsen. Det var ikke tilfelle for Oslo, da bare selve byen, og ikke forstedene ble nevnt som underlagt §2 når det gjaldt melding av plan for nybygning eller forandring for å unngå at det skjedde noe som brøt med lovens bestemmelser. Igjen ga dette et potensielt større rom for utbygging i de nevnte forstedene, noe som tilsynelatende ikke var tilfelle i Bergen. Forstedene i Bergen var strengere regulert enn i Oslo. Likevel må det også påpekes at disse forstedene lå utenfor kommunens juridiske ansvarsområde, og loven ville derfor gjelde for alle områdene, men at det var forstedene som har ansvar for å følge opp disse bestemmelsene lokalt. Loven i Bergen hadde derfor som formål å sørge for så rette og like gater som mulig, bygget etter det tidligere nevnte rutenettssystemet som også ble gjort påbudt over hele landet<sup>137</sup>. Roald påpeker videre at siden maktinnehaverne i byen kranglet om småpenger rundt kart (se kap. 4.1.2 om Høegh), viser det til en liten interesse for offensiv byplanlegging, samt en konservatisme rundt offentlig inngripen og å modernisering, og tilrettelegging for industrialisering, noe som også ga byen tilnavnet «stilstandsbyen» i Christianiaposten i 1849<sup>138</sup>.

Selv om begge byene ligger ved sjøen, var Oslo i 1827 en betydelig nyere by, da Christiania ble etablert over den gamle byen Oslo med et mye mer moderne utseende for sin tid etter brannen i 1624. Likevel er det viktig å poengtere at Edvard Bull d.e. ikke mente at det var noen spesiell endring i byen, da deler av det som gikk inn i 1827-lovens territorium er eldre enn Christian IVs Christiania, og det var også eldre bebyggelse der som blant annet ikke var omfattet denne murtvengen fra 1600-tallet, slik at sjøboder og smug utvilsomt må ha eksistert i de eldre og fattigere områdene<sup>139</sup>. Det var også en del forskjeller i blant annet mål og størrelser mellom de to lovene: Gatene, etter §4 skulle ha forskjellig bredde. Der det i Oslo skulle, såfremt det var mulig, være mellom 11 og 15 meters bredde, skulle det i Bergen bare være i underkant av 9 til 12 meters bredde<sup>140</sup>. Også her er det en forskjell i noen elementer i lovteksten. I Oslo var bare gater omtalt, mens det i Bergen var unntak for smug og sjøboder. Åsaken til dette er uklar, men det sto ingenting i paragrafen om at det var tillatt med mindre bredde. Derfor kan det ikke utelukkes at det var intensjonen å fjerne, så godt det lot seg gjøre, små, usymmetriske smug og smågater for å få en mer uniform og helhetlig by i Oslo. Det er også slik det ser ut i måten selve byen ser ut på kart fra tiden etter at loven ble gjort gjeldende.

---

<sup>137</sup> Roald, 2010 s.43

<sup>138</sup> Roald, 2010 s.45

<sup>139</sup> Bull, 1927, s.1-2

<sup>140</sup> Henholdsvis 18-24 og 14-20 alen



Generelt i lovene er det en del lokale forskjeller som later til å ha vært gjeldende. I Oslo er skur oftere nevnt enn i Bergen, mens sjøboder og pakkhus oftere er nevnt i lovteksten for Bergen. Det ser ut til at det var et større fokus på at det skulle være estetisk attraktivt i Oslo, mens det i Bergen ser ut til å ha vært et større fokus på brannvern. For Bergens tilfelle kom dette klart frem i presentasjonen av den kongelige proposisjonen hvor det ble forklart at det tidligere samme år hadde vært en storbrann i byen, og at det derfor hastet å få en lov som skulle forebygge flere branner. I loven for Oslo ble det for eksempel gjort et unntak for regelen om «pillerne» (her antatt som pillarer eller søyler) i vinduer for butikker, hvor argumentasjonen fra valgkomiteen var at butikker var pene, eller i lovens §49 hvor det står at ingen bygninger skulle males i lysegul, lyserød eller hvit maling. Farger kan virke ganske banalt og poenngløst at det offentlige skulle regulere, men det understreker forskjellen i de to bygningslovenes fokus. Dette underbygges videre med at det var enda flere unntak for paragrafer med bygningstillatelse i loven for Oslo, der blant annet utbygginger som ble sett på som estetisk attraktive, som for eksempel balkonger, likevel kunne bygges med enkelte tilleggsbestemmelser. Det ser derfor ikke ut til at det var en klar plan for utviklingen av Oslo, men det kan antas at det var planlagt at området rundt Slottet (påbegynt 1824, ferdig 1848) skulle holde en viss visuell og estetisk standard. Bykjernen ble også flyttet fra Akershus til dette nye området, hvor Eidsvoll's plass ble bysentrum og maktsentrum i tiden fremover. I Bergen var det ingen virkelig endring i hvor bysentrum ligger, da det fortsatt var sentrert rundt Vågen, og dette ble ikke endret før byen blir gjenoppbygget etter brannen i 1855, og da bare i en liten grad.

Et annet aspekt som må belyses her er murtvengen som lenge hadde eksistert i Oslo, og som ble fortsatt i loven for Oslo. I Bergen var det som nevnt, argumentert for at det var en lang tradisjon for å bygge hus i tre, men det var likevel ikke slik at det ikke fantes murbygninger i byen. Samtidig må det også sies at det ikke var noen grunn til å bygge i tre dersom formålet med loven var å forhindre brann, dette ble likevel forsøkt hundre år tidligere etter bybrannen i 1702. Det lot seg ikke gjøre da, siden det var mangel på materialer, og ikke minst dyktige håndverkere, noe som gjorde at de eksisterende håndverkerne krevde dobbelt betalt. Dette var argumentet som også ble brukt av komiteen som behandlet loven for Bergen, men det skjedde altså 100 år tidligere. I tidsrommet fra 1720 til 1770 tredoblet tonnasjen seg på norske skip og handelen blomstret selv etter Napoleonskrigen<sup>141</sup>. Det er derfor ikke sikkert at hele formålet

---

<sup>141</sup> Dyrvik 1999, s.114

med loven kun var å forhindre brann, men også en mulighet for å øke viktigheten til byen. Oslo, som nå var erklært hovedstad, og hadde de fleste sentralinstitusjoner som departementene og Stortinget, samt fått kongeboligen, selv om kongen i realiteten fortsatt hadde sete i Stockholm. Fra et maktpolitisk synspunkt, var Oslo helt klart mye viktigere enn Bergen, og det kan være at det er en misnøye i Bergen med å være «by nummer to». Og at de derfor ønsket bygningsloven for å kunne vise at byen fortsatt hadde en nasjonal viktighet. Det brant i flere større kjøpsteder i denne perioden, blant annet i Trondheim, hvor det brant i 1817, 1818 og 1827. Trondheim, som var omtrent like stor som Oslo i 1801, var fortsatt Norges tredje største by, men fikk likevel ingen murtvang før på 1840-tallet og loven om bygningsvesenet kom ikke før i 1848. Det kan også da være relatert til at Oslo var gjenoppbygget «personlig» av kongen, og dermed var «kongens by». Denne murtvangen kan da ha vært et symbol på dette i tillegg til å fungere som brannvern.

Videre ble det sett på som lite effektivt og mulig å bygge brannmurer og grunnmurer i Bergen. Det er riktig at det medførte store vanskeligheter og kostnader å kle bygninger i mur eller kobber/jern, men siden byen skulle ha en moderne og brannsikker utforming, ville det vært klart mest gunstig å ikke bygge alt i tre. Argumentene for at dette ikke var mulig eller at det ville ha noen betydning, var at byen lenge har hatt trebebyggelse og at det ikke var tid til å hente inn materialer til murbygninger. Dette er et svakt argument, da Bergen fortsatt var den økonomisk sterkeste byen med de beste handelskontaktene frem til midten av 1830-tallet, og derfor enkelt kunne fraktet materialer til byen. Det er ikke usannsynlig at dette var påvirket av det økonomiske aspektet ved å bygge i tre istedenfor mur. At gatene i Bergen var mindre egnet til bygging av grunnmur, er ikke umulig, men at det skulle være en så stor forskjell i grunnen i de to byene, virker ikke riktig. Det er riktignok flatere og mindre hard steingrunn i Oslo, da mesteparten av byen var bygget på løkker og sletter, men det måtte uansett graves i anledning anlegg av nye gater, og det ville derfor vært mulighet for å bygge grunnmur, slik det ble gjort i Oslo. En mulig grunn til dette, kan være som tidligere nevnt, økonomisk. Det var dyrere å importere materialer til blant annet kledning av hus, og det var mye tilgjengelig tømmer til bygging av hus<sup>142</sup>. Derfor kan det mulig ha vært grunnen til argumentet om trehustradisjonen i byen, selv om det ikke nødvendigvis var sant.

Hvem som har behandlet lovene kan også forklare hvordan lovene kan ha skapt en divergens i byenes utvikling. Først, er det viktig å se på hvem som kom med lovforslaget. I den formelle

---

<sup>142</sup> Seip, 2008 s.141

saksgangen var det alltid kongen som fremmet en proposisjon for odelstinget, før dette ble sendt videre til en komite som gikk gjennom utkastet. I Odelstinget, var det en statsråd som fremmet lovforslaget. Hvem som faktisk utarbeidet forslaget for regjeringen, er i Oslo ikke spesifisert.

I tilfellet for Bergen, kom det inn to meldinger omtrent samtidig. Den kongelige proposisjonen, og et lovforslag fremmet av styremaktene i byen. Grunnen til at dette er viktig, er at det gir innsyn i grunnen for å lage loven. For Oslo, var det ikke noen spesifikke hendelser som utløste et spesielt ønske om en lov, men at loven kom som resultat av et ønske om en allmenn bygningslov for kjøpstedene. Siden det var liten gjennomføringsvilje i stortinget for å lage en slik lov, ble det nesten et kompromiss hvor det bare var Oslo som fikk en lov som senere kunne utvides. For Bergen, var det bybrannen tidlig i 1830 som utløste en aksjon for å lage en bygningslov etter modellen for Oslo. Det er likevel ikke helt klart om dette var eneste årsak, og det kan ha vært en misnøye med å bli delegert til andrebyen i landet, siden Oslo var hovedstad og ble prioritert i stor grad med tanke på urbanisering og industrialisering.

### **Komitebehandlingen i Stortinget**

Selv om det er forskjell i hvem som fremmet lovforslaget, ble de behandlet på samme måte i Stortinget. Valgkomiteen satt i begge tilfeller sammen en komite som skulle gjennomgå proposisjonen og foreslå eventuelle endringer. Hvem som satt i disse komiteene, kan ha hatt noe å si for hvorfor lovene ble forskjellige. Var det noen sterke eller svake personligheter som påvirket sakens gjennomgang? Var det noen medlemmer i disse komiteene som hadde en historie for å være tilbakeholden innenfor byutvikling? For å kunne svare på disse, kommer jeg til å gå gjennom komiteene hver for seg.

Komiteen som ble valgt for Oslo for å behandle den kongelige proposisjonen, besto av noen kjente navn fra perioden: Kaptein Foss, sorenskriver Helsen, børskommisær Kraft, statsråd Grev Wedel Jarlsberg og byfogd Wulfsberg.

Sorenskriver Helsen, børskommisær Kraft og byfogd Wulfsberg var alle representanter på Stortinget, men utenom det, er det ikke mye ved deres personlige eller profesjonelle historie som tydelig viser til en tankegang som kan ha påvirket den endelige loven.

Derimot, ser det ut til at kaptein Foss, som både var dikter og politiker, var interessert i å utvikle og bygge nasjonen Norge. Han arbeidet blant annet for at Norge skulle ha et rent handelsflagg, og deltok i den berømte «demringsfeiden» på Wergelands side med diktet «Tidsnornerne». Likevel var det hans samarbeid med Lyder Sagen hvor de sammen forfattet boken «Bergens Beskrivelse» i 1824 som var hans viktigste verk. Ut ifra dette, kan det antas at han var interessert i å utvikle en nasjonal identitet og øke landets prestisje, slik som flere andre nasjonalromantikere gjorde. En spekulasjon som er mulig å gjøre, uten at det skal legges spesiell vekt på, er at han som representant fra Bergen, og med tanke på at det allerede var snakk om en allmenn bygningslov i kjøpstedene, at det kunne være en langsiktig strategi for å fremtidig utarbeide den fullstendige loven ved å begynne med en lov begrenset til Oslo. Som blant annet medlem av militærkomiteen og sekretær i komiteen for slottsbygningen i 1827, var han antagelig mye involvert i saker angående bygg og planarbeid. I tillegg var han stasjonert i København under Napoleonskrigen, som kan ha gitt ham kunnskap og inspirasjon fra en større, og mer moderne kontinental by<sup>143</sup>.

Grev Wedel-Jarlsberg er en kjent skikkelse fra denne perioden. Han var sentral i 1814, og var blant annet finansminister fra 181 til 1822. I 1827 var han i tillegg stortingspresident. I sitt embete som finansminister, er han blitt beskrevet som pragmatisk liberalistisk, noe som styrket næringslivet i Norge. Det er derfor ikke usannsynlig at en planlegging av Oslo ville vært gunstig for næringslivets utvikling. Dette passer også godt i og med at Oslo både var, og så ut til å bli en av landets aller økonomisk viktige byer. Dette ble videre styrket med §32 om butikkens utseende. Det at de skulle være unntatt for enkelte av bygningslovens bestemmelser på et estetisk grunnlag kan også videre bety at det var en tilrettelegging for butikkens opprettelse og videre drift. Dette er også styrket av at det ikke var uvanlig med estetisk utformede byer på kontinentet i Europa, og Wedel-Jarlsberg var, etter opphold i København, England og Tyskland, en opplyst og reformvennlig mann. Han blir også beskrevet av Rune Slagstad i boken «De nasjonale strateger», som et symbol på optimismen etter 1814 som med troen på det offentlige. Her var han en av de ledende skikkelsene i opprettelsen av de offentlige institusjonene, og mente at dette var noe som ville forbedre landet og situasjonen for folket<sup>144</sup>.

---

<sup>143</sup> Lindsøl 1914, s.258

<sup>144</sup> Slagstad 1998, s.11

Ser man på Bergen, var komiteen naturligvis satt sammen av andre medlemmer av stortinget. Komiteen består av kaptein Broch, bakermester S. Martens, byfogd Olsen og H. Foss. Den mest åpenbare forskjellen mellom disse to komiteene er at det bare var fire medlemmer for Bergen, mens det var fem for Oslo, hvor den samme Foss var tilstede i begge to. For bakermester Martens, kaptein Broch og byfogd Olsen er det, i likhet med komiteen for Oslo, lite som tyder på at de ønsket en spesiell retning på lovens endelige utseende, men det må også nevnes at både Martens og Olsen representerte Bergen på Stortinget. Samtidig skal ikke det legges for mye vekt på fordi representantene ikke nødvendigvis var født eller hadde spesiell tilhørighet til byen de representerte, slik som i tilfellet for Herman Foss som i 1827 var representant for Bergen, men i 1830 representerte Moss.

Så hvordan kan man sammenligne disse to komiteene? For det første, var det en forskjell i situasjonen i byen idet lovforslaget ble presentert. Det var et ønske om å bedre lovverket i hele landet generelt og Oslo spesielt, men i Bergen var det som nevnt en reaksjon på brannen tidligere i året. Det er også mulig at det å ha en reformvennlig stortingspresident med mye erfaring fra Europa som komiteemedlem for å produsere en moderne lov, kan ha hatt betydning for gjennomslagskraften.

At Hermann Foss var med i begge komiteene er også viktig å bemerke seg. Det kan være grunnen til at loven for Bergen ble formet såpass mye etter den for Oslo. Det er ikke usannsynlig å tro at han jobbet for en allmenn bygningslov for kjøpstedene. Det kan derfor være at enten fraværet av Wedel-Jarlsberg eller tilstedeværelsen av de andre medlemmene forårsaket en divergens mellom lovene.

Felles for alle de militære medlemmene, var at de gjennom offisersutdannelsen fikk ingeniør- og arkitektutdannelse. Tidligere hadde de militære hatt ansvar for blant annet festningsverk og lignende, men det var ikke begrenset til dette. I motsetning til sivile ingeniører, hadde de militære ganske ofte ansvar for byplanlegging, festningsverk og ifølge Elisabeth Seip «...også i stand til å føre opp bygninger i tråd med stilkonvensjoner eller stedlig byggeskikk»<sup>145</sup>. Hun nevner også arkitekten Bernard Forest De Belidor, som la lite vekt på den sivile ingeniøren, og mente at det sivile ble mer rettet mot mekanikk og vannbyggningskunsten<sup>146</sup>. Det er viktig å nevne at dette gjaldt midten av 1700-tallet, men det er ikke mye som tyder på en endring av

---

<sup>145</sup> Seip 2008, s.46

<sup>146</sup> Seip 2008, s.47

dette systemet før godt ut på 1800-tallet. I tillegg var mesteparten av medlemmene i disse komiteene født før 1800, og kunne bli påvirket av den foregående generasjonens tankesett.

Et annet viktig moment som gjelder for begge komiteene, er at det var en blanding av «vanlige» embetsmenn, altså jurister, og militært utdannede medlemmer. Slagstad skriver at juristene hadde monopol på den administrative makten i landet, mens det naturlig nok var offiserene som hadde den militære makten<sup>147</sup>. I tillegg må det legges vekt på at militære menn, som tidligere nevnt, var utdannet innenfor arkitektur og ingeniørfag. Det betyr at de derfor kan ha hatt mye å si under selve behandlingen og argumentasjonen, da de kanskje hadde mer kunnskap om enkelte deler av den nye loven.

Likevel er det ikke klart i disse lovene om det er noen pådrivere eller bremsere i utarbeidingen av de første lovene, så kanskje det kan være mer tydelig i evolusjonen av lovverket. Likevel kan det hende at det med Wedel-Jarlsberg i komiteen, også betydde at det var en tungveker kunne være med å hjelpe regjeringen å få forslaget gjennom i Stortinget.

## 3.4 Utvikling av lovgivningen frem til 1875

### 3.4.1 Oslo i perioden 1836-1875

Samme år som loven for Bergen ble sanksjonert, ble det fremmet et forslag om endring i loven for Oslo, hvor det står: «...Bemærkninger til Lovens samtlige 65 §§.»<sup>148</sup>

Ønsket her var å enten forandre på hele loven, eller oppheve den. Dette forslaget kom opprinnelig fra flere gårdseiere i byen, og som ble videresendt til Odelstinget av høyesterettsassessor Motzfeldt. Nevnte Motzfeldt var den som foreslo å oppheve hele loven, men ville beholde bestemmelsene frem til en allmenn bygningslov for kjøpstedene kunne fullføres.

Valgkomiteen opprettet en egen komite for å gjennomgå forslaget og deretter presentere eventuelle endringer før det skulle gå til et votum i tinget. Denne komiteen ga sin betenkning og kom med en innstilling som ble vedtatt mot én stemme fra kaptein Mariboe. I denne innstillingen får vi vite at det ikke bare var noen få gårds- og huseiere i Oslo som klaget, men

---

<sup>147</sup> Slagstad 1998, s.26

<sup>148</sup> Stortingsforhandlinger del 1, 27. mars 1830 s. 364

at det var hele 351 som skrev under på Motzfeldts forslag. Siden Motzfeldt hadde to fremlegg, og det siste av Motzfeldt alene kunne regnes som et supplement til det første, mente da denne komiteen at de kunne behandles som en<sup>149</sup>.

Som argumenter for opphevelse av loven ble det gitt en fempunktsliste hvor det er spesielt punkt 3-5 som står frem som viktige.

- Punkt nr. 3 påstår at Oslo ikke burde være en «Prøveklud» for de øvrige kjøpstedene, og at det ikke var behov for styrket brannsikkerhet, da det allerede var liten fare for det i byen, og at Oslo faktisk hadde den beste brannsikkerheten i landet. Det var også en bekymring for at Oslo måtte betale brannkontigent for resten av kjøpstedene.
- Punkt 4 og 5 sier at den overgangen som loven ville forårsaket ville «aldeles ruinere» byens beboere siden bygningenes verdi ville sunket til halvparten, og at det ville stanse det private bygningsvesenet fordi kostnadene å oppføre nye bygninger etter lovens nye byggemåter ville vært for store. Derfor ville ikke fortjenesten vært der hos noen av partene.

Komiteen svarte på disse punktene, og det er de tre siste som er viktig å bemerke seg. Som svar til punkt 3, var motargumentet at loven var utarbeidet av innbyggere i byen, og at et av medlemmene i komiteen også var en av de viktigste eiendomsmennene i byen. Loven ble også mottatt positivt av byens autoriteter og eligerte menn<sup>150</sup>.

Det fjerde motivet ble besvart med at det lenge hadde vært ønsket en regulering av bygningsvesenet i Oslo, og at det allerede i 1819 hadde blitt innført en provisorisk ordning. Videre ble det presisert at de to forslagene i 1821 og 1824, ble utelatt på grunn av for lite tid. Derfor mente komiteen at det ikke kunne kommet som en overraskende stor vending på noen. Det var også stor forvirring og liten kontroll i bygningsvesenet. Dette førte, ifølge komiteen, til at konstruksjonen i byen var «usolid og, med Hensyn til Ildsvaade, farlig...»<sup>151</sup>. Videre ble det forklart hvordan befolkningen har vokst og dermed etterspørselen og prisen på bygninger steg. Deretter ble det et ekvilibrium mellom tilbud og etterspørsel, slik at prisen sank. På grunn av eksterne faktorer som konjunkturer, minsket familiene, og det ble derfor et fokus på hvor usolide disse nyoppførte boligene var. Komiteen la at det ikke er noen kontroll rundt byggemetoden til grunn for at det ble oppført for mange boliger og at de ikke var trygge. Til slutt mente komiteen at det var et nødvendig onde at boligprisene steg, men at det ikke var noe sammenlignet med boligprissituasjonen i de andre byene, og at denne loven ikke bidro til

---

<sup>149</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24 august 1830 s.904

<sup>150</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24 august 1830 s.907

<sup>151</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24 august 1830 s.908

en reduksjon men en økning i boligens verdi<sup>152</sup>. Det siste motivet baserte seg mye på det forrige, og det var bare kostnadene som ble tatt opp. Komiteen sa at det var klart at det kostet litt mer å bygge på en trygg og god måte, men at denne kostnaden ikke var så betydelig som Motzfeldt og hans meningsfeller påsto. Når det gjaldt stans av bygging, var det ingen grunn til å tro at det var tilfelle, og at det kanskje med tanke på reparasjon av trehus, kunne oppstå misforståelser. Disse ville komiteen rette på ved å komme med bestemmelser som kunne spesifisere bedre.

På grunnlag av dette konkluderte komiteen at forslaget om å oppheve loven ikke skulle bifalles, men foreslo likevel å gjøre forandringer og modifikasjoner i loven, både de som allerede var fremmet tidligere, og overveie om det trengtes forandring i andre deler av loven. Stadskonduktøren hadde hjulpet komiteen med å veilede i denne oppgaven, men det påpekes også at han kunne være inhabil i enkelte tilfeller. Disse endringene ble derfor presentert med en begrunnelse for ønsket om forandring, og hvordan de endelig ville se ut<sup>153</sup>.

Det første forslaget var å fjerne stadskonduktørens post fra loven, i og med at hans stilling var slik at alle kyndige menn innenfor konstruksjon kunne tiltrede posten. Motargumentet til forslaget er at stadskonduktøren var en veldig sentral del av bygningskommisjonen og var den med mest kunnskap og innsikt i både bygningsvesenet og loven. Derfor var han mest skikket til å overse at alt skjedde etter lovens forskrifter, og at det ble gjort på en ordentlig måte. Stadskonduktøren var også den som kunne vie mest tid til tilsyn med bygningsarbeid, og det å overlate dette arbeidet til en privat som handlet etter egne hensikter, ville gjøre at det ikke ble noen kontroll overhodet<sup>154</sup>. Komiteen antok at dette var tankegangen til de som utarbeidet loven tre år tidligere, og vedtok å beholde posten slik den var beskrevet<sup>155</sup>. De ville derimot fjerne hele §19, da komiteen anså kostnadene av å oppføre hus kun av mur, og ikke av tre som for store, og at brannfaren ikke var så stor som antatt. De gjorde også mindre vesentlige endringer. Deretter ble det nye tillegget til loven med endringer skrevet under de nye paragrafene presentert. Som ved loven av 1827, vil det bare være nødvendig å fremheve de endringene som kan relateres til problemstillingen. Territoriet nevnt i §§1, 2 og 19 ansås ikke å være tilstrekkelig definert, og forårsaket derfor mye vanskeligheter og problemer. Derfor

---

<sup>152</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24 august 1830 s.908

<sup>153</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24 august 1830 s.912

<sup>154</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24 august 1830 s.913

<sup>155</sup> Stortingsforhandlinger del 6, 24 august 1830 s.914



ville endringen i §1 definere byens territorium, en oppgave som ble gitt videre til reguleringskommisjonen med stadskonduktørens assistanse.

Et av de største problemene for grunneierne i byen og dens omegn, var §2s bestemmelser om gaters nye anlegg og at det skulle tilrettelegges for nye gater og at grunn skulle gis til det offentlige. Komiteen mente dette var en misforståelse gjort av proponentene for lovendringen og at det bare gjaldt nye bygninger dersom bygningen forårsaket at en ny gate måtte anlegges, og ikke i enhver ny bygning. Her mente derfor komiteen at dette måtte spesifiseres bedre slik at misforståelser ikke igjen ville oppstå.

Klageordningen nevnt i §3 ble endret slik at det helst skulle unngås å avgjøre uenigheter med kongelig resolusjon så godt det lot seg gjøre. Alle uenigheter skulle avgjøres med vanlig rettergang med mindre begge parter var enige om å sende saken til kongelig resolusjon.

§5 gjorde det slik at politimesteren var siste instans i byggesaker. Likevel skulle stadskonduktøren høres før den endelige avgjørelsen ble tatt, da komiteen ikke kunne forvente at politimesteren hadde den kyndigheten som trengtes for å avgjøre alene. §6 tillot tidligere ulovlige bygg av bindingsverk på en etasje så lenge en side, og/eller den siden som vendte mot trebygninger eller naboens hus var laget av mur, eller forsterket av brannmur. Skur var tillatt, men ikke bordkledde skur. Slike var ikke lov å oppføre nye eller reparere gamle skur, slik som i loven av 1827. Alle sider som vendte mot gater eller offentlige plasser måtte være brannsikkert. Til slutt var det i §11 tillatt å bruke en målestokk på 1/1000 istedenfor 1/500 av den virkelige størrelsen i kart tegnet av stadskonduktøren. Stadskonduktør Grosch hadde gjort komiteen oppmerksom på vanskeligheten ved å tegne så store avstander med en så stor målestokk, noe komiteen også mente var urimelig å forvente av stadskonduktøren.

Representanten fra Oslo, Ludvig Mariboe, var ikke enig i alle bestemmelsene til komiteen, og kom med sin egen betenkning rundt noen av paragrafene fra 1827. Han mente at lovteksten ikke var tydelig nok, og diskuterte derfor rundt betydningen av «nye Gaders Anlæg». Til slutt presenterte han sitt forslag til lovtekst, hvor han foreslo en lengde på 11,5<sup>156</sup> meter som grensen hvor godtgjørelse for nye gaters anlegg. Han mente derfor at det var tvil rundt hvilke tilfeller grunneiere skulle få godtgjørelse for anlegg av det offentlige, og at det var dersom nybygging forårsaker anlegg av nye gater over 11,5 meter.

---

<sup>156</sup> 18 alen

Han kommenterte også klageordningen, og påsto at den utøvende makt (altså Kongen) ikke skulle avgjøre slike saker, men at disse tvistene heller skulle løses gjennom domstolen. Derfor foreslo han endringen i loven slik at alle saker skulle løses «politieretsviis»<sup>157</sup>, uten å inkludere en annen klageinstans.

Til slutt hadde Mariboe også en kommentar til §61, hvor han mente at hele paragrafen, med unntak av delen om godtgjørelse til stadskonduktøren etter bygningsforretningen og protokollførselen, skulle fjernes. Grunnen til dette, var at innbyggerne i byen ikke skulle lide ekstra kostnad i tillegg til det de allerede behøvde. Stadskonduktørens embete var til både for kommunens og statens beste, da det også var mange statlige bygninger i hovedstaden. Derfor skulle stadskonduktøren motta samme inntekt som det embetsmenn gjorde, altså 300spd årlig, i tillegg til de overnevnte inntektene. Ifølge Mariboe ville dette tilsvare omtrent det samme som tidligere, uten at det ville gå utover innbyggerne i Oslo.

I odelstinget ble det stemt over forslagene og endringene. Nesten alle endringer ble stemt frem slik som de var presentert, utenom noen få. Av disse, er §2 viktig å merke seg. §2 omhandlet den mye diskuterte godtgjørelsen ved anlegg av nye gater. Her ville odelstinget legge til følgende:

*«Undtagelse fra Bestemmelsene i §4 af Loven af 24de Juli 1824 ihendseende til Retningen og Bredden af nye anlæggende Gader, og at de skulle være aabne i begge Ender, kan af Reguleringscommissionen i enkelte Tilfælde, og paa Grund af særdeles Omstændigheder, tilstaaes.»*<sup>158</sup>

Dette betyr at de bestemmelsene som ble vedtatt i 1824 om gaters bredde og at de skulle være åpne i begge ender, kunne bli unntatt. Det som gjør det spesielt, er at det var reguleringskommisjonen som bestemte hvilke tilfeller som skulle regnes som spesielle nok til å unntas fra loven.

Forslaget gikk gjennom lagtinget uten problemer, men det stoppet da det kom til kongelig sanksjon. Svaret odelstinget fikk tilbake fra det kongelige norske sekretariat, var at det bare var gått tre år mellom loven av 1827 og ønsket om forandring i 1830. Derfor mente han at det ikke var gjort en tilstrekkelig utredning av tilstanden i byen, og behovet for endring av loven.

---

<sup>157</sup>Stortingsforhandlinger del 6, 24 august 1830 s.932

<sup>158</sup>Stortingsforhandlinger del 6, 24 august 1830 s.940

Derfor befalte han at det skulle undersøkes om, og i hvor stor grad loven skulle endres, og også gi betenkning ved denne loven til kongen<sup>159</sup>.

Tre år senere, ble det fremmet et forslag fra advokat Sørensen om forandring i bygningsloven for Oslo. Dette forslaget ble behandlet av en komite, som denne gangen besto av kapteiner Foss, Heyerdahl, forvalter Holm og byfogdene Thrap og Olsen. Under behandlingen av dette forslaget, mottok de også en kongelig proposisjon.

I 1831 ble det gitt i oppgave til reguleringskommisjonen å undersøke om det trengtes en endring i lovverket, noe kommisjonen gjorde både på egen hånd og ved å sende ut et offentlig skriv hvor huseiere og andre borgere i byen kunne uttrykke sine meninger om loven og hva som eventuelt måtte endres. I tillegg tok reguleringskommisjonen imot betenkning fra stadskonduktør Grosch.

På grunnlag av denne utredningen, kom reguleringskommisjonen frem til at loven ikke skulle oppheves, da den var sett på som viktig og gagnlig for byen, men at det likevel kunne gjøres endringer i den for å minske problemene for de byggende huseierne<sup>160</sup>.

Både den kongelige proposisjonen og forslaget fra advokat Sørensen var såpass like at komiteen besluttet å behandle dem som én i sin gjennomgang. Disse forslagene var også så like med den beslutningen som ble gjort i 1830 av odelstinget, at det kun var noen få paragrafer som avviket. Derfor kommenterte komiteen bare på disse.

Den første paragrafen som virkelig skiller seg ut, er §5 hvor det handlet om skarpe hjørner på bygninger. Tidligere (§12 av 1827-loven) hadde det bare vært tillatt på offentlige bygninger og «praktbygg». Modifikasjonen ville derfor omfatte alle bygninger i byen, så lenge det var mulig å gjøre. Argumentet som komiteen benyttet for denne modifikasjonen, var at en by med så brede gater og høyt press på kvadratmeterne i boligene, burde tillate skarpe hjørner og at det ikke ville vært rettferdig mot familier som måtte brette hjørnet<sup>161</sup>.

Det er også viktig å bemerke seg den videre endringen i §7, hvor både komiteen og reguleringskommisjonen med stadskonduktøren mente at det kunne mykes opp i reglene rundt hus av bindeverk. De tillot opp til to etasjers hus av bindeverk. Grunnen til at dette kan være viktig, er at det brannsikringsmessige aspektet ved loven ble myket opp til fordel for

---

<sup>159</sup> Stortingsforhandlinger del 7, 16 september 1830 s.1210

<sup>160</sup> Stortingsforhandlinger del 4, 17. juni 1833 s.562

<sup>161</sup> Stortingsforhandlinger del 4, 17 juni 1833 s.568

huseierne. Rettergangen ved overtredelse av loven ble nevnt, og at selv brann saker skulle behandles i politiretten, slik som i loven for Bergen av 1830.

Hele forslaget ble godkjent uten store forandringer, og sendt videre til lagtinget for videre behandling.

Hvorvidt det var pådrivere eller bremsere etter 1827 og utover 1800-tallet vil nok være lettere å oppdage om man ser på de lengre linjene. I femtiårsberetningen for Christiania i perioden 1837-87, er det blant annet nevnt murtvengen som et diskusjonsmoment i perioden etter 1842, da den ble utvidet utenfor de opprinnelige grensene satt i 1827. Det at det var splid rundt disse grensene, kommer best frem i perioden etter brannen i 1858, da det ble nedsatt en komite for å se gjennom bygningsloven og eventuelt endre på den for å øke brannsikkerheten. Der kommenterte et av komitemedlemmene, at utvidelsen av «murgrensen» til disse nye områdene, førte til en så stor endring i byggeforholdene, at det ikke var bra for brannsikkerheten. Dette ble også grunnlaget for den nye bygningsloven, og kommunerepresentasjonen, med kongelig approbasjon, kunne unnlate strekninger for deler av eller hele bygningslovens forskrifter. Dette undergravde mye av stillingen til stadskonduktøren, som etter bygningsloven hadde som ansvar å se til at nye bygninger som ble oppført, ble bygget etter bestemmelsene i loven. I tillegg undergravde det bygnings- og reguleringskommisjonenes funksjon, da disse bare kunne handle etter lovens bestemmelser<sup>162</sup>.

En av de kanskje viktigste bestemmelsene som kommer med loven av 1842, er at det i §8 bestemmes at byens grenser kan utvides dersom det finnes nødvendig. Det trengs en kongelig approbasjon for at det skal være gyldig, og det er representantskapet som bestemmer dette. Likevel skal det gjøres etter at reguleringskommisjonen har uttalt seg om saken<sup>163</sup>. Dette er en stor forskjell fra Bergen, hvor reguleringskommisjonen og representantskapet ikke hadde denne makten. Derfor kan Oslo utvides fortløpende, mens Bergen sliter med lite byggeplass i byterritoriet, og får ikke utvidet grensene før i 1877. I Bergen kunne de utvide lovens grenser, altså utvide lovbestemmelsenes virkeområde til forstedene, mens det i Oslo var mulig å utvide de faktiske bygrensene. Derfor kunne de ta over områder som kunne gjøres bebyggelige, noe som lettet på boligtrykket, spesielt hos de fattigere. Da murgrensen heller ikke strakk seg ut i disse nye områdene, var det også antagelig billigere å bygge der. Med tanke på den enorme

---

<sup>162</sup> Femtiårs-Beretning om Christiania Kommune, 1892 s.132

<sup>163</sup> Vogt, 1844 s.448

tilflyttingen, fristet det nok for byggere å bygge leiegårder i mange av løkkene som ble underlagt byen.

Senere kom bygningskommisjonen med en uttalelse angående tilstanden i bygningsloven, hvor de mente at det var enkelte deler av byen som ikke engang var utbygget, men likevel var offer for stor innskrenkning i byggefriheten. Dette var forårsaket av gamle og utdaterte forskrifter, og trengte fornyelse, et prosjekt som ble påbegynt ved en komite på 7 mann i 1864. Da dette ble fremmet for representantskapet i 1867, opprettet også de en komite som var enige med mye av forslaget, men i stor grad uenige i påstanden om at trebygninger utgjorde en så stor brannfare at det var nødvendig å beholde en så stor murtvang. Selv om saken ble henlagt en liten stund, ble den gjenopptatt samme år. Da ble det fremmet et ønske om at den nye loven ble fremmet av kongen i en kongelig proposisjon, men dette ble avslått av indredepartementet. Dette forslaget ble da sendt privat inn til Stortinget, og sendt videre til indredepartementet<sup>164</sup>.

Selv om den nye loven ikke ble ferdig før i 1875, viser det til en liten maktkamp mellom bygningskommisjonen og kommunerepresentasjonen. Det er ikke spesielt overraskende, da vi har eksempler på liten faglig kyndighet hos kommunerepresentasjonen blant annet i Bergen da de forventet at stadskonduktøren skal lage kart på kort tid. Dette var i hvert fall påstanden fra stadskonduktøren, da han, branndirektøren og politimesteren alle var valgt til sitt embete på faglig grunn. Selv om det ikke oppsto slike saker i Oslo, er det ikke uvanlig selv i dag at det er uenigheter mellom administrasjonen og de sakkyndige, og selv om femtiårsberetningen beskriver en sak på 1860-tallet, er det heller ikke usannsynlig at denne saken gikk enda lengre tilbake i tid. Det er også flere likheter mellom Bergen og Oslo i partene i saken. I hvor stor grad det private hadde en direkte innflytelse på administrasjonen er ukjent, men vi kan si at partene var kommunen mot bygningskommisjonen. Bygningskommisjonen var først og fremst opptatt av at alle reglene i bygningsloven skal følges, og ville derfor ha mest mulig makt hos bygningsvesenet i lovverket. På den andre siden har vi kommunen som ønsket fortgang i saker, og minst mulig utgifter. Dette kom ofte i konflikt med bygningskommisjonen, da dette kunne gå på bekostning av reglementet slik som i trehusdebatten i Oslo på 1860-tallet, eller i utformingen av bygningsloven for Bergen i 1830.

---

<sup>164</sup> Femtiårs-Beretning om Christiania Kommune, 1892 s.134

Femtiårsberetningen forteller også om bygningskommisjonen, som jeg kommer tilbake til senere. Likevel kan det være lurt å se på hvordan lovverket har utviklet seg angående dette. Loven av 1827 beskriver sammensetningen av bygningskommisjonen, som tidligere nevnt. Det skjedde ikke mye forandringer i selve sammensetningen av kommisjonen før i 1858 i loven av 6. juni, hvor kommisjonen besto av stadskonduktøren, stadsingeniøren, stadsfysikus, og tre faglig kyndige valgt av magistraten for en fireårsperiode. Branndirektøren og politimesteren ble utelatt fra kommisjonen av ukjente grunner<sup>165</sup>.

Som nevnt om bygningsloven av 1827, var en av oppgavene til stadskonduktøren å tegne opp kart over alle eiendommene og føre dem inn i protokollene. Det skulle også tegnes et generalkart over hele byen som enhet. I 1842 ble det besluttet at kartet skulle revideres hvert 25. år. Under den første revisjonen, ønsket reguleringskommisjonen et nøyaktig kart over byen og området rundt for å bruke som grunnlag for videre regulering i byen. Det kartet ble kalt detaljkart<sup>166</sup>.

Den siste endringen kan være viktig. Femtiårsberetningen beskriver bebyggelsesutviklingen som sterkere etter 1842, da spesielt på 1850- og 60-tallet, og begynnelsen av 1870-tallet før det nådde en topp i 1875<sup>167</sup>. Det skjedde etter den nye loven kom i 1842, og det er en tydelig sammenheng mellom endringene i bygningskommisjonen, bygningsloven og antallet byggesaker som ble gjennomført.

Etter formannskapsloven i 1837, var et av de største spørsmålene hva som skulle gjøres med bygningsloven. Byen så ikke at den passet til Oslos utvikling<sup>168</sup>, og at den var full av smutthull som ofte ble utnyttet av boligspekulanter<sup>169</sup>.

### 3.4.2 Bergen i perioden etter 1830

Den første endringen som ble gjort med reguleringskommisjonen i 1848, var at det i §1 sto at reguleringskommisjonen skulle bestå av et medlem av magistraten (valgt av stiftamtmanden), og så mange av formennene som de selv hadde valgt å ha. Magistratsmedlemmet skulle også være lederen av kommisjonen<sup>170</sup>. En av de største endringene som ble gjort i 1848, var at de

---

<sup>165</sup> Femtiårs-Beretning om Christiania Kommune, 1892 s.136

<sup>166</sup> Femtiårs-Beretning om Christiania Kommune, 1892 s.143

<sup>167</sup> Femtiårs-Beretning om Christiania Kommune, 1892 s.142

<sup>168</sup> Hammer, 1923 s.241

<sup>169</sup> Hammer, 1923 s.243

<sup>170</sup> Vogt, 1851 s.558

kommunale myndighetene skulle utarbeide en helhetsplan for reguleringen av byen<sup>171</sup>. Denne planen var klar i 1852, og baserte seg i stor grad på at allmenningene skulle bestå nesten uansett hva. Dette sto også i loven av 1848, og sidestilte en større regulering<sup>172</sup>.

Henrich von Aachen skriver at for Bergen var bygningslovene laget nesten utelukkende av brannsikkerhetsmessige årsaker, uten fokus på det estetiske eller miljømessige. Dette skiller seg ganske klart fra det vi tidligere har sett i Oslo, der det estetiske helt klart har en viktig funksjon i hvordan loven og deretter byen er utformet. Dette stemmer også ganske godt med det som i denne oppgaven tidligere er antatt om forskjellene mellom motivet for å utarbeide lovene i de to byene, da det er uttalt at brannen i 1830 startet prosessen for å lage en lov for Bergen.

De senere revisjonene av bygningsloven for Bergen endret en del av loven fra 1830. I 1848 ble det innført murtvang i byen, men likevel med unntak av Sandviken, Møhlenpris og Skuteviken<sup>173</sup>. Da skulle alle bygninger innen to år etter den var ferdigstilt, være kledd i mur. Det ble også lagt til at endringer i bygningers utvendige form også skulle meldes inn som bygningsforretning. Bredden på nyanlagte gater ble også utvidet til 12<sup>174</sup> meter som et minimumskrav, mens nyanlagte allmenninger skulle bygges med en bredde på 36 meter<sup>175</sup>. Dette skulle bidra til en mer standardisert utforming, eller det som Henrik von Aachen kaller «rutenett-systemet»<sup>176</sup>.

En viktig endring i bygningsmønsteret etter loven av 1848, er at det ikke lengre var lov å bygge sjøboder og smug, samt at gatene må være minst 12,5 meter brede<sup>177</sup>. Dette endrer den tradisjonelle «tilfeldige» veksten i byen, da man ikke lengre kunne bygge på måter som er billigst og enklest, men måtte følge enkelte regler. Her kom også bestemmelsen om kledning i brannsikre materialer fra 1830 til å gjelde for alle vegger som vendte mot hovedgater<sup>178</sup>.

På grunn av brannen i 1855, ble det i loven av 1857 bestemt at bygninger generelt skulle kles i mur. Til gjengjeld, ble den tillatte fasadehøyden økt til 14 meter, altså en hel etasje til. Selv om ikke alle deler av byen hadde murtvang, ble det bestemt i §15 at de bygningene som

---

<sup>171</sup> Vogt, 1851 s.560

<sup>172</sup> Ertresvaag 1982, s.168

<sup>173</sup> Vogt, 1851 s.564

<sup>174</sup> 20 alen jfr. §8d i loven av 1848 s.561

<sup>175</sup> 60 alen jfr. §8f i loven av 1848 s.561

<sup>176</sup> Von Aachen 1983, s.59

<sup>177</sup> Vogt, 1851 s.561

<sup>178</sup> Vogt, 1851 s.564

vendte mot allmenninger eller hovedgater skulle kles i ildfaste materialer likevel. §16 unntok derimot Sandviken, Nygård og Møhlenpris fra disse bestemmelsene<sup>179</sup>.

I 1858 ble det innført murtvang fra Sukkerhusengen til Christies gate, og to år senere ble også Nygård innlemmet i kommunens jurisdiksjon, men ikke formelt annet enn en forstad underlagt bygningsloven<sup>180</sup>. Samtidig ser vi ikke stor bygningsaktivitet gjennom 1860-tallet, og det kan ha noe med de økte begrensningene på bygging i for eksempel Nygårdsområdet hvor nybyggende måtte følge reglene bestemt av bygningsloven.

Det siste som skjedde før byutvidelsen i 1877, var at det i 1870 ble bestemt at Sandviken, Krohn- og Wesselengens og Ladegårdsmarkene skulle underlegges bygningsloven, samt at det i 1875 ble bestemt at alle bygninger bygget mot regulert gate måtte følge samme bestemmelser<sup>181</sup>. Selv om dette skjedde helt på slutten av perioden jeg ser på, kan dette ha ganske mye å si for å si om det egentlig var et ønske om å regulere for vekst, økonomi eller brannsikkerhet, eller om det var liten vilje til å drive med aktiv regulering og planlegging i Bergen sammenlignet med Oslo.

Reguleringskommisjonen fikk i 1857 tilgang til bygningskommisjonen ved at lederen av reguleringskommisjonen kunne tiltre bygningskommisjonen dersom han fant at hans reguleringskommisjonens bestemmelser burde innhentes<sup>182</sup>. Det står ingenting om hvilke saker det spesifikt gjelder, med unntak av at bygningen skulle være ny eller reparert slik at det lignet på de bestemmelsene fra den følgende paragrafen<sup>183</sup>. Dette er en veldig åpen definisjon som veldig mulig ble utnyttet for at magistraten kunne se hva som skjedde og eventuelt påvirke det som ble avgjort i bygningskommisjonen. På denne måten fikk magistraten mye direkte påvirkning over bygningskommisjonen i Bergen ved at den fikk muligheten til å behandle saker som ellers muligens ville gått forbi i stillhet i bygningskommisjonen. Derfor kan man nesten se på det som en type vetorett, avhengig av hvordan magistraten valgt å bruke den.

Selv om det kom endringer i bygningsloven, var det faktisk ingen ny lov som hverken ble proponert eller sanksjonert etter 1848 slik som i Oslo. Det var kun tillegg som ble gjeldende

---

<sup>179</sup> Von Achen 1983, s.60

<sup>180</sup> Von Achen 1983, s.60

<sup>181</sup> Von Achen 1983, s.60

<sup>182</sup> Vogt, 1861 s.385

<sup>183</sup> Vogt, 1861 s.386



de neste tretti årene mot 1870-tallet. Det kan også være en viktig faktor for byens vekst, da loven som kom i 1848 ikke nødvendigvis holdt følge med veksten i byen.

## 3.5 Kart

Som en del av bygningsloven, var kart en sentral del i bygningsvesenet. Det var flere forskjellige kart som ble brukt i planlegging og regulering, men de tre viktigste typene kart var rodekartet, grensekartet og generalkartet. Det var viktig med gode kart for at man skulle kunne regulere og planlegge byen, og dårlige kart kunne forhindre god byutvikling.

Rodekartet skulle vise grensene for rodene i byen, men viste i tillegg hvordan byen så ut. Kartet var lite detaljert, og var bare for å vise rodenes grenser. Grensekartet skulle vise alle byens grenser. Det betydde at kartet måtte tegnes opp i en slik målestokk at grensene og hovedgatene var synlige, noe som ikke tillot så veldig mange detaljer. I likhet med rodekartet, kan kartet fortsatt gi et generelt oversyn over byen.

Det viktigste kartet som ble tegnet opp ble kalt generalkartet. Dette skulle være et spesielt detaljert kart over alle byens grunner og eiendommer, veier, gater, grenser og allmenninger. Dette var en ekstremt tidskrevende og arbeidsintensiv prosess, som førte til mye diskusjon og konflikt.

Jeg kommer her til å se på hvordan de to viktigste kartene, generalkartet og grensekartet, ble behandlet og utformet i Bergen og i Oslo for å se om det var forskjell i hvem som presset på eller hindret fremgangen i opptegningen.

### 3.5.1 Oslo

Før jeg ser på hva som faktisk ble gjort, er det viktig å se på det normative aspektet. Selv om kart var beskrevet i loven, er det ikke sikkert at alt ble fulgt etter lovens bestemmelser. For å se disse forskjellene, kommer jeg derfor først til å se på bygningslovens bestemmelser.

Det var stadskonduktøren som skulle tegne opp kart, og skulle etter loven få full tilgang til alle eiendommer som skulle oppmåles. Dersom grunneierne ikke ga tilgang til stadskonduktøren, måtte de betale en daglig mulkt for dette<sup>184</sup>.

---

<sup>184</sup> Stortingsforhandlinger del 3, 23. juni 1827 s.477

Den første nevnelser av kart i 1827-loven kom i §53 hvor det står at det skulle tegnes kart over alle byens grunner og eiendommer. Disse kartene skulle være ferdigstilt innen utgangen av det sjette året etter lovens publikasjon. I tillegg måtte huseierne gi fri tilgang til kartografene, da mest sannsynlig stadskonduktøren, ellers fikk de bot<sup>185</sup>. Neste paragraf definerte hvordan kartet skulle gjengi virkeligheten. Kartet skulle gjengi det sanne nord, samt korrekt vise mål og enkelte av de tilstøtende grunnene i en målestokk fra 1:200 til 1:500<sup>186</sup>. En slik målestokk er god å kunne bruke i større kart, slik vi kommer til å se for Oslo i 1878, men kan ha vært problematisk for mindre grunner. Likevel kom det få eller ingen klager på denne målestokkstørrelsen, så man kan anta at det holdt til sitt formål. En av de viktigste funksjonene til disse kartene, var å danne et kartgrunnlag for senere kart, slik Høegh og Jersin gjorde i Bergen fra 1830 og utover<sup>187</sup>.

I §57 kom bestemmelsene om generalkartet i Oslo. Som resultat av oppmålingen gjort i §53 skulle kartet opptegnes. Det skulle være i en målestokk av 1:2000<sup>188</sup>. Som nevnt tidligere skulle de andre målingene være i 1:500 på det minste, men det er klart at det er for stort i forhold til generalkartet. Samtidig mente stadskonduktøren og reguleringskommissjonen at 1:2000 var alt for lite, og at det ikke ville få inn gode nok detaljer på et så viktig kart.

I den senere loven av 1842, ble det ikke gjort noen særlige forskjeller i bestemmelsene angående kart. Den eneste store forskjellen, var at det i tillegg til bestemmelsene om generalkartet fra 1827, skulle tegnes opp en nytt generalkart hvert 25. år<sup>189</sup>. Dersom dette ble fulgt opp, kan det vise til en vilje hos det offentlige til å oppdatere verktøyene som ble brukt til planlegging og regulering. Om dette var noe særegent for Oslo og ikke-eksisterende i Bergen, kan det tyde på at det var mye forskjell i hvordan de forskjellige byene så på kart som viktige verktøy.

I 1875-loven var det fortsatt ingen store forandringer angående generelle kart. Likevel kom det en endring i hvilken målestokk vanlig kartforretninger skulle utføres i, fra et spenn på 1:200 til 1:500, var det nå i utgangspunktet 1:500. Det var, i likhet med de tidligere lovene, lov til å tegne opp kartet i mindre målestokk<sup>190</sup>. Det viktigste ved 1875-loven var at

---

<sup>185</sup> Vogt, 1829 s.277

<sup>186</sup> Vogt, 1829 s.278

<sup>187</sup> Harris, 1991 s.47

<sup>188</sup> Vogt, 1829 s.278

<sup>189</sup> Vogt, 1844 s.460

<sup>190</sup> Vogt, 1876 s.199

generalkartet ikke lengre var nevnt. Likevel ble det opptegnet på kartet hvilke områder som var blitt innlemmet i byen etter byutvidelsen i 1878<sup>191</sup>. Tre år etter oppmålingene av grunneiendommene som skulle tegnes opp innen 1833 etter lovens bestemmelser, skulle generalkartet opptegnes. Det var da stadskonduktør Grosch som skulle lage dette generalkartet i en målestokk på 1:2000, og det skulle, slik som tidligere nevnt, revideres hvert 25. år etter bygningsloven av 1842<sup>192</sup>.

Femtiårsberetningen gir også innsikt i hvordan reguleringskommisjonen behandlet kart, da de under revisjonen av generalkartet også etterspurte et nytt og nøyaktig kart over byen og dens omegn til bruk for reguleringsplanens utarbeidelse. Magistraten henvendte seg til rittmester Næser som kunne tegne opp kart over byens omliggende territorium og oversiktskart. Femtiårsberetningen forteller ikke om når kartene ble ferdige, men selve beløpet for dem ble utbetalt i 1855, som etter vanlig praksis skjedde etter kartenes bestilling, men før ferdigstillelse<sup>193</sup>. Her har vi det første klare eksempelet i disse to byene på at kartene ikke ble tegnet opp av stadskonduktøren alene, men at det ble fordelt ut på andre kyndige som ikke var involvert i bygningsvesenet. Senere kan vi se lignende tilfeller i både Bergen og Oslo. Det forteller potensielt mye om hvordan de så på stadskonduktørens ansvar for kart og hvor viktig det var å få slike kart på plass tidlig. Senere kommer man til å se at det ikke kom noe tilsvarende i Bergen før tjue år senere, som også indikerer mer nytenkende tendenser i Oslo enn i Bergen.

Også etter byutvidelsen i 1859 måtte de nye grensene påtegnes kartene. Igjen var det Næser som utførte dette arbeidet<sup>194</sup>, og han tegnet et generalkart i 1860 som finnes hos Oslo Byarkiv.

Da det var på tide med enda en grenseutvidelse, begynte arbeidet med nytt oversiktskart over byen og de nye områdene, før det endelige generalkartet ble tegnet. Begge disse kartene ble tegnet av det private oppmålingskontoret i Christiania<sup>195</sup>, hvor stadskonduktøren i ettertid skulle revidere disse oppmålingen som hadde blitt gjort av det private<sup>196</sup>. Det indikerer at det offentlige ønsket å bruke det private til å gjøre selve oppmålingen og opptegningen av

---

<sup>191</sup> Femtiårs-Beretning, 1892 s.144

<sup>192</sup> Femtiårs-Beretning, 1892 s.143

<sup>193</sup> Femtiårs-Beretning, 1892 s.143

<sup>194</sup> Femtiårs-Beretning, 1892 s.144

<sup>195</sup> Femtiårs-Beretning, 1892 s.144

<sup>196</sup> Femtiårs-Beretning, 1892 s.145

kartene, mens stadskonduktøren bare reviderte det arbeidet. Slik ble stadskonduktørens arbeid effektivisert.

Kart i Oslo ble altså brukt aktivt i regulering, eller i hvert fall tiltenkt å brukes i dette, med stort fokus på å bruke mye penger på å få gode, detaljerte kart av byen. Blant annet kan man se på Næsers generalkart av 1860, at det er veldig detaljert, selv om det ikke tar med høydeforskjeller<sup>197</sup>. På detaljkartene derimot, som var på hele 50 kartblad, var detaljene godt nedtegnet, noe som ikke hadde paralleller i Bergen<sup>198</sup>.

### 3.5.2 Bergen

Allerede i §7 nevnes kart i Bergen. I motsetning til Oslo, var det spesifisert et grensekart som skulle definere hvilke territorier som var underlagt loven etter reguleringskommisjonens bestemmelser<sup>199</sup>. Som i Oslo, skulle det innen seks år etter lovens publikasjon tegnes opp kart av alle eiendommer i byen etter oppmåling av stadskonduktøren<sup>200</sup>. Ellers var loven identisk til loven for Oslo, med unntak av spesifiseringen i §55 om at generalkartet ikke var det samme som grensekartet nevnt i §7<sup>201</sup>. I den senere loven av 1848, ble det førstnevnte karts innhold utvidet, til også å vise plasser, allmenninger, gater og smug<sup>202</sup>. Det skulle lages et likt kart med dette, bare at det skulle vise grensene for lovens virkeområde i tillegg. Å legge til enda mer detaljer i dette kartet virker nesten urimelig for én mann å utføre, spesielt om man ser på hvordan konflikten var mellom Høegh og kommunen. Samtidig kan det se ut til at det var inspirert av hvordan det fungerte i Oslo hvor de hadde et detaljkart over byen. Likevel nevnes det i §7 at den første delen av §5 som omhandler dette kartet skulle danne grunnlag for en reguleringsplan<sup>203</sup>.

En viktig paragraf om kart i 1848-loven er §66. I den står det at dersom oppmålingen som ble startet av §51 i 1830-loven ikke var ferdigstilt, skulle gjøres ferdig snarest<sup>204</sup>. Det som er spesielt her, er at de ikke vet, eller forventer at dette oppmålingsarbeidet ville bli ferdigstilt innen 1848, selv om det etter loven skulle være ferdig innen 1836. Det kan tyde på at det ikke

---

<sup>197</sup> <https://www.oslo.kommune.no/OBA/Kart/1860/index.html> (lastet ned 15.05)

<sup>198</sup> Harris, 1991 s.62

<sup>199</sup> Vogt, 1832 s.361

<sup>200</sup> Vogt, 1832 s.370

<sup>201</sup> Vogt, 1832 s.371

<sup>202</sup> Vogt, 1851 s.560

<sup>203</sup> Vogt, 1851 s.561

<sup>204</sup> Vogt, 1851 s.578

ble lagt vekt på av stadsconductøren, eller at kommunen og staten ikke hadde noen anelse om hva som skjedde i det daglige arbeidet til stadsconductøren. Ser vi på hva Christopher Harris skriver om Høegh og Jersin, så avholdt de begge mellom 20 og 30 kartforretninger over to uker, mens Høegh målte opp 51 eiendommer på tre uker<sup>205</sup>. Det viser til at de på ingen måte utsatte dette arbeidet, da de hadde flere oppmålinger om dagen. Likevel kan dette arbeidet til tider ha blitt forsinket av andre oppgaver, slik som blant annet kartstriden mellom Høegh og kommunen. På den annen side, skulle det tydeligvis være mulig å gjennomføre denne oppmålingen, da det ble gjort i Oslo som i 1830-40 omtrent like mange innbyggere. Derfor virker det mer sannsynlig at det offentlige ikke hadde mye kunnskap om hva det daglige arbeidet gikk ut på. Samtidig ble det bygget nye bygninger, og det kan ha vært en forventning at det ikke var utført mye arbeid med oppmåling av nye bygninger da Høegh drev med generalkartet gjennom mesteparten av 1840-tallet<sup>206</sup>.

Også i Bergen forsvinner bestemmelsene om generalkartet ut av loven og de senere tilleggene i 1857 og 1875. Likevel ble det i Bergen, bestilt og produsert et generalkart i 1879/80. En av grunnene til at det ikke lenger sto beskrevet et generalkart i loven av 1848 kan være slik som Høegh påsto, at kommunen ikke visste forskjellen på et grensekart og vanlig oversiktskart, og at det samme gjaldt et generalkart og grensekart.

Stadsconductør Jacob Jersin brukte mye av det første året sitt som stadsconductør i 1830 på å drive oppmålinger og kartforretninger for det private<sup>207</sup>. Slike oppmålinger var en del av stillingens daglige arbeid, men la også til rette for opptegning av kart for fremtiden.

Generalkartet skulle etter §7 i bygningsloven tegnes opp innen utgangen av 1833, men det ble aldri gjort ferdig før Høegh tok over stadsconductørposten i 1835. Jersins store prosjekt var ikke generalkartet, men grensekartet som han begynte på allerede i 1830. Harris forteller ikke om når kartet ble ferdigstilt, men forteller likevel at reguleringskommisjonen henvendte seg til kommandanten på Bergenhus angående eksisterende kart som kunne brukes som grunnlag<sup>208</sup>. Derfor er det mulig å anta at dette kartet ikke ble ferdig før 1831.

Når Harris da snakker om Høegh, nevner han at selv om grunnarbeidet var gjennomført av Jersin, så gjensto både generalkartet og grensekartet i 1835, da Høegh tiltrådte posten som

---

<sup>205</sup> Harris, 1991 s.51

<sup>206</sup> Harris, 1991 s.53

<sup>207</sup> Harris, 1991 s.51

<sup>208</sup> Harris, 1991 s.51

stadskonduktør. I motsetning til Jersin, som påsto at han kunne tegne kartet nesten ferdig før alle endringer var gjort slik at de kunne tegnes inn i ettertid, mente Høegh at man ikke kunne tegne opp disse kartene før alle oppmålinger var gjort. Dette måtte gjøres ved siden av det ordinære arbeidet som stadskonduktør, og han ble flere ganger purret på. Det var i denne perioden han kom i konflikt med magistraten om grensekartet (se kap. 4.1: Stadskonduktørene).

Det som er viktig i denne debatten, er forholdet mellom kart og planlegging. Siden Harris mener at kommunen ikke tenkte at det var en stor oppgave og at det kunne gjøres av en mann alene, er det mulig å anta at kommunen ikke heller så viktigheten av kart i planleggingsprosessen<sup>209</sup>. De forsto heller ikke hvordan grensekartet fungerte ifølge Høegh, da han mente at et bykart ikke nødvendigvis viste grensene til byen, som formannskapet hadde uttalt. Bakgrunnen for denne utvekslingen var at Høegh hadde etterspurt et kart over byen som kunne brukes som bakgrunn for grensekartet, slik Jersin hadde jobbet for å utarbeide. Formannskapet på sin side mente at dersom et slikt kart eksisterte, ville det ikke være bruk for et grensekart likevel, da grensene allerede var definert i det eksisterende kartet<sup>210</sup>. Kartet ble imidlertid ferdig i 1843, etter mye arbeid og diskusjon, og ble approbert av Kongen i 1847.

Deretter begynte arbeidet på generalkartet. Dette kartet skulle være det mest detaljerte kartet over byen, men skulle tegnes i en målestokk 1:2000. Dette tillot ikke noe særlig rom for detaljer ifølge både Høegh og reguleringskommisjonen, siden målestokken ville være for liten og bare stor nok til å tegne kvartaler<sup>211</sup>. Igjen førte dette til videre konflikt mellom Høegh og kommunen, siden han ønsket å tegne kartet i mer detalj enn det loven bestemte. Da dette måtte gå på bekostning av kommunen, fikk han ikke medhold. Også denne konflikten viser til hvordan kommunen så på viktigheten av et godt og detaljert kart over byen. Generalkartet var uten tvil det viktigste dokumentet når det gjaldt byplanlegging utenom loven i seg selv, og en liten vilje eller dårlig kunnskap om hvordan kart påvirker dette, kan ha hatt mye å si for hvordan fremgangsmåten var senere i byen.

Selve generalkartet ble ferdiggjort i 1848 og var tegnet på ti blad satt sammen til ett.

Sammenligner vi det med kartet for Oslo, er forskjellene ganske store. Næsers kart var tegnet

---

<sup>209</sup> Harris, 1991 s.52

<sup>210</sup> Harris, 1991 s.53

<sup>211</sup> Harris, 1991 s.53

i målestokk 1:5000 mens Høeghs kart var i 1:2000. På den annen side, hadde ikke Bergen et detaljkart på samme måte som Oslo hadde. Det detaljkartet som også var grensekart, hadde ikke en definert størrelse, og at om det skulle være mer detaljert, måtte kommunen betale for det ekstra arbeidet. Da kan det detaljkartet for Oslo som var tegnet i målestokk 1:1000 ha vært mye mer detaljert enn det de var villige til å betale for i Bergen.

Utover andre del av 1800-tallet kommer det ingen nye generalkart eller grensekart over byen før i 1879-1880. Det kartet som ble tegnet 30 år tidligere var ikke lengre brukbart for byen, da den hadde vokst langt utenfor de grensene som ble satt av Høeghs kart. Dette var i tillegg to år etter byutvidelsen, og kartet måtte få med de nye grensene. Det interessante med prosessen her, er at magistraten var pådriveren for dette nye generalkartet. Derfor leide de inn, kanskje med inspirasjon fra Oslo, det samme oppmålingsfirmaet som hadde gjort oppmålingen for Oslos forskjellige kart noen år tidligere<sup>212</sup>.

Det er flere elementer ved denne avgjørelsen som kan være viktige. For det første, er det interessant at de valgte å bruke et privat oppmålingsfirma for å lage det nye generalkartet. Det kan tyde på at det var liten tiltro til stadskonduktør von der Lippe som kartograf, eller stadskonduktørembetet generelt. I loven for Bergen av 1830 sto det at stadskonduktøren skulle være kyndig i matematikk og arkitektur, men dette forsvinner i loven av 1848, da magistraten fikk myndighet til å ansette uten en lovbestemt stillingsinstruks<sup>213</sup>.

Det virker altså som om man i Bergen ikke hadde samme tilnærming til karters funksjon i planlegging og regulering, samt at de hang litt etter i kartproduksjonen sammenlignet med Oslo. Dette kommer antageligvis av at Grosch var ekstremt aktiv i Oslo, mens det i Bergen kom en konflikt som utvilsomt satte enkelte bremses for kartutviklingen. Det var heller ingen private aktører involvert i kartutviklingen i Bergen før ut på slutten av 1870-tallet, altså over 20 år etter Oslo hadde begynt med det samme. Likevel er det tegn til at private ønsket å involvere seg, slik som F.H. Stockfleths planer for det nedbrente området etter 1855, men det var Jersins plan som ble innstilt og vedtatt. Igjen ser det ut til at en tilbakeholdenhet blant beslutningstakerne i Bergen kan ha bremset utviklingen.

## 3.6 Grunneierne

---

<sup>212</sup> Harris, 1991 s.61

<sup>213</sup> Vogt, 1852 s.578

En annen gruppe av byen som nevnes i bygningslovene, er grunneierne. Dette var selve eierne av tomtene i byen som ikke var i offentlig eie. I dag kan det skape problemer med ekspropriering av eiendommer til offentlige prosjekt, da man har mange rettigheter. I bygningslovene som kom på 1800-tallet, ble det også gitt visse rettigheter til grunneierne som beskyttelse mot det offentlige.

Jeg kommer her til å se hvordan grunneiernes rettigheter var beskyttet i loven, om det var forskjeller i disse rettighetene i Oslo og Bergen, og om det kan ha hatt noe å si for hvor lett det var å drive aktiv byutvikling. Det er også viktig å skille mellom grunneierne og de byggende. Det var ikke nødvendig de samme personene, da enkelte kunne eie grunnen, men leie den ut til de som ville bygge og eventuelt bo på den. Derfor vil jeg bare fokusere på de bestemmelsene som omhandler grunneierne, og ikke byggerne. Eierne av bygningen vil behandles på samme måte som grunneier.

### 3.6.1 Nyrike i Oslo?

I loven av 1827 var grunneiernes rettigheter hovedsakelig begrenset til erstatning for de inngrep som det offentlige gjorde. For eksempel står det i §6 at grunneierne ikke skulle få erstatning dersom nye gaters anlegg ikke overskred 13 meter<sup>214</sup>. Dette forutsetter at grunneierne skulle få erstatning dersom nye gaters anlegg påvirket tomter. I dag virker dette selvfølgelig, men det ga grunneierne ganske mye makt over sin egen eiendom. Likevel var dette begrenset, fordi de rettighetene de mottok på det ene feltet, måtte vike for borttagelse av andre rettigheter og privilegier.

Det var ikke mye makt tillagt eierne i den første bygningsloven, og det var hovedsakelig bestemmelser angående ansvar og plikter. Blant annet handler det om forsømmelse av de ansvar for å opprettholde bygningslovens bestemmelser, hvorpå de skulle få bøter for denne forsømmelsen. Grunneierne skulle etter §55 forsyne seg med målebrev over tomten og grunnen<sup>215</sup>. Dette målebrevet var grunnlag for alle dokument som skulle tinglyses. Det å få et dokument over sin grunn, kan ha spilt en stor rolle i hver grunneiers individuelle rettigheter. Det kan ha vært signifikant, da det i begge byene var tilfeldig byvekst frem til bygningslovene ble innført.

---

<sup>214</sup> Vogt, 1829 s.269

<sup>215</sup> Vogt, 1829 s.278



Allerede i §3 i loven av 1842, skulle bygningsforretninger nedtegnes slik at de tilstøtende grunn- eller huseiere ikke ble fornærmet av nye bygningers oppførelse<sup>216</sup>. Også bestemmelsene av 1827-loven utvides til å omhandle ikke bare nye gaters anlegg, men også gaters utvidelse og rettelse. Da skulle grunneierne motta erstatning tilsvarende den verdien som ble forringet av denne forandringen. Et viktig element i denne bestemmelsen var at erstatningen kunne komme ved enten overenskomst eller ved «uvillige menns skjønn»<sup>217</sup>. «Uvillige menn» var menn som ikke var investert i saken, eller som ikke hadde bekjentskap med partene. Med andre ord skulle de være upartiske, og bestemme en erstatning dersom grunneieren og det offentlige ikke klarte å finne felles grunn. I og med at disse skulle være upartiske, er det sannsynlig å anta at disse ikke var ansatt direkte av den delen av det offentlige som baserte seg på bykassen, noe som kan tilsi at de var private. Det kan derfor være mulig at de, til tross for at de skulle være upartiske, kan ha hatt mer sympati for det private enn det offentlige. Dette blir spekulasjon, men muligheten var antageligvis der, og kan ha spilt en rolle.

§5 i loven av 1875 forteller at eieren alltid måtte ha en attest på at den nye bygningen eller utbygget var lovlig bygget. Dette, fikk han av bygningsinspektøren<sup>218</sup>. Viktigere var det at ved regulering av gater og plasser, skulle grunneierne få uttale seg om saken, og de grunneierne som var misfornøyde med reguleringsplanen kunne fremme saken for kommunerepresentasjonen<sup>219</sup>. Dette var første gang det var nevnt i loven. Antageligvis kom det som et resultat av den offentlige debatten som eksisterte rundt grunneiernes meninger om bygningsloven. Et eksempel på dette skjedde i behandlingen av tillegg i bygningsloven i 1830. Selv om det ikke nødvendigvis omhandler samme type sak, var gårdseierne imot bygningsloven som helhet<sup>220</sup>. Det forteller at det var en viss konflikt mellom i hvert fall noen grunneiere og bygningsvesenet. Resultatet av denne lange konflikten kan ha ført til tillegget i loven. I tillegg var det å ha muligheten til å utfordre reguleringsplanen nytt av 1875, og selv om vi ikke vet hvor ofte denne ble brukt, så forteller det om den individuelle makten som grunneieren hadde i 1875.

---

<sup>216</sup> Vogt, 1844 s.447

<sup>217</sup> Vogt, 1844 s.448

<sup>218</sup> Vogt, 1876 s.177

<sup>219</sup> Vogt, 1876 s.178

<sup>220</sup> Stortingsforhandlinger del 1, 1830 s.364

Videre ble bestemmelsene om erstatninger enda videre utvidet i §8. Der står det at grunneiere kunne fordre kommunen til å erstatte etter takst dersom nye gater eller plasser ble forlanget utlagt av kommunen. På den annen side av dette, fikk ikke grunneiere erstatning for eiendommer som falt under gatanlegg etter reguleringsplanen. Det var flere bestemmelser rundt dette, og hvis eieren eide tomter på begge sider av den nye gaten, fikk de allikevel erstatning. Andre del av §8 bestemte at grunneieren kunne forlange erstatning dersom grunnen som bortfall til kommunen ble gjort utjenlig til bebyggelse, at byggefriheten ble innskrenket, eller at verdien ble betydelig forringet. Tredje del av §8 forpliktet grunneierne å avstå tomtene i avbrente strøk mot erstatning fra bykassen etter overenstemmelse eller etter uvillige menns skjønn<sup>221</sup>. Alle disse bestemmelsene både styrket og begrenset grunneiernes rettigheter, men mest av alt ser ut til å ha jevnet ut forskjellene mellom det offentlige og det private rettigheter. Det hadde antagelig blitt mye motstand fra det private om det offentlige kunne ta eiendommene uten å måtte bry seg om å erstatte de verdiene som ble overdratt. På den måten kan det ha bremsset en del av det offentlige engasjementet for regulering, men samtidig kan det ha økt det private initiativet, da de ikke trengte å bekymre seg for å tape eiendom de hadde investert i. På den måten ser det ut til at det kan ha blitt mer balanse i Oslo gjennom perioden. I tillegg fortsetter §9 på denne erstatningen og forteller at takstmennene til enhver tid måtte ta med i taksten hvilken nytte grunneierne fikk av den anlagte gaten. Dersom gaten var høyt trafikkert, var det sannsynligvis ikke gunstig for en privat eier, men derimot positivt for en kommersiell eiendom. På den måten skulle takstmennene bestemme hvilken nytte eieren fikk av anlegget, og bestemme erstatningstaksten ut ifra det<sup>222</sup>.

Alt i alt virker det som om det private var berettiget til mye erstatning, som kan ha virket som et insentiv for privat bygging. Følger vi hva de fleste historikere har skrevet om Oslo, var det også det private som drev med mest bygging på 1800-tallet, og det kan derfor ha vært drivende i byutviklingen<sup>223</sup>. Samtidig var det også en del makt tillagt det offentlige, spesielt i form av reguleringen, og en del av erstatningene som det private var berettiget til, bortfalt i flere tilfeller. Da kan det offentlige ha planlagt reguleringer som akkurat unngikk de tilfellene hvor det måtte betales erstatning. Det må heller ikke antas at loven av 1875 innførte slike ordninger helt av seg selv, men mest sannsynlig var et resultat av hele femtiårsperioden som ledet frem til den.

---

<sup>221</sup> Vogt, 1876 s.179

<sup>222</sup> Vogt, 1876 s.180

<sup>223</sup> Myhre, 1990 s.180

### 3.6.2 Eldre elite i Bergen?

I Bergen var den første loven i veldig stor grad lik, ettersom den var laget på grunnlag av loven for Oslo. Likevel var det én klar forskjell, nemlig gatebredden hvor grunneierne skulle få erstatning. I Oslo var det snakk om 13 meter som minste grense for erstatning, men i Bergen var det 9 meter<sup>224</sup>. Denne forskjellen er betydelig, da maksgrensen for hva bygningsvesenet kunne anlegge av gatebredde var mindre, betydde det at kommunen ikke kunne bygge like brede gater som i Oslo, og det var derfor mindre handlingsrom for det offentlige. Da loven tidligere hadde spesifisert de ønskede gatebredder til å være mellom 9 og 13, betydde det at alle reguleringsplaner og gateanlegg ville overskride denne grensen som førte til erstatning. Riktignok var dette tilfelle i Oslo også, men da de hadde en større minstebredde, var det muligens lettere å bygge en gate på 12 meter istedenfor 13, i motsetning til Bergen hvor en gate på 8 meter var betydelig mindre ønskelig fra et brannsikkerhetsperspektiv. Denne breddens krav ble stilt enda mer tydelig i loven av 1848 hvor det i §8 ble bestemt at alle de nyanlagte gatene skulle være så godt som mulig 13 meter brede<sup>225</sup>.

En viktig ny bestemmelse kommer frem av §10, hvor det står at de som bygget mot nyanlagte gater eller offentlige plasser, måtte betale erstatning til det offentlige tilsvarende en andel av dere omkostninger. Dersom de ikke fulgte byggeplanen, kunne de kreve at byen overtok denne tomten mot billig takst<sup>226</sup>. Siden det allerede var lite insentiv for det offentlige til å bygge etter den forrige loven, kan dette ha vært et forsøk på å gjøre det mer attraktivt å bygge for det offentlige ved å tvinge de byggende til å betale for offentlig anlegg av gater. Det må utvilsomt ha blitt møtt med negative reaksjoner fra det private, da de i tillegg måtte betale for bygget og for de offentlige utgiftene. Det kan ha ført til at de reguleringene som ble planlagt, ble møtt med sterke reaksjoner fra det private som bremsset ned disse planenes utførelse.

Tomters betydning og rolle utvides i §67 i loven av 1848 hvor det i tillegg til å være et målebrev på tomter og grunner, skulle det hver gang det nyttes, settes en grunntakst av stadskonduktøren<sup>227</sup>. På den måten fikk grunneierne et bestemt beløp beskyttet av loven slik at den eventuelle taksten som ble fremmet av takstmennene etter deres betenkning om nytten

---

<sup>224</sup> Vogt, 1832 s.361

<sup>225</sup> Vogt, 1851 s.561

<sup>226</sup> Vogt, 1851 s.563

<sup>227</sup> Vogt, 1851 s.578

av anlagte gater. Igjen ser det ut til at grunneierne egentlig fikk et maktovertak over byen, og at det ikke var en maktbalanse som drev utviklingen fremover.

Det ble forsøkt å gjøre en endring av dette i tillegget til loven i 1857, da det var forskjellige bestemmelser i §7 som forklarte når grunneierne måtte avstå sine eiendommer. De tre første bestemmelsene omhandlet regulering av nye gater eller plasser, eller hvis gater ble såpass endret at eiendommene ble avskåret fra gaten eller plassen. Til slutt skulle grunneierne avstå eiendommer i avbrente strøk, hvorpå de skulle få erstatning, med mindre det av byen ble tilbudt en ny eiendom mot gate. I de andre tilfellene skulle grunneierne motta erstatning fra bykassen. Som et vern mot den offentlige inngripen nevnt i §7, sto det i §8 at dersom kommunen ikke iverksatte planene de hadde lagt, kunne grunneierne kreve umiddelbar erstatning etter takst dersom eiendommen ble forringet i verdi, eller han kunne kreve grunnen utløst umiddelbart etter §7s bestemmelser<sup>228</sup>. Til slutt ble erstatningsansvaret på bygg mot nye gater utvidet til å tilsvare halvparten av gatens bredde, men ikke over 6,5 meter<sup>229</sup>. Det tilsvarte altså halvparten av den bredden som man ønsket å ha gatene i, så de utgiftene som kommunen måtte ut med fra 1827-loven ble altså til slutt halvert. Disse forskjellige bestemmelsene ser ut til å ha vært et forsøk på å balansere ansvaret og rettighetene mellom det private og offentlige slik som i Oslo. Likevel ble det lagt mange plikter på det private for å kompensere for de offentlige utgiftene. Det kan igjen ha møtt på stor motstand fra det private, da byutviklingen ikke så ut til å direkte gagne dem, snarere tvert imot.

Lovtillegget av 1875 flyttet makten direkte over på kommunen, og innskrenket rettighetene til grunneierne ganske betydelig. I §§1 og 2, skulle alle reguleringsbestemmelser som var planlagt på lovlig måte, men som enda ikke var tatt i bruk, være straks bindende for grunneierne. Deretter skulle ekspropriasjonene som ble gjort i anledning anlegg av nye gater og plasser, iverksettes av kommunerepresentasjonen etter å ha rådført seg med reguleringskommisjonen. Likevel kunne grunneierne, slik som tidligere, kreve at grunnen ble utløst umiddelbart dersom den ble ubebyggelig eller at verdien ble betydelig redusert<sup>230</sup>. I tillegg fikk ikke grunneierne erstatning for gater som overskred 6,5 meter, men måtte forholde seg til bestemmelser i 1875 som var like med Oslo på 13 meter, og samtidig betale halvparten av gatebreddens omkostninger<sup>231</sup>. Slik var det ingen balanse mellom offentlige og private

---

<sup>228</sup> Vogt, 1861 s.387

<sup>229</sup> Vogt, 1861 s.388

<sup>230</sup> Vogt, 1876 s.117

<sup>231</sup> Vogt, 1876 s.118

rettigheter, men det offentlige hadde klart mer privilegier enn det private. Antageligvis kan det ha vært på grunn av mer offensiv byplanlegging og –utvikling, men det motarbeidet sannsynligvis den private utbyggingen som hadde ledet byutviklingen i begge de store byene.

Det som ser ut til å ha vært den store forskjellen mellom Bergen og Oslo, er at hvor det i Oslo la til rette for både privat og offentlig utbygging, virker det nesten som at det i Bergen var forsøk på å hindre det private fra å bygge. Derimot later det til at det i Bergen var aggressiv byutvikling som var i fokus, men som i praksis ikke fungerte.

## **3.7 Brann, død og gjenoppbygging**

Gjennom byenes historie, ble både det befolkningsmessige og fysiske bybildet drastisk endret. Ofte var det et resultat av folk som bodde trangt sammen over lengre tid. Dette, koblet sammen med dårlig hygiene og behov for varme førte til både epidemier og branner.

Jeg kommer her til å se på to hendelser fra hver by, som enten påvirket byens utforming direkte eller indirekte, for å kunne se om omstendighetene og konsekvensene av disse hendelsene førte til at pådrivere eller bremser påvirket byenes senere utforming.

De fem sakene jeg kommer til å se på er både like og forskjellige. Bergen er for eksempel en by som har en lang historie med bybranner, spesielt to på 1800-tallet. I Oslo stoppet bybrannene en lengre periode etter den siste i 1686 da byen brant etter et lynnedslag i en kirke. Derfor vil det ikke være noen helt like hendelser som kan sammenlignes, med unntak av brannen i 1858 i Oslo som, selv om den var minimal og ikke kan regnes som bybrann, kan regnes med for å se hvordan man reagerte på en slik hendelse.

Derfor vil jeg i tillegg se på koleraepidemiene i Oslo i 1833 og i 1853, fordi sykdomsepidemier også ofte førte til tiltak og endringer i byen for å forhindre at det skjedde igjen. Akkurat disse to epidemiene skjedde omtrent samtidig som brannene i Bergen i 1830 og 1855, og epidemier i Oslo 1833 og 1853. På den måten kan det være mulig å se hvordan byenes styre reagerte på krisene.

### **3.7.1 Koleraepidemiene og brannen i 1833, 1853 og 1858 i Oslo**

Koleraepidemien i 1833 var ikke den første i Norge, men det var fremdeles ingen som egentlig visste hva den kom av. Derfor trodde de på denne tiden at det kom av miljøet man

var med i eller at man hadde en tendens til å bli skitten. Med andre ord, trodde man at det kun rammet de fattige<sup>232</sup>. I dag er det forståelig at det oftere rammet de fattigere i byene, da kolera smitter via kontakt og på 1800-tallet levde allmuen hovedsakelig flere sammen i små leiligheter eller hus, i motsetning til de rikere, som gjerne hadde bedre plass, da de bodde i større leiligheter og senere villaer<sup>233</sup>.

Utbruddet i 1833 smittet omtrent 1400 personer, hvorav 817 døde av sykdommen. Ni tideler av disse var arbeidere og altså av de lavere klasser, slik at skillet mellom rik og fattig forble tydelig<sup>234</sup>. Det ble derfor ingen virkelig endring i bybildet, da det kun var de fattige som ble rammet, mens det i embetsstaten ikke var viktig før det rammet de høyere sosiale lagene. Likevel var det slik at Ankerløkken skulle brukes som epidemikirkegård, noe som skjedde frem til 1839 da, grunnet det enorme tilflyttingsantallet, den måtte brukes til generell kirkegård for alle i bymenigheten. Slik ble spørsmålet fra 1824 om for lite plass til døde i byen løst<sup>235</sup>. Det kom et utbrudd til i 1850, som var nesten identisk i omfang som det i 1833, før det i 1853 igjen var et utbrudd av sykdommen. Dette utbruddet var likevel ganske annerledes fra de to foregående utbruddene i ett vesentlig aspekt. Det rammet alle. I utbruddet i 1853, ble omtrent en tredjedel av byen, samt deler av Aker, smittet av kolera, eller den mindre farlige versjonen *kolerine*. 1728 mennesker døde til slutt av sykdom, noe som i 1853 tilsvarte nesten fire prosent av befolkningen<sup>236</sup>. Det førte til at noe måtte endres i byen, da ikke bare de fattige ble syke, men også de rike.

Gravlunden på Ankerløkken var etter den siste epidemien full, og det måtte anlegges en ny. Sagene var for langt unna, og Hausmanns gate hvor de var tilbudt plass var heller ikke tjenelig. Sistnevnte var vannfylt og i ferd med å bli tatt igjen av byveksten. Derfor falt valget på Sofienberg, som ble byens gravlund fremover. Styrket av Akers gravlunder i 1859, var det ikke lenger noe stort problem med gravplasser<sup>237</sup>.

Brannen den 14. april i 1858 startet i et trehus i Dronningens gate<sup>238</sup>. Selv om det var murtvang i byen, kunne bakhuis i bygårdene fortsatt bygges i tre. Derfor tente det lett fyr og

---

<sup>232</sup> Myhre, 1990 s.92

<sup>233</sup> Myhre, 1995 s.91

<sup>234</sup> Myhre, 1990 s.92

<sup>235</sup> Alsvik, 1998s

<sup>236</sup> Myhre, 1990 s.220

<sup>237</sup> Alsvik, 1998

<sup>238</sup> Hammer, 1923 s.423

var overtent idet brannvesenet ankom. Alt i alt brant 41 gårder ned, og omtrent 1000 mennesker var hjemløse.

Selv om brannen skjedde ved et uhell, ga det en god mulighet for opprydding i gammel bebyggelse i bysentrum. Bygningene ble større og mer samlet, mer homogene i utseende og var på tre etasjer. I tillegg var alle reist i stein, som forventet fra et brannområde. Interessant nok, ble de bygningene som ble gjenreist, bygget på omtrent to år. Børre Nordby mener at byggeplanene og planer for utvidelser og nybygg var antagelig kjent på forhånd, og nesten forventet av huseierne<sup>239</sup>.

Politisk, ble det bevilget penger til en ny demning ved Maridalsvannet og til et nytt vannverk i 1858. Et stort problem med de gamle vannledningene av tre, var at det var et lavtrykkssystem, som i tillegg var skittent og rant ut i gatene. Derfor fikk ikke brannvesenet trykk i noen slanger, og skitt ble ikke vasket godt nok bort fra gatene. På denne måten, ble folk syke og eventuelle branner slik som i 1858 var et større samfunnsproblem<sup>240</sup>.

På en måte kan man si at disse katastrofene førte til vekst i byen på grunn av et behov for handling. På den annen side, kan en mangel på kontroll fra det offentlige ha ført til en farlig vekst i Oslo som ledet til disse katastrofene, men godt for det økonomiske livet. Slik kan det ha fungert som et tveegget sverd, da veksten kan ha vært bra, men farlig. Samtidig kan lite offentlig inngripen kan ha gitt økonomisk vekst, men ført til kriser som krevde nettopp dette.

Til slutt kan bygningsloven i Oslo, som tidligere antatt, ha vært mer fokusert rundt det estetiske og nasjonsbyggende enn brann- og sykdomspreventiv, noe som kan ha ført til slike katastrofer.

### **3.7.2 Bybrannene i Bergen i 1830 og 1855**

Christopher Harris mener at bybrannen i Bergen i 1830 var spesielt viktig, og på grunn av utfallet av brannen var den forskjellig fra alle de andre bybrannene som til da hadde hendt i byen. Selv om forslaget til bygningslov i Bergen var under behandling, fikk bybrannen i 1830 fortgang i behandlingen av forslaget, og Bergen fikk senere i året en bygningslov basert på Oslo sin, med bygnings- og reguleringskommisjoner samt stadskonduktøren<sup>241</sup>.

---

<sup>239</sup> Nordby, 1980 s.169

<sup>240</sup> Nordby, 1980 s.171

<sup>241</sup> Harris, 2002 s.32

Gjenoppbyggingen var tema for debatt i tiden som fulgte. Enkelte ville bare at noen få gater skulle forandres fra det originale, mens andre kjempet for større ombygginger<sup>242</sup>. En komitee var nedsatt for å bestemme hvilke innsendte planer som skulle bli gjeldende. Denne komiteen gikk bort fra tykk brannmur i den nedbrente området, men ville gjerne utvide Strandgaten til 18 meter<sup>243</sup>. Dette var nesten en begynnende rutenettstruktur slik som Henrich von Achen viser at kommer mot midten av 1800-tallet<sup>244</sup>. Selv om det var en gammel ide, turte ikke komiteen å gjennomføre en murkledd gate mot Strandgaten, da det ville være kostbart og krevde rivning av flere bygninger i området. Dette brant i 1916, og til slutt ble den lenge omtalte gaten ferdig. Harris skriver at komiteen generelt holdt seg konservativ i utvalget av endringer som skulle gjøres, noe som ikke var nytt i Bergen<sup>245</sup>. Det ble foreslått rivningen av flere bygninger samt å sette jernluker på vinduer, noe som ville sørge for bedre brannsikkerhet i de utsatte områdene, men alt dette ville koste altfor mye. Stiftamtmanden foreslo å ta opp et statslån for å betale, men fikk ikke gehør<sup>246</sup>. Man kan allerede her se at det var uenigheter mellom det private og det offentlige. Faktisk til og med innad i det offentlige. Harris underbygger dette med å mene at myndighetene kjempet mot å gjenoppbygge det nedbrente området<sup>247</sup>. Antagelig grunnet denne tilbakeholdenheten fra myndighetene, ble ikke byen spesielt endret fysisk etter brannen. Riktignok fikk Bergen sin bygningslov, men den fikk ifølge Harris ikke de umiddelbare konsekvensene som burde følge av en slik lov<sup>248</sup>.

Bare 25 år senere, skulle byen brenne igjen. Etter den nye bygningsloven i 1848, ble det gjort enkelte bestemmelser som videre skulle senke brannfaren i den fortsatt trebebygde byen. En av de viktigste bestemmelsene, var paragrafen om en reguleringsplan, som etter hvert ble ferdigstilt i 1852, og vedtatt i 1853<sup>249</sup>. Reguleringskommisjonen ønsket å dele byen inn i kvartaler, hvor bygninger skulle være kledt i ildfaste materialer, samt at bystyret i 1853 bestemte at allmenningene skulle gjøres mer regelmessige og helst enda større<sup>250</sup>. Her kan man altså se den første virkelige anvendelsen av rutenettssystemet i Bergen, selv om loven av 1830 egentlig skulle tilrettelegge for det. Denne planen var for første gang igangsatt av et

---

<sup>242</sup> Harris, 2002 s.42

<sup>243</sup> 30 alen

<sup>244</sup> Harris, 2002 s.44s

<sup>245</sup> Harris, 2002 s.45

<sup>246</sup> Harris, 2002 s.46

<sup>247</sup> Harris, 2002 s.48

<sup>248</sup> Harris, 2002 s.50

<sup>249</sup> Nordal, 2002 s.53

<sup>250</sup> Roald, 2010 s.46



ønske om planlegging, og ikke som resultat av en brann. Fokuset var ikke på gatehøyder og helse, men på Torgalmenningen som var helt etter det idealet som var satt av bystyret i 1853<sup>251</sup>. Planen fikk så å si ingen praktiske konsekvenser, men så ganske likt ut som rutenettsystemet som var populært innenfor byplanleggingen på den tiden<sup>252</sup>.

Bybrannen i 1855 brant ned en del av den bebygde vestsiden i byen, og hundrevis av innbyggere ble hjemløse. I motsetning til brannen i 1830, hastet det denne gangen å regulere det nedbrente området slik at gjenoppbyggingen kunne starte. To forslag til regulering av området ble lagt frem, det ene av stadskonduktør Jersin, og det andre fra arkitekten Stockfleth. Stockfleths forslag var betydelig mer radikalt enn Jersins, og det samme mente antagelig reguleringskommisjonen som ikke engang drøftet forslaget<sup>253</sup>.

Reguleringskommisjonen vedtok, som tidligere nevnt, Jersins forslag som en måned senere også ble vedtatt av bystyret<sup>254</sup>. Selv om vi kommer til å se at stadskonduktørens stilling var marginal i reguleringskommisjonen, var han likevel et medlem av kommisjonen som skulle vedta den nye planen for byen. På den måten, kan det ha vært slik at de ønsket å ta beslutningen raskt og enkelt innad i kommisjonen, og ventet egentlig ikke et eksternt forslag. Samtidig var Stockfleths forslag mer radikalt, og slik vi så fra 1830-brannen, var det egentlig ikke mye som tydet på et reelt ønske om å være progressive innenfor akkurat byplanlegging i Bergen. Likevel endte det slik at nye områder underlagt Bergen nå ble regulert etter kvartalsplaner og med brede gater. Slik kan det sies at brannen medførte en modernisering i Bergens byplan. Samtidig trekker Gunn Nordal frem at det var sterk motstand fra det private, da de ønsket å beholde den gamle byggemetoden, slik at store omveltninger fortsatt ble forhindret av sterke private krefter<sup>255</sup>.

Det ser ut som om det også i Bergen var lite kontroll på byggingen. Som tidligere nevnt kan grunneiernes motvilje til å bygge, samt det offentliges motvilje til å planlegge, ha vært utslagsgivende. Slik som i Oslo reagerte kommunen på katastrofene ved å handle, noe som kan ha påvirket den store veksten i begge byene i perioden 1850-1880.

## 3.8 Oppsummering

---

<sup>251</sup> Roald, 2010 s.50

<sup>252</sup> Nordal, 2002 s.55

<sup>253</sup> Harris, 1991 s.57

<sup>254</sup> Nordal, 2002 s.57

<sup>255</sup> Nordal, 2002 s.62

Bygningslovene så altså veldig like ut i begynnelsen, men forandret seg utover århundret. Spesielt hvor det gjaldt grunneiernes rettigheter og plikter overfor kommunen. I Bergen måtte grunneierne betale tilbake halvparten av gatestrekningens omkostninger dersom de bygget langs nyanlagt gate. Lignende bestemmelser er ikke å finne i Oslo.

I Oslo var det hovedsakelig kolera og sykdom som var en trussel mot byen, i tillegg til en brann i 1858, og reagerte varierende i reguleringen av katastrofeområdene. I likhet med Oslo, reagerte Bergen også varierende på brannene i 1830 og 1855, og reagerte mer i 1855 enn i 1830. Slik kan begge byene ha vært restriktive i starten av århundret, men blitt mer fokusert rundt å planlegge fremover og forhindre videre katastrofer.

Den største forskjellen mellom bygningslovene i Bergen og Oslo på 1800-tallet var at det kan sies at Bergens lover var reaktive. Der Oslo ser ut til å ha lagt til rette for en videre utvikling av byen og forventet stor vekst, var Bergen nesten overrasket over den sterke veksten som skjedde etter 1850. Ved å kunne utvide byens grenser, fikk Oslo muligheten til å lette på boligtrykket. Forstedene i Oslo var ikke underlagt bygningsloven i motsetning til Bergen hvor de aller fleste forstedene skulle reguleres på samme måte. På den måten kunne Oslo stimulere privat bygging i områder som ikke var like strengt regulert som i bysentrum, og boligtrykket kan ha sunket.

## 4 Aktører i byplanlegging

Stadskonduktørembetet i Oslo ble opprettet i 1713, men ble aldri besatt<sup>256</sup>. Oppgavene ble derfor overdratt til byen, og ansvarsområdet ble overlatt til blant annet underfogden og branndirektøren. Dette var et særdeles lite effektivt system, da de hverken hadde tid til å arbeide med byggesaker, eller kunnskap om arkitektur eller ingeniørskap, men endres altså ikke før bygningsloven kommer i 1827<sup>257</sup>. Bygningskommisjonen og reguleringskommisjonen var helt nye organer da de ble opprettet, da bygningsvesenet ikke eksisterte tidligere enn loven for Oslo, hvor man ser de første nevnelser av bygnings- og reguleringskommisjonene.

I dette kapitlet vil jeg se på hvem de forskjellige aktørene i byutvikling var, hva loven og stillingsinstruksene fortalte om arbeidet som skulle gjøres, og hvem som besatte disse posisjonene. I tillegg vil jeg se hvilket arbeid som er blitt gjort, og hvorfor arbeid evt. ble forsinket eller avbrutt. Gjennom dette håper jeg å finne ut om det er enkelte aktører som står frem som mer eller mindre aktive i diskusjoner og avgjørelser som omhandler byutvikling og byplanlegging.

### 4.1 Stadskonduktørene

Det er vanskelig å finne ut nøyaktig hva stadskonduktørens funksjon er, da det er forskjellig oppfatning av hans stilling fra forskjellige kunst- og arkitekturhistorikere som legger vekt på og trekker frem forskjellige elementer ved hans stilling. Likevel, kan en generell definisjon gi en innledende forståelse når jeg kommer til å gå gjennom lovverket. Selve ordet stadskonduktør består av stad (by) og konduktør (latin *con duce* = å føre, lede)<sup>258</sup>.

Etymologisk sett, skulle stadskonduktøren altså lede byen, men i praksis var han mer en kombinasjon av ingeniør og arkitekt. Det kommer også frem ved lovbestemmelsene i de fleste av bygningslovene at han skulle være en som var kyndig i landmåling, arkitektur og matematikk. Det kommer flere endringer på dette, som for eksempel at han også skulle være kyndig i ingeniørkunst, men hadde først og fremst den funksjon å samle de andre oppgavene under samme begrep.

---

<sup>256</sup> Brochmann, 1989 s.137

<sup>257</sup> Brochmann, 1989, s.137

<sup>258</sup> Brochmann, 1989 s.137

Derfor kan man egentlig bruke beskrivelsen som kom i loven for Oslo i 1827 §58: «Til Stadsconducteur skal en i Mathematik og Architectur kyndig Mand beskikkes...»<sup>259</sup>

Stadskonduktørens oppgaver og stilling blir beskrevet i bygningslovene som ble gjennomgått i kapittel 3. Jeg kommer her til å gå mer inn på hva lovteksten har å si for embetet. Her kan man få en del informasjon om stadskonduktøren var en mer reguleringsorientert aktør i Oslo enn i Bergen, eller om det er i lovteksten dette har divergert. Dette vil også danne et grunnlag for neste del, hvor fokuset vil bli på hvordan de forskjellige kommisjonene var sammensatt og hva de fikk gjort sammen med, eller mot, stadskonduktøren.

Spørsmål jeg kommer til å arbeide ut ifra her er:

- Hvordan er stadskonduktørens stilling beskrevet i loven?
- Hvordan er stadskonduktørens stilling beskrevet i stillingsinstruksen, om det er en?
- Hvem ble ansatt som stadskonduktører?
- Hvilket arbeid gjorde stadskonduktørene?

## 4.1.1 Oslo

### 4.1.1.1 Lovverket

For å kunne bestemme hvordan stadskonduktøren i Oslos stilling skilte seg fra Bergen, vil jeg se på hvordan stillingene i de to byene er beskrevet både i lovteksten og i stillingsinstruksen i anledning ansettelsen av ny stadskonduktør. I tillegg kan det være interessant å se på hvem personene som besatt embetet var, hvilken bakgrunn, utdanning og annen historie disse mennene hadde som kan fortelle litt om hvorfor byene skiller seg fra hverandre.

Det første spørsmålet er hva bygningsloven for Oslo forteller om stadskonduktøren. §58 lyder «Til Stadsconducteur skal en i Mathematik og Architectur kyndig Mand beskikkes af Overøvrigheden, efterat Magistraten og Formændenes Betænkning hver Gang er indhentet.»<sup>260</sup> I kommentar til lovteksten, presiserer Anders Bugge i sin doktoravhandling fra 1928 at en som ville bli stadskonduktør måtte ha kunnskap innenfor arkitektur, noe som blant annet utelukket kaptein Gerhard Munthe, som var militært utdannet, og derfor hadde kunnskapen om byggeteknikk, matematikk og landmåling, men manglet tydeligvis den

---

<sup>259</sup> Vogt, 1829 s.279

<sup>260</sup> Vogt, 1829, s.278

kunstneriske sansen som Bugge mener var sentralt<sup>261</sup>. Dette kan fortelle en del om hvilken innstilling stadskonduktørene hadde da de tiltrådte sitt embete, da det ikke bare var fokus på det faglige og reguleringsmessige, men også det funksjonelle, moteriktige og estetiske. Dette passer godt til slik loven for Oslo ser ut når man ser på bestemmelsene om det visuelle i byen. Det andre som er viktig å bemerke seg her, er at «overøvrigheten» etter 1816, ble det samme som amtmann og stiftsamtmann, men det kunne også bety alle forvaltningsmyndigheter<sup>262</sup>. Det er ikke nødvendigvis lett å se hvilken betydning det har hatt her, men siden magistraten og formennene er utelatt fra «overøvrigheten», er det ikke usannsynlig at det her er ment at det var amtmannen som er overøvrigheten. Derfor ble ansettelsen av ny stadskonduktør en avgjørelse gjort av én mann, men med råd fra formennene og magistraten. Det kan derfor være en viktig ordning for hvordan byene utviklet seg, da personlige faktorer kunne spille inn på hvem som ble ansatt som stadskonduktør. For å unngå å gjenta meg selv kommer jeg til å se på lovene fra 1827 og 1875, med mindre det er endringer som kommer tydelig frem i revisjoner av lovene i tiden mellom 1827 og 1875.

I de første paragrafene av loven, står det hva hans direkte oppgaver består av. Allerede i §1 nevnes han i anledning anlegg eller forandring av bygning, da disse sakene skal meldes til stadskonduktøren. Da skal det i tillegg avholdes en bygningsforretning av bygningskommisjonen, hvor stadskonduktøren også er medlem<sup>263</sup>. I §5, er han nevnt som medlem av reguleringskommisjonen, som har som ansvar å regulere gater, plasser og lignende, men det står ikke mer om stadskonduktørens stilling i noen av disse kommisjonene<sup>264</sup>. Hans funksjon er som sagt her ikke helt klar, men det er beskrevet i blant annet loven for Bergen at han var sekretær i disse, da det var han som skulle føre protokoller fra disse to kommisjonene<sup>265</sup>, noe jeg kommer tilbake til senere. Som et medlem av disse kommisjonene, hadde han derfor mest sannsynlig en reguleringsfunksjon i likhet med de andre medlemmene, noe jeg også kommer tilbake til når jeg skal se på reguleringskommisjonens funksjon og medlemmer.

I §2 blir hans funksjon spesifikt beskrevet som et vern mot at lovstridig bygging finner sted. Hans jobb var å under hele byggingen se til at ikke noe lovstridig skjedde, med hjelp fra

---

<sup>261</sup> Bugge, 1928 s.35

<sup>262</sup> [https://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/kmd/veiledninger\\_brosjyrer/1995/fylkesmannboka/3-Fra-sysselmenn-til-fylkesmenn/id464888/](https://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/kmd/veiledninger_brosjyrer/1995/fylkesmannboka/3-Fra-sysselmenn-til-fylkesmenn/id464888/) (lastet ned 01.03.16)

<sup>263</sup> Vogt, 1829, s.268

<sup>264</sup> Vogt, 1829, s.269

<sup>265</sup> Vogt, 1829, s.278

branndirektøren og politimesteren<sup>266</sup>. Hvorvidt de aktivt jobbet sammen for dette er ikke klart, men det beskrives at stadskonduktør Grosch hadde nok tid til å jobbe privat som arkitekt ved siden av stadskonduktørembetet. Samtidig må det påpekes at det i §51 nevnes at dersom stadskonduktøren var skyld i overtredelse av loven, da gjennom forsømmelse av arbeidet, skulle han stå til ansvar på lik linje som byggere, huseiere og andre byggende<sup>267</sup>. Både stadskonduktøren og embetsmenn kunne stilles rettslig til ansvar for sine handlinger etter grunnloven.

Stadskonduktøren hadde også ansvar for å sørge for at kart ble opptegnet, noe som ble spesifisert i §§53-57. Det står ikke at han måtte tegne dem opp selv, men det står at han skulle bedrive oppmålingen av disse tomtene<sup>268</sup>. Derimot, står det at det skulle tegnes opp et generalkart over byen og dens forsteder. Her skulle alt som til da var målt opp, samles i ett kart, for at reguleringer skulle kunne finne sted<sup>269</sup>. Det er igjen viktig å bemerke seg at det ikke heller her er beskrevet spesifikt at stadskonduktøren skulle gjøre denne jobben. Det er likevel sannsynlig å anta at det var stadskonduktøren som skulle utføre dette arbeidet, i og med at han som ble ansatt som stadskonduktør skulle være kyndig i landmåling og arkitektur. Derfor kan man anta at han ville være best skikket til det. Samtidig er bestemmelsene skrevet i delen som følger stadskonduktørens stilling og funksjon, og siden resten av loven er bygget opp etter tema, kan man anta at det er slik i denne delen også.

Jeg har tidligere sett på utviklingen av lovgivningen generelt i hvordan regulering og planlegging kan ha utviklet seg gjennom de neste 50 årene. Her, som i avsnittet over, vil jeg se på hvordan stadskonduktørens stilling utviklet seg i lovgivningen frem til 1875.

Allerede i §1 kan man se en endring i stadskonduktørens ansvarsområde. Hans funksjoner ble delt opp i tre embeter: stadskonduktøren, stadsfysikus og stadsingeniøren<sup>270</sup>. Det er blitt beskrevet at stadskonduktørens arbeid egentlig var flere stillinger samlet i én, og at det ikke så ut til å være mulig å drive med det arbeidet som krevdes<sup>271</sup>. Det ser derfor ut til at stillingen og arbeidsmengden økte betydelig, mest sannsynlig som følge av at byen også vokste betydelig i 50-årsperioden. I tillegg er hans stilling beskrevet i den følgende paragrafen med

---

<sup>266</sup> Vogt, 1829, s.268

<sup>267</sup> Lovsamling 1829, s.277

<sup>268</sup> Lovsamling 1829, s.277

<sup>269</sup> Lovsamling 1829, s.278

<sup>270</sup> Lovsamling, 1875 s.176

<sup>271</sup> Brochmann, 1989 s.142

at han skulle være skikket i landmåling og i bygningsvesen. Her skulle han også ansette bygningsinspektører, etter at han hadde rådført seg med kommunerepresentasjonen<sup>272</sup>. Disse bygningsinspektørene skulle godkjenne byggeplaner og forandringer i bygninger, og skulle ikke melde ifra til stadskonduktøren med mindre en helt ny bygning skulle oppføres, eller det var noen betenkeligheter rundt byggeplanen som inspektøren ble tilsendt. Hvis den ikke sås gyldig av stadskonduktøren, ble saken sendt til bygningskommisjonen. Det kan derfor virke litt komplisert i hvordan saksgangen var i 1875, men vitner om et behov for en mer byråkratisk håndtering av den økte mengden saker som kom inn. §4 forteller også om den samme hierarkiske ordningen, da tvister skulle avgjøres av bygningsinspektøren, men om noen var misfornøyd med hans arbeid, skulle tvisten avgjøres av stadskonduktøren.<sup>273</sup> I tillegg til dette var det bygningsinspektøren som fikk ansvaret for tilsyn med bygninger og at det ble gjort i samsvar med loven, noe som tidligere var stadskonduktørens oppgave<sup>274</sup>. I loven av 1827 var det som tidligere nevnt politimesteren og branndirektøren som skulle hjelpe til med å sørge for at lovens bestemmelser følges, men i loven av 1875 var det politimesteren og stadsingeniøren som skulle bidra til dette.

Ellers er det en tendens til at stadskonduktøren nevnes i mindre grad i loven av 1875, enn i de tidligere lovene, og at bygningskommisjonen nevnes oftere. Det kan derfor antas at stadskonduktørens jobb ble mindre direkte enn tidligere, og var mer en lederstilling hvor han skulle ha et overordnet ansvar for at alt skjedde etter bygningslovens bestemmelser. Hvordan bygningskommisjonens rolle og sammensetning utviklet seg, er noe jeg kommer til å se mer på senere, og sette det opp mot stadskonduktørembetet.

Brochmann forteller om det tidlige arbeidet som er gjort av stadskonduktøren. Han beskriver stillingen som lite fruktbar i den tidligste fasen, og at det ikke var bruk for annet enn tilsyn ved murtvengen før byggingen tok seg opp ut på 1800-tallet<sup>275</sup>. Det ble ikke enklere idet komiteen som skulle planlegge en generalplan i Oslo, endte opp med å tape en sak mot en privat aktør. Etter dette ble kommunens arbeid å begrense hvilke områder en større plan skulle gjelde for. Komiteen som skulle legge plan for generalplanen bestemte at en slik ville

---

<sup>272</sup> Lovsamling, 1875 s.176

<sup>273</sup> Lovsamling, 1875 s. 177 og 183

<sup>274</sup> Lovsamling, 1875 s.177

<sup>275</sup> Brochmann, 1989 s.137

vært for uforutsigbar og dyr for kommunen i 1865<sup>276</sup>. Det ble derfor igjen lite oversiktlig bygging i byen, og oppgaven til stadskonduktøren ble vanskelig.

#### 4.1.1.2 Stadskonduktør Grosch

Jeg vil her se på hvem som ble valgt til stadskonduktør, og hvordan de forholdt seg til arbeidet sitt. Forhåpentligvis kan det gi en indikasjon på om det er noen tydelige forskjeller mellom hvem som blir stadskonduktør i Bergen og Oslo, og om de personlige historiene og egenskapene har noe å si for byutviklingen.

Den første stadskonduktøren i Norge, kom med bygningsloven for Oslo i 1827, da embetet tidligere ikke hadde vært besatt.

Christian H. Grosch var utdannet arkitekt ved Akademiet i København, sponset av Selskabet for Norges Vel, noe Anders Bugge antar i stor grad kan være arrangert av Ludvig Stoud Platou<sup>277</sup>. Under gjennomgangen av bygningslovene kan man se at Stoud Platou var statsminister i tiden hvor bygningsloven for Oslo ble proponert og forhandlet, hvor Grosch ble ansatt. Her skulle han i tillegg til å lære seg byggekunsten, også utdanne seg til en «dugelig tømmermester»<sup>278</sup>. Dette var et av kriteriene for stipendet. Det er ikke umulig at Platou hadde en tanke om at Grosch senere skulle bli stadskonduktør eller noe lignende, selv om å påstå slikt ikke kan bli mer enn spekulasjoner. Grosch, sammen med Peter Høegh, ble etter forslag av Hans Linstow ansatt som assistenter til slottsbyggingen i 1825, men ble ikke lenge i den stillingen<sup>279</sup>. Slottsbyggingen måtte drive nedskjæringer, og Høegh ble værende som assistent, mens Grosch ble avskjediget. Linstow mente at han ikke hadde motarbeidet ham, men hadde faktisk anbefalt ham til de senere jobbene han fikk, og ikke umulig til stadskonduktørstillingen.

Brochmann viser til strukturen i de to kommisjonene, og ser litt fremover mot inkluderingen av stadsingeniøren og –fysikus. I tillegg mener han at det er ubegripelig at det ikke ble ansatt noen tjenestemann som skulle ha kontroll over det han kaller byplan- eller reguleringskommisjonen, og at det gikk nesten helt ut av kontroll da byen vokste så fort. Det var her Grosch markerte seg som en aktiv stadskonduktør, og utførte det Linstow hadde

---

<sup>276</sup> Brochmann, 1989 s.139

<sup>277</sup> Bugge, 1928 s.32

<sup>278</sup> Bugge, 1928 s.32

<sup>279</sup> Bugge, 1928 s.34



planlagt for Carl Johans gate, da antageligvis i anledning byggingen av Slottet<sup>280</sup>. Her kommer det også frem at Grosch, som alle andre som ville bygge i områder utenfor anlagte gater, måtte fremlegge sin egen reguleringsplan på eget initiativ. I tillegg til å vitne om en gjennomføringsvilje og et reguleringsønske hos Grosch, forteller det kanskje også om reguleringskommisjonens mangel på gjennomføringskraft, da alt måtte gjøres etter en allerede produsert reguleringsplan.

Her kommer det også frem at reguleringskommisjonen bare skulle godkjenne det stadskonduktøren forberedte etter å ha mottatt planen<sup>281</sup>. Det kan derfor være viktig å se på arbeidsfordelingen mellom stadskonduktøren og reguleringskommisjonen for å se hvem, om det var noen, som drev med aktiv byplanlegging, eller om det bare skjedde tilfeldig, slik det ofte kan virke som. Samtidig påstår Bugge at Grosch ikke hadde tid eller ønske om å delta i det offentlige liv. Han tok likevel noen verv, men bare de som var relaterte til arbeidet hans som stadskonduktør, bygningsinspektør og lærer ved tegneskolen<sup>282</sup>. Hans D.F. Linstow, som Grosch hadde arbeidet sammen med under byggingen av slottet, ble omsider antagonistisk mot stadskonduktøren, og mente at han monopoliserte byggemarkedet i Oslo. Bugge mener at dette er helt naturlig, da det var såpass få med helt akademisk arkitektutdannede i landet, faktisk bare Grosch og Gerhard Løser, som døde kort etter 1827<sup>283</sup>. Grosch ble den eneste arkitekten, og fikk ansvaret for både å bygge i byen, og å være tilsynsmannen over de byggende.

Rollekonflikten virker helt uunngåelig skal man tro Anders Bugge, men det er likevel en del som hadde en grunnleggende ingeniørutdanning og arkitektkunnskap som kunne drevet byggevirksomhet, om man skal tro Linstow. Selv om det er klart at Linstow var lite positiv til Groschs monopol, og at det kan ha vært farget av hans personlige mening og den økonomiske situasjonen, kan det også virke som om Grosch trivdes godt med å være den eneste som bygger samt å være sin egen kontrollør. Linstow var heller ikke den eneste som var kritisk, og etter at Linstow hadde gitt ut denne uttømmende eksposéen, hadde det tydeligvis blitt en ganske stor oppslutning rundt Linstows meninger<sup>284</sup>. Grunnen til at jeg trekker frem oppslutningen rundt Grosch, er at det også ble rettet kritikk mot selve arbeidet. Om dette

---

<sup>280</sup> Brochmann, 1989 s.138

<sup>281</sup> Brochmann, 1989 s.138

<sup>282</sup> Bugge, 1928 s.38

<sup>283</sup> Bugge, 1928 s.41

<sup>284</sup> Bugge, 1928 s.40

skyldes at han var en lite populær person, er det ikke noe belegg for å påstå, men det kan antas gjennom å se på kritikken mot ham. Det ble blant annet rettet kritikk mot bygningene han tegnet, og det ble påstått at det arkitektoniske arbeidet ble forsømt, og at det burde vært konkurranse i byggevirksomheten. Det kommer ikke klart frem om dette er en misnøye man finner hos de fleste, men det kan tyde på at det er ulike tanker om hvordan byen skal utvikles, og hvem som skal være ansvarlig. Dette kommer jeg tilbake til når jeg skal se på bygnings- og reguleringskommisjonene.

Oppsummert, kan man beskrive Christian Grosch som en høyt utdannet, kunnskapsrik stadskonduktør med en brennende lidenskap for faget sitt. Det er klart at han ønsket å utvikle byen, men hvilke motiver han har hatt for dette, er ikke lett å si. Likevel kan man tydelig se at hans arbeid bidro til utviklingen av Oslo, til tross for motstand. Grosch satt lenge som stadskonduktør. Faktisk satt han hele perioden fra 1827 til 1865, og man kan se at Oslo vokste jevnt gjennom hele denne perioden, med unntak av epidemiene. Til tross for at veksten var i gjennomsnitt jevn, var den enorm sammenlignet med mesteparten av Europa og spesielt Norge. Samtidig som han jobbet som stadskonduktør i Oslo, tegnet han mange bygninger som privat arkitekt. Vedlagt er en liste over utvalgte bygninger han har oppført, med spesifisering om de var tegnet for Oslo eller i andre byer (tabell 1). Totalt satt Anders Bugge opp 157 forskjellige verk og prosjekter bare i tillegg til de rundt 300 riss og kunstverkene han tegnet<sup>285</sup>, selv om noen av dem var oppussinger og ominnredninger. Dette vitner om en enorm iver i arkitektvirksomheten og at han var svært glad i å tegne kirker<sup>286</sup>. Det er også tabeller fra andre stadskonduktører for å sette det i kontekst (tabeller 1-4).

#### **4.1.1.3 Stadskonduktør Bull**

Georg Bull tar over stillingen som stadskonduktør etter Christian Grosch i 1865, og han ansettes også dette året som inspektør for statens bygninger. Odd Brochmann skriver i «Stadskonduktøren» at Bull to år senere er sekretær i komiteen som skal utarbeide ny reguleringsplan, og generelt er involvert i flere utviklingsprosesser i sitt embete som stadskonduktør<sup>287</sup>. Dette kan nærmest vise til en videreføring av Groschs arbeid ved siden av embete, da begge to også drev med arkitektvirksomhet ved siden av den offentlige jobben. Det er heller ikke usannsynlig at det er en viss form for overlapp og kultur etablert av den

---

<sup>285</sup> Bugge, 1928 s.223-228

<sup>286</sup> Bugge, 1928 s.229-232

<sup>287</sup> Brochmann, 1989 s.137

tidligere stadskonduktøren som senere videreføres av Bull. Om dette er tilfelle, kan en mindre aktiv kultur i for eksempel Bergen, være en interessant tanke.

De neste punktene forteller at han var veldig sterkt begrenset av magistraten, og under direkte kontroll av ham. Kart, oppmålinger og betenkninger til saker forlangt av magistraten skulle gjøres uten godtgjørelse, og han måtte finne seg i eventuelle tilleggbestemmelser til instruksen som magistraten og stiftsamtmannen bestemte<sup>288</sup>. Selv om det kanskje ikke var en direkte konflikt mellom magistrat og stadskonduktør, var det helt klart et maktforhold mellom disse to. Om magistraten brukte denne makten, kommer ikke klart frem, men muligheten var der, og bare det kan ha skapt konflikt.

Brochmann trekker også sammenligninger mellom den hausmannske ombygging av Paris fra 1858 og utover, og Oslo i samme tidsperiode. Her mener han det er forskjeller i hvem som sto for planleggingen og hvilke mål som var satt for ombyggingen. I Oslo mener han det var liten vilje til gjennomføring og frykt for offentlig ekspropriasjon. I tillegg skriver Brochmann at alle partene var underlagt tidens syn på denne slags oppgaver<sup>289</sup>. At tidsånden var konservativ på dette, er noe som kan være enda tydeligere i Bergen, som jeg kommer tilbake til senere. Ombyggingen av Paris beskrives som en «tvangstrøye» drevet på diktatorisk vis med en tanke om monumentalitet i bybildet på bekostningen av byens «organisme»<sup>290</sup>.

Siden Oslo vokste så fort, kunne ikke Bull gjøre mer enn andre byer kunne, og bygget generelt rette gater med tette kvartaler imellom<sup>291</sup>. Slik sett ble ikke Oslo spesielt annerledes enn andre byer, da antageligvis sett ut ifra et europeisk perspektiv og ikke fra et norsk. Her kan man se forskjellen på Bergen og Oslo, da man i Bergen forsøkte å følge dette prinsippet, men ikke fikk det til på samme måte som man gjorde i Oslo.

### 4.1.2 Bergen

Loven av 1830 er i sin helhet nesten helt lik den for Oslo, og det er også tilfelle for bestemmelsene om stadskonduktøren. Unntaket her kommer i §§42 og 43 hvor det handler om bygging eller endring av skorsteinspipene og at det måtte meldes ifra til stadskonduktøren,

---

<sup>288</sup> Brochmann, 1989 s.141

<sup>289</sup> Brochmann, 1989 s.145

<sup>290</sup> Brochmann, 1989 s.145

<sup>291</sup> Brochmann, 1989 s.146

hvorpå han skulle se til at det ble oppført, eller endret, etter brannsikre metoder<sup>292</sup>. Dette kom antageligvis som et tillegg av samme grunn som loven ble opprettet, altså av brannsikkerhetsmessige årsaker.

I den senere loven, altså den av 1848, gjorde enkelte endringer i stillingen til stadskonduktøren, blant annet beskrives hans rolle i reguleringskommisjonen bedre enn i den forrige loven. Dette medlemskapet i reguleringskommisjonen ga ham ingen særskilt godtgjørelse, noe som kan ligne mye på forholdet mellom stadskonduktøren i Oslo og magistraten<sup>293</sup>. Det var også magistraten, sammen med formennene som ifølge §68 skulle ansette stadskonduktøren, som også var den eneste bestemmelsen om ansettelsesforhold i loven av 1848<sup>294</sup>. Selv om det kan påstås at det var en selvfølge fra loven av 1830, var ikke dette en endring i loven, men en helt ny lov som ble sanksjonert. Derfor er det merkelig at den linjen som man finner i de andre lovene om «en i Architectur og Mathematik kyndig Mand» ikke dukket opp her. Det kan muligens være at stadskonduktøren ikke lenger var en like viktig stilling i Bergen, slik den var i Oslo, og at det ikke var den samme sterke personligheten i Bergen som det var i Oslo. Dette kan belyses bedre når jeg ser på stadskonduktørene Høegh og Jersin.

§§3 og 4 forteller om bygningsforretningene, og hvordan stadskonduktøren skulle forholde seg til dette. §3 begynner med den tidligere bestemmelsen om at nye bygninger skulle meldes inn, men om forandring skjedde, måtte dette meldes, og stadskonduktøren skulle bestemme om det var grunn til å avholde bygningsforretning også her. §4 spesifiserte minstegrensen for hva som krevde bygningsforretning, og alt under 10 kvadratmeter måtte bare meldes til stadskonduktøren som bestemte om det skulle avholdes bygningsforretning<sup>295</sup>. Alt dette ga mange smutthull for byggere i byen, og kunne føre til tilfeldig og individuell tankegang i byggingen. Det gikk også rett imot tankegangen om en helhetlig plan for byen, noe det virker som de fleste som styrer ønsket å ha.

Det er sjeldent at stadskonduktøren nevnes i loven av 1848, i denne loven er det hovedsakelig bygnings- og reguleringskommisjonene som nevnes ofte. Stadskonduktøren ble nevnt som en rådgivende instans for blant annet branndirektøren, reguleringskommisjonen og

---

<sup>292</sup> Vogt, 1832 s.368

<sup>293</sup> Vogt, 1851 s.559

<sup>294</sup> Vogt, 1852 s.578

<sup>295</sup> Lovsamling, 1851 s.559

politimesteren. I tillegg hadde han noen tilsynsoppgaver og er i likhet med den tidligere loven, ansvarlig for at bestemmelsene i loven ble opprettholdt i byggingen av nye bygninger. Kart var også under stadskonduktørens ansvar.

Et tydelig problem i Bergen var som nevnt at det i realiteten ikke kom en ny bygningslov i tidsrommet mellom 1848 og 1875. Dette kan ha bydd på store problemer, da byen fortsatte å vokse seg større, faktisk til nesten 34 000 innbyggere i 1875<sup>296</sup>. I perioden 1825-45, vokste byen med under 3000 innbyggere<sup>297</sup>. Derfor er det ikke umulig at de ikke forventet den veksten som skulle komme i årene etter. Da blir det neste spørsmålet hvorfor de ikke gjorde noe med det. Det er mulig at det var en konservativ bevegelse i Bergen som forhindret nye lover og mangel på vilje til å planlegge fremover. Henrich von Achen har også dette synet, og mener at loven som kom i 1830 var beregnet på små trehus, og ikke egnet for nesten 70 års utvikling og vekst<sup>298</sup>.

Også i Bergen ble stadskonduktørstillingen utvidet til både stadskonduktøren og en stadsingeniør. Denne stillingen ble opprettet i 1857, og skulle få ansvaret for reguleringsarbeidet<sup>299</sup>.

#### **4.1.2.1 Jersin**

Jacob C. Jersin var utdannet ved 2.bygningskole i København og senere med en arkitektutdannelse i Stockholm frem til han ble stadskonduktør i Bergen i 1830. Grunnen til at han ble stadskonduktør, var at Ole Petter Riis Høegh, som egentlig var førstevalget og ble ansatt i 1832, bodde i Trondheim for å utføre arbeid der. Derfor ble Jersin den første stadskonduktøren i Bergen fra 1830-35. I denne tiden skjer det ikke mye, og i ettertid er ilte skrevet om Jersin.

Da Høegh var ferdig i Trondheim, kunne han tiltre stillingen i Bergen. I mellomtiden jobbet Jersin på slottet i Oslo sammen med blant annet Gerhard Løser og under Hans D.F. Linstow<sup>300</sup>. Her er det høyst sannsynlig at han fikk god erfaring og lære av den mye mer erfarne og kunnskapsrike Linstow. Jersin jobbet blant annet som Høeghs assistent i perioden

---

<sup>296</sup> Folketelling 31.desember 1875 [http://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c1\\_i\\_1876.pdf](http://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c1_i_1876.pdf) (lastet ned 15.03.2016 s.10)

<sup>297</sup> Folketelling 1845 [http://ssb.no/a/histstat/nos/st\\_08r\\_1836-45.pdf](http://ssb.no/a/histstat/nos/st_08r_1836-45.pdf) (lastet ned 15.03.2016 s.24)

<sup>298</sup> Von Achen, 1983 s.58

<sup>299</sup> Roald, 2010 s.46

<sup>300</sup> Von Achen, 1983 s.87

1847-49, som også er perioden hvor Høegh både var sinnsyk og mistet konen sin. Da var det Frøyseth og Kaas som er nevnt som stadskonduktører med Jersin som assistent<sup>301</sup>.

Etter Høegs avgang i 1849, ble Jersin konstituert som stadskonduktør og fast ansatt i 1850, og satt på posten frem til 1870, selv om han i navnet satt frem til 1880<sup>302</sup>. Derfor ble han sentral i reguleringsarbeidet som skjedde etter brannen i 1855. Likevel er det fortsatt ikke mye som er skrevet om Jersin, og ingen kjente bygninger som fortsatt står. Von Achen mener at selv om de ikke har blitt nevnt ved navn på flere av bygningene i Bergen, er det ikke usannsynlig at både han og Høegh har tegnet en god del bygninger, da det ifølge loven kunne forlanges tegninger av stadskonduktøren<sup>303</sup>. Som nevnt mente Høegh at kartene ikke kunne tegnes opp før all oppmåling av grunnen i byen var fullført, slik at kartet ikke ble ferdig i 1836 slik loven bestemte<sup>304</sup>.

#### 4.1.2.2 Høegh

Ole Peter Riis Høegh fikk sin første arkitektlære hos Gerhard Løser, som tidligere nevnt var aktuell kandidat for stadskonduktørstillingen i Oslo. Deretter var han under Linstows lære på tegneskolen, og fikk jobb under ham ved slottet før han i vinteren 1828 var vikar for Grosch som stadskonduktør i Oslo<sup>305</sup>. Derfor fikk Høegh antagelig mye impulser fra læremestre og kolleger, som senere kan ha påvirket hans arbeid i Bergen.

Som nevnt, var Høegh allerede valgt til stadskonduktør av stiftamtmanden i 1830, men var opptatt i Trondheim. Da han tiltrådte sin stilling i 1835, var mesteparten av grunnarbeidet som stadskonduktør ifølge Christopher Harris allerede gjort av Jersin. Det gjorde at han kunne fokusere mer på sin jobb som stadskonduktør, og som privat praktiserende arkitekt. Likevel fører det til en senere konflikt mellom Høegh, formannskapet, stiftamtmanden og magistraten. Etter bygningslovens §7 skulle stadskonduktøren tegne opp grensekart og generalkart<sup>306</sup>. Som diskutert over, var det ikke spesifisert hvem som skulle tegne opp kartene, men i Bergen forventet reguleringskommisjonen og representantskapet at det var stadskonduktøren alene som skulle gjøre det<sup>307</sup>. Slik situasjonen var i Bergen, hadde

---

<sup>301</sup> Von Achen, 1983 s.65

<sup>302</sup> Von Achen, 1983 s.87

<sup>303</sup> Von Achen, 1983 s.59

<sup>304</sup> Harris, 1991 s.51

<sup>305</sup> [https://nbl.sn.no/Peter\\_H%C3%B8egh\(lastet ned 02.04.2016\)](https://nbl.sn.no/Peter_H%C3%B8egh(lastet%20ned%2002.04.2016))

<sup>306</sup> Harris, 1991 s.47

<sup>307</sup> Harris, 1991 s.51

reguleringskommisjonen i 1839 bestemt at grensekartet skulle utføres av stadspektør Høegh, og antok at dette ikke kom til å ta mer enn noen uker. Kartet skulle dessuten ikke regnes som en av stadspektørens vanlige oppgaver, siden kartforretninger var utelatt, og Høegh skulle få ekstra betalt. Likevel uttrykket Høegh frustrasjon over arbeidet i 1842, og påsto at han måtte hyre inn assistenter for å utføre målinger, som igjen krevde lønn for arbeidet. Resultatet av alt dette blir at Høegh ikke lenger fikk betaling for assistentene, og heller ikke for selve kartet<sup>308</sup>.

Høegh jobbet antagelig i likhet med Jersin, mye som arkitekt ved siden av stadspektørstillingen, men det er mest i Trondheim at hans verk er kjent. Noen bygninger står likevel igjen som Bergen katedralskole(1840) og Bergens avdeling av Norges Bank(1845).

Til tross for at han hadde veldig god utdanning med tanke på lærere og praksis, fikk han ikke gjennomført like mye som sin kollega i Oslo i samme periode. Da de hadde mye samme bakgrunn, og loven i stor grad var lik frem til i hvert fall midten av 1840-tallet, skulle en anta at deres arbeid ville noenlunde speile hverandre. Likevel påstår Henrich von Achen at det ikke er så mye igjen fra Høegh, mens det av Anders Bugge er beskrevet at han drev med mye arbeid ved siden av. De var antageligvis to veldig forskjellige personer, men det virker også som at det var en forskjell i hva stadspektørene fikk gjennomført. Hverken Bugge eller Brochmann trekker frem noen store konflikter med stadspektøren i Oslo, slik det var i Bergen. Begge forfatterne mente at disse to stadspektørene var i stor grad selvstendige, mens det i Bergen ikke er slike beskrivelser av noen av stadspektørene der.

#### **4.1.2.3 von der Lippe**

Hans Jacob Roald legger ikke mye vekt på Conrad Fredrik «Fritz» von der Lippe som stadspektør. Ifølge ham var stadspektøren som tok over for Jersin i 1870 en lite planleggende stadspektør<sup>309</sup>. Derimot var han en dyktig tegnende arkitekt som kanskje kan sees som en parallell til Grosch i Oslo nesten femti år tidligere. Hans mest kjente bygning er kjøttbasaren i Bergen som skulle sørge for bedre sanitetsforhold for omsetningen av kjøtt.

---

<sup>308</sup> Harris, 1991 s.51

<sup>309</sup> Roald, 2010 s.55

Von der Lippe var utdannet ved Polytechnische Schule i Hannover før han jobbet som arkitekt i Kristiansand, og senere bygningsinspektør i Stavanger før han ble stadskonduktør i Bergen<sup>310</sup>. Det kan derfor antas at han, i motsetning til Jersin, ikke hadde god kjennskap til hva som hadde blitt gjort i byen eller hvordan systemet fungerte. Grunnen til dette er at Jersin hadde jobbet lenge som assistent for Høegh og under konstituerte stadskonduktører i perioden hvor Høegh ble erklært sinnssyk.

Von der Lippe markerte seg altså ikke spesielt i planleggingen og reguleringen i Bergen, i hvert fall ikke i den perioden denne oppgaven omfatter.

### 4.1.3 Likheter eller forskjeller?

Stadskonduktørene i begge byene hadde en noenlunde lik stillingsinstruks i de første lovene. Samtidig var tilstanden i de to byene svært forskjellig. Som tidligere nevnt, og som det kommer frem både i loven, og fra det faktiske arkitektarbeidet som ble utført, var det et større fokus på det estetiske i Oslo enn i Bergen. Dette kan ha vært forårsaket av alle de offentlige bygningene som skulle bygges i hovedstaden, da ingen av forfatterne som har skrevet om stadskonduktørens arbeid har vist til en stor privat byggevirkosomhet i hvert fall i den første halvdel av århundret. Når Anders Bugge antar at Grosch måtte sende inn tegninger til kommisjonene for at det skulle bygges, var det tydeligvis et personlig engasjement som drev ham, da vi ikke kan se en parallell i Bergen på samme måte. På den annen side forventer Henrich von Achen at begge stadskonduktørene i Bergen drev mye privat bygging, selv om få kjente bygninger står igjen.

Selve arbeidet skulle bli utført av stadskonduktøren, og i Bergen var det forventet at han i stor grad skulle utføre dette arbeidet alene. Det er ingen spesiell grunn til å tro at det var noe særlig forskjell i Oslo. Christopher Harris viser til konflikten mellom stadskonduktør Høegh i Bergen i 1842, da han uttaler at han måtte hyre inn to assistenter for å hjelpe ham med å holde flagg og stang når han skulle utføre oppmålinger i anledning grensekartet<sup>311</sup>. Det kan tyde på at det ikke var vanlig å ha assistenter til enhver tid, og at de bare ble hyret inn til enkelte oppgaver. Jersin var som kjent assistent for Grosch i perioden 1835-47, og det kan tyde på at

---

<sup>310</sup> Von Achen, 1983 s.88

<sup>311</sup> Harris, 1991 s.51



trente, utdannede arkitekter var stadskonduktørens assistenter. De jobbet derfor under en med mer erfaring slik praksisen også var i slottsbyggingsprosjektet.

Bygningslovene endret seg utover 1800-tallet, spesielt for Oslo, og der var endringene store for blant annet stadskonduktøren og kommisjonene han satt (og senere ikke satt) i. I Bergen var det derimot ingen store forandringer som gagnet stadskonduktørens stilling og rolle i byen, snarere tvert imot. Antagelig som et resultat av konflikten med stadskonduktøren i Bergen, gjorde endringen i loven av 1848 at magistraten sammen med formennene kunne ansette ham uten at det var et krav til kompetanse.

## 4.2 Bygningskommisjonene

Felles for bygningskommisjonene, er at de skal fungere som saksbehandlere for byggesaker, med særlig vekt på utførelse av bygningsforretninger. Både i Oslos(1827) og Bergens(1830) §1 blir det beskrevet at bygningskommisjonen skulle avholde bygningsforretning, og at kommisjonen skulle bestå av politimesteren, stadskonduktøren og branndirektøren<sup>312313</sup>. Som nevnt, var stadskonduktørens oppgave å sørge for at det ikke skjedde noe lovstridig, med hjelp fra de to andre medlemmene i kommisjonen. Det virker likevel litt rart at det ikke presiseres at det var bygningskommisjonen som skulle bidra til dette, men de som satt i kommisjonen skulle bidra. Dette kan ha vært det samme, men det er likevel ikke helt tydelig hva som menes. Videre var det bygningskommisjonen som kunne bestemme om en bygning var så forfallen at den utgjorde en fare, at den måtte rives<sup>314315</sup>. Det er ikke klart om det er bygningskommisjonen som selv gikk ut for å bedømme bygningers sikkerhet, men det virker usannsynlig at kommisjonen ville drevet med slike befaringer på eget initiativ. Man kan anta at det enten ble innsendt saker eller at det kom opp i behandling av bygningsforretninger. I tillegg til dette skulle de ha oppsyn med brannsikring, noe som videre underbygger tanken om at det var hele bygningskommisjonen som skal se til at loven blir etterfulgt.

Bygningskommisjonen kunne også unnta enkelte bygninger og deler av bygninger fra lovens bestemmelser dersom de fant det passende. For eksempel kunne de i Oslo unnta byggere fra §32 om pillarers bredde på minimum 1<sup>316</sup> alen dersom bygningskommisjonen fant det for

---

<sup>312</sup> Vogt, 1829 s.268

<sup>313</sup> Vogt, 1832 s.360

<sup>314</sup> Vogt, 1829 s.271 §18

<sup>315</sup> Vogt, 1832 s. 363 §19

<sup>316</sup> Ca. 0,63 meter

passende<sup>317</sup>. I Bergens §31 var det tillatt å bruke planker på høykant istedenfor bjelker dersom bygningskommisjonen så det som forsvarlig<sup>318</sup>. I begge disse tilfellene hadde bygningskommisjonen muligheten til å vurdere om de skulle tillate det eller ikke, noe som åpner for personlig tolkning av lover og regler. Det kan derfor være interessant å se om det var ulik oppfatning i Bergen og Oslo om hvordan loven skal tolkes og for hvem reglene skulle gjelde.

#### 4.2.1 Bygningskommisjonen i Oslo

Bygningskommisjonen i Oslo endret sammensetning i loven av 1875, da den ble økt med flere medlemmer. Den nye bygningskommisjonen besto av stadskonduktøren, branddirektøren, politimesteren, stadsingeniøren, stadsfysikus og tre medlemmer fra magistraten og formannskapet. Hele fem nye medlemmer i kommisjonen som skulle behandle bygningsforretninger er en betydelig økning. Bygningskommisjonen skulle uttale seg i anledning ansettelsen av stadskonduktøren, og den var siste instans i byggesaker dersom rekvirenten(utbyggeren) ikke var fornøyd med avslag fra bygningsinspektøren først eller stadskonduktøren sist<sup>319</sup>. Dette kommer frem flere steder i loven, slik som §14 hvor en utbygger som ikke følte at stadsingeniørens bestemmelse om avstand på etasjers høyde og kjelleres avstand til gate, kunne han forlange en bestemmelse fra bygningskommisjonen<sup>320</sup>.

I likhet med slik vi så i gjennomgangen av stadskonduktørens situasjon i Oslo, ser det ut til at bygningskommisjonen var mer byråkratisert enn det den var på begynnelsen av 1800-tallet. Økningen i antallet medlemmer kan være som en respons på det økte behovet for behandling, da antallet saker økte, men inklusjonen av tre medlemmer fra formannskapet og magistraten kan være et ønske om overvåkning eller kontroll fra magistraten. Dette kan også være et resultat av konflikten i Bergen mellom stadskonduktør Høegh og magistraten.

Igjen kan man se et tegn på at det var et fokus på det estetiske i byen, da det i §§16-17 som omhandlet hjørner på bygninger og balkonger og deres utseende. Bygningskommisjonen kunne tillate skarpe hjørner på bygninger «...hvor de lokale Forhold eller Bygningens Stil taler derfor», og tillate balkonger til tross for at de i utgangspunktet ikke var tillatt<sup>321</sup>. Om

---

<sup>317</sup> Vogt, 1829 s.273

<sup>318</sup> Vogt, 1832 s.366

<sup>319</sup> Vogt, 1876 s.176

<sup>320</sup> Vogt, 1876 s.181

<sup>321</sup> Vogt, 1876 s.182

bygningens «stil» tillot å lage skarpe hjørner, var et ganske vagt punkt som ble avgjort av bygningskommisjonens skjønn, og som igjen var avhengig av hvem som satt i kommisjonen til enhver tid. Fra lovmakerne sin side, er det klart at det var et estetisk motiv for å tillate en slik unntagelse fra loven, og det går i tråd med det som tidligere er sett i lovene for Oslo som ble gjennomgått i kapittel 3.

Det ble gjort en utvikling i paragrafen om balkonger fra loven av 1842 hvor det var reguleringskommisjonen som skulle gi tillatelse<sup>322</sup>, til loven av 1875 hvor det var bygningskommisjonen som skulle gi denne tillatelsen<sup>323</sup>.

Slik som i loven av 1827 og 1842, er det ofte nevnt at bygningskommisjonen kunne unnta enkelte bygninger fra bestemmelsene i loven, eller bestemme enkelte uklare moment slik som materialer og avstander som ikke er uniforme. Hovedsakelig gjelder dette bygningstekniske og brannsikkerhetsmessige bestemmelser slik som i §35-36<sup>324</sup> og §52 for å nevne et par<sup>325</sup>. Det kan derfor se ut som om bygningskommisjonen i Oslo hadde som formål å sørge for det brannsikkerhetsmessige og praktiske ved etterfølgelse av loven, mens reguleringskommisjonen fokuserte mer på de større avgjørelsene og selvfølgelig reguleringen. Det står også i §82 at bygningskommisjonen kan, etter vurdering av stedsforholdene og at området er ubebygget, unnta noen fra hele eller deler av bygningsforskriftene. Bygningskommisjonen fikk der i tillegg muligheten til å tilbaketrekke tillatelsen, noe som kunne gjøre at bygningskommisjonen kunne styre selvstendig etter egen vurdering<sup>326</sup>. Interessant nok, var det stadskonduktør Grosch som hovedsakelig sendte inn tegninger til bygninger i byen, og var derfor med i kommisjonen som kunne unnta seg selv fra bygningslovens bestemmelser. Slik det utartet seg seinere er ikke helt klart, men siden Bull skal ha fortsatt i ganske lik stil som Grosch, vil det ikke være umulig at han ønsket å få sine egne tegninger gjennom, da dette var en stor del av hans inntekt.

#### 4.2.2 Bygningskommisjonen i Bergen

Bygningskommisjonen i Bergen kunne etter §20 i loven av 1848 tillate høyere bygninger enn 12 meter, noe som tilsvarer ca. 2.5 etasjer. Likevel er det ikke mye som tyder på at

---

<sup>322</sup> Vogt, 1844 s.449

<sup>323</sup> Vogt, 1876 s.182

<sup>324</sup> Vogt, 1876 s.187

<sup>325</sup> Vogt, 1876 s.192

<sup>326</sup> Vogt, 1876 s.201

kommisjonen faktisk ga slike tillatelser, basert på antall bygninger på over to etasjer. Det står riktignok at det gjaldt grunnmurede bygninger, men det er ikke tall på antallet bygninger med grunnmur. Likevel var det store plassproblemer i Bergen, et problem som det ikke ser ut til å ha blitt jobbet aktivt mot.

I likhet med bygningskommisjonen i Oslo, ser det ut til at Bergens bygningsvesen også var rettet mer mot sikkerhet. Fokuset var mer på brannsikkerhet, enn større reguleringer, som falt på reguleringskommisjonen. Dette kommer blant annet frem i §41-43 hvor det omhandler blant annet skorsteinspiper og ovner med tanke på brannmurer og avstander i den sammenheng<sup>327</sup>, eller i §39 hvor det faller på bygningskommisjonen å bedømme hvilke bygninger som er forfallen til den grad at bygningskommisjonen kan kreve den reparert eller fjernet<sup>328</sup>. Som tidligere nevnt, ser Bergens lov ut til å ha vært mer fokusert på selve brannsikkerheten, noe som også kommer frem i bygningskommisjonens rolle i lovverket. Det var også flere bestemmelser hvor bygningskommisjonen skulle sette mål og avgjøre hvilke materialer o.l. som skulle benyttes i bygging. Det var også flere unntak til bestemmelser om brannsikkerhet, som skiller seg fra loven for Oslo, hvor det så ut som at det ikke var like strengt i lovverket.

§59 forteller at bygningskommisjonen avgjør hvorvidt en reparasjon skulle bli ansett som en hovedreparasjon<sup>329</sup>. Ved hovedreparasjon, skulle det alltid avholdes en bygningsforretning med bygningskommisjonen tilstede, i motsetning til en vanlig reparasjon, hvor det kan unntas å bli behandlet i bygningsforretning. Ved hovedreparasjon så menes det at den utvendige form endres, og det må avholdes bygningsforretning.

Det kommer ut av §4 at reguleringskommisjonen kunne forlange tegninger fra bygningskommisjonen<sup>330</sup>. Det er forståelig da stadskonduktøren satt i denne kommisjonen og er den som ofte drev med kart og oppmålinger, men det forteller likevel om forholdet mellom kommisjonene, da det igjen ser ut til at reguleringskommisjonen var lite involvert i de daglige forretningene, men heller tok de større avgjørelsene.

I tillegg til loven i 1857 og 1875, er det knapt noen nye bestemmelser om bygningskommisjonen annet enn flere bestemmelser om unntak fra den generelle loven. Dette

---

<sup>327</sup> Vogt, 1851 s.572

<sup>328</sup> Vogt, 1851 s.570

<sup>329</sup> Vogt, 1852 s.576

<sup>330</sup> Vogt, 1861 s.386

kan vise at de allerede var fornøyd med bygningskommisjonens rolle i bygningsvesenet, og så antagelig behovet for utvidelse av kommisjonens rolle. Derimot er situasjonen litt annerledes for reguleringskommisjonen som jeg kommer tilbake til.

### 4.2.3 Sammenligning

De to bygningskommisjonene er veldig like, slik som antatt da loven for Bergen var modellert etter den for Oslo. Likevel ser det ut til at utviklingen for kommisjonen i Oslo skjedde i et helt annet tempo enn i Bergen.

Det kommer flere endringer i bygningsloven for Oslo enn i Bergen, og ifølge Henrich von Achen holdt ikke Bergen tritt med den økende befolkningsveksten og etterspørselen etter bygninger som det etter hvert ble i byen<sup>331</sup>. Kommisjonen i Oslo ble også utvidet med blant annet stadsfysikus og stadsingeniør, samt tre medlemmer fra formannskapet. Det samme skjedde ikke i Bergen, og det kan ha vært en tanke om at det ikke var et behov for det. Det ser derfor ut til at det i Oslo nesten var forventet at byen skulle vokse, mens det i Bergen nærmest kom som en overraskelse. Dette kan komme fra Stortinget, da de ikke nødvendigvis hadde kunnskapen som trengtes om forholdene i Bergen for å tilpasse bygningslovene, men det samsvarer ikke med det som ble sett på tidligere. På den annen side kan det være at forskjellen kom ut av aktørene i de forskjellige byene hvor de meldte hva som trengtes og hva som kunne gjøres bedre. Dette gikk da mest sannsynlig på de forskjellige enkeltmedlemmene i kommisjonene.

Et annet viktig moment er at det i Oslo var forskjell i hva bygningskommisjonen kunne unnta fra loven i forhold til Bergen. I Oslo ser det ut at en del av unntakene var relatert til det estetiske i byen, mens det i Bergen helt klart var mer rettet mot brannsikkerhet. I tillegg skulle kommisjonen i Bergen fastsette flere mål og bestemme materialer o.l. som skulle brukes i bygging, mens det i Oslo er færre tilfeller av dette.

Til tross for disse forskjellene, var bygningskommisjonene i stor grad like, og det er ingen tydelige tegn på at det var noen som i denne forbindelse jobbet aktivt hverken for eller mot byutviklingen, i tillegg til at kommisjonene antageligvis hadde mindre oppgaver enn reguleringskommisjonen.

---

<sup>331</sup> Von Achen, 1983 s.58

## 4.3 Reguleringskommisjonene

Da bygningsloven ble gjort gjeldende for Oslo i 1827 og 1830 i Bergen, ble det i tillegg til en bygningskommisjon, opprettet en reguleringskommisjon. I begge de første lovene var reguleringskommisjonen satt sammen av bygningskommisjonen, magistraten og syv av formennene. Kommisjonen hadde som formål å regulere hvilke gater, offentlige plasser og offentlige utganger som skulle anlegges eller forandres i byen. Det som skulle reguleres skulle om det var ubebygget, gjøres straks, men om det allerede var utbygget, skulle det bare reguleres dersom bygningene enten ble betydelig forandret eller fjernet i sin helhet<sup>332333</sup>.

Det er allerede i de følgende paragrafene hvor bestemmelsene om reguleringskommisjonene divergerer, og jeg kommer derfor til å se på byenes lovverk og utviklingen av disse separat. Det kan derfor være lettere å se om det er noen betydelige forskjeller mellom de to byene, eller om det ikke kan ha hatt noen påvirkning på byenes utvikling eller mangel på dette.

### 4.3.1 Reguleringskommisjonen i Oslo

I loven av 1875 var reguleringskommisjonen satt sammen av stadskonduktøren, stadsingeniøren, et medlem av magistraten og fire av formennene<sup>334</sup>. Denne endringen skjedde i 1858, som et tillegg til loven av 1842<sup>335</sup>. Det kan være flere årsaker til dette, blant annet at det kan ha vært en reaksjon på bybrannen i Bergen i 1855 og trengte derfor en bedre fordeling av ansvarsområdene. Der kan også ha vært fordi det var et ønske om mer reguleringsorientert arbeid fra reguleringskommisjonen, og mer brannsikkerhetsmessig arbeid fra bygningskommisjonen. Det passer også godt med slik loven så ut i perioden etterpå, blant annet med et fokus på en reguleringsplan og utvidelse av bygrenser.

Bestemmelsene om reguleringskommisjonen fortsetter i §6, som omhandler møtefrekvens. Her står det at kommisjonen skulle møtes så ofte som saker oppstod. Her nevnes blant annet gaters anlegg, retning og bredde, samt i alle andre tilfeller som nevnes i loven som trengte reguleringskommisjonens avgjørelse. Den gir også innblikk i maktstillingen som kommisjonen hadde, da det var reguleringskommisjonen som bestemte bredde og retning på nyanlagte gater, og dersom gaten ikke var bredere enn 13 meter, skulle ikke grunneieren

---

<sup>332</sup> Vogt, 1829 s.269

<sup>333</sup> Vogt, 1832 s.361

<sup>334</sup> Vogt, 1876 s.176

<sup>335</sup> Stortingsforhandlinger del 1 28.april 1858 s.2

motta noen godtgjørelse fra det offentlige<sup>336</sup>. Det vesentlige her er at kommisjonen da hadde en formell maktposisjon over grunneierne, og derfor kunne appropriere grunn av disse grunneierne tilsynelatende uten å måtte gå gjennom flere instanser. Det synes kanskje selvsagt, da magistraten og flere av formennene satt i kommisjonen, men er likevel et potensielt viktig element. I 1875-loven er møtefrekvens ikke spesifisert, og det kan tyde på at de derfor hadde en mer regulær møteplan eller at dette skulle avtales internt i kommisjonen. Videre viser paragrafen at det tydeligvis ikke var en fast møtedato for denne kommisjonen, og at den bare møtte i de tilfellene det var saker å gå gjennom. Det står ikke om de samlet flere saker i ett møte, men ut ifra lovteksten skulle de møtes så ofte noe trengte avgjørelse.

Reguleringskommisjonens arbeid handlet i stor grad om å sørge for at byen var praktisk oppbygget slik at ferdsel kan være fritt langs fortau og i gater. §§13 og 14 ga reguleringskommisjonen mulighet til å gi unntak fra den alminnelige regelen om utbygginger og trapper på gaten, så lenge den fant det forsvarlig<sup>337</sup>. Det samme gjaldt avstanden mellom bygninger som hadde ildsted nevnt i §26, og spesielt ikke i treskur skulle det bygges en esse<sup>338</sup>. Slik det fremstår i den tidligste loven, var ikke reguleringskommisjonen spesielt vektlagt som en stor faktor i utviklingen av byen, men mer for å passe på ferdsel og bestemme gaters retning og bredde.

Allerede i §5 i loven av 1842, endres kommisjonens oppgaver litt. Gatene skulle ha en lovbestemt bredde, selv om de gater som allerede hadde dette eller større, skulle beholde den. Derimot, skulle gater være smalere, var det reguleringskommisjonen som skulle avgjøre om det var et særskilt tilfelle hvor det kunne gjøres unntak<sup>339</sup>. Et av de største avvikene fra 1827-loven, er at det både i §§5 og 6 er innført et nytt ledd i saksbehandlingen. I §5 skulle ikke offentlige plasser innskrenkes av reguleringskommisjonen, men av kommunebestyrelsen, mens det i neste paragraf er endret på rettelsen av gater. I §6 av loven fra 1827 skulle reguleringskommisjonen tre sammen så ofte som nødvendig, noe som ikke ble endret i neste utgave av loven, men behandlingen av saker endret seg, da kommisjonen opprinnelig skulle bestemme gaters bredde og lengde. I 1842-loven skulle reguleringskommisjonen fremlegge en plan som skulle forelegges for kommunens representanter før en endelig kongelig

---

<sup>336</sup> Vogt, 1829 s.269

<sup>337</sup> Vogt, 1829 s.270

<sup>338</sup> Vogt, 1829 s.272

<sup>339</sup> Vogt, 1844 s.447

approbasjon<sup>340</sup>. Reguleringskommisjonen fikk altså mindre makt, men fikk i samme tid en mer planleggende rolle som kommunen skulle godkjenne. Det kan tyde på at en mer byråkratisering av avgjørelsene førte til en bedre arbeidsfordeling hvor reguleringskommisjonen kunne regulere istedenfor å være en saksbehandler på et høyere nivå slik den frem til da hadde vært.

Planens bestemmelser ble forklart i §§8-11 hvor loven forteller om godtgjørelse for regulering. Grunnen skulle takseres i områder som skulle bli regulert, og grunneieren skulle motta godtgjørelse mot taksten. I avbrente områder måtte alle grunneiere avstå tomten mot godtgjørelse fra bykassen, eller etter overenskomst.<sup>341</sup>

Et problem som var tydelig i Bergen lenge, var at det ikke var nok plass til utbygging i selve byen. Oslo fikk en bestemmelse om grenseutvidelse i §8, da også Oslo var plaget av trengsel. Her står det at representantskapet kunne utvide byens grenser etter at reguleringskommisjonen hadde ytret seg om saken, men at det ikke ble gjort gjeldende uten kongelig approbasjon<sup>342</sup>. Grenseutvidelser fører til at byen rent fysisk vokser, men det er også normalt at den øker i folketall når byen utvides, spesielt om det allerede er press på boligareal. Derimot er denne bestemmelsen borte i loven av 1875, der endringen skjer imellom publiseringen av disse to lovene. Likevel er det ikke gitt noen begrunnelse for hvorfor loven endres, eller når det skjer. Antageligvis kommer det bare som en naturlig del av grenseutvidelsen i 1857, at det ikke lenger var behov for paragrafen. Det er heller ikke gitt noen grunn for denne endringen, og det kan til og med hende at den er blitt glemt i den nye loven.

Generelt i utviklingen av lovene fikk reguleringskommisjonen mer makt på enkelte områder, og mindre på andre. Områdene som ble mindre, var den direkte behandlingen av mindre områder og en del saksbehandling. Det førstnevnte ble i større grad overført til sunnetskommisjonen og bygningskommisjonen, mens det andre ble overført til det øvrige byråkratiet, spesielt kommunerepresentasjonen. På en annen side var reguleringskommisjonen mer ansvarlig for planlegging av byen, da med reguleringsplanen som hovedfokus. Til dette formål, ser det ut til at reguleringskommisjonens sammensetning ble endret, og enkelte embeter som branddirektøren og politimesteren ble fjernet, og enkelte embeter som

---

<sup>340</sup> Vogt, 1844 s.447

<sup>341</sup> Vogt, 1876 s.180

<sup>342</sup> Vogt, 1844 s.448



formennene og stadsingeniøren. Dette tyder på at de ønsket mer involvering fra beslutningstakerne, sammen med fagkyndige innenfor planlegging og ingeniørfag.

Simon Christian Hammer mener at både regulerings- og bygningskommisjonene fikk mer myndighet av loven i 1842, enn de fikk i 1827 og at det var vesentlig for byen i årene fremover<sup>343</sup>.

Erik Lorange mener i sin bok «Historiske byer: fra renessansen til industrialismen» at reguleringskommisjonen i Oslo ikke hadde noen større reguleringsfunksjon, men at de heller oppholdt seg med detaljspørsmål innenfor byens små grenser<sup>344</sup>.

### 4.3.2 Reguleringskommisjonen i Bergen

En av de viktigste paragrafene som kom frem fra 1830-loven, var at reguleringskommisjonen i §7 kunne bestemme hvilke gater som skulle regnes som hovedgater<sup>345</sup>. Kommisjonen fikk da en viktig oppgave, da bygninger som vendte mot hovedgate var underlagt generelt strengere bestemmelser. Slik som i Oslo, skulle også reguleringskommisjonen i Bergen bestemme gatenes retning og bredde i den tidligste loven.

Også i Bergen var de tidligste oppgavene til reguleringskommisjonen å rette opp i mindre saker eller gi tillatelser som gikk utenom forskriftene<sup>346</sup>. I tillegg fikk reguleringskommisjonen i oppdrag å regulere strandlinjen på Nordnes-halvøya etter flere regler, da i hovedsak regler som skulle sørge for økt brannsikkerhet<sup>347</sup>. Det viser til et ønske om direkte involvering i planleggingen, men muligens også begrenset reguleringskommisjonens mulighet til å regulere, da det kan ha lagt en presedens for hva som skulle gjøres i regulering, altså brannsikkerhet, og dermed unngå regulering som et middel i byutviklingen.

I Bergen fikk reguleringskommisjonen i oppgave å utforme den nye matrikkelen<sup>348</sup>, mens det i Oslo ikke var spesifisert hvem som skulle gjøre dette<sup>349</sup>. Matrikkelen var et register over all fast eiendom i byen. På den måten var den et viktig dokument som det måtte være tillit til, da

---

<sup>343</sup> Hammer, 1923 s.243

<sup>344</sup> Lorange, 1995 s.310

<sup>345</sup> Vogt, 1832 s.361

<sup>346</sup> Vogt, 1832 s.362 §§12,14 og 15

<sup>347</sup> Vogt, 1832 s.364 §23

<sup>348</sup> Vogt, 1832 s.371 §54

<sup>349</sup> Vogt, 1832 s.278 §56

dette dokumentet fungerte som et offentlig skapt register over investeringer i form av fast eiendom som kunne omsettes i kapital. Et slikt arbeid er papirarbeid som egentlig kunne vært utført av noen andre på et lavere nivå, så lenge selve dokumentet ble godkjent av noen høyt nok oppe i systemet. Selv om det i Oslo ikke er spesifisert hvem som skulle utføre dette arbeidet, er det fortsatt mulig at oppgaven faller på reguleringskommisjonen også i Oslo. På en annen side, er det stadskonduktøren som utførte oppmålingen, og det ville da være naturlig at han også satte opp den nye matrikkelen. Siden reguleringskommisjonen i Bergen måtte jobbe med matrikkelen, kommer spørsmålet om hvilke arbeidsoppgaver som ble ofret for dette, eller om det var forventet at det skulle komme inn så få saker at det ikke var relevant. Dette virker rart, da Bergen fortsatt var den største byen i 1830, og etter brannen var det trolig nok byggesaker å forholde seg til. Alternativt, kan det være på grunn av brannen, at reguleringskommisjonen fikk i oppgave å tegne opp den nye matrikkelen for å få kontroll over nybyggingen i branndistriktet.

Etter den nye loven av 1848s §1 skulle reguleringskommisjonen fortsatt bestå av bygningskommisjonen, men den øvrige sammensetningen var endret. Et medlem av magistraten, som stiftsamtmannen skulle bestemme, skulle i tillegg til å være medlem, lede kommisjonen. Antallet formenn ble også endret til å være så mange som formennene seg imellom skulle bestemme annet hvert år. I tillegg ble stadskonduktørens stilling redusert til ikke mer enn sekretær uten særskilt godtgjørelse<sup>350</sup>. Kommisjonens sammensetning ser ut til å ha vært påvirket av et større ønske om kontroll fra magistraten. Ser man på det i sammenheng med hvordan stadskonduktørens stilling tydeligvis ble begrenset, kan det ha vært et resultat av konflikten mellom magistraten og stadskonduktør Høegh i Bergen i perioden før publiseringen av denne loven. Videre skulle kommisjonen utarbeide et kart over byen som skulle godkjennes av representantskapet og senere ved kongelig approbasjon.

I likhet med Oslo, fikk reguleringskommisjonen i Bergen myndighet til å utvide grensene for lovens virkeområde, men da med en litt endret ordlyd<sup>351</sup>. Likevel kan det ha noe å si. I Bergen var ordlyden at reguleringskommisjonen kunne utvide grensene for lovens virksomhet, mens det i Oslo gjaldt grensene for de strekningene eller forstedene som var under loven. Det kan bety at Oslo virkelig kunne utvide bygrensene, mens det i Bergen kun var mulig å utvide lovens virkeområde. Som vi så tidligere, utvidet Oslo grensene flere ganger i løpet av den

---

<sup>350</sup> Vogt, 1851 s.559

<sup>351</sup> Vogt, 1851 s.560

femtiårsperioden mellom 1827-78, mens Bergen ikke fikk en egentlig grenseutvidelse før i 1877.

Møtefrekvensen i Bergen forble uforandret i §7, og skulle møtes så snart det skulle avgjøres gaters retning og anlegg, og i tillegg utarbeide en så fullstendig som mulig reguleringsplan for byen, og etter de samme forbeholdene som det ble til i Oslo<sup>352</sup>. Denne reguleringsplanen var underlagt enkelte bestemmelser i den følgende paragrafen som for eksempel at byen helst skulle være avdelt med kvartaler, hvor brede gater helst skulle være og allmenninger<sup>353</sup>. Det var derfor tydelig lagt føringer for hvordan reguleringsplanen helst skulle se ut, noe som la begrensninger for hvordan reguleringskommisjonens arbeid ble utført. Kommisjonen hadde mulighet til å regulere utenfor disse bestemmelsene, men da kunne ikke kommunen stilles økonomisk ansvarlig, og det var vanskeligere å erverve grunnen til grunneierne slik som i Oslo. Reguleringskommisjonen skulle i tillegg til opptegningen av planen, bestemme hvor nært hus skulle ligge til vei eller veigrøft, samt hvilken linje mot gaten de skal ligge, da helst i en så lik linje som mulig<sup>354</sup>. I motsetning til Oslo, var reguleringskommisjonen i Bergen begrenset i sitt arbeid ved å også måtte ta flere mindre valg i tillegg til de større, slik som at reguleringskommisjonen fikk i oppgave å dele av kvartaler med branngavl i §18<sup>355</sup>. Slikt arbeid kunne nok vært overlatt til brannkommisjonen, men var i denne loven gitt til reguleringskommisjonen. Forskjellen mellom de to byene var at der kommisjonen i Oslo ble endret i flere lover, var loven av 1848 den siste fullstendige loven før 1875. Bergens lovverk begrenset derfor muligens reguleringskommisjonens muligheter for å tilpasse seg den voksende byen.

I tillegget til loven av 1848, som kom i 1857, skulle bygningskommisjonen oversende byggesaken til reguleringskommisjonen dersom en ny bygning ble oppført, eller at den ble endret såpass mye at det ble regnet for det samme. Det var reguleringskommisjonens formann som skulle tre inn i bygningskommisjonen for så å sende saken videre om han mente det krevde reguleringskommisjonens avgjørelse<sup>356</sup>.

Som en direkte motsetning til bestemmelsene i loven av 1848, måtte grunneiere avstå eiendommen sin i flere tilfeller i tillegget av 1857 §7. Spesielt viktig å bemerke seg, er a) og

---

<sup>352</sup> Vogt, 1851 s.560

<sup>353</sup> Vogt, 1851 s.561

<sup>354</sup> Vogt, 1851 s.563

<sup>355</sup> Vogt, 1851 s.565

<sup>356</sup> Vogt, 1861 s.385

d) i denne paragrafen. Den første bestemmer at dersom grunnen ble underlagt regulering i form av gaters eller plasser/allmenningers anlegg eller utvidelse, måtte den avstås til kommunen. D) spesifiserer at grunneiere måtte avstå grunnen i nedbrente strøk dersom reguleringskommisjonens forslag om dette ble godkjent av representantskapet<sup>357</sup>. Dette kom mest sannsynlig som et resultat av bybrannen i 1855, som brant ned store deler av byen og krevde derfor en større regulering. I forventning av flere branner er det derfor ikke usannsynlig at reguleringskommisjonen helst skulle kunne gjøre slike reguleringer uten for mye problemer, slik at byen rask skulle kunne gjenoppbygges. Likevel krevde all den reguleringen nevnt i §7 i tillegget en godkjennelse av reguleringsplanen som kommisjonen fremmer. Dersom kommunepresentasjonen ikke mener at den reguleringsplanen kunne godkjennes, ville fortsatt ikke kommunen kunne stilles økonomisk ansvarlig. Dersom det var lite ønske for større reguleringer fra representantskapets side, kunne de enkelt stanse det ved å ikke godkjenne en slik plan. I §13, fungerte reguleringskommisjonen som rådgiver i spørsmålet om Skuteviken og andre områder som ble regnet som «ujevne» skulle unntas fra murtvungen som ble innført i byen, hvor representasjonen skulle ta den endelige avgjørelsen<sup>358</sup>.

### 4.3.3 Likheter eller forskjeller?

Reguleringskommisjonene var veldig like i de første utgavene av lovverket, men skilte seg ut spesielt i de første lovendringene på 1840-tallet. Den største forskjellen mellom disse to kommisjonene var at den i Oslo fikk mindre «småjobber» mens den i Bergen i stor grad fortsatte slik den hadde gjort. Dette skjeve forholdet endret seg litt med tillegget i loven for Bergen av 1857, hvor reaksjonene etter bybrannen antagelig krevde mer fortgang i reguleringsarbeidet. Likevel ser det ut til at det i Bergen fortsatt var mange begrensninger for hva kommisjonen kunne utrette, noe som igjen kan ha ført til en motvillighet til å regulere utenfor de føringene som loven hadde lagt. I Oslo kan det ha vært mer frihet til å gjøre mer slik de ønsket som følge av færre bestemmelser om hvordan reguleringen skulle utarte seg.

Sammensetningen av disse to reguleringskommisjonene kan også ha spilt betydelig inn på hvordan deres syn på regulering var, og hvilket arbeid som ble prioritert. I Bergen var fortsatt bygningskommisjonen med i reguleringskommisjonen, samt et medlem av magistraten som

---

<sup>357</sup> Vogt, 1861 s.386

<sup>358</sup> Vogt, 1861 s.389

skulle være formann for kommisjonen, og så mange av formennene som var ønskelig. Dette var forskjellig fra Oslo, hvor stadskonduktøren og stadsingeniøren, som begge var utdannet innen ingeniørfag og landmåling, samt et medlem av magistraten og fire formenn var med i kommisjonen. Disse formennene var en del av det demokratiske systemet i kommunene etter formannskapsloven i 1837, og var derfor valgt inn som formenn. Den viktigste forskjellen her, var at medlemmet fra magistraten i Bergen fikk rolle som formann for komiteen. På den måten kunne han bestemme hvilke saker som skulle diskuteres, og hadde generelt en høyere status i Bergen enn det magistratens representant i reguleringskommisjonen i Oslo muligens hadde. Det andre momentet her var at stadskonduktørens rolle i Bergen var betydelig redusert. Antageligvis var dette et resultat av konflikten mellom stadskonduktør Høegh og embetsmennene i Bergen. På grunn av disse to forskjellige sammensetningene, ser det ut som om det i Oslo gikk fra å drive med småreguleringer til å bli et rent planleggende organ. I Bergen ser det derimot ut til at de tviholdt på disse småreguleringene i tillegg til at de også prøvde å tilpasse seg den trenden som Oslo la, samtidig som det ser ut som at det i Bergen var satt lite pris eller fokus på stadskonduktørens ferdigheter. På den måten kan byutviklingen i Bergen ha vært hindret ved at faglig kyndige menn ikke ble konsultert.

En av de kanskje viktigste utviklingene som skjer i reguleringskommisjonene, var at reguleringskommisjonen i Oslo ikke lengre inneholdt bygningskommisjonen. Dessuten var den gjort mer politisk, noe som også tyder på at reguleringskommisjonen i Oslo var mer rettet mot planlegging og det offentlige byråkratiet, hvor bygningskommisjonen skulle fungere som saksbehandler på det lavere nivået. Til kontrast, ble det aldri gjort lignende endringer i Bergen, og reguleringskommisjonen beholdt den tidligere ordningen. Grunnen til at dette kan ha vært viktig for behandlingen av saker, er at bygningskommisjonen besto av faglig kyndige menn. Derfor ble spørsmålet om hvem som skulle ha ansvaret i planleggingen av byen. Som regel ville antageligvis medlemmene i bygningskommisjonen planlegge mer fra et teknisk utgangspunkt, mens magistraten sannsynligvis ønsket det billigst mulig<sup>359</sup>, slik man ser i andre tilfeller. På den måten kan skillet ha blitt enda større mellom byene idet Bergen i tillegg fikk en formann ledet av magistraten, siden de mest sannsynlig handlet etter sine egne interesser. Derfor kan det i Oslo ha vært bedre miljø for utvikling gjennom maktbalansen grunnet flere med ulike synspunkt og en mer balansert utforming.

---

<sup>359</sup> Harris, 2002 s.46

## 4.4 Øvrige aktører

I tillegg til de overnevnte aktørene, kan det være viktig å se på andre viktige personer i byen. De mest prominente her er magistraten, stiftsamtmannen, de eligerte menn, formennene og representantskapet. Jeg kommer her til å gå kort gjennom de forskjellige embetene før jeg ser på hvilken rolle de spilte i de respektive byene.

### 4.4.1 Stiftamtmanden

Amtmanden var en kongelig embetsmann med ansvar for amtet, og man hadde ofte en stiftamtmand i de større byene som også var stift. Stiftene var det geistlige området som i dag er bispedømme. De som var stiftamtmenn var derfor ansvarlige både for det verdslige og det geistlige. Amtmanden var her den verdslige delen av direksjonen, og kongens representant i stiftene. Slik det kommer frem fra lovene som er blitt gjennomgått i de tidligere kapitlene, var det også ham som blant annet ansatte stadskonduktøren i flere utgaver av lovene, eller kunne gi sin betenkning.<sup>360</sup>

Selv om skillet mellom amt og stiftsamt forsvant omtrent midt på 1800-tallet, ble tittelen beholdt frem til 1918, da amtene ble omdøpt til fylker.

### 4.4.2 Magistraten

Magistraten besto av flere medlemmer, til tross for å høres ut som én person. Som oftest var det tre forskjellige embeter innad i magistraten hvor de stillingene var: president, borgermester (visepresident, nestleder) og rådmenn. Etter formannskapsloven ble embetet som president formelt erstattet av borgermester, og det tidligere borgermesterembetet ble delvis innlemmet i den nye borgermestertittelen, og falt delvis på rådmennene.<sup>361</sup>

I både Oslo og Bergen besto magistraten etter 1828 av tre medlemmer: borgermesteren og to rådmenn. Alle tre var kongelig utvalgte embetsmenn, og var derfor ikke politisk valgt<sup>362</sup>.

---

<sup>360</sup> <https://snl.no/stiftamtmand> (lastet ned 31.03.2016)

<sup>361</sup> <https://snl.no/magistrat> (lastet ned 31.03.2016)

<sup>362</sup> Ertresvaag, 1982 s.184

Byens daglige «drift» ble gjort av magistratkollegiet, hvor ansettelse av offentlige tjenestemenn, finanser, budsjett og alle kommunale institusjoner var deler av deres arbeid<sup>363</sup>.

Skillet mellom magistratens og stiftamtmannens embeter var at der stiftamtmannen var kongens representant i stiftet og amtet, var magistraten statsmyndighetenes representant i byen og bindeleddet mellom befolkningen, stiftet og staten<sup>364</sup>.

#### 4.4.3 De eligerte menn og formennene

Det var ikke bare kongelig utnevnte embetsmenn som styrte i byene. I Bergen og Oslo var det et folkevalgt element kalt «de eligerte menn». Eligert betyr valgt, da de var borgernes representanter i byens styre valgt av representanter. De var i utgangspunktet en rådgivende instans, men utviklet seg til et mer styrende kollegium i tiden frem mot formannskapsloven i 1837.

Egil Ertresvaag mener at de eligerte menn tok såpass mye kontroll over det økonomiske i byen, at det gikk ut over magistratens økonomiske anliggender. De folkevalgte fikk ansvar for ansettelse av takserborgere, revisjon av budsjetter og var kontrollinstans over bykassen<sup>365</sup>.

De eligerte menn var ikke en formell del av kommunestyret, men hadde likevel mye makt fra slutten av 1700-tallet. Da det da kom en formannskapslov som skulle sørge for kommunenes økte selvstyre i 1837, var det også en formalisering av det tidligere systemet med folkevalgte<sup>366</sup>.

Formannskapet ble etter loven byens representative styre, og skulle følge grunnlovbestemte stemmereglene. Selve formannskapet besto av elleve menn, som skulle drive kommuneforvaltningen ved siden av magistraten. Forskjellen mellom de eligerte menn, er ifølge Ertresvaag at den sosiale oppbyggingen i kommunerepresentasjonen endret seg, da også embetsmenn kunne være med, hvor det før hadde vært en nesten eksklusivt standskorporasjon<sup>367</sup>.

---

<sup>363</sup> Ertresvaag, 1982 s.185

<sup>364</sup> Ertresvaag, 1982 s.184

<sup>365</sup> Ertresvaag, 1982 s.185

<sup>366</sup> Ertresvaag, 1982 s.198

<sup>367</sup> Ertresvaag, 1982 s.200

#### 4.4.4 Representantskapet

Representantskapet skulle velges separat fra formannskapet og bestå av tre ganger det antallet menn som det var i formannskapet. Tanken var at det skulle begrense de radikale holdningene og demagogen som ofte kom med borgersamlingene som eksisterte før formannskapslovene.

Representantskapet hadde ikke mye makt før ut på midten av 1800-tallet, og fungerte mer som en rådgivende instans enn et fungerende organ<sup>368</sup>.

#### 4.4.5 Oslo

Magistraten i Oslo, som frem til 1819 hadde bestått av en president, en borgermester og to rådmenn, ble innskrenket til en president og en rådmann. Videre ble det utvidet til en borgermester (som erstattet presidenttittelen) og to rådmenn. Likevel ble magistratens makt begrenset av det borgerlige styret, kalt de eligerte menn. Dette var en tolvmannskollegium som kom fra rundt 1830-årene, og hadde en kontrollerende funksjon når det gjaldt bevilgningssaker. Selv med disse endringene, var det ikke mye forskjell fra hvordan byen hadde blitt styrt i nesten hundre år, og de samme typer mennesker satt fortsatt i de høyeste posisjonene<sup>369</sup>. Fordelingen mellom magistraten og de eligerte menn førte ofte til konflikter, ikke bare over skatter, men også i andre saker<sup>370</sup>.

Magistraten ble av allmennheten sett på som høyeste autoritet i byen, noe som i stor grad stemte med virkeligheten<sup>371</sup>. I tillegg var de eligerte menn satt sammen av en gruppe menn uten spesiell økonomisk makt. Dette var typisk for Oslo i de tidligste årene av 1800-tallet, da byen generelt hadde lite økonomiske midler å rutte med<sup>372</sup>. I tillegg var det et utbrudd av kolera i 1833, men styret i byen gjorde ikke mye for å forhindre lignende utbrudd i ettertid. Edvard Bull d.e. mener at dette skyldes at det ikke rammet dem som styrte byen, og at det derfor ikke var i deres interesser å få utgifter på grunn av dette. Det samme skjedde i 1850<sup>373</sup>. Det er derfor mulig å anta at siden det ikke rammet de som styrte, at det ikke var en vilje til å yte for byens beste. Dette kan også overføres til andre deler av byens tilstand, spesielt når det kommer til regulering. Likevel er det ikke mange tegn på at det var liten vilje til å drive

---

<sup>368</sup> Ertresvaag, 1982 s.200

<sup>369</sup> Hammer, 1923 s.211

<sup>370</sup> Bull, 1931 s.61

<sup>371</sup> Hammer, 1923 s.212

<sup>372</sup> Hammer, 1923 s.214

<sup>373</sup> Bull, 1931 s.62



regulering, men heller ikke noe som taler for det motsatte. Da det var et nytt utbrudd av kolera i 1853, ble hele byen rammet. Vann- og kloakksystem kom etter en brann i 1858, noe som hjalp til for å forhindre videre utbrudd av brann eller sykdom<sup>374</sup>.

Etter introduksjonen av formannskapsloven i 1837, skulle maktbalansen skiftes fra magistraten til formannskapet. Selv om dette skulle være en ren overgang, ble formannskapet underlagt en kontrollinstans, nemlig representantskapet<sup>375</sup>. Denne økningen førte til et større behov for samarbeid mellom formannskapet og magistraten, noe som ikke alltid var lett. Derfor kan det sies at loven som skulle forbedre maktfordelingen, egentlig forsterket forskjellene mellom myndighetene<sup>376</sup>.

Jan Eivind Myhre viser til en ekstrem økning i byråkratiet, hvor flere hundre nye stillinger i det offentlige ble opprettet, men magistraten forble noenlunde liten. Byen ble også sittende på en økende mengde eiendommer, og begynte å se mer ut som det vi i dag regner som kommunens område<sup>377</sup>.

Hammer mener at årsaken bak Oslos tilfeldige regulering kom som et resultat av at de som satt i kommunestyret hadde vokst opp i primitive tilstander selv, og derfor manglet framsynet som trengtes til de større prosjektene<sup>378</sup>.

#### 4.4.6 Bergen

Bergens styre var et resultat av lengre historisk utvikling, og før formannskapsloven var den som alle andre byer, i en særstilling i Norge. Gjennom lange forhandlinger mellom borgerskapet, magistraten og regjeringen, hadde Bergen fått sin egen forfatning gjennom kongelig resolusjon senest i 1807<sup>379</sup>. Et viktig moment ved dette, var at borgerrepresentantvalget tidligere hadde ligget hos magistraten, men ble flyttet over til borgerskapet<sup>380</sup>. På grunn av lite klarhet i hva de forskjellige embetsmennene skulle gjøre i byen, fikk de eligerte menn, som egentlig bare hadde en rådgivende myndighet, potensiell myndighet etter hvem som satt i det styret<sup>381</sup>. Slik var det en nesten timokratisk ordning i

---

<sup>374</sup> Bull, 1931 s.64

<sup>375</sup> Hammer, 1923 s.227

<sup>376</sup> Hammer, 1923 s.228

<sup>377</sup> Myhre, 1990 s.340

<sup>378</sup> Hammer, 1923 s.242

<sup>379</sup> Sollied, 1914 s.38

<sup>380</sup> Sollied, 1914 s.38

<sup>381</sup> Sollied, 1914 s.51

Bergen i tiden frem mot 1837. Peter Ravn Sollied skriver i sin del av «Bergen 1814-1914» at de eligerte menn var særlig påpasselige når det gjaldt økonomi, noe som også kunne få konsekvenser for byens borgere<sup>382</sup>. Dette, samt andre grunner, førte til strid med flere deler av byen, til og med innad i sin egen krets<sup>383</sup>. Fra 1820-årene hadde borgerrepresentantene fått en såpass stor innflytelse i byen, at de ikke kunne overses. Likevel var den viktigste funksjonen å inspirere borgerne til å involvere seg mer i kommunepolitikken<sup>384</sup>.

Bergen hadde som den største byen i Norge lenge hatt et problem med at stiftamtmanden hadde for mange oppgaver. Dette førte til hva Egil Ertresvaag kaller et «betydelig lønnstillegg», og senere en debatt startet av Georg Jacob Bull. Han mente at embetet skulle deles i to, hvor amtet og byen skulle skilles fra hverandre. Selv om forslaget ble forkastet første gang i 1827, var synet på Bergens situasjon slik at Bergen var i en særstilling. Derfor ga kongen tillatelse i 1831 til å skille embetet ut fra Søndre Bergenhus amt<sup>385</sup>. Ertresvaag mener at selv om embetet ble knyttet direkte opp mot byen, mistet han mer og mer av sin makt til kommunens økte selvstyre. Formelt sett var stiftamtmanden fortsatt den øverste myndighet, men han gjorde veldig lite faktisk arbeid og la ned få vetoer. Derimot var magistraten den faktiske forvaltningsinstitusjonen i byen frem mot 1840-tallet, før også det embetet måtte vike for økt selvstyre og nye embeter som overtok forvaltningen. Siden magistraten og stiftamtmanden også var kongelige embeter, ble også embetenes myndighet svekket av det økte selvstyret i kommunen blant annet etter formannskapsloven i 1837<sup>386</sup>.

I «Bergen 1814-1914» fra 1914, er det også beskrevet hvordan byens administrasjon så ut etter formannskapsloven. Vilhelm Lie sammenligner formannskapsloven med en slags «grunnlov» for byene, og at de er bygget på prinsippet om folkestyre, og total «*uavhengighet i sine indre anliggender*»<sup>387</sup>. Det viktige her er at det var byen som bestemte sine egne vedtak med mindre innflytelse fra staten og kongen. For Bergen kan dette ha vært viktig, da de lenge var en ganske autonom del av kongeriket med lange tradisjoner. Derfor kan de ha ønsket å beholde den «friheten» ved å motsette seg statsmakten.

---

<sup>382</sup> Sollied, 1914 s.51

<sup>383</sup> Sollied, 1914 s.58

<sup>384</sup> Sollied, 1914 s.96

<sup>385</sup> Ertresvaag, 1982 s.183

<sup>386</sup> Ertresvaag, 1982 s.185

<sup>387</sup> Lie, 1914 s.7

Wilhelm Lie forteller at kommunen ikke hadde noen særlig teknisk kompetanse eller interesse for dette, og de få tingene som ble vedtatt var av smått omfang og liten betydning<sup>388</sup>. Kloakk og avløp var det heller ikke noe av i de tidligste årene. Da kommunen utover mot midten av 1800-tallet hadde kjøpt flere boliger og andre større eiendommer for regulering, oppsto det en konflikt med stiftamtmanden. Han mente at de løpende rentene og utgiftene på eiendommene ville bli for høye dersom grunnen forble uutnyttet, noe som ofte var tilfelle ved slike eiendommer<sup>389</sup>. Det ser derfor ut til at byråkratiet i byen var like mye en bremse for utviklingen som den skulle være en tilrettelegger. Også mellom formannskapet og magistraten ble det gnisinger, som videre viser til en lite effektiv fordeling av makten og forvaltningsmyndigheten, da de til tross for lange perioder med overenskomst, kunne komme i konflikt med hverandre over saker<sup>390</sup>.

Fra 1860-årene og utover, ble styret mer og mer ryddig i fremgangsmåten for behandling av saker. Magistraten og da den sittende Borgermesteren ble mer direkte involvert i forvaltningen, men var fortsatt en rådgivende instans for bystyret<sup>391</sup>. Som et resultat av den voksende kommunen, ble det kommunale maskineriet effektivisert. Møter ble avholdt oftere, og saker ble fortere behandlet. Arbeidsfordelingen ble også endret slik at den skulle være mest mulig effektiv<sup>392</sup>. Man kan nesten si at Bergen hadde forstått kommunens betydning i byen på en bedre måte etter 1860 enn tidligere. Likevel mener Egil Ertresvaag at det fortsatt ikke var en stor nok endring, og at en større omorganisering ikke egentlig kom før i 1890-årene<sup>393</sup>.

For Bergen er det tydelig at det var en gammel tradisjon som ble holdt i live gjennom innføringen av formannskapsloven, og at det fortsatt var det gamle systemet med de samme borgerne som i stor grad styrte og tok beslutninger. Dette vedvarte helt frem til godt uti andre halvdel av 1800-tallet, og kan ha holdt byen tilbake, da styret ikke var effektivt nok for en så raskt voksende og moderniserende by.

## 4.5 Sammenligning og oppsummering

---

<sup>388</sup> Lie, 1914 s.120

<sup>389</sup> Lie, 1914 s.122

<sup>390</sup> Lie, 1914 s.125

<sup>391</sup> Lie, 1914 s.134

<sup>392</sup> Lie, 1914 s.135

<sup>393</sup> Ertresvaag, 1982 s.188

Både Bergen og Oslo var begge organisert på sin egen måte før formannskapsloven i 1837. Selv om de hadde forskjellige ordninger, var det flere likhetstrekk som magistraten og de eligerte menn. Likevel var Bergen en betydelig rikere by på begynnelsen av 1800-tallet, da det fortsatt var mye handel som foregikk i byen. Riktignok var det også handel i Oslo, men det ble kanskje dårligere forvaltet. Dette understrekes av kommunen i 1838 da de uttaler at:

«... ingen av landets byer – i forhold til sin folkemængde – har saa betydelige kommuneutgifter at bære som Kristiania...»<sup>394</sup>

Hvorvidt denne påstanden stemmer eller ikke, har ikke like mye å si som hvordan kommunen selv så på sin situasjon. Det ble ikke fremmet slike bekymringer i Bergen, selv om det ikke nødvendigvis var en så stor forskjell mellom disse to byene.

Videre er det også likheter i hvordan byene så på byutvikling og regulering. Både i Oslo og i Bergen var det lite ønske om å bruke offentlige midler og krefter på å drive byutvikling og –planlegging, og de få forsøkene som ble fremmet av de enkelte aspektene ved kommunestyret, ble slått ned av en eller flere av de andre. Derfor kan det ikke sies at de store reguleringsprosjektene kom fra noen av byene.

Derimot er det en klar forskjell å spore i ambisjonene til de forskjellige styrene. Som nevnt, ønsket Oslo å utsondre forsteder fra kommunen som var regnet som «uønskede», eller med andre ord fattige. Det som skjedde var at de heller ville ha de utbygde industriområdene og måtte derfor inkludere de fattigere strøkene. Det var også flere grenseutvidelser utarbeidet av kommunestyret i løpet av 1800-tallet som ga mer tilgang til land for private å bygge på. Slik tilbud og etterspørselen fungerer, vil prisen på eiendommer synke dersom det er mindre press på byggeareal. I Oslo var altså tilstanden bedre for private utbyggere, og «trengte» ikke offentlig involvering.

Situasjonen i Bergen var derfor nesten den rake motsetningen til Oslo, da det i løpet av 1700-tallet hadde blitt solgt land som tidligere var byens, til private. Disse private var også noen av de rikeste, som ønsket seg ut av bygrensene. Dette førte til at det var et enormt press på boliger i Bergen, med liten mulighet for å utvide grensene uten større diskusjoner. Da det ikke var et ønske eller tilstrekkelig kunnskap om byutvikling og –planlegging i Bergen, og lite tilgjengelig areal for bygging, var det nok ikke mange private aktører som bygget.

---

<sup>394</sup> Hammer, 1923 s.237

## 5 Oppsummering og konklusjon

Både Oslo og Bergen opplevde enorm vekst i løpet av femtiårsperioden mellom 1827 og 1875. Likevel var Oslo gjennom 1800-tallet gått fra å være den nest største byen i Norge med en befolkning på omtrent halvparten av den som var i Bergen, til å snu dette størrelsesforholdet rundt.

I dag står fortsatt dette forholdet, og Oslo planlegger byen etter en forventet befolkningsvekst opp til nesten én million mennesker innen de neste 40 årene, mens Bergen ser fremover mot 350 000-400 000 innbyggere i samme tidsperiode<sup>395</sup>.

I denne oppgaven har jeg sett på hvilke faktorer som førte til denne omveltningen, og hvordan bygningsloven kan ha lagt til rette for eller bremsset byutviklingen og veksten i Oslo og Bergen på 1800-tallet.

Industrialiseringen og moderniseringen av landet ga Oslo en sterkere vekst gjennom beliggenheten og sentralinstitusjonene fra hovedstadsfunksjonen. Det var en gammel elite i Bergen med mye makt, mens det i Oslo kom et brudd på slutten av 1700-tallet som påvirket kontinuiteten. Gjennom disse faktorene flyttet det mange inn til byene, samtidig som det generelt var fødselsoverskudd i landet og byene. Selv om det var et fødselsoverskudd, var det innflyttingen som forårsaket størst vekst.

Likevel forteller ikke disse faktorene hvorfor de kunne virke inn mer på Oslo enn Bergen. Derfor har jeg i denne oppgaven sett på hvordan planlegging og regulering har lagt til rette for byveksten.

### 5.1 Konklusjon

Bygningsloven i Bergen var reaktiv, det samme gjaldt bygningsvesenet og kommunen. De reagerte på veksten sent og lite effektivt. Til kontrast var Oslo fremadtenkende, noe som begynte med Linstows planlegging av Slottsområdet, og som senere ble fortsatt av bygningsvesenet med Grosch som hovedaktør. Forskjellen ble derfor i planlegging, hvor Oslo la til rette for videre vekst, mens Bergen bare reagerte på en økende vekst utover 1850-tallet.

---

<sup>395</sup> <https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkfram/aar/2014-06-17?fane=tabell&sort=nummer&tabell=181194> (lastet ned 06.05.2016)

Det var en klar konservatisme i Bergen som ikke ville at ting skulle endres. Slik som i oppbyggingen etter brannen i 1830, eller i anledning reguleringen av brannområdet i 1855. Spesielt prominente borgere ønsket å beholde trebebyggelsen, til tross for at det var godt kjent at mur- og metallkledning var mer brannsikkert. I Oslo ser det ut til at de fortsatte med murkledningen, og med få unntak, godtok murtvengen. Det var enkelte som ville ha en ny og fin by, slik som arkitekt Stockfleth som sendte inn forslag til reguleringsplan av det nedbrente området. Hans forslag ble imidlertid avvist uten behandling av reguleringskommisjonen. Bestemmelsene i bygningsloven i Bergen begrenset den frie byggingen som man kunne se i Oslo. Det å kunne bygge friere var en årsak til at flere bygninger ble oppført. Dermed kunne flere få bolig, da boligtrykket ble lettet. Denne effekten ser man utover 1800-tallet, spesielt tydelig var det selv etter skiftet i Bergen etter bygningsloven i 1848, hvor Bergen vokste, men ikke like mye.

Bygningskommisjonene i Oslo og Bergen var i utgangspunktet like fra de første lovene, og skulle oppfylle samme rolle i bygningsvesenet. Bygningskommisjonen skulle være det tekniske aspektet av bygningsvesenet, og derfor var den satt sammen av tre kyndige menn: branndirektør, stadskonduktør og politimester. Tillegget til bygningsloven i 1858 for Oslo endret sammensetningen av bygningskommisjonen ved å utelate politimesteren og branndirektøren, og erstattet dem med tre kyndige formenn og stadsfysikus. I Bergen ble ikke bygningskommisjonens sammensetning endret, og det ble ikke reagert på den store veksten i byen, ved å endre på en lite effektiv saksbehandler. Derfor kunne bygningskommisjonen i Oslo behandle flere byggesaker, og hadde i tillegg et privat element i kommisjonen fra formennene, mens det i Bergen ikke var noen forbindelse mellom kommune og bygningsvesen.

Bygningsloven i 1827 var den første av sitt slag i Norge, og fulgte en begynnende tradisjon som hadde etablert seg i Europa. I likhet med andre hovedsteder, var det en tendens i de europeiske storbyene å bygge byer ikke bare effektive, men også estetisk tiltrekkende. Dette kommer blant annet frem i flere paragrafer i bygningsloven både direkte, og indirekte.

I motsetning til dette estetiske aspektet, skulle den også fungere brannsikrende for byen, et element som også ble adoptert av Bergen da de fikk en bygningslov i 1830. Allerede i 1819, og senere år før 1827, var det foreslått allmenne bygningslover som ble nedstemt eller oversett i Stortinget. Derfor var det ikke nødvendigvis en selvfølge at Bergen skulle få en bygningslov lik den som eksisterte i Oslo, da den var et slags «prøveprosjekt» for å se om det

fungerte. Likevel utløste brannen i Bergen i 1830 en serie diskusjoner om brannsikkerheten i landets største by, og bygningslovens brannforskrifter skulle erstatte de gamle og utdaterte forskriftene om brannsikkerhet.

Som nevnt, var bygningsloven i Oslo et slags prøveprosjekt etter flere forslag om en allmenn bygningslov tidlig på 1800-tallet. Bergen fikk en tre år senere, også etter en del diskusjon om de skulle få en lov i det hele tatt. En av de viktigste grunnene til dette, var antagelig komitebehandlingen. Da Oslo endelig fikk sin bygningslov, kom det etter blant annet en komitebehandling utført av kaptein Herman Foss og Herman Wedel-Jarlsberg. Både Foss og Wedel-Jarlsberg var kjente og respekterte menn i sin tid, men Wedel-Jarlsberg var en politisk tungveker i Norge og med mye erfaring fra utlandet. At det hadde tatt så lang tid å få gjennom en bygningslov kan ha blitt kortet ned ved at Wedel-Jarlsberg ga kommisjonen en politisk tyngde i innstillingen. I Bergen derimot, var kommisjonen igjen ledet av kaptein Foss, som sannsynligvis gjorde sitt for at Bergen skulle få en lik lov som det i Oslo, men mangel på Wedel-Jarlsberg kan ha hindret fremgangen i Stortinget. Da det brant, ble loven raskt behandlet, slik at Bergen også fikk bygningslov. Derfor kan det virke slik at Bergen ønsket en lov lik den i Oslo, ikke på grunn av brann i utgangspunktet, men for å hevde seg på et noenlunde likt nivå med hovedstaden, slik at Bergen ikke skulle bli hengende etter.

De viktigste aktørene i byutviklingen var stadskonduktøren, bygnings- og reguleringskommisjonene, kommunen og innbyggerne i byen. Stadskonduktørene Grosch(Oslo) og Høegh(Bergen) hadde jobbet sammen, kjente hverandre. Likevel var det store forskjeller i hvordan de forholdt seg til arbeidet. Grosch var en aktiv og byggende stadskonduktør, med mange tegninger over hele landet, og i Oslo spesielt. Høegh var derimot meget opptatt av oppmåling og opptegning av kart, som førte til den nevnte konflikten. Lengden de satt i sine stillinger er også viktig å nevne, da selv om han var ansatt i 1830, tiltrådte ikke Høegh sin stilling før i 1835 og satt til 1847/48 da han sykemeldte seg og ble erklært sinnssyk. Altså i 13 år. Grosch derimot, satt helt fra 1827 til 1860, altså i nesten 33 år. Kontinuitet og planlegging over lengre tid er noe som er viktig i byutvikling, noe som Grosch helt hadde i forhold til Høegh.

Stadskonduktørene Bull(Oslo), Jersin(Bergen) og von der Lippe(Bergen) var alle mindre prominente enn de to overnevnte stadskonduktørene. Jersin og Høegh var veldig like i sitt arbeid, slik som Bull og Grosch også var like i Oslo. Slik fortsatte forskjellene å utvikle seg mellom Bergen og Oslo. Von der Lippe satt fra 1870-1880 og fikk antageligvis ikke mulighet

til å gjennomføre så veldig mye innenfor den perioden jeg har sett på.

For at disse faktorene skulle eksistere, var det aktører i byene som enten fremmet eller hemmet veksten, da henholdsvis i Oslo og i Bergen. Stadskonduktøren i Oslo, da først og fremst Grosch, var instrumental i sitt arbeid for å både forskjønne og bebygge Oslo, samt videreføre den endringen av bysentrum foreslått av slottsarkitekten Linstow. Hans etterfølger Georg Bull, fortsatte etter alle tegn på samme måte som sin forgjenger. I kontrast, ser man ingen stor aktivitet fra stadskonduktør Høegh i Bergen, og det skjer heller ingen større reguleringer i Bergen før Jersin har sittet som stadskonduktør noen år. Selv om stadskonduktørene i Bergen antageligvis også bygget mye privat, er det ikke like mange tegn på at de var aktive i den grad som Grosch var.

De andre aktørene var borgerne og den demokratiske eliten i byene. I Bergen tyder alt på at den gamle eliten som lenge hadde sittet med en økonomisk og politisk makt i byen, beholdt dette selv etter formannskapsloven i 1837. Da ser man en tradisjon som fortsatte gjennom over hundre år, mens det i Oslo var et klart brudd i den gamle eliten før den nye trår inn på scenen. Konservatismen i Bergen var også tydeligere enn den var i Oslo, og der de ønsket å fornye og modernisere i Oslo, er det tegn på at de i Bergen ønsket å beholde en «status quo».

Magistratens og stiftamtmenenes stillinger i begge byene ble redusert både før og etter formannskapsloven, og ble mindre viktige i forhold til formennene. Likevel var det sterke meninger som ble uttrykket i konflikten mellom Høegh og kommunen på 1840-tallet i Bergen, mens det som nevnt ikke var lignende konflikter i Oslo. Selv om den formelle og uformelle makten i Oslo var tilnærmet lik i Bergen, er det likevel ikke mye i kildene som tyder på at magistraten i Oslo involverte seg like mye i regulerings- og bygningskommisjonene som den gjorde i Bergen. For eksempel gjennom å gjøre formannen for reguleringskommisjonen i Bergen en av magistraten. Selv om magistraten hadde medlemskap i reguleringskommisjonen i Oslo, var ikke dette medlemmet formann for kommisjonen slik det var i Bergen. Selv om Bergen begrenset byggefriheten i bygningsloven av 1848, var det bare bygninger som var bygget mot nyanlagt gate. Da det ikke var mye anlegg av nye gater innenfor byens grenser før utvidelsen av loven mot Nygård i 1857. Likevel var det endring av gater, samt enkelte bestemmelser (som 10m<sup>2</sup>-bestemmelsen som unngikk bygningsforretning) som tillot friere bygging. Det kan ikke sies å ha vært på samme nivå som i Oslo, men etter 1848, var det en mye større vekst enn det var i hele perioden tidligere.



Murtvangen ble innført i Oslo allerede på 1600-tallet, og gjaldt det området som utgjorde bysentrum i 1827, selv om det også ble utvidet utover 1800-tallet. I Bergen var det ikke murtvang noe sted før i 1848, og da bare begrenset til bykjernen. I begge byene ble det bygget høyere bygninger og spesielt flere leiegårder under murtvangen. Samtidig var det også mindre fare for brann i murområder. Likevel var det debatt rundt innføringen av murkledde bygninger i Bergen, noe som aldri var spørsmål i Oslo innenfor den gamle murgrensen. Murbygninger ble på 1800-tallet sett på som estetisk attraktive bygninger, men var også dyrt. Derfor var det privat motstand mot å kle bygninger i mur. Dette henger sammen med en ganske sterk konservativ elite i Bergen som etter debattene å tyde, ønsket å bygge og beholde byen slik den hadde vært over lengre tid. I Oslo fant man ikke det samme skillet før ut på 1830-tallet, men disse økonomisk og politisk sterke borgerne ser ikke ut til å ha uttalt seg mye i slike saker. De flyttet heller ut av byen til villastrøk på vestkanten som var unntatt murtvangen. Likevel må det påpekes at utenfor murgrensen, ønsket grunneierne og byggerne å bygge i tre så lenge som mulig, slik som i Bergen.

Når det gjelder hva bygningslovenes bestemmelser hadde å si for utviklingen i byen, var det allerede etter de første lovene ganske store forskjeller i friheten til grunneierne og kommunen. Det ble ofte en konflikt mellom det private som ønsket å bygge så billig og enkelt som mulig, og kommunen som ønsket mer brannsikkerhet og kontroll. Samtidig var det konflikter mellom kommunen og bygningsvesenet, da kommunen ofte forventet at arbeid skulle kunne gjøres raskt og for lite kommunale utgifter, noe som ikke nødvendigvis lot seg gjøre. I Bergen fortalte loven av 1830 at kommunen måtte erstatte mer til grunneierne i anlegg av gater og plasser enn i Oslo. Deretter utvides dette i Bergens lov av 1848 til at grunneierne skal igjen erstatte en god del av dette tilbake til kommunen dersom de bygde langs nyanlagte gater. På denne måten kan lovene ha forhindret kommunen fra å bygge etter 1830, og gjennom forsøket på å jevne ut dette, i 1848 ha senket privat bygging gjennom at de måtte erstatte kommunens utgifter. Slik kan de ha oppstått en fastlåst situasjon i Bergen. Tilsvarende bestemmelser om erstatning til huseiere var tilstede i Oslo, men grunnet andre bestemmelser om bredde, ser ikke ut til å ha hatt noen egentlig påvirkning. Derfor ser det ut til at det offentlige har vært i stand til å regulere og planlegge områder med relativt små utgifter, noe som stimulerte privat boligbygging utover århundret. De strengere reglene i Bergen kan ha ført til at grunneiere og boligbyggere ikke interesserte seg for å bygge i Bergen, men heller ute i forstedene som ikke var berørt av loven, da det fortsatt var mangel på boliger i sentrum. Bygningsloven tillot kommunen og reguleringskommisjonen å utvide lovens grenser, noe de gjorde i 1857, 20 år

før selve byutvidelsen. Ser vi Oslo i sammenheng, ga bygningsloven reguleringskommisjonen og kommunestyret myndighet til å utvide selve byens grenser. Derfor kunne nye områder som tidligere ikke var en del av Oslo bebygges, slik at boligproblemet kunne reduseres. Videre har byutvidelsen i Oslo i 1859 mye å si for hvordan byen senere utviklet seg. Mye av det fattige området og det industrielle området mellom Oslo og Aker ble underlagt Oslo, med da påfølgende byggeareal og økonomisk vekst.

Totalt sett, kan det sies at ingen av de to byenes styreverv hadde en overordnet plan for byen i den forstand at den skulle utvikles og vokse på den måten vi forstår byplaner i dag. Likevel var det et ønske fra kommunen og kommisjonene i Oslo, samt fra det nasjonale, å utvikle Oslo til å bli en hovedstad i en europeisk målestokk. Dette gjennom estetikk og økonomi i lovgivningen og kommunens involvering. Bergen var i motsetning orientert rundt å sørge for at byen var sikker mot brann, og mindre interessert i å utvikle økonomien, spesielt da gjennom industrien. Gjennom konflikt og lovgivning, ble Bergens byggefrihet begrenset og det var en gammel elite som flere ganger motsatte seg større reguleringer og planlegginger av egne økonomiske årsaker.

Selv om ingen av byene hadde en overordnet plan for utvikling, ser man at det var reguleringsplaner i begge byene som skulle legge til rette for denne utviklingen, samt utvide byenes grenser. Det var likevel et klart skille mellom stadskonduktørene Grosch og Høegh med tanke på aktiv byutvikling. Det siste momentet som helt klart påvirket Oslos utvikling mer enn Bergen, var hovedstadsfunksjonen som jeg tidligere har omtalt. Det offentlig bygget mange monumentale bygninger og sentralinstitusjoner i byen med Linstows slottsprosjekt som det viktigste, da mye av byen ble regulert og bysentrum flyttet fra Akershus til Karl Johans Gate.

Derfor kan man trygt si at det var en gammel kultur i Bergen som antageligvis holdt Bergen tilbake. Oslo så fremover og la til rette for en storby slik en hovedstad skulle være.

Fremover kan det være interessant å se på hvordan diskursen i Oslo utviklet seg med tanke på byutvidelsene i 1859 og 1878 for å se om byens borgere og politikere endret mening slik man ser tegn på i Bergen.

# Kilder og litteratur

## Litteratur

*Buskerud Fylke: Kongsberg Med Distrikter : Utgitt I Anledning Av Kongsbergs 300-Aars Jubileum 1924.* Kristiania: Hanche, 1924.

*St. Hallvard* :. 1980, 1980.

Achen, Henrik von. "Bygningsforholdene I Bergen 1830-1905." *Skrifter (Bergens historiske forening : trykt utg.)*. (1983).

Blom, Grethe Authén. *Urbaniseringsprosessen I Norden: Det Xvii. Nordiske Historikermøte, Trondheim 1977.* Oslo: Universitetsforlaget, 1977.

Brochmann, Odd. *Stadskonduktøren: Om Georg Bull Og Christiania I Historismens År.* [Oslo]: Norsk arkitekturforlag, 1989.

Bugge, Anders and H. Grosch. *Arkitekten, Stadskonduktør Chr. H. Grosch : Hans Slekt, Hans Liv, Hans Verk.* Oslo: Aschehoug, 1928.

Bull, Edvard. *Oslos Historie.* Oslo: Aschehoug, 1931.

Ersland, Geir Atle. *Forandringer: En Historisk Vandring Gjennom 400 Års Skiftende Bebyggelse Og Folkeliv.* Bergen: Grieg-gruppen, 1990.

Ertresvaag, Egil. *Et Bysamfunn I Utvikling : 1800-1920.* Bergen: Universitetsforl., 1982.

Hammer, S. C., S. C. Hammer, Valborg Sønstevoold and Edvard Bull. *1814-1877.* Kristiania: I hovedkommission hos Cappelen, 1923.

Harris, Christopher John. ""Overalt See Vi Dem at Hæve Sig Af Sin Aske..." : Historien Om Bybrannen I 1830 Med En Rampete Intermezzo." *Årbok (Gamle Bergen museum).* 2002, (2002).

Helland, Amund. *Norges Land Og Folk : Topografisk-Statistisk Beskrevet : Topografisk-Statistisk Beskrivelse Over ... : 13 D. 1 : Bergen.* Vol. 13 D. 1. Kristiania: Aschehoug, 1916.

Helland, Amund and Amund Helland. *Norges Land Og Folk: Topografisk-Statistisk Beskrevet : Topografisk-Statistisk Beskrivelse Over*. Kristiania: Aschehoug, 1917.

Helle, Knut. *Norsk Byhistorie : Urbanisering Gjennom 1300 År*. Oslo: Pax, 2006.

Helle, Knut. *Grunnbok I Norges Historie : Fra Vikingtid Til Våre Dager*. Oslo: Universitetsforl., 2013.

Jahren, Per. *Brann: Mur Og Betong*. Oslo: Brannvernssamarbeidet mur og betong, 1988.

Kjeldstadli, Knut and Jan Eivind Myhre. *Oslo - Spenningsenes By: Oslohistorie*. Oslo: Pax, 1995.

kommune, Christiania. *Femtiars-Beretning Om Christiania Kommune for Aarene 1837-1886*. Christiania: [s.n.], 1892.

Lexau, Siri Skjold. *Kongens Byer : Den Internasjonale Bakgrunnen for Christian 4s Byplanlegging I Norge*. Bergen: Fagbokforl., 2007.

Lindstøl, Tallak. *Stortinget Og Statsraadet: 1814-1914*. Kristiania: Steen'ske bogtrykkeri, 1914.

Lindstøl, Tallak. *Stortinget Og Statsraadet: 1814-1914*. Kristiania: Steen'ske bogtrykkeri, 1914.

Lorange, Erik. *Historiske Byer : Fra Renessansen Til Industrialismen*. Oslo: Universitetsforl., 1995.

Myhre, Jan Eivind, Sivert Langholm, Knut Helle and Edgeir Benum. *Hovedstaden Christiania : Fra 1814 Til 1900*. Oslo: Cappelen, 1990.

Myklebost, Hallstein. *Norges Tettbygde Steder 1875-1950*. Oslo: Universitetsforlaget, 1960.

Nordal, Gunn. "Planmessige Konsekvenser Av 1855-Brannen." *Årbok (Gamle Bergen museum)*. 2002, (2002).

Norges tekniske høgskole Institutt for by- og regionplanlegging. *Byfornyning : Midler Og Metoder for Fornyning I Byer Og Tettsteder*. Trondheim: Norges tekniske høgskole, Institutt for by- og regionplanlegging, 1975.

Roald, Hans-Jacob. "Byplanlegging, Urbanisme Og Bærekraftig Utvikling." *P2-akademiet*, (2004).

Roald, Hans-Jacob and Mona Nielsen. *Byplanen : En Historie Om Utviklingen Av Bergen By*. Oslo: Scandinavian Academic Press, 2010.

Seip, Elisabeth. "Brødre Og Søstre I Arkitekturen : Ingeniøroffiserer Og Sivilarkitekter I Norge Rundt 1800." Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo, 2008.

Shetelig, Haakon and Carl Geelmuyden. *Bergen 1814-1914*. [Bergen]: I kommission hos John Grieg, 1915.

Slagstad, Rune. *De Nasjonale Strateger*. Oslo: Pax, 1998.

Steen, Sverre. *Bergen: Byen Mellom Fjellene : Et Historisk Utsyn*. Bergen: I kommisjon hos Eide, 1969.

### **Stortingsforhandlinger og lover**

Foss, Herman and Ludvig Kristensen Daa. *Kongeriget Norges Tiende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1842, Syvende Deel Indeholdende Forhandlingerne I Odelstinget Og Lagthinget I Juli Maaned*. Christiania: Winthers Officin, 1844.

Foss, Herman and Ludvig Kristensen Daa. *Kongeriget Norges Tiende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1842, Niende Deel Indeholdende Forhandlingerne I September Maaned*. Christiania: Krohn & Schibsted, Steen og Grøndahl, 1844.

Foss, Herman and Ludvig Kristensen Daa. *Kongeriget Norges Tiende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1842, Ottende Deel Indeholdende Forhandlingerne I August Maaned*. Christiania: Wulfsberg, 1844.

Holst, Poul. *Kongeriget Norges Tredie Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1821, Femte Deel, Indeholdende Forhandlingerne I August Maaned Samt De Commitee-Indstillinger, Som Ei Blev Behandled Ved Storthinget*. Christiania: Wulfsberg & Lehman, 1822.

Holst, Poul. *Kongeriget Norges Tredie Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1821, Første Deel, Indeholdende Forhandlingerne I Februar, Marts Og April Maaneder*. Christiania: Wulfsberg & Lehman, 1822.

Holst, Poul. *Kongeriget Norges Femte Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1827, Femte Deel Indeholdende Odelstthingets Og Lagthingets Forhandlinger I Juli Maaned Samf Forhandlingerne I August Maaned*. Christiania: Stortingsarkivet, 1828.

Holst, Poul. *Kongeriget Norges Femte Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1827, Fjerde Deel Indeholdende Forhandlingerne I Plenum for Juli Maaned*. Christiania: Stortingsarkivet, 1828.

Holst, Poul. *Kongeriget Norges Femte Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1827, Tredie Deel Indeholdende Forhandlingerne I Juni Maaned*. Christiania: Stortingsarkivet, 1828.

Holst, Poul. *Kongeriget Norges Sjette Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1830, Første Deel Indeholdende Forhandlingerne I Februar Og Marts Maaned*. Christiania: Wulfsberg og Grøndahl, 1831.

Holst, Poul. *Kongeriget Norges Sjette Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1830, Sjette Deel Indeholdende Forhandlingerne I Odelstthinget Og Lagthinget for August Maaned*. Christiania: Grøndahl, 1831.

Holst, Poul. *Kongeriget Norges Sjette Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1830, Syvende Deel Indeholdende Forhandlingerne I September Maaned*. Christiania: Wulfsberg, 1831

Mejlænder, Otto and Peter Vogt. *Love, Anordninger, Kundgjørelser, Aabne Breve, Resolutioner M.M., Der Vedkomme Kongeriget Norges Lovgivning Og Offentlige Bestyrelse*. Christiania: Grøndahl, 1876.

Stortinget. *Kongeriget Norges Tolvte Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1848, Fjerde Deel Indeholdende Kongelige Propositioner Og Meddelelser No. 61-94*. Christiania, 1848.

Stortinget. *Kongeriget Norges Tolvte Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1848, Ottende Deel Indeholdende Storthingets Forhandlings-Protocoller*. Christiania: Schibsted og Grøndahl, 1848.

Stortinget. *Kongeriget Norges Tolvte Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1848, Sjette Deel, Indeholdende Storthingets Committee-Indstillinger, Beslutninger Til Love, M.B.* Christiania: Malling, 1848.

- Stortinget. *Kongeriget Norges Femtende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1857, Niende Deel Indeholdende Indstillinger Og Beslutninger Af Odelstthinget Og Lagthinget* Christiania: Flere, 1857.
- Stortinget. *Kongeriget Norges Femtende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1857, Syvende Deel Indeholdende Documenter, Udgivne Af Stortinget.* Christiania: Flere, 1857.
- Stortinget. *Kongeriget Norges Femtende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1857, Tiende Deel Indeholdende Stortingets Forhandlings-Protocoller.* Christiania: Abelsted, 1857.
- Stortinget. *Kongeriget Norges Femte Overordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1858.* Christiania: Flere, 1858.
- Stortinget. *Kongeriget Norges Syttende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aarene 1862-63, Ellefte Del Indeholdende Stortingets Forhandlings-Protocoller* Christiania: Flere, 1863.
- Stortinget. *Kongeriget Norges Syttende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aarene 1862-63, Sjette Del.* Christiania: Flere, 1863.
- Stortinget. *Kongeriget Norges Syttende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aarene 1862-63, Tiende Del Indeholdende Indstillinger Og Beslutninger Af Odelstthinget Og Lagthinget* Christiania: Jensen, 1863.
- Stortinget. *Kongeriget Norges Attende Ordentlige Storthings Forhandlinger Aar 1865-66, Femte Deel.* Christiania: Flere, 1866.
- Stortinget. *Kongeriget Norges Attende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aarene 1865-66, Niende Deel Indeholdende Indstillinger Og Beslutninger Af Odelstthinget Og Lagthinget.* Christiania: Bergh og Ellefsen, 1866.
- Stortinget. *Kongeriget Norges Attende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aarene 1865-66, Tiende Deel Indeholdende Stortingets Forhandlings-Protocoller.* Christiania: Flere, 1866.
- Stortinget. *Kongeriget Norges Fire Og Tyvende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1875, Femte Del Indeholdende Dokumenter, Udgivne Af Stortinget* Kristiania: Flere, 1875.

Stortinget. *Kongeriget Norges Fire Og Tyvende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1875, Sjette Del Indeholdende A. Indstillinger Til Stortinget Og B. Indstillinger Og Beslutninger Af Odelstinget Og Lagthinget*. Kristiania: Gundersens Bogtrykkeri, 1875.

Stortinget. *Kongeriget Norges Fire Og Tyvende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1875, Syvende Del Indeholdende Stortingets Forhandlings-Protocoller Samt Register*. Kristiania: Flere, 1875.

Stortinget. *Kongeriget Norges Fire Og Tyvende Ordentlige Storthings Forhandlinger I Aaret 1875, Tredie Del*. Kristiania: Flere, 1875.

Stortinget. *Stortingstidende Indeholdende Fire Og Tyvende Ordentlige Storthings Forhandlinger, 1875. Forhandlinger I Odelstinget* Kristiania: Jensens Forlag, 1875.

Vogt, Peter. *Love, Anordninger, Kundgjørelser, Aabne Breve, Resolutioner M.M., Der Vedkomme Kongeriget Norges Lovgivning Og Offentlige Bestyrelse*. Christiania: Grøndahl, 1829.

Vogt, Peter. *Love, Anordninger, Kundgjørelser, Aabne Breve, Resolutioner M.M., Der Vedkomme Kongeriget Norges Lovgivning Og Offentlige Bestyrelse*. Christiania: Grøndahl, 1844.

Vogt, Peter. *Love, Anordninger, Kundgjørelser, Aabne Breve, Resolutioner M.M., Der Vedkomme Kongeriget Norges Lovgivning Og Offentlige Bestyrelse*. Christiania: Grøndahl, 1851.

Vogt, Peter. *Love, Anordninger, Kundgjørelser, Aabne Breve, Resolutioner M.M., Der Vedkomme Kongeriget Norges Lovgivning Og Offentlige Bestyrelse*. Christiania: Grøndahl, 1861.

## Internettkilder

Store Norske Leksikon: [www.snl.no](http://www.snl.no)

Norsk kunstnerleksikon: <https://nkl.snl.no/>

Oslo byarkiv: <https://www.oslo.kommune.no/natur-kultur-og-fritid/byarkivet/>



Kilder til lister over oppførte bygninger:

[https://no.wikipedia.org/wiki/Ole\\_Peter\\_Riis\\_H%C3%B8egh](https://no.wikipedia.org/wiki/Ole_Peter_Riis_H%C3%B8egh)

[https://no.wikipedia.org/wiki/Christian\\_H.\\_Grosch](https://no.wikipedia.org/wiki/Christian_H._Grosch)

[https://no.wikipedia.org/wiki/Georg\\_Andreas\\_Bull](https://no.wikipedia.org/wiki/Georg_Andreas_Bull)

[https://no.wikipedia.org/wiki/Conrad\\_Fredrik\\_von\\_der\\_Lippe](https://no.wikipedia.org/wiki/Conrad_Fredrik_von_der_Lippe)

# Vedlegg

## Tabeller over utvalgte bygninger oppført av stadskonduktørene

Dette er bare et utvalg og ikke alle bygningene som ble oppført av de individuelle stadskonduktørene.

Tabell 1: C. H. Grosch i Oslo(1827-65)

Bygning	År oppført	Sted
Oslo Børs	1828	Oslo
Trefoldighetskirken	1836	Arendal
Kroghstøtten	1833	Oslo
Gamle Tollbod	1840	Stavanger
Gjerstad kirke	1848	Aust-Agder
Skåre kirke	1858	Haugesund
Universitetsbygningen	1838-54	Oslo
Domkirken	1861	Tromsø

Tabell 2: G. A. Bull i Oslo(1865-98)

Bygning	År oppført	Sted
Høle kirke	1858	Sandnes
Gulen kirke	1863	Gulen
Kragerø Kirke	1870	Kragerø
Vestbanestasjonen	1872	Oslo
Universitetets kjemiske laboratorium	1873	Oslo
Østbanestasjonen	1878	Oslo

Tabell 3: O. P. Riis Høegh i Bergen(1835-48)

<b>Bygning</b>	<b>År oppført</b>	<b>Sted</b>
Hovedkontor Norges Bank	1830-31	Trondheim
«Tronka»	1836-42	Trondheim
Katedralskolen	1840	Bergen
Pleiestiftelsen for uhelbredede Sindssvage	1843	Bergen
Avdelingskontor for Norges Bank	1845	Bergen

J. C. Jersin i Bergen(1830-35, 1848-70):

**Ingen kjente bygninger gjenstår**

Tabell 4: C. F. von der Lippe i Bergen(1870-90):

<b>Bygning</b>	<b>År oppført</b>	<b>Sted</b>
Vegusdal kirke	1867	Birkenes
«Lysøen»	1872-73	Os
Kjøttbasaren	1874-76	Bergen