

Byene på Agder i spennet mellom det hjemlige og det fremmede

Olav Arild Abrahamsen

Hvordan har byene på Agder forholdt seg til det nære, til omlandet, til nabobyene og til omverdenen? Slike spørsmål angir temaet i denne artikkelen. Med standardverket *Norsk byhistorie* som innfallsport og veiviser skal vi vandre gjennom og trekke noen linjer i sørlandsbyenes historie. I tid starter vandringen med «småbyenes storhetstid» på 1600- og 1700-tallet, og den ender opp med dagens polysentriske nettverksby, mest kjent som Agderbyen. Perspektivet blir noe skeivt. Tidvis vil søkelyset være rettet mot flankene, Agderbyens periferi, og særlig de byene jeg kjenner best, Farsund og Flekkefjord. Et blikk på sørlendingenes spesielle forhold til internasjonale arbeidsmarkeder, sørlendingenes særegne kriseløsninger, kommer også til å løpe som en tråd gjennom artikkelen.

Utadvendte småbyer

Mens seinmiddelalderen i Norge var en urban kriseperiode, framsto det meste av 1600- og 1700-tallet som en vekstperiode. En rekke nye byer oppsto. I 1560 var det i alt elleve norske byer, i 1825 hadde antallet økt til 34. Veksten i bybefolkningen var raskere enn veksten i landbefolkningen, men forskyvningen i folketallet mellom by og land var lenge beskjedent. I 1560

var bybefolkningens andel av totalbefolkningen (urbaniseringsgraden) 6–8 prosent, i 1665 var den 7–8 prosent, mens i 1800 var den kommet opp i om lag 11 prosent. Da hadde Norge nådd en urbaniseringsgrad som var på nivå med Sverige og med Danmark utenom København. Byveksten var ikke jevn. Det var perioder med stagnasjon og perioder med tilbakegang. Fra midten av 1700-tallet og fram til 1807 var likevel de aller fleste norske byene i sterk vekst. Under og etter krigen tidlig på 1800-tallet stagnerte byutviklingen, men fra 1820 av skjøt den igjen god fart.⁹⁵

Byutviklingen i Norge på 1600- og 1700-tallet hadde et mønster som avvek noe fra det vi finner i store deler av Europa. I Norge var det jevnt over vekst, mens Europa var preget av urban stagnasjon fram til den industrielle revolusjon utløste eksplosiv byvekst. Den mest markante forskjellen mellom Norge og kontinentet var imidlertid størrelsen på byene. Mens storbyene dominerte store deler av det europeiske bylandskapet, var og ble de aller fleste norske byene små. Ved inngangen til 1800-tallet hadde to tredjedeler av de norske byene færre enn 2000 innbyggere.⁹⁶ Men selv om de norske byene var små, var de reelle byer. De hadde tilnærmet samme sosiale struktur, og framfor alt hadde de norske byene de samme funksjonene som større byer på kontinentet. Selv tettsteder som ikke hadde mer enn 300–400 innbyggere, ble regnet som byer dersom de hadde en tett og nokså sammenhengende bebyggelse, klart atskilt fra ren jordbruksbebyggelse, samt et variert næringsliv der størstedelen av befolkningen hadde sitt virke utenom primærnæringene. Disse stedene måtte også ha økonomiske, administrative og kommunikasjonsmessige funksjoner og oppgaver innenfor et større eller mindre omland, og de måtte ha egne styringsorganer atskilt fra det omliggende landdistriktet.⁹⁷ Kravene, eller kriteriene om man vil, har byhistorikere formulert, men de samsvarer også med samtidas oppfatning av hva en by var, og hvilke funksjoner den skulle ha. På grunn av småbyenes dominans i det norske bylandskapet, målt både i antall og i funksjoner, har perioden cirka 1550 til 1830 i byhistorien fått navnet «småbyenes storhetstid».⁹⁸

95. Helle mfl. 2006: 145.

96. Helle mfl. 2006: 145–147.

97. Eliassen 1995: 19. Helle mfl. 2006: 145.

98. Helle mfl. 2006: 145.

I denne storhetstida ble byene på Agder til. På 1600- og 1700-tallet fikk kyststripa i sør sitt karakteristiske bosettingsmønster med småbyer, strandsteder og uthavner. Alle byene, ni i alt, grodde opp langs kysten, to–tre mil fra hverandre. Samme bymønster finner vi for øvrig videre østover helt til Halden og vestover til Haugesund. Etter næringsrettigheter ble byene og tettstedene delt inn i ulike kategorier med diverse overgangsformer: kjøpsteder, ladesteder og strandsteder. Kjøpsteder hadde i prinsippet fulle handelsrettigheter, det vil si rett til inn- og utførsel av alle lovlige varer, og de hadde egne styringsorganer. Agder fikk sin første kjøpstad i 1641 da Kristiansand ble grunnlagt. Deretter fulgte Arendal og Risør i 1723, Grimstad i 1816 og Flekkfjord i 1842. Med unntak av Kristiansand hadde alle kjøpstedene på Agder en fortid som ladesteder. Ladestedene var opprinnelig havner der varer, spesielt trelast, ble lagret for utskiping. Lenge var ladestedene ment å være rene utskipingshavner, men etter 1750 fikk stadig flere ladesteder importrettigheter på linje med kjøpstedene, og de fikk egne offentlige organer. De ble reelle byer. På Agder kom ladestedene Mandal (1779), Farsund (1795), Lillesand (1821) og Tvedestrand (1836). Før disse stedene fikk ladestedsrettigheter, ble de omtalt som strandsteder og uthavner. Strandstedene var små tettsteder på kysten uten formelle handelsrettigheter eller andre privilegier.⁹⁹

Uthavnene var tett bebygde og dynamiske samfunn. Noen av dem hadde så mange som 500–1000 innbyggere, men de ble ikke betraktet som byer. De manglet sentralfunksjoner, og næringslivet var for ensidig. De fleste yrkesaktive mennene var sysselsatte i maritime næringer. Uthavnene var med andre ord utelukkende avhengige av virksomhet knyttet til sjøfart og handel, de var, som Dag Hundstad har vist, «maritime monokulturer».¹⁰⁰

I byhistorisk litteratur skilles det mellom omlandsbyer og nettverksbyer. Omlandsbyer, også kalt sentralsteder, betjener eller utnytter sitt umiddelbare omland, mens nettverksbyer inngår i et større internasjonalt utvekslingssystem.¹⁰¹ De aller fleste norske byene i perioden 1500–1830, inkludert byene på Agder, var både omlands- og nettverksbyer.¹⁰² Byborgerne opererte på en lokal og på en global arena. Som kystbyer flest var de basert på

99. Sætra 1995. Helle mfl. 2006: 145–146.

100. Hundstad 2004.

101. Helle mfl. 2006: 268.

102. Helle mfl. 2006: 147.

eksporthandel med massevarer med moderat bearbeidingsverdi (trelast, fisk og mineraler) som kom fra et omland som byene levde i et symbiotisk forhold til. Omlandet var ofte todelt: et lokalt som besto av nært innland, skjærgård og uthavner, og et fjernere oppland, «dalstroka innafør», med langstrakte dalfører og heier innover landet. Samtidig eksisterte det en global arena som knyttet byene til det som var deres viktigste næringsvei: handel og skipsfart.¹⁰³ Den typiske norske by på 1600- og 1700-tallet, skriver Bjørn Sogner, var «en liten, men levedyktig fjernhandelsby».¹⁰⁴

Det var først og fremst eksport av trelast som drev fram by- og tettstedsveksten på Agder, særlig øst for Lindesnes. Lengst i vest ble fiskeriene en stadig mer dominerende næring. Betydelig eksport av saltsild i annen halvdel av 1700-tallet var blant annet sterkt medvirkende til at Flekkefjord og Farsund ble innrømmet ladestedsrettigheter. På et vis skilte dermed byene i vest lag med de øvrige agderbyene og plasserte seg i det som blir kalt det vestnorske handelssystemet. Dette systemet hadde tette handelsforbindelser til Sørvest-Europa, Middelhavsområdet og Østersjøen, mens det østnorske systemet, som inkluderte Østlandet og Agder øst for Lindesnes, hadde tette forbindelser med Nordvest-Europa. Begge systemene var påvirket av hvor de viktigste eksportvarene, trelast og fisk, fant avsetning. Men om Agders små trelast- og sildebyer opererte i ulike handelssystemer, hadde de like fullt det til felles at de var nettverksbyer. De var alle, med Finn-Einar Eliassens ord, knyttet til «andre havnebyer og handelsmetropoler rundt Nordsjøen, Skagerrak, Kattegat og enda videre, i handels- og finansnettverk, som også involverte sosiale og kulturelle forbindelser».¹⁰⁵

I krysningspunktet eller spennet mellom det lokale og det internasjonale fikk hver by på Agder sitt næringsmessige, sosiale og kulturelle særpreg. Småbyene var sterkt knyttet til sitt omland. Ikke uten grunn ble Farsund kalt «den største garden på Lista». Innflytterne til byen kom i all hovedsak fra det nære omland. Alt fra byggeskikk og dialekt til giftermålsalder og fødsler utenfor ekteskap viser at småbyen var forankret i en lokal kultur og mentalitet. Samtidig var småbylivet påvirket av sterke impulser fra utlandet.

103. Helle mfl. 2006: 147.

104. Sogner 1977: 55. Helle mfl. 2006: 219–220, 233.

105. Helle mfl. 2006: 147.

Impulsene kom via småbyenes mektige elite, og de ble hentet på et internasjonalt handels- og arbeidsmarked.

Private byer

De aller fleste nye byene på 1600- og 1700-tallet ble grunnlagt av private grunneiere på stedet. Utgangspunktet var gjerne én eller to gårder, og gård-eierne ble eier av bygrunnen og bestemte over tomtene. Bygrunneieren var gjerne bosatt i byen. Nes gård, der Flekkefjord lå, tilhørte opprinnelig Nes kirke, men kom ved et makeskifte i hendene på tollvisitør Samuel Evertsen Storch i 1686. Deretter var den i slektens eie til ut på 1800-tallet, lenge som embetsmannsgods, men mot slutten av 1700-tallet var den eid av inngiftede borgere. I Farsund var det et kjøpmannsdynasti med røtter på Lista, slekten Lund, som eide og drev byen som en bedrift. Den beste jorda ble brukt til byjordbruk og resten til tomter til havneanlegg, pakkhus, arbeiderboliger, skipsverft, reperi baner, vindmølle og butikker. En slik utnyttning førte til sterk verdistigning på grunnen. I tillegg hadde bygrunneieren en rekke andre fordeler. Han mottok årlige leieinntekter. Ikke sjelden hadde leierne arbeidsplikt. Det kunne også hefte visse betingelser til utleie, som at leietakeren ikke skulle engasjere seg i virksomhet som konkurrerte med grunneieren. Grunneieren sto helt fritt i måten han disponerte bygrunnen på, byen ble hans private by. Hans lokale maktstilling var enorm, og den ble videre underbygd gjennom låne- og kreditttransaksjoner. En av de mektigste, Jochum Brinch Lund (1743–1807) i Farsund, ble omtalt som konge. Han kunne vise faderlig holdning og omsorg for byfolket. Han bygde, sammen med andre familiemedlemmer, kirke og etablerte fattigskole. Han lot utestående gjeld bero i årtier. Dermed sikret han seg stabil arbeidskraft til virksomhetene. Lundene sto i nærkontakt med utenlandske handelshus, handlet korn, vin, brennevin, salt og tekstiler, og de hentet ekspertise på det internasjonale arbeidsmarkedet. Jochum Brinch Lund hyret hollandske fiskere, italienske tinnstøpere og skotske byggmestere og håndverkere.¹⁰⁶

Farsunds eller Jochum Brinch Lunds internasjonale arbeidsstokk var ikke et særskilt fenomen. Alle norske byer hadde en betydelig innflytting

106. Eliassen 1996. Abrahamsen 1997.

på 1600- og 1700-tallet. Samtidig flyttet det ustanselig mange mennesker ut. Enevoldstidens Norge er blitt karakterisert som «et samfunn på flyttefot». Store «flytende» befolkningsgrupper beveget seg mellom bygd og by, fra by til by, mellom Norge og andre land – i begge retninger. Det var først og fremst unge mennesker i alderen 16 til 30 år som flyttet. Mange flyttet for godt, men mange vendte hjem igjen etter å ha vært i utenlandsk tjeneste. Rogalendinger og ikke minst egder så Nederland som et mulig arbeids- og utdanningsmarked. Forbindelsen var mest aktiv rundt midten av 1600-tallet, men den kan spores tilbake til 1500-tallet, og den fortsatte fram til napoleonskrigene. For Lunds hollandske fiskere må det å komme til Farsund nesten ha vært som å komme til sine egne. Lundene forsto hollandsk, og mange av byens kvinner og menn behersket språket etter lang tjenestetid i Holland.¹⁰⁷

Sentralstedenes triumf og Agders gullalder

Den konklusjonen som trekkes i *Norsk byhistorie*, og som korresponderer godt med lokale studier, er at enevoldstidens byer var «ekstremt utadvendte». I hundreåret etter 1814 ble de mer innadvendte. Forbindelsene til utlandet ble svakere. Nå var det importhandelen som var i vekst. De fleste byer som før hadde vært eksportsentre, ble importhavner og orienterte seg mer mot innenriksmarkeder. De «vendte seg bort fra havet og ble i mindre grad enn før nettverksbyer og i økende grad omlandsbyer», skriver Jan Eivind Myhre i *Norsk byhistorie*. Historien om urbaniseringen i Norge mellom 1830 og 1920 dreier seg mye om hvordan omlandsbyene vokste seg store og viktige – om «sentralstedenes triumf».¹⁰⁸

På Agder er Kristiansand det beste eksempelet på denne vendingen. Sverre Steen mener snuoperasjonen begynte i årene cirka 1820–1850:

Det viktigste som skjer for Kristiansand i denne tiden, er etter mitt syn at byen snur sig mot landet, og at det blir meget bedre forbindelse mellom by og bygd, langt intimere vekselvirkning enn noensinne før, særlig mellom byen og det nærmeste omland, men dessuten også med bygdene lenger borte.

107. Sogner 1996: 70–73. Helle mfl.

108. Helle mfl. 2006: 243 og 268.

I denne vendingen mot landet lå «spirer til en stor fremtid», skriver Steen. Den pekte fram mot Kristiansands framtidige triumf som sentralsted.¹⁰⁹

I de fleste andre byene på Agder tok utviklingen en annen retning. De beholdt kontakten med havet, var utadvendte, utnyttet lenge en stø og frisk fralandsvind, men mot slutten av 1800-tallet drev de inn i maksvær og dødvanne.

Etter stagnasjonsårene under og like etter napoleonskrigene var det sildebyene i det vestlandske handelssystem, Farsund og Flekkefjord sammen med Egersund og Stavanger, som kom først og best igang. I årene cirka 1815 til 1938, mens det til tider var krise for trelastnæringen øst på Agder, levde vestlendingene i Lister fogderi relativt godt på eksport av saltet sild. I månedene januar–februar 1818 seilte sju fartøyer som hørte hjemme i Farsund by, til fiskeriene på Vestlandet. Samtlige fartøyer var lastet med salt og tønner. I mars–april vendte flåten tilbake fra Karmøy med saltet sild. Fra Farsund ble silda fraktet videre til Østersjøen. Fra 1826 til 1837 sto de store sildeinnsigene inn Listafjorden. Nå seilte Flekkefjord opp som Norges sildemetropol. I 1836 var Flekkefjord landets viktigste sildeeksporthavn med mer enn 30 prosent av landets samlede utførsel. Problemet var at fra 1838 begynte sildeinnsigene å trekke nordover igjen. Især Flekkefjord ble rammet av krise. Et ras av konkurser feide over byen. Det var de nyetablerte kjøpmennene, spekulantene, de som hadde levd høyt på kreditt fra handelshusene i Hamburg og Altona i forventning om stadig nye sildeinnsig, som det gikk dårligst med.¹¹⁰

Fra cirka 1840 var det byene øst på Agder som var i rivende utvikling. Trelast og skipsfart hadde skapt byene. Nå fortsatte vekstprosessen med fornyet kraft. Det østlige Agder opplevde sin gullalder med de hvite seil. Arendal seilte bokstavelig talt opp som landsdelens og Norges mest ekspansive og overlegent største sjøfartsby.¹¹¹

Men mot slutten av 1870-årene begynte gullalderen å ebbe ut. Dårlige konjunkturer og økende innslag av dampskip i stadig flere fraktmarkeder satte de sørlandske seilskipene under stadig tyngre konkurransepress. Samtidig merket egdene den dreiningen i trelasteksporten til de store elvehav-

109. Steen 1948: 34.

110. Abrahamsen 1987: 25–43.

111. Try 1979: 148.

nene lenger øst som de nye dampsgene førte med seg. Krisen for skipsfarten, forsterket av usunne finansieringsformer og mangelfull omstilling til damp, kom for fullt i første halvdel av 1880-årene og fikk sitt mest dramatiske momentum med krakket i Arendal i 1886. En langvarig stagnasjonsperiode fulgte, både for «storbyen» Arendal og for de små seilskipsbyene.¹¹²

Søvnige byer

Det rystende omslaget, den dype krisen og de langsiktige konsekvensene er blitt skildret i sterke ordelag. Den livlige økonomiske aktiviteten og gründermentaliteten i gullalderen, seilskutetida, kunne vært «kimen til et regionalt eventyr», heter det i scenarier for Sørlandet som Agderforskning utviklet i 1990, men i stedet endte det hele i en «regional katastrofe». Det var som om den økonomiske foretaksomheten i landsdelen forsvant. Fra å ha vært et sentralt område ved Nordsjøen ble Sørlandet en periferi med alle dens kjennetegn: lavt lønnsnivå, lav yrkesdeltaking og betydelig fraflytting.¹¹³

Historikere og geografer synes å være unisont enige om at hovedårsakene til sørlandsbyenes tilbakegang var den smertefulle overgangen fra seilfarerøyter til de mer kapitalkrevende dampskipene samt manglende omstillings-evne. Sørlandsbyen var en tidsbestemt regional tilpasningsform som kollapset sammen med hovednæringen seilskipsfarten. De tradisjonelt ekstremt utadvendte sørlandsbyene, som pleiet næringsforbindelser i Riga, Hamburg og New York, ble på et vis rammet av at de hadde neglisjert kontakten med og til tider levd i konflikt med sine nærmeste nabobyer. Jon P. Knudsen har beskrevet sørlandsbyens ulykkelige situasjon på tampen av 1800-tallet slik:

Sørlandsbyen manglet de egenskaper som kunne ha gjort den egnet til å møte en ny tid, der tverrgående landverts kommunikasjoner og en mer allsidig næringsstruktur skulle bli de viktigste forutsetninger for videre vekst og utvikling. Sørlandet hadde tilpasset seg slik enkelte dyrearter som lever av en bestemt type næring gjør: Når næringsgrunnlaget faller, dør arten ut. Sørlandet klappet sammen på 1880-tallet fordi tilpasningsformen var for ensidig.¹¹⁴

112. Myklebost 1960. Haaland 2006: 217–219.

113. Knudsen mfl. 1990: 110–113.

114. Knudsen 2002: 34–35.

De beste eksemplene på sammenhengen næringstap og død er de klassiske uthavnene, seilskutetidas servicestasjoner. De var som nevnt maritime monokulturer. Da seilskipene sluttet å frekventere uthavnene på slutten av 1800-tallet, begynte livet i havnene å stilne av. Det var vanskelig å finne nytt næringsgrunnlag. Mange mennesker flyttet ut. Uthavnene ble, som Dag Hundstad skriver, avfolket og gradvis omformet til fritidssamfunn.¹¹⁵ Leif Helge Daland har sett den samme utviklingen i en nærstudie av uthavnene i området Lindesnes–Lista, men fant samtidig at ikke alle uthavner var like. De få som evnet å tilpasse seg den moderne fiskerinæringen, som for eksempel Korshavn og Kirkehavn (Hidra), viste seg å ha bedre livskraft enn klassiske servicestasjoner som Loshavn og Eikvåg.¹¹⁶

Byene døde ikke ut, men mange av dem hadde ualminnelig lang rekonvalesenstid etter kollapsen i 1880-årene. Holder vi Flekkefjord utenom, var samlet folketall i de seks øvrige småbyene på Agder faktisk lavere i 1946 enn i 1875. Først i 1950-årene kom folketallet i Grimstad, Lillesand og Farsund opp på samme nivå som det hadde vært ved århundreskiftet. De tre byene trengte med andre ord mer enn 50 år på å hente seg inn igjen. Tvedestrand og Risør måtte supplere med enda noen tiår for å kunne ta igjen det tapte.

Tabell 1. Befolkningsutviklingen i byene på Agder 1875–1970

	1875	1900	1920	1946	1950	1960	1970
Risør	2 804	4 152	3 277	2 819	3 000	3 403	3 518
Tvedestrand	1 776	2 112	1 650	1 360	1 380	1 510	1 689
Arendal	12 500	15 278	14 750	16 100	17 000	18 082	22 398
Grimstad	2 700	3 030	2 411	2 336	3 150	3 339	5 802
Lillesand	1 700	1 780	1 650	1 500	1 600	2 126	3 030
Kristiansand	12 412	15 850	19 000	27 100	32 550	42 877	57 634
Mandal	4 043	4 050	3 640	4 150	4 762	6 040	7 656
Farsund	1 497	1 935	1 384	1 860	1 893	2 188	2 501
Flekkefjord	1 678	2 150	2 550	3 000	3 767	4 734	5 040

Kilde: Myklebost 1960: 316–323. Myklebost 1979: 12–13.

115. Hundstad 2004.

116. Daland 2010.

Sørlandsbyene hadde like fullt ulik vokse- og omstillingsevne. I *Vestlandets historie*, som inkluderer byene på Agder (!), peker Anders Haaland på at bysamfunnenes størrelse synes å ha hatt en viss betydning for omstillingsevnen. Det gode eksempelet finner han på Agder. Trass i den dype krisen i 1880-årene klarte den langt større Arendal seg noe bedre enn de mindre sjøfartsbyene. Folketallet i Arendal steg faktisk med en femtedel i årene 1875–1900, men så stoppet veksten i mer enn 30 år. Kristiansand, som hadde samme størrelse som Arendal i 1875, klarte derimot å opprettholde en jevn folketilvekst. Innbyggertallet ble mer enn doblet mellom 1875 og 1945. Kristiansands større vekstevne kan forklares med sterkere sentralfunksjoner og et mer sammensatt næringsliv enn i Arendal. Det var regionens sentralsted som triumferte.¹¹⁷

Så sent som i 1890 betraktet Det Statistiske Centralbureau utenrikshandel som den fremste byklassifiserende faktoren. Landets skipsfartsbyer, tolv i alt, lå ifølge byrået på kyststrekningen fra Hvitsten, Svelvik og Sandefjord til Arendal og Grimstad. Fiskeribyene, i alt 15, var å finne langs kysten fra Farsund og Stavanger over Bergen og Ålesund til Tromsø og Vadsø.¹¹⁸ Men Agders to fiskeribyer, Flekkefjord og Farsund, levde ikke lenger opp til navnet. Etter krisen i 1840-årene ble Flekkefjord garveriby og produserte sålelær for det norsk-svenske fellesmarkedet. Flekkefjord utviklet seg til industriby og opplevde, i motsetning til de øvrige småbyene, jevn vekst. Farsund livnærte seg på havarivirksomhet og skipsfart og minnet i mangt og meget om Haugesund. Begge byene fødtes som sildebyer og utviklet seg til skipsfartsbyer, men livsløpene var svært ulike. I Haugesund var overgangene fra eksport av saltsild til isesild og fra seil til damp samtidige og gjensidig avhengige prosesser.¹¹⁹ I Farsund kom storsatsing på seilskuter som et spekulasjonsprosjekt i 1880- og 1890-årene, uavhengig av tidligere fiskerier, og det endte i katastrofe. Konkursene rullet over farsundsdistriktet. Da store deler av byen brant ned i 1901, hevdet blant andre redaktør Einar Sundt i *Farmand* at det ikke var noen mening i å bygge byen opp igjen. Livsgrunnlaget havarivirksomhet og seilskutefart eksisterte ikke lenger.¹²⁰

117. Haaland 2006: 219.

118. Helle mfl. 2006: 267.

119. Hammerborg 2003: 91.

120. Abrahamsen 2001: 293.

Et glanseksempel på sørlandsk krisehåndtering

Hvorfor trengte Sørlandet så lang restitusjonstid etter krakket i seilskutenæringen? Og hvorfor brukte enkelte byer og distrikter spesielt lang tid på å hente seg inn igjen? Enkle svar finnes ikke, men både historikere og samfunnsvitere har festet seg ved sørlendingenes måte å håndtere krisen på. De så ikke ut til å ville bygge landet som andre nordmenn. I stedet for at de skapte ny virksomhet hjemme, reiste de ut i verden. Året etter krakket i Arendal emigrerte over 600 mennesker fra byen, nesten fire ganger så mange som i 1886.¹²¹ Flere fulgte etter. Sørlendingene emigrerte til Amerika i hopetall. Sammen med Oppland fylke toppet Agder den norske utvandrerstatistikken.

Farsund med omland kan stå som glanseksempel på sørlandsk krisehåndtering. Her var utferdstrangen uvanlig sterk, hadde lange tradisjoner og så ikke ut til å ville slippe taket. Utvandringen til USA fortsatte med uforminset kraft helt til begynnelsen av 1960-årene. «Dersom vi ikke får kurert distriktets ungdom for amerikafeberen», advarte fylkesmann Lars Evensen i 1965, «vil det bli umulig å opprettholde en rimelig økonomisk og sosial standard i mange bygder».¹²²

I samtida så alle på utferdstrangen som en konsekvens av svak næringsutvikling i Farsund og omland. Men utvandringen var ikke bare et symptom på stagnasjon hjemme: Den var også en medvirkende årsak til stillstanden. I en hovedoppgave i historie har Anne Lise Thorbjørnsen vist hvordan vandringsstradisjonen som skriver seg helt tilbake til 1600-tallet, virket «utviklingshemmende» på Lista. «I etterkrigsårene gjorde listalendingen andre valg enn nordmenn flest», konkluderer Thorbjørnsen. «Mens andre valgte å gjenoppbygge landet ved å utvikle jordbruk og industri, var listalendingen så preget av tidligere generasjoners valg at vandrings synes å være det eneste alternativ».¹²³

Ser vi på vandringsene fra farsundsdistriktet i et langtidsperspektiv, tegner et mønster og en linje seg. Det må ha vært en særegen vandringsstradisjon. En ikke ubetydelig andel av utvandrerne var pendlere eller arbeidsvandrere. De var knyttet til et eksternt, som oftest internasjonalt arbeidsmarked. Etter kortere eller lengre tid i fremmed tjeneste vendte mange hjemover igjen.

121. Try 1979: 150.

122. Abrahamsen 2007: 109.

123. Thorbjørnsen 2003: 96.

På 1600- og 1700-tallet så som nevnt egdene lengst vest på Nederland som et mulig arbeidsmarked. På 1800-tallet, særlig i 1850- og 1860-årene, reiste de som ville til sjøs, i flokker til arendalsområdet for å få hyre. En undersøkelse av sjøbygder rundt Farsund basert på folketellingen av 1865, viser at hele 90 prosent av de 19-åringene som ennå ikke hadde flyttet hjemmefra, var til sjøs. Lensmannen i Herad og Spind hadde tro på ungdommen og så positivt på denne formen for arbeidsvandring: «De fleste kommer hjem til vinteren, men nogle holde ude i årevis, hvorefter de – når de havde passet på fortjenesten – vender hjem med mange oppsparte penger, hvorved de grundlægge deres fremtids eksistens.»

Mot slutten av århundret var det i ferd med å utvikle seg et globalt arbeid for sjøfolk. I stortingsdebatten om ny sjømannslov i 1892 forklarte skipsreder Julius Olsen fra Vanse det høye antallet uteseilere fra hans distrikt med at det var vanlig å reise til USA for å forhyres, tjene penger og komme tilbake igjen. Det var en tradisjon: «Det er næsten ligesaa almindeligt som i gammel Tid at reise til Arendal, tror jeg.»¹²⁴

Etter krakket i seilskutenæringen antok utvandringen til USA svære dimensjoner. Pendlingen fortsatte, og etter andre verdenskrig var den dominerende i farsundsdistriktet, særlig på Lista. Amerikapendlerne dro for en viss tid, måneder, år eller tiår, for så å vende hjem med opptjente penger og amerikanske dollarglis. Norskamerikanerne var «massekulturens ambassadører» på Lista og i Farsund, skriver etnologen Siv Ringdal. De bygde «split-level»-hus og brakte med seg det moderne forbrukersamfunnet. De jobbet hardt den tida de var i Amerika, men når de kom hjem, levde de godt på oppsparte dollar.¹²⁵ Andre fikk stå for fornying og nytenkning.

Alternativet til amerikapendling var sjølivet. I mellomkrigsårene hadde dynamiske redere som Th. Brøvig og Martin Mosvold bygd opp storredier og omskapt Farsund til rederiby. Når Farsund by likevel vokste langsomt, hadde det sammenheng med at skipsfarten som næring hadde endret karakter. Den sysselsatte ikke så mange hjemme lenger. I seilskutetida ble det bygd ut næringsklynger rundt skipsfarten som omfattet skipsbygging, rederivirksomhet, handel, finansiering og forsikring. De moderne tank-

124. Olstad 2006: 38.

125. Ringdal 2002: 15–25 og 248–249.

rederiene som ble bygd opp i 1930-årene, trengte ikke mer enn et rederi-kontor med fem–seks ansatte. Tankskipene ble bygd i Sverige eller i Japan, og de seilte for de store oljeselskapene på langtidsfraktavtaler. Andre tjenester ble kjøpt i hovedstaden eller i utlandet. Og rederne, som styrte Farsund politisk og sosialt som gode patriarker – ikke ulikt 1700-tallets «konger» – ønsket seg en stille havn som sjøfolkene, de fleste rekruttert i byens tradisjonelle omland, kunne vende tilbake til for å dyrke familielivet og pensjonisttilværelsen. Og slik gikk det: Farsund ble en stille havn. Enda stillere så det ut til å bli på 1970-tallet, da amerikapendlingen stanset opp og skipsfartskrisen lammet byens hovednæring. Redningen for hjemvendte amerikanere og skuteløse sjømenn ble kraftutbyggingen i Sira-Kvina og etableringen av Lista Aluminiumverk i 1971.¹²⁶

Den polysentriske nettverksbyen

Mens Farsund gjennom sjøfart og amerikapendling var nettverksbyen som på et vis satt fast i den gamle koplingen mellom det lokale og verdenshavene, gikk utviklingen i det sentrale Agder i retning av en samhandling på tvers. Fra slutten av 1950-årene reiste Sørlandet seg igjen. Landsdelen ble en nasjonal vekstregion og vant befolkningsandeler i forhold til resten av landet. Veksten var særlig sterk på 1970- og 1980-tallet. Denne gjenreisningen av Sørlandet skjedde gjennom en fullstendig forvandling av bosetningsmønsteret og samfunnsstrukturen. Jon P. Knudsen har karakterisert denne forvandlingen som en overgang fra de klassiske sørlandsbyene, som knyttet sammen det lokale og «dalstroka innafor» med verdenshavene, til en begynnende integrering av byer og nye tettsteder i én sammenhengende arbeids- og boligmarkedsregion. Denne regionen, som omfatter aksene Mandal–Arendal og har E18–E39 som hovedforbindelse, har Knudsen gitt navnet *Agderbyen*.¹²⁷

Framveksten av Agderbyen startet med åpningen av Varoddbroa i 1956. Over natten ble befolkningskonsentrasjonene på Sørlandet brakt nærmere hverandre, og fundamentet for et integrert bysystem ble skapt. Siden har

126. Abrahamsen 2007.

127. Knudsen 2002: 39–40.

veksten i Agderbyen vært vedvarende høy, både økonomisk og befolkningsmessig. Agderbyen har profittert på et sammensatt tilbud av arbeidsplasser. Variert næringsstruktur og mye offentlig virksomhet har skapt stor etterspørsel etter høyt spesialisert arbeidskraft.¹²⁸

Dersom vi tar et sideblikk til Danmark og til Jylland, finner vi en «byutvikling» som har påfallende likhetstrekk med framveksten av Agderbyen. Danmark har to byområder med over 1 million innbyggere. Det ene er København, og det andre er et område som de statlige byplanleggerne er begynt å kalle DØM – Den Østjyske Millionby – fordi byene der er i ferd med å gro sammen. Både politikere og planleggere tar det for gitt at den 128 kilometer lange strekningen fra Randers i nord til Kolding i sør vil smelte sammen til én stor by med motorvei E45 som hovedgate. Det vil si at utviklingen går i retning av en *polysentrisk nettverksby* hvor innbyggerne pendler, handler og bosetter seg på kryss og tvers, og hvor det bymessige er koplet til mobiliteten.¹²⁹

I DØM går det framover. DØM har Danmarks høyeste befolkningsvekst. DØM suger til seg ungdom og arbeidsplasser fra Vestjylland, hvor området fra Skagen til Tønder – på grunn av manglende utvikling og fallende folketall – kalles «Den rådne banan». Det fikk i 2006 borgermesteren i Thisted til å navngi den østlige del av Jylland som «Den fede pølse». Han sa: «Vi vil ikke være en del av den rådne banan, mens Østjylland er den fede pølse. Jeg bliver deprimeret, når jeg ser, hvordan sentralmagten vil have ydreområdene utviklet. Her skal bare være natur og stilhed. Men det kan vi ikke leve av.»¹³⁰

Den samme bekymringen kan med stor sikkerhet ordførerne i Farsund og i Risør slutte seg til. Gjenreisningen på Agder forrykket de interne mønstrene i landsdelen. Agderbyen har stått for så godt som all vekst, mens det er tilnærmet stillstand på flankene. Byene vest i Vest-Agder og øst i Aust-Agder sliter med å holde stand.¹³¹ Stille byer som Farsund og Risør har blitt enda stillere de siste åra. Begge har havnet utenfor Agderbyen, og

128. Knudsen 2002: 40.

129. Weekendavisen nr. 29 18. juli 2008 (Hundreminutterbyen). <http://da.wikipedia.org/wiki/byregion-Østjylland> (4.10.12)

130. Weekendavisen nr. 29, 18. juli 2008 (Hundreminutterbyen).

131. Knudsen 2002: 41.

de ligger for langt unna hovedgata E39–E18. Derfor antar noen, blant andre Agderbyens far, Jon P. Knutsen, at disse gamle sjøfartsbyene kommer til å lide samme skjebne som uthavnene. Det vil si at byene kommer til å bevege seg fra å være sjøfartsbyer, maritime monokulturer, til å bli fritidssamfunn eller sommerkulisser for kaperspill og kammerspill for utvandrede farsundere og risørværinger. Farsund og Risør vil i så fall bli «de nye uthavnene i Sørlandets bystruktur».¹³²

Litteratur

- Abrahamsen, O.A. (1987). *Flekkefjord på 1800-tallet. Fra sild til sålelær*. Flekkefjord.
- Abrahamsen, O.A. (1997). *Farsund bys historie. Bind I. En by blir til. Fra stedets oppkomst til 1850*. Farsund.
- Abrahamsen, O.A. (2001). *Farsund bys historie. Bind II. Sjøfartsbyen 1850–1930-årene*. Farsund.
- Abrahamsen, O.A. (2007). *Farsund bys historie. Bind III. Fra rederiby til industrikommune 1940–2000*. Farsund.
- Daland, L.H. (2010). *Livskraften ebber ut... En undersøkelse av befolkningsendringen i utvalgte uthavnssamfunn mellom Lindesnes og Lista 1900–1970*. Masteroppgave. Universitetet i Agder.
- Eliassen, F.-E. (1995). *Mandal bys historie. Den førindustrielle byen ca. 1500–1850*. Bind I. Mandal.
- Eliassen, F.-E. (1996). *Norsk småbyføydalisme? Grunneiere, huseiere og husleiere i norske småbyer ca. 1650–1800*. Doktoravhandling. Universitetet i Oslo.
- Hammerborg, M. (2003). *Skipsfartsbyen. Haugesunds skipsfartshistorie 1850–1920*. Bergen.
- Helle, K., Eliassen, F.-E., Myhre, J.E. og Stugu, O.S. (2006). *Norsk byhistorie. Urbanisering gjennom 1300 år*. Oslo.
- Hundstad, D. (2004). *Sørlandske uthavnssamfunn fra maritime monokulturer til fritidssamfunn*. Hovedoppgave. Bergen: Universitetet i Bergen.
- Haaland, A. (2006). By og tettsted etter 1800, i K. Helle (red.) *Vestlandets historie. Samfunn*. Bind. 2. Bergen.
- Knudsen, J.P., Jacobsen, D.I. og Svendal, A. (1990). *Sørlandsbilder. 3 scenarier for Agder*. Kristiansand.
- Knudsen, J.P. (2002). Makt i regional fason, i J.P. Knudsen og H. Skjeie (red.) *Hvitt stakitt og fineroptikk, regionale myter – regional makt*. Kristiansand.
- Knudsen, J.P. (2004). De nye uthavnene, *Fædrelandsvennen* 19.5.2004.

132. Knudsen 2004. Abrahamsen 2007: 385–386.

- Myklebost, H. (1960). *Norges tettbygde steder 1875–1950*. Oslo/Bergen.
- Myklebost, H. (1979). Norges tettsteder. Folketall og næringsstruktur, *As Novas. Norwegian Geographical Studies* 15.
- Olstad, F. (2006). *Vår skjebne i vår hånd. Norsk Sjømannsforbunds historie. Bind I*. Oslo.
- Ringdal, S. (2002). *Det amerikanske Lista. Med 110 volt i huset*. Oslo.
- Slettan, B. (1998). *Agders historie 1840–1920. Ansikt mot sjøen, grunnfeste i jorda*. Kristiansand.
- Sogner, B. (1977). De anlagte byer i Norge, i G.A. Blom (red.) *Urbaniseringsprosessen i Norden*. Bind 2. Trondheim.
- Sogner, S. (1948). Krig og fred 1660–1780, i K. Helle (red.) *Aschehougs norgeshistorie*. Bind 6.
- Steen, S. (1948). *Kristiansands historie. I fredens århundre*. Oslo.
- Sætra, G. (1995). Byutvikling på Agder 1641–1842, i J.A. Munksgaard (red.) *Vår barndoms have. Årbok 1995 for Vest-Agder Fylkesmuseum*. Kristiansand.
- Thorbjørnsen, A.L. (2003). *Lista under tradisjonstrykket. En studie av hvordan en vandringstradisjon virket utviklingshemmende på Lista i perioden 1946–1960*. Hovedoppgave. Bergen: Universitetet i Bergen.
- Try, H. (1979). To kulturer en stat 1851–1884, i K. Mykland (red.) *Norges historie*. Bind 11. Oslo:.