

## Før byen ble til

Som kjent ble kjøpstaden Kristiansand grunnlagt av Christian IV i år 1641. Før den tid var det svært lite bebyggelse av "Sanden" ved Otras utløp. Det foregikk dog en betydelig virksomhet i distriktet. Det var særlig avirkningen av skogen og trelasteksporten som dannet næringsgrunnlaget. Etter den tids forhold ble det eksportert store mengder trelast fra Agdersiden særlig til Nederland. Historien nevner Grovika ved Topdalselvas utløp, Lyngøysundet, Kuholmen og Sanden innenfor Odderøya som viktige lastesteder for handelen. På den tid fantes ingen kjøpstad mellom Stavanger og Skien.

Handelen foregikk enten gjennom borgere av disse kjøpstedene eller direkte fra bøndene. Formelt måtte man ha borgerbrev i en eller annen kjøpstad for å kunne drive handel, og man måtte betale toll både ved utførsel og ved innførsel av varer. Med de mange lasteplasser var det derfor vanskelig å holde kontrollen med tollinkassasjonen. Det var derfor allerede på slutten av 1500-tallet et ønske fra myndighetene om å opprette en kjøpstad på Agdersiden for dermed å få bedre kontroll med handelen.

Den direkte årsak til byens grunnleggelse synes imidlertid å være utviklingen av flåtehavnen på Flekkerøy. Flekkerøy havn var kjent for sine ypperlige ut- og innseilingsmuligheter og hadde i årtier vært flåtestøttepunkt for den dansk-norske flåte.

Christian IV ønsket derfor å gjøre Flekkerøy til et midtpunkt på Agdersiden for administrasjon og forsvar. Han satte igang fortifikasjonsarbeider på stedet og flyttet tollere og visitører dit. Festningsarbeidene hadde behov for håndverkere, og etter hvert vokste det fram en garnison på Christiansø av ikke ubetydelig størrelse. Kongen anmodet også lensherren om å flytte dit. Men den nyutnevnte lensherre Palle Rosenkrantz foretrakk å slå seg ned på Oddernes kongsgård.

## Grunnleggelsen

Lensherrens personlige innflytelse og at de viktigste lasteplassene for tømmereksporten lå ved utløpet av Otra har trolig vært årsaken til at den nye kjøpstaden omsider ble besluttet lagt til Sanden innenfor Odderøya. Grunnleggingsbrevet ble undertegnet av kong Christian den 5. juli 1641, 09 allerede året etter ble byens første reguleringsplan utarbeidet. Den ble godkjent av kongen 6. mai 1642.

Byplanen ble utarbeidet med de helt store perspektiver for øyet. Fullt utbygd skulle byen gi plass for 15-20 000 mennesker. Planen ble laget over et strengt rutenettmønster, og den er Norges eneste konsekvent oppbyggerensanseby. Rutenettet er bygd over en modul på 24 alen og tilsvarer ca. 15 m. De 54 kvartalers bredde er 4 modulenheter, og lengden er 8 modulenheter. Gatene var alle like brede, nemlig 1 modulenhet = 24 alen. Dette system ga en kvadratur som var 1272 alen lang og 1056 alen bred og som nesten dekket hele den kvadratiske flate Sanden ved utløpet av Otra. Dette bymønsteret har holdt seg praktisk talt uforandret helt opp til vår tid.

## De første år

Ved byens grunnleggelse ble borgere beordret til å flytte til Sanden og bygge seg hus der. Til gjengjeld fikk de visse handelsprivilegier og skattefrihet i 10 år. All grunn tilhørte kronen, men borgerne ble tildelt fri tomt etter den vedtatte reguleringsplanen når de ønsket å bygge hus. Strendene mot Otra og mot Østerhavnen og Vesterhavnen skulle være allmenninger hvor borgerne hadde rett til opplagsplass for trelast og andre varer. Av den grunn ble naturlig nok kvartalene langs strendene først utbygget. 25 år etter byens grunnleggelse var det 230 våningshus og ca. 1500 innbyggere i byen. Furskogen midt i Kvadraturen sto imidlertid ennå. Først i 1685 ble skogen ryddet. Det skulle likevel gå mange 10-år før byen var fullt utbygget. I 1666 ble Kristiansand gjort til garnisonsby og noe senere til stiftsstad. Disse to begivenheter fikk meget å si for byens vekst.

Det ble anlagt befestninger på Christiansholmen, Lagmannsholmen og Odderøya, og det ble en fast garnison i byen som i ufredstid kunne nå opp i en anelig størrelse etter den tids forhold. Landet var på den tid delt i 4 stifter, og ved kongebrev av 6.mai 1682 ble Christianssand stiftsstad. Det gamle Stavanger stift skulle etter denne dag kalles Christianssand stift. Stiftsamtmann og biskopen måtte flytte fra Stavanger til Kristiansand med sine administrasjoner.

Byen ble således tidlig et administrasjonssentrum som fikk betydning for byens vekst. I 1684 tilhørte 11 % av byens folk gruppen "ernbets- og andre statstjenestemenn". Ca. 5,5% var tilknyttet byens egen administrasjon. Gjennom de to første hundre år av byens historie danner likevel handel og skipsfart med tilhørende håndverkervirksomhet det viktigste næringsgrunnlag. Kristiansandene hadde mesteparten av sin handelsvirksomhet rettet utover mot Europa, og konjunktorene ute hadde særlig sterk innflytelse på Kristiansands utvikling og vekst.

## Befolkningsutviklingen

Dette kommer også til uttrykk i befolkningstilveksten. Folketallet økte langsomt og ujevnt i takt med konjunkturer og ufred ute i Europa. Den ujevne vekst må skyldes konstant fødselsunderskudd i selve byen, samtidig som de varierende konjunkturer bevirket varierende innflyttingsoverskudd. Selv om fødselshyppigheten var meget høy, så var dødeligheten desto høyere. Mot midten av 1700-tallet er dødsraten beregnet til ca. 48%. Særlig var barnedødeligheten sjokkerende høy.

Et annet forhold som også virket inn på veksten, var en viss utvandring av mannlig ungdom. I ufredstider ble de utskrevet til krigstjeneste, og i gode tider tok de ofte hyre på utenlandske skip og vendte ikke tilbake til hjembyen. På denne måten ble det også et konstant kvinneoverskudd i byen, et forhold som delvis ble kompensert ved garnisonens mannsoverskudd.

Folketallet i byens første 200 år var omtrent som følger:

1666 ca 1550 innb. 1790 ca 3600 innb. 1684 ca 1700 innb. 1801 ca 4816 innb. 1700 ca 2260 innb. 1815 ca 7190 innb. 1722 ca 3059 innb. 1825 ca 7486 innb. 1752 ca 3264 innb. 1833 ca 7665 innb. 1769 ca 3034 innb.

Med sin strategiske beliggenhet som handelssentrum og sin gode havn hadde Kristiansand stor betydning, særlig under de store krigene i Europa da atkomsten til Østersjøen delvis ble sperret for skipsfarten.

Etter Den Store Nordiske Krig i første halvparten av 1700-tallet og etter krigen med England 1807-1814 kom vanskelige depresjonsår for byen.

## Kristiansand etter bybrannen i 1734

Den store bybrannen i 1734 satte også veksten sterkt tilbake. I denne bybrannen brant hele vestbyen mellom Vesthavnen og Festningsgaten helt ned til grunnen. 333 bolighus ble ødelagt, og den eneste bygning av noen verdi fra den tid som ble spart, er det gamle hospital som ennå står. Til tross for tilskudd fra staten var det et meget stort økonomisk løft for kristiansanderne å få bygget opp byen igjen. Veksten i folketallet stagnerte, og først ved utbruddet av den amerikanske uavhengighetskrig begynte veksten på ny.

På denne tid ble det et stort behov for tonnasje også til oversjøisk fart. Skipsbyggeriene og skipsfarten i det hele fikk et voldsomt oppsving. Bare med et kortere avbrudd i begynnelsen av 1780-årene, varte høykonjunktorene helt fram til 1814. Særlig var årene mellom 1800 og 1807 den rene gullalder for Kristiansand. Byen ble et meget viktig handelssentrum. Skipsfart og skipsbyggeri blomstret som aldri før, og ringvirkningene var betydelige i håndverks- og servicevirksomhetene. Selv etter at Norge ble involvert i krigen, varte fremgangen i noen tid, selv om matmangel og nød begynte å gjøre seg gjeldende. Straks etter fredslutningen i 1814 slo depresjonen til med full tyngde. Innflyttingsoverskuddet snudde og ble negativt, og det skulle ta nærmere 20 år før overskuddet kom på + siden igjen.

## Kristiansand omkring 1800

I de første 2 hundreår vokste Kristiansand frem stort sett i samsvar med Christian IVs gamle byplan. Ved utstikkingen av gatenettet og av de enkelte tomter ble det imidlertid visse uregelmessigheter som vi kan se i byplanen den dag i dag.

Bebyggelsen var hovedsakelig trebebyggelse i 1 og 2 etasjer. Den eneste 2 etasjes bygning var tukthuset, som ble bygget i 1803-04.

Ennå lå det imidlertid store løkker ubebygde midt i Kvadraturen.

Gatene var stort sett uten brolegging, og veiene ut til Kristiansands omland var få og dårlige. I 1810 ble den første bro over Otra, Thygesons Minde, bygget.

Ved byens grunnleggelse hadde kongen bestemt at arealene på utsiden av Vestre Strandgate, Østre Strandgate og Elvegaten skulle være felleseie i all fremtid. Litt etter litt gikk imidlertid disse allmenningene over på private hender. Det samme gjaldt gårdene Grim og Eg som kongen hadde gitt borgerne til felles avbenyttelse.

## Kristiansand 1830-1921

- svingende konjunkturer

Den seige økonomiske depresjon etter Napoleons-krigene var overvunnet først ca. 1830.

I de neste 20 år var det en langsom, men solid fremgang i utviklingen. Mens byen i de to første hundreår av sin historie hovedsakelig vendte sin virksomhet utad mot Europa og dermed var svært avhengig av de europeiske konjunkturer, rettet byen nå mer og mer sin oppmerksomhet mot landet forøvrig. De første rutegående dampbåter langs kysten kom i gang, og utbyggingen av veinettet langs kysten og til bygdene i innlandet tok til. I denne perioden ble også flere nye industrier grunnlagt.

Foruten skipsindustrien som var nærmest for et håndverk å regne, hadde Kristiansand hittil kun hatt et par teglverk, en reperbane og noen brennevinsbrennerier. Nå kom det i gang industri som fremstilte forbruksvarer som igjen fikk betydning for handelsvirksomheten.

Liberalisering av handels- og håndverkslov var også medvirkende til stimulering av ny handel. Sirkelsagen satte fart i sagbruksindustrien, og trelasthandelen tok seg kraftig opp igjen. Skipsfarten vokste og skipsbyggingen likeså.

Norges løsriving fra Danmark i 1814 bragte i realiteten ingen nyskapning i kommunalforvaltningen. Forvaltningen var fortsatt sentralt dirigert. Formannskapslovene av 1837 skapte en ny forvaltning, og kommunene fikk mer selvstyre.

## Kommunale tiltak

En rekke nye kommunale tiltak i 1830 og 40-årene må sees i lys av denne nye forvaltning. Fra 1830 årene startet et stort arbeide med brolegging av gatene, med rennestein og avløp fra husene. Ny kirkegård ble innviet 1835. Domkirkegården ble park, og en treplantingskomite ble oppnevnt.

I 1843 kom det første vannverk i Baneheia i gang, og det ble lagt vannledninger til Torvet. Lov av 1845 instituerte en bygnings- og reguleringskommisjon. Denne kommisjonen tok opp arbeidet med revisjon av reguleringsplanen. Men ved vedtak i bystyret den 8. desember 1846 og i mai og november 1848 ble det fastslått at den gamle reguleringsplanen skulle opprettholdes.

1850-årene var preget av høykonjunktur. I 1855 hadde Kristiansand 40 fabrikker og 5 skipsverft. Oppgangstidene ble imidlertid avløst av krise ved Krimkrigens slutt. Krisen kulminerte med den store bybrannen 2. august 1859. 5 kvartaler mellom Kristian IVs gate - Kronprinsensgate - Rådhusgaten og Elvegaten ble rasert, og 1000 mennesker ble husville. Gjenoppbyggingen tok to år og skaffet arbeide til mange arbeidsløse. Den innledet en ny oppgangstid for næringslivet, som varte fram til 1875.

Den fransk-tyske krig 1870-71 stimulerte handel og skipsfart, og Kristiansand havn fikk særlig betydning som viktig bunkrings- og forsyningsbase for skipsfarten. I 1875 hadde Kristiansand en flåte på 126 fartøyer med en besetning på 1195 mann. I disse år begynte også kommunen å interessere seg for en planmessig utbygging av havna. Større skip, en gradvis overgang til stålskip og dampskip gjorde det påtrengende med en bedre organisert havn.

Det rike makrellfiske med eksport til England økte også behovet for utvidede havnemuligheter. I 1865 var et mekanisk verksted i Vestre Havn startet opp. Dette muliggjorde bedre service for de nye skip. På grunn av en ny depresjonsperiode ble imidlertid kommunens havneplasser stående i stampe. På andre områder var det derimot livlig kommunal aktivitet. Brannen i 1859 hadde vist at vannverket i Baneheia var utilstrekkelig. Det ble utvidet i 1860. I 1870 ble det ytterligere forsterket med ledning fra Otra til Stampene, forsynt med damppumpe, og endelig ble det i 1876 lagt ledninger fra Bjortjønn, slik at dette vann sammen med Grundevann og Bergvann ble koblet til nettet. Likevel hadde bare 509 av 1079 eiendommer innlagt vann. Samtidig ble det gjort et krafttak for å sette byens gater i stand. I denne periode var det en livlig byggevirkosomhet. Allerede i 1855 var Latinskolen påbygget en etasje, utover i 70-årene ble Katedralskolen utbygget slik som den eldste delen ennå står, og i 1864 var det nye rådhuset ferdig.

I 1860-årene ble på ny diskusjon om revisjon av reguleringsplanen for Kvadraturen tatt opp, men alle endringsforslag falt. Derimot kom i 1870 den første reguleringsordning som tillot hus på utsidene av Elvegaten og Strandgatene, dog uten at det kom i gang særlig bygging. Eiendommene her var langsomt gått over fra kommunen til private uten at kommunen hadde fått noen godtgjørelse for dem. Det samme gjaldt gårdene Grim og Eg som byen hadde fått til felleseie av Christian IV ved grunnleggelsen. Dette skulle vise seg å bli uheldig for den senere kommunale aktivitet. I 1871 kjøpte kommunen tilbake Grim gård, og senere ble kommunen nødt til å kjøpe tilbake arealet i havneområdet.

Perioden ca. 1875-95 var preget av kriser og stagnasjon i Kristiansand. Tonnasjebehovet skrumpet inn. Likeså gjorde vareomsetningen, og det tidligere så rike makrellfiske slo feil. Arbeidsløsheten økte, og nøden var ofte stor. Vintrene 1884-88 var det således 200-300 arbeidsledige i Kristiansand -dette til tross for at et betydelig antall mennesker utvandret til Amerika i disse årene.

Bybrannen i 1880 gjorde på den ene side ikke situasjonen lysere. På den annen side skaffet gjenoppbyggingen en tid nye arbeidsmuligheter for mange. Brannen herjet i området mellom Skippergaten, Markensgaten, Gyldenløvesgate og Kirkegaten. Domkirken strøk også med. Arkitekt Thrap-Meyer fikk oppdraget med å utarbeide planer for ny kirke. Denne ble bygget på de gamle grunnmurene og sto ferdig 1885 i samme skikkelse som den har i dag.

Også annen offentlig virksomhet var med og dempet arbeidsløshetens virkninger. Eg Asyl ble oppført i årene 1877-81. Ny brannstasjon ble bygget 1881. I 1883 kom den første telefonen til Kristiansand, 1885 den første organiserte byport og i 1892 ble anlegg av Setesdalsbanen satt i gang.

## Bybrannen i 1892

Nettopp som de vanskelige tider syntes å være overvunnet, ble Kristiansand rammet av den største katastrofen i sin historie. 8.juli 1892 brøt det ut en storbrann som herjet hele strøket mellom Vestre Strandgate, sydsiden av Rådhusgaten til Torvet, Festningsgaten, sydsiden av Tollbodgaten og alt sønnenfor, hele Østre havn bortsett fra gassverket som var bygget 1857. 350 hovedbygninger brant og 4000 mennesker ble husville.

Mellom halvparten av og tredjeparten av hele byens takstsum gikk tapt. Likevel ble katastrofen ikke så larmende som en skulle trodd. Takket være branntrygden ble det raskt stilt midler til disposisjon for gjenoppbyggingen. De første hus var under tak allerede i oktober 1892, og i 1895 var størstedelen av gjenreisningen fullført. Bybildet ble etter brannen totalt forandret. For å hindre lignende katastrofe il fremtiden ble det innført murtvang, og Kvadraturen ble delt i 4 deler med 31 m brede gater, Festningsgaten og Rådhusgaten. Bare en del av dem, henholdsvis "Avenyen" og en del av Rådhusgaten ved Torvet, er gjennomført etter planen. Brannkatastrofen med murtvang og reguleringer medførte en ekspansjon av bebyggelsen ut over bysentrets gamle grenser. De økte byggeomkostninger som fulgte med murtvangen, førte til at mange flyttet til Lahelle og Nedre Lund og til delen mellom Domkirken og Baneheia. Også ".Nybyen" mellom Tordenskioldsaate oa Baneheia ble reist i 18go--ren- etter brannen.

Allerede 1870 var den første reguleringordning kommet som tillot hus på\* utsidene av Elvegaten og Strandgatene. Det alminnelige byggeforbud i de samme strøk ble opphevet 1882 og reguleringsplan vedtatt 1883. Bare deler av denne planen ble virkeliggjort. Gjenoppbyggingen etter bybrannen var innledningen til en sterk ekspansjon for næringslivet og byens utvikling. Oppgangsperioden varte til 1. verdenskrigs slutt, bare avbrutt av depresjonspefioder 1903 og 1907-11.

Elektrisitetsutbyggingen 1900-1901 la grunnen for industriutviklingen i byen og distriktet. I 1909 hadde Kristiansand 36 moderne bedrifter med 808 ansatte og 233 håndverksvirksomheter med 392 ansatte. For å sikre industrien tilstrekkelig kraft, kjøpte kommunen i 1914 det private elektrisitetsverk og begynte å bygge det videre ut. I denne perioden ble det også gjort meget for utbyggingen av kommunikasjonene.

Setesdalsbanen ble anlagt 1892-95. Den fikk særlig stor betydning ved å knytte opplandet nærmere til byen. Hovedveiene ble utbedret. Lundsbroen, Thygesons Minde, ble bygget om i 1914, og snart begynte de første bilene å rulle på gatene. I 1916 kom den første rutebil til Kristiansand, og i 1921 ble bybussen satt i gang. I havneområdet hadde kommunen gjennom mange år kjøpt opp private brygger og pakkhus. Nå kom havneutbygging skikkelig i gang, og i 1918 eide kommunen hele havneområdet i Vestrehavnen, unntatt Reinhardtts Verft og Gravene. Det viktigste nyanlegg ble gjort i havnen 1919-20, da Smiths kai med lagerhus ble bygget.

## Utover sine grenser

Ved begynnelsen av 1920-årene var Kvadraturen på det nærmeste fullt utbygget. Mesteparten av kvartalene mot nord er ennå lav trehusbebyggelse, mens bebyggelsen i de søndre kvartaler hovedsakelig er murbebyggelse i maksimum 3 etasjer. Det foreligger ingen nyere fremtidsrettede reguleringsplaner. Utvikling i folketallet fra 1845 var følgende:

1845	8349
1855	9521
1865	10876
1875	12191
1885	13022
1888	12425
1890	12813
1900	14666
1910	15291
1916	16670
1920	16608

I 1921 fikk Kristiansand utvidet sine grenser mot øst etter å ha arbeidet i 7 år for utvidelsen. Siden grunnleggelsen i 1641 hadde ingen byutvideise funnet sted. Ved lov av 14. juni 1921 ble byen tillagt ca. 2,75 km<sup>2</sup> av Lund.

Det ble utarbeidet reguleringsplan for den nye bydelen. Planen ble stadfestet 29. august 1924 og gjelder fortsatt for enkelte arealer av bydelen.

## **Kristiansand etter 1921**

Begynnelsen av 1920-årene ble på mange måter et tidsskille for byen. Fra høykonjunktur og jobbetid etter 1. verdenskrigs slutt, gikk næringslivet inn i en meget vanskelig periode. Særlig ille gikk det utover skipsfartsnæringen som ikke i tide hadde omstillet seg i takt med utviklingen.

I handel og industri oppsto også mange kriser som igjen førte til arbeidsløshet og vanskelige forhold. Over vel en 10 års periode fra 1922 til 1931 viser befolkningsstatistikken en vekst på kun 57 personer. Pr. 1. november 1941 var folkemengden 18.976.

Depresjonsperioden varte fram til midten av 30-årene. Da tok næringslivet seg opp igjen, og byen gikk inn i en ny periode hvor bl.a. byggevirksomheten var stor. Oppgangen for byen førte til at befolkningsveksten tiltok og økte jevnt fremover.

I 1938 ble Sørlandsbanen ført fram til Kristiansand. Aret etter ble Kjevik flyplass åpnet. Også havnen ble utbygd for å møte den økende trafikk.

Men, krigen kom til Kristiansand 9. april 1940 og satte en foreløpig stopper for den videre ekspansjon. Ved fredslutningen i mai 1945 tok byen fatt på nye viktige oppgaver og bestrebelser for å ta igjen det forsømte. Kommunikasjonssektoren ble styrket, havnen og ferjeforbindelsen med England og kontinentet utbygd. Den gamle forbindelse over Skagerak til Hirtshals gjenopprettet.

Tross krigen hadde byen i krigsårene en befolkningsøkning på ca. 1000 personer. Antall innbyggere 1. november 1945 var 23.172.

## **Etterkrigstidens ekspansjon**

Boligreisningen etter krigen var enorm. Lokale banker, Husbanken og kommunen la forholdene til rette for en hurtig utbygging av boligstrøk.

Fra 1945 og fram til 1960 var det en jevn stigning i befolkningstallet, mens tallene i neste femårs periode viser en tilbakegang i Kristiansand, men fortsatt sterk stigning i nabokommunene - særlig i Oddernes. Med den nye tid fremkom krav og nye behov for byens innbyggere som de valgte politikere med årene måtte ta stilling til.

1. januar 1965 ble de omliggende kommuner Oddernes, Randesund og Tveit slått sammen med Kristiansand kommune.

Storkommunen Kristiansand fikk et innbyggertall på 50-51.000. Den nye kommunen sto bedre rustet til å ta seg av nødvendige oppgaver som de mindre kommuner økonomisk vanskelig kunne makte alene. En lang rekke store oppgaver er løst i denne tiden. Fram til 1970 hadde byen en jevn vekst, deretter ble det en viss dempning av veksten. Dette hadde sammenheng med den internasjonale konjunkturutvikling, men skyldtes også at nabofylket, Rogaland, som følge av oljevirksomheten fikk mye av den arbeidskraft som Kristiansand tidligere nøt godt av. I denne regionen har man bare i liten grad vært påvirket av oljeaktiviteten i Nordsjøen, såvel positivt som negativt.