

Hovedgater som møtested:

En studie av Haraldsgata i Haugesund ca. 1870-1940



Nils Andreas Høie

Hovedfagsoppgave ved historisk institutt

Universitetet i Bergen

Vår 2000



Kapittel 1 Hovedgater som fenomen

Haraldsgatå[1]

Oslo har Carl Johan
Hamburg har Reperbahn.
Adle byane forsøke
Å ha det dei kalla "strøket".
Madrid har nok Via Franco,
Rio - Avenida Branco.
Men hvis du e haugesundar
Seilt på alle hav ei ti,
Lengta du av gode gode grunnar
Him te gatå så du kalla di:

Haraldsgatå, Haraldsgatå,
ifra Havnaberg te Litlasond
Fint å stå der
Fint å gå der
å få lufta seg ei litå stond.
(...)

En gate har fått sitt eget dikt som også er tonesatt. For en som går i Haugesund sentrum er det ingen overraskelse at det er Haraldsgata det dreier seg om. Dette ER "strøket" med butikker og menneskeliv. Om du ikke har gått i denne gata, kan det nesten oppfattes som litt på kanten å si at du har vært i byen. Den er et sentralt møtested det er vanskelig å komme utenom. Men det her ikke alltid vært slik. Gata vokste frem fra å være en sparsom bebygd til å bli en sentral byggate i løpet av perioden ca. 1870 til begynnelsen på 1900-tallet. Denne prosessen peker historikeren Reidar Østensjø på når han i sitt tobindsverk skildrer utviklingen for byen fram til første verdenskrig. Det var i denne perioden Haraldsgata ble en hovedgate i byen og han peker på handelen som et viktig kriterium for at gata ble det.[2] Bildet på forsida fra Haraldsgata i 1933 viser en gate med store forretningsvinduer det kom lys fra. Den var blitt en viktig forretningsgate. Samtidig var vinduene i de øvrige etasjene nesten usynlige. Om det bare fokuseres på butikkene er det lett å glemme at det bodde folk her. På 1920 - tallet var dette faktisk byens mest befolkede gate.[3] Hvem var disse menneskene og hva kjennetegnet stedet de bodde på? Dette leder til spørsmålet: Hva er egentlig en hovedgate?

Hva er en hovedgate?

Byer er stadig i endring. På 1800 - tallet vokste byene i Europa sterkt blant annet på grunn av en gradvis overgang til et industrielt produksjonssystem og markedskonometri. Veksten skapte utfordringer på mange felt, også med hensyn til den interne fysiske organiseringen av byrommet. Et fenomen som det ofte blir pekt på i en slik prosess er oppkomsten av øst- og vestkanter i byer. Det foregikk en sorteringsprosess som plasserte ulike sosiale lag av befolkningen i ulike deler av byen.[4] Sentrum i byene ble preget av "citybuilding". Det vil si at menneskene som bodde der gradvis ble presset ut til fordel for næringer som ville ha en lokalisering med stor grad av tilgjengelighet - og som var villig til å betale for det i form av høyere priser på attraktive næringsstomter. Sentrum ble etterhvert et område der flere folk arbeidet enn sov.[5] Denne prosessen slo ulikt ut i ulike byer. I en større by som Trondheim utviklet det seg i perioden 1880-1920 et sentralt forretningsstrøk der detaljhandelen ble viktig. Folk flyttet utifra sentrum til nye bydeler rundt kjernen. Sentrum fikk en samlende

funksjon og i den prosessen ble noen gater mer sentrale enn andre. Det "å gå på strøket" endret for eksempel betydning fra å være noe som var forbeholdt en liten elite i visse nærmest avskjermende deler av byen til å bli noe allment sentrert rundt det å kikke i butikkvinduer i handlegater. Med dette endret også oppfattelsen seg om hva som var sentrum. Det sentrale ble et samlingspunkt i et bysamfunn preget av flere mennesker, nye behov i form av handel med varer og et åpnere samfunn der det offentlige rom ble åpnet for flere.^[6] I Oslo kan det pekes på en liknende prosess. Byen fikk et sentrum som etterhvert fikk viktige funksjoner ikke bare tilknyttet handel men også promenering. Oslo var en så stor by at der beholdt en spesiell gate, Karl Johan, preget av å være en promeneringsgate på tross av at tyngdepunktet for handelen kom i andre tilstøtende gater. Så var den også spesiell, med alle sine flotte bygg og selveste slottet som endepunkt.^[7]

Struktureringen av sentrum så ut til å få spesielle uttrykk i mindre byer. Også der ble detaljhandelen et viktig element i byens sentrum. I Tromsø ble det Storgata som ble byens handelsgate nummer 1. Det å samles her ble et uttrykk for at byen bød på møtesteder, enten det var butikken eller kafeen det var snakk om.^[8] Tilsvarende hovedgater fantes i andre byer også, som Flekkefjord. Hovedgata, Kirkegata, var ikke bare et samlingspunkt i kraft av handelen. Den ble også til en viss grad et sosialt og kulturelt samlingspunkt i byen. ^[9] Storgata i Lillehammer var et annet eksempel på en gate som hadde mange samlende funksjoner. Men i tillegg ser det ut til at den hadde en viktig funksjon som bosted. Den viktigste handelsgata i byen vedvarte å være en viktig boliggate i alle fall frem til 1940. Her var det handelsfolk som ble boende.^[10] Dette peker på et generelt fenomen i mindre byer. Her ble ikke hovedgata en stille gate som ble tømt for mennesker. Et karakteristisk trekk var en samling av bolig og næringsfunksjoner i byer, ofte kalt funksjonsblanding. Et slikt område er preget av at "Vi finner boliger, butikker, verksteder og små bedrifter blandet om hverandre, det vil si bygninger i forskjellig form og ulik utførelse."^[11] I sin studie av Egersund presiserer Oddveig Foldøy Solli i sin magisteravhandling i etnologi at funksjonsblanding knytter seg til bygningenes funksjon, og betegner et fysisk miljø der det ikke klart skilles mellom boligfunksjon og næringsfunksjon.^[12] Fenomenet blir først og fremst knyttet til mindre trebyer. I større ble hovedgatene i større grad en arena for rene næringsbygg og boligfunksjonen ble mindre viktig som diskusjonen over viste.

Sentrumsfunksjonene i byer generelt endret seg på slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet. Byers offentlige rom ble oppfattet som steder som var åpne for flere mennesker. På den ene siden fikk flere behov for å oppsøke det. Dette uttrykker seg i utviklingen til hushold generelt, som gikk over fra å være produksjonsfellesskap til å bli en forbruksenhet. Det som trengtes til livets daglige opphold måtte i større og større grad kjøpes. Da butikkene kom og varehandelen ble et viktig trekk i bybildet mot slutten av 1800 - tallet viste det at arenaen for varebytte var flyttet fra husholdet til den offentlige sfære.^[13] På den annen side kan det også pekes på en demokratisering av det offentlige rom, der flere fikk mulighet til å oppsøke det og faktisk gjorde det. Økende grad av lønnsarbeid ga folk mer fritid som kunne fylles med ulike sosiale aktiviteter. I sum ble den offentlige arena et møtested for flere sosiale grupper.^[14] I en slik ny kontekst trengte kanskje byene en spesiell gate, en hovedgate eller "strøket". Hovedgater ble et nytt fenomen i byer. De ble sosiale møtesteder i bysamfunnet. Her kunne de treffe mennesker og "gå på strøket". Det kan også tenkes andre sosiale funksjoner knyttet opp mot gata, som mer og mer fikk et preg av å være en allmennig, et sted som samlet mange mennesker.^[15]

Hovedgater i mindre byer

Etnologen Anne Louise Gjesdal Christensen har vært sentral i forskningen på fysiske miljøer i byer generelt, men kanskje spesielt mindre trebyer i Norge. Hun presenterer en modell for hvordan en fysisk strukturering kan ha foregått i maritime byer som Haugesund. Hun kaller disse byene for båndbyer fordi all virksomhet av betydning tradisjonelt ble lagt til et bånd langs sjøen langs en "Strandgate". Dette er et vitnesbyrd om en nær sammenheng mellom byenes økonomiske grunnlag og deres fysiske form mener hun. Dette "næringsbåndet" inneholdt alt fra rene sjøbuer til å ha redskap og utføre tilvirking av fisk i, til kombinerte hus med bolig og næringsvirksomhet under samme tak til rene bolighus der foretakerne bodde. Etersom detaljhandelen fikk økt betydning ble den gjerne også lagt til Strandgata. Totalt sett kan denne sees på som et prestisjemessig tyngdepunkt, en viktig del av "båndet".^[16]

Haugesund er en by med en relativt kort historie. Vårsildefisket var grunnlaget for stedet som vokste til i første halvdel av 1800 - tallet. I 1835 var folketallet 90, i 1855 var folketallet kommet opp i 1066. Etterhvert ble skipsfart viktigere for byens næringsgrunnlag og dermed fortsatte veksten i grove trekk fram til 1920. Da var folketallet cirka 16500. I mellomkrigstida stoppet veksten helt opp og i 1940 hadde befolkningen økt relativt beskjedent til cirka 18000 mennesker.[\[17\]](#)

Byen ligger i dag med hovedvekten av bebyggelsen på fastlandet, mens øyene Risøy og Hasseløy i vest skaper sundet byen ligger rundt. I stedets aller første år var det meste av næringsvirksomheten rettet mot havet og bebyggelsen klumpet seg sammen langs øyene og fastlandet. (Se kart s.14) Det var først da beboelseshusene etterhvert ble skilt fra næringsbyggene langs kysten at en videre fysisk ekspansjon begynte på fastlandet.[\[18\]](#) Fra omkring 1870 og framover utgjorde fastlandssiden det befolkningsmessige tyngdepunktet i forhold til øyene. Det økonomiske tyngdepunktet ble lagt rundt Torgbakken og tilstøtende deler av Strandgata. (Se bykart appendiks 1.) Dette ble det første sentrum på fastlandssiden. Den utgjorde den første regulerte langgata i byen. Den kom videre til å bli den første handelsgata i byen. Men det er ikke riktig å bare kalle den for en forretningsgate. Den bar preg av å være det prestisje-messige tyngdepunkt i byen ikke bare i kraft av denne funksjonen. Mot slutten av århundret og på begynnelsen av 1900-tallet ble store flotte villaer og herskapshus reist tett opp til sentrum. Fremdeles var det en del av handelsfolket som ikke bare drev med detaljhandel. Mange hadde også tilknytning til de maritime næringer, som sildetilvirking for eksempel. Strandgata ble også en viktig finansgate og den ble et politisk sentrum idet det nye rådhuset på fastlandet ble lagt til denne. I kontekst av rask byvekst og fysisk ekspansjon hadde gata altså mange viktige funksjoner i bysamfunnet.[\[19\]](#)

I forhold til dette kan det kanskje sies at Haraldsgata ble en hovedgate i kontrast til den "gamle" Strandgata. Den representerte noe annet enn det gamle båndet mot havet skissert over. Det kan i alle fall trekkes fram to grunner for å komme med en slik påstand. For det første kan det pekes på tidsperspektivet. Haraldsgata var en nyere gate. Den ble bygd fra ut på 1870 - tallet og fremover og detaljhandelen var en viktig faktor i dens framvekst. Handlegatene ble en ny offentlig arena og betegnet at skillet mellom det offentlige og private forskjøv seg som tidligere nevnt. "Allmenningen" skulle være et sted der alle kunne være. Og detaljhandelen hadde interesse av å trekke flest mulig også. For det andre kan det pekes på dens geografiske beliggenhet i byen, se bykart appendiks 1. Den lå parallellt øst for Strandgata, med andre ord mer opp fra sundet enn Strandgata gjorde. Det gjorde den til en gate som mer var vendt mot byens landside. Dette understrekes også av at den fikk to viktige innfartsårer fra områdene omkring byen knyttet til seg, nemlig Haugeveien fra nord og Salhusveien fra sør. Kapittel 2 drøfter Haraldsgatas framvekst som hovedgate i byen.

Handels og bosettingsmiljøet i Haraldsgata kom til å stå i kontrast til Strandgata på to måter. For det første kan det forventes at Haraldsgatas fysiske miljø utviklet seg i retning et fysisk "handelsmiljø". Dette satte de matrielle rammene for gatas funksjon som hovedgate. En drøfting av dette kommer i kapittel 3. For det andre er det viktig å inkludere menneskene som bodde i Haraldsgata. Selv om den ble en viktig handelsgate var den også et viktig bosted i alle fall fram til 1940 som skissert innledningsvis. Hvilke grupper som bodde der er temaet for kapittel 4.

Min analyse vil forsøke å avdekke aspekter både ved det fysiske og sosiale innhold ved hovedgata i Haugesund. Analysen vil kunne belyse viktige momenter ved hovedgata, dens fremvekst, fysiske miljø og bosetting. Hva er skrevet om gater innen historiefaget fra før og hvordan står min vinkling i forhold til andres veivalg?

Gater i historien

Forskningen om gater generelt kan antydningvis deles inn i to hovedleire. Den ene behandler gata som en mikroenhet der bydelen, kvartalet eller hele byen er det egentlige fokuset. Den andre behandler gata som en mikroenhet der individene eller husene i gata er det egentlige forskningsobjekt. Det første perspektivet er kanskje det vanligste. En finner knapt noen byhistorieverk som ikke kommer inn på ulike gater i byer. Slike studier er ikke alltid like systematiske og blir ofte brukt for å fremheve og illustrere poenger som går inn i en større analytisk helhet. Diskusjonen om hva en hovedgate er i dette kapitlet illustrerer dette på en god måte. Tematikken kan for eksempel være utviklingen i detaljhandelen generelt i

byer, og enkelte viktige gater blir trukket fram som illustrasjon. Gatene kan også symbolisere en overordnet byutvikling. Et godt eksempel på det er Knut Myklands bind i Trondheims historie som har tittelen *Fra Søgaden til Strandgaten*. Her illustrerer gatene en endring i byens økonomiske virksomheter.^[20] Perspektivet trenger ikke ligge på bynivå. Ingar Kaldal tar for seg en bydel i Trondheim, Midtbyen. Tematikken går på å avklare og belyse ulike kulturelle koder byens fysiske rom, uttrykt ved gater, har hatt på mennesker i denne bydelen.^[21]

Innen den andre gruppen har gatestudiene ofte preg av å være beskrivelser av hus og folk i gatene. Leserne blir tatt med på vandring i gatene og det blir redegjort enten for de folkene som bodde eller jobbet i de respektive husene eller for husenes tilblivelseshistorier og arkitektur. To illustrative eksempler er Kristian Bjerknes sin monografi om Kong Oscars gate og Jo Gjerstads studie av bydelen Tverrgaten - St. Jørgen - Kong Oscars gate, begge i Bergen og delvis i samme område i byen. I Bjerknes sitt studium blir fokuset satt på husenes arkitektur og fysiske særegenheter. Han omtaler de enkelte hus etterhvert som de dukker opp på "vandringen".^[22] Boken blir nesten som en guide som kan benyttes om en skulle ta turen dit en gang. Gjerstad går i motsetning til Bjerknes inn i husene. Han spør om hvem som bodde og virket der i hvert enkelt hus, og fokuserer på innbyggernes yrkesbetegnelser. Her florerer det med mange navn og årstall naturlig nok og igjen gir det assosiasjoner til en oppslagsbok.^[23] Dette er de vanligste gatestudiene. Analysene kan også ha preg av å binde sammen alle enkelthetene til en framstilling av gata som samfunn, men de er sjeldnere. Tre studier fra Karl Johans gate i Oslo illustrerer studier som gjør dette. Journalisten Carl Just skrev i 1950 en omfattende bok gata. En av hans forutsetninger er at den er spesiell i kraft av dens "byhistoriske betydning". Gata er en arena for "matrielle manifestasjoner." I boka redegjør han utifra dette perspektivet for viktige hendelser i gata. Eksempler er Ibsens daglige spaserturer fra "uret" ved Universitetet til Grand kafe, kongelige begivenheter og innvielser av store flotte bygg som Slottet, Universitetet, Biblioteket, Teateret, Stortinget og Sentralbanestasjonen.^[24] Kunsthistorikeren Harry Fett skrev en bok utgitt i 1957 om Karl Johans gate som bykunst. Hans prosjekt er å få fram monumenter som får fram en "(...)samtidighet med fortiden." Og Karl Johans gate står som intet mindre enn "(...)jempiriens viktigste monument i vårt land."^[25] Historikeren Sigbjørn Larsen har utgitt en bok om gata i 1996. Fordi gata har en spesiell posisjon og betydning for landet er det legitimt å konsentrere seg om viktige begivenheter knyttet til gatas tilblivelse og bruk, mener Larsen. Her er utgangspunktet at "(...)ingen annen gate er som hele Norges Karl Johan.^[26]" For disse studiene er premissene lagt i forhold til at gata hadde en spesiell betydning i forhold til byen og nasjonen ellers.

I denne oppgaven er det hovedgata som er temaet, og jeg vil se på gata som et eget samfunn i byen. Men analysen blir ikke preget av å ha et deskriptivt siktemål. For meg er det hovedgata som fenomen som er det sentrale, og Haraldsgata er i den sammenheng ikke tilfeldig valgt. Den representerer et nytt fenomen i perioden

som analysen vil ha som mål å komme nærmere inn på dette samfunnet.

Kilder

For å belyse problemstillingen har jeg to hovedgrupper av kilder. Den første er data om det fysiske miljøet og omfatter både ulike karter og bilder og bygningslover og byggeforskrifter. Den andre hovedgruppa utgjør data om folket i gata. Den utgjøres hovedsakelig av folkeregistertellinger og likningsprotokoller. En viktig kilde for å belyse gatas fysiske miljø er kart. For meg har kartmaterialet vært viktig på to måter. For det første gir de en god oversikt over bebyggelsens omfang. Detaljerte byreguleringskart gir meget bra oversikt selv på detaljnivå. For det andre gir de unike bilder av hvordan gata inngår i en større helhet. Gatas plassering i byen kan også si noe om det fysiske miljø i gata. Jeg har forsøkt å bruke reguleringskart for hele perioden, men det er bare mulig fram til 1912/13. I byens første tiår med sterk byvekst ble kartlegging av byen prioritert. I 1856 lagde kaptein Tausan et kart som gir en god oversikt over byens fysiske omfang de initierende år. I 1900 var det stadsingeniøren som lagde et bykart datert 1900. Dette også er meget detaljert. I 1912/13 ble det foretatt en stor oppmåling av byområdet, og et stort reguleringskart ble utarbeidet. Dette kartet er spesielt viktig fordi det er det siste store reguleringskartet for byen på flere tiår. I mellomkrigstida var kartlagning åpenbart ikke en prioritert kommunal oppgave, og dessuten gjorde stagnasjonen i byen vekst at behovet ikke lenger var til stede for nye kart. Jeg har derfor

måttet lete etter andre typer kart, og har funnet et utarbeidet av britisk etterretningstjeneste under krigen som er rimelig detaljert. Det har imidlertid langt fra den samme detaljrikdommen som de tidligere bykart og dermed er det vanskelig å føre kartanalysene annet enn mer sporadisk fra 1912/13 til 1940.

Der kart svikter blir bilder fra byen enda viktigere. Bildene gir ikke bare glimt av det fysiske miljø, men også bruksmåter. Haugesund har et rikt billedmateriale fra byen. Haugesund Rederiforening har et arkiv som dekker store deler av byen i perioden for denne analysen. Her er mange bilder også scanet i en database som gjør det meget enkelt å hente dem ut. Karmsund Folkemuseum har også en stor billedsamling som dekker perioden bra. I tillegg er det gitt ut billedbøker som gir et rikt utvalg å ta av. Bildene sier mye om hvordan gata så ut og har vært svært viktige for å få et inntrykk av utviklingstendenser i gata gjennom mellomkrigstida.

I tillegg til kart og bilder utgjør bygningslover og byggeforskrifter viktige rammer for gatas fysiske framtoning. For meg har de vært særlig viktige både for å danne en ramme rundt det totale fysiske miljø i gata og for å drøfte bostedsfunksjonens fysiske rammer. Haugesund fikk sin første bygningslov i 1845, og fikk allerede fra det stadium en bygnings- og en reguleringskommisjon som skulle forvalte og styre byens fysiske vekst. I 1896 kom en ny bygningslov som er sentral. Den kom til å bestå helt til 1929 da en ny ble satt i verk. Lokale byggeforskrifter er også relevante. De kan si noe om spesielle utfordringer Haugesund hadde, i det de er formet utifra lokale forhold og behov. Byen fikk sine første byggeforskrifter i 1917. Disse ble revidert i 1929, i forbindelse med den nye bygningsloven.

Menneskene i Haraldsgata er dekket av to typen kilder på ulike nivåer. Likningsprotokollene gir en oversikt over skatteyttere i gata i mellomkrigstida. Jeg har brukt protokollene for 1919/20, 1929/30 og 1939/40. For meg har de vært viktige for å bestemme bosted for ulike yrkesgrupper, og likningsprotokollene har en nokså standardisert føring på det punktet. Likningene er samlet i protokoller som er enkle å lese. Den andre typen kilde i denne forbindelse er folkeregistertellinger for byen. I 1920 ble det opprettet folkeregister i byen, og i den forbindelse ble det pålagt registeret å ha årlige folketellinger i byen. I praksis var det huseieren som var ansvarlig for å få fylt ut registrerings skjemaene, men det vanlige var at hver enkelt husholdning selv førte dem. Opplysningene er, foruten navn og adresse, også om sivilstand, fødested og alder.

Jeg har registrert likningsprotokoller for 1919/20, 1929/30 og 1939/40 for hele byen på og folkeregistertellingene i 1921, 1931 og 1938 for Haraldsgata på data. Ved at kildene er registrert åpner det seg mange analyseperspektiver på gatas bostedsfunksjon som ellers hadde vært umulige. En kan behandle data om enkeltpersoner på et aggregert nivå og derved få innblikk i utviklingstrekk om hele grupper mennesker. Dette har vært hovedhensikten ved å gjøre disse registreringene. Det er imidlertid også betenkelige sider ved å bruke denne strategien. En fare er muligheten for feilregistreringer. Kildene er blitt overført til elektronisk format ved å skrive inn hver enkelt registrering i originalkilden. Særlig folkeregistertellingene bød på utfordringer når det gjaldt å tyde skrift. Siden hensikten med registreringene er å få data på aggregert nivå vil imidlertid slike mulige feilkilder ha mindre å si.[\[27\]](#)

Av andre kilder jeg har brukt kan jeg nevne adressebøkene for byen i 1919, 1927/28 og 1940. De gir gode oversikter over hvor ulike typer forretningsvirksomheter var lokalisert. Det har vært viktig for å belyse gatas handelsprofil. Jeg har også studert program for feiringer av 17. og 1. mai i byen. Disse sier også noe om gatas møtestedsfunksjon.

[\[1\]](#)Qvale 1975, s. 71. Utdrag fra diktet "Haraldsgatå" skrevet av Kolbein Falkeid. Fra revyen "By(s)park"(1975)

[\[2\]](#)Østensjø 1993, s. 162.

[\[3\]](#)Haugesunds Avis 5.2 1949

[\[4\]](#)Rodger 1989, s. 28 ff, se Carter og Lewis 1990, s. 67 ff.

[\[5\]](#)Myhre 1977, s. 65.

[\[6\]](#)Danielsen 1997, s. 167 ff, se Kaldal 1997, s. 444 ff.

[\[7\]](#)Myhre 1990, s. 249 ff, se Kjeldstadli 1990 s. 363 ff.

[\[8\]](#)Christensen, G. Pedersen 1995, s. 25 ff.

[\[9\]](#)Abrahamsen 1987, bnd. 1, s. 68, se også s. 362 og 369, bnd. 2, s. 71 ff, se også s. 339

[\[10\]](#)Ågotnes 1977, s 143 ff.

- [11] Christensen 1991, s. 24.
- [12] Solli 1976, s. 8.
- [13] Brusdal og Lavik 1996, s. 19, se også Melby 1995, s. 11 ff.
- [14] Kaldal 1997, s. 444 ff, se også Pryser 1993, s. 19ff, s. 84 ffog Nerbøvik 1993, s. 92 ff.
- [15] Kjeldstadli 1993, s. 38 f. Kjeldstadli introduserer 3 tenkeord i forhold til hvordan rommet i byen kunne oppfattes, nemlig teig, domene og allmenning. De to første er mer sentrert rundt oppfattelsen av byrommet som noe som tilhører en bestemt gruppe. En allmenning uttrykker en oppfatning om at stedet var tilgjengelig for alle i byen.
- [16] Christensen 1979, s. 5.
- [17] Hubbard 1997, s. 244f.
- [18] Østensjø 1947, s. 58 ff.
- [19] Østensjø 1958, s. 169 ff, se s. 282 og s. 441 ff.
- [20] Mykland 1996, s. 383 ff.
- [21] Kaldal 1997, s. 13 f.
- [22] Bjerknes 1974, s. 4 ff.
- [23] Gjerstad 1996, s. 5 ff.
- [24] Just 1950, s.5 f.
- [25] Fett 1957, s. 2.
- [26] Larsen 1996, s. 5.
- [27] For en diskusjon om bruk av data i behandling av kilder, se Thorvaldsen 1996 og Thorvaldsen 1999.



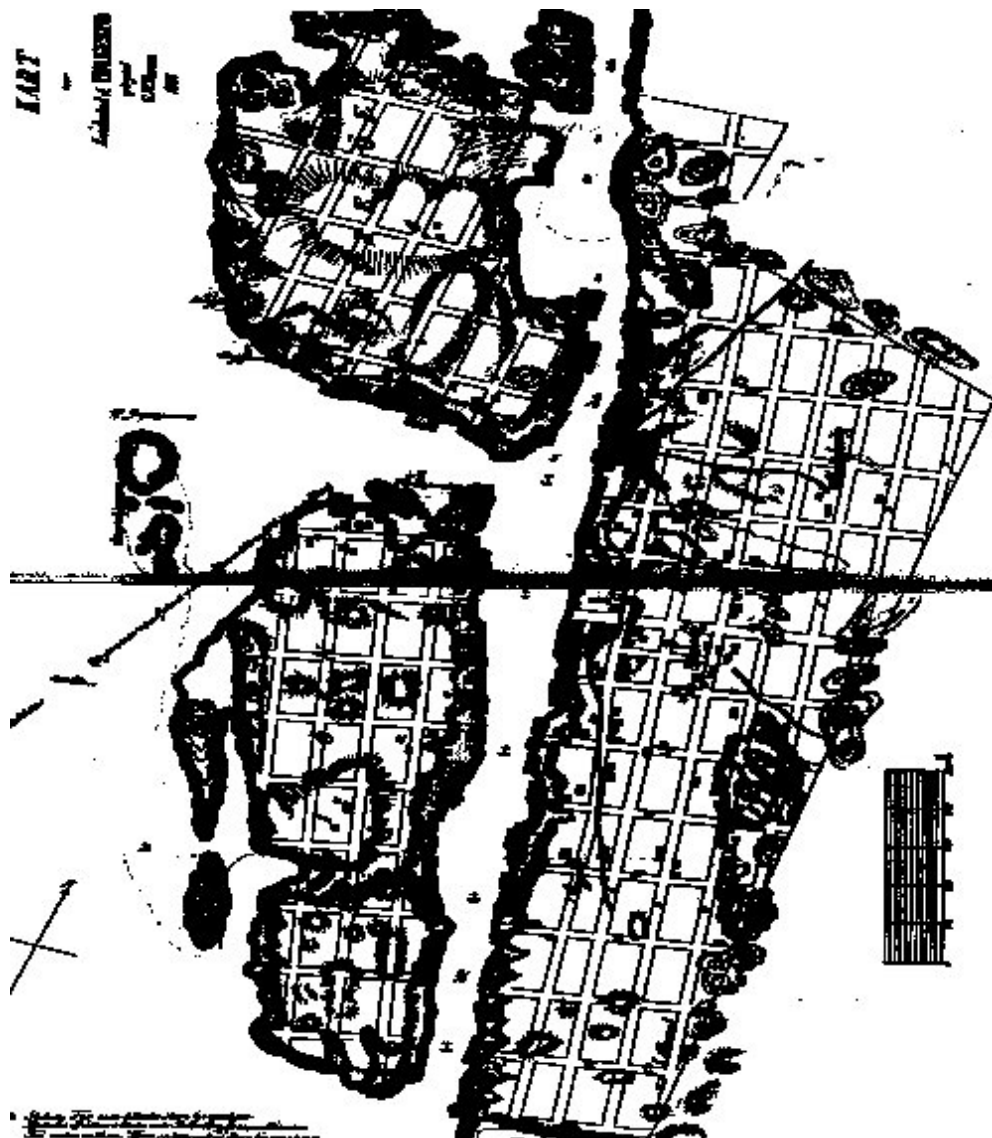
Kapittel 2 En hovedgate blir til, ca. 1870–1913

Flere samtidige prosesser ligger bak Haraldsgatas skiftende “rolle” fra å være en fremvoksende bygate til å bli en sentral handelsgate i byen. Her vil jeg forsøke å belyse noen av disse. Jeg vil først komme inn på den fysiske veksten gata hadde frem til 1913 og de lovmessige rammene som ga mye av premissene for denne. Derneft vil jeg diskutere ulike funksjoner den hadde i bysamfunnet som kan belyse hvorfor og på hvilken måte den ble til en hovedgate i byen.

Fra 2. langgate til Haraldsgata

Fram til Haugesund ble ladested i 1854 ble ikke stedet regulert før de siste årene av strandstedstida. I 1847 ble bygningsloven av 6. september 1845 gjort gjeldende for stedet, og med dette fikk det et eget reguleringsvesen bestående av en bygnings- og en reguleringskommisjon. Reguleringskommisjonen lagde den første reguleringsplanen for stedet som ble godkjent av Kongen i Statsråd 18. august 1852.^[28] Denne planen ble ikke stort mer enn en papirbestemmelse, blant annet fordi Torvestad kommune, kommunen stedet lå under, ikke var særlig interessert i betale for de ekspropriasjoner som ble nødvendige. Da stedet fikk ladestedsstatus i 1854 og ble egen kommune, ble en ny reguleringsplan framlagt. I dette arbeidet bistod militærkaptein G. N. Taussan reguleringskommisjonen og fremla et forslag som ble godkjent i mars 1857.

Kart 2.1 Reguleringsplan for Haugesund fra 1856



Kilde: Halvorsen 1916, bakerst.

I denne planen hadde ingen gater fått navn. Ennå var stedet såpass lite at gatenavn ikke var nødvendig. Og den store "hovedveien" for stedet hadde sitt navn: Smedasundet. Legg merke til at hele stedet er tenkt regulert med en bred front mot sundet og virksomheten der. Denne reguleringsplanen pekte ikke på noen dominerende akser eller fonter. Den eneste gata som skilte seg ut på grunn av at den var noe bredere var den som senere skulle få navnet Torggata. Fram til 1881 hadde ikke gatene i Haugesund offisielle navn bortsett fra Strandgata. Etterhvert blir husnumrene ordnet i stigende rekkefølge (Ommatrikulering 1897) og de anonyme betegnelsene "1. og 2. langgate" etc. forsvinner. Navnene som ble brukt i praksis hadde ikke noe med rutenettmønsteret å gjøre. Strandgata ble kort og godt kalt for "gata", fordi den var den første "ordentlige" og framover mot århundreskiftet den viktigste gata i byen. "2. langgate" ble døpt til Haraldsgata, men ble både før og en stund etter dette kalt for "nygata". Rutenettmønsteret ga gatene et nøytralt preg. Vyene for det nye stedet var lite prangende, orden og oversiktighet stod i sentrum. Reguleringsplanen over Haugesund ga uttrykk for en ordenstanke. Orden ble knyttet opp mot geometri og form, og her passet rutenettet bra inn.[\[29\]](#)

På reguleringsplanen over bebyggelsen tegnet inn. Det er nesten ikke hus til det som senere skulle bli Haraldsgata. Det var faktisk ikke noen gate der i det hele tatt! Det er særlig etter 1870 at gata ble utbygd, og den ble forlenget både i 1871, 1875 og 1894. Utbyggingen ble lagt merke til i byen. I et avisinnlegg i *Karmsundsposten* høsten 1875 skriver innsenderen om den nye "prektige" langgata i byen.[\[30\]](#) Men på det tidspunktet var det lite bebyggelse langs den. I sin memorarbok *Eg minnest* beskriver Nils Sund hvordan gata kunne oppfattes i 1870 og 1880 årene. "(...) i Haraldsgatå var det smått stell. Der var så få hus at eg kan rekna dei opp:(...)"[\[31\]](#) Så går han i gang med å ramse opp bebyggelse til gata, og det er ikke mye. Husene er få og rommer foruten noen få butikker helst håndverkere.[\[32\]](#) Sammenlignes reguleringsplanen med den inntegnede bebyggelsen over med et bykart for 1902 (se appendiks 1) kan det pekes på en stor utbygging av Haraldsgata. Den hadde i løpet av relativt kort tid blitt bebygd, i grove

trekk fra Aasebygata i sør til Thuhauggata i nord. Husene så ut til å stå relativt tett med mer mellomrom ut mot kantene av byggebeltet. Rammene for denne veksten kom mer og mer under offentlig kontroll. Husene som kom til i Haraldsgata fram til 1900 fyllte særlig kvartalene sør for Thuhauggata og nord for Kaigaten. Noe mer glissent var det videre sør til Aasebygata, særlig på vestsida. Sør for Aasebygaten ble det straks mer landlelig. Her opphørte den sammenhengende bebyggelsen fullstendig. Nord for det mest utbygde strøket var det også mer glissent. Noe av årsaken kan her ligge i topografien. Fram til forlengelsen av gata i 1894 lå en haug og stengte for gateløpet videre nordover.^[33] Kartet viser bebyggelsen ikke lenge etter dette spredde seg nordover. Bebyggelsen bestod hovedsakelig av mindre trehus som stod nokså tett med byggelinjen ut mot gata.

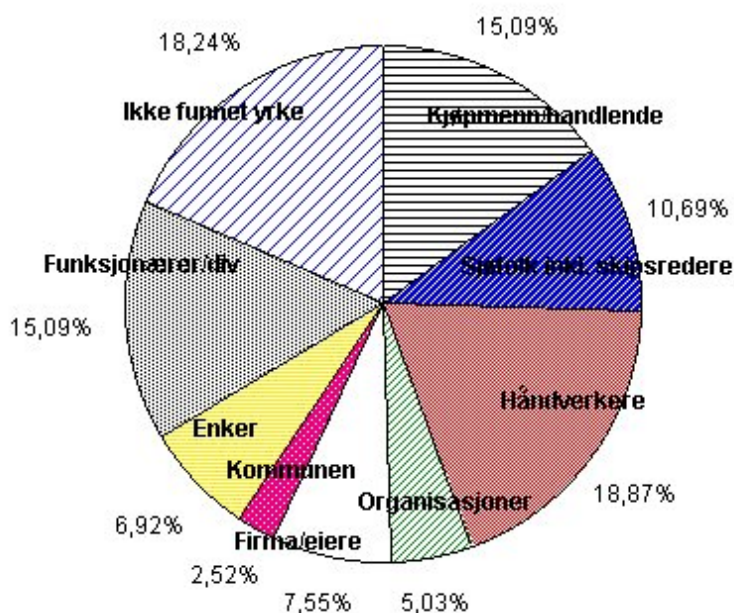
Av kartet kan det også observeres rom bak husene, bakgårdene. De skulle ikke utgjøre et areal som var mindre enn 25 prosent av bygningens grunnflate etter bygningsloven. Dette skulle sikre luft og lys til menneskene som bodde der og bidra til å minske faren for epedemier. Betegnende for dette var det at en kommunal sunnhetskommisjon skulle kunne komme med pålegg på dette punktet. Om gårdsrommene faktisk ble tilpasset på denne måten er det vanskelig å sjekke i dag. Men gårdsrommene ivaretok viktige funksjoner knyttet til det å leve i byen. En kikk i folketellingen for 1900 gir et visst bilde av dette for Haraldsgatas del. For hver adresse ble det ført en oversikt over bygninger og husdyr på tomten. Her finnes for eksempel toaletter, redskapshus, vedskjul og verksteder. Ikke rent få av beboerne drev med dyrehold, det vil si høner, griser og hester.^[34] Utifra dette kan det kanskje sies at de som bygde hus selv hadde interesse av at gårdsrommene tilfredstilte kravet om nok plass.

I 1912/13 kommer en ny grundig opptegnelse av byens gater og bebyggelse. 27. juli 1896 kom en ny bygningslov som gjaldt for alle byer i landet bortsett fra Kristiania, Bergen og Trondheim.^[35] Den satte rammer for hvordan byen skulle se ut. Den bebyggelse som kom til etter bygningsloven i 1896 virker å ha vært av en annen karakter. Hensynet til brannvern førte til at loven ga påbud om brannvegg mellom husene eller avstand på minst fem meter. Sør for Aasebygaten, og særlig sør for Banegaten var det tydelig at avstand ble valgt som løsning. Sør for Aarvigsgata hadde gata preg av villastrøk. Bygningsloven ga adgang for tilbaketrasket byggelinje og den ble praktisert her. Villaene lå tilbaketrasket fra gata. Nord for Thuhauggata ble bygningsmassen fortettet særlig nord for Grønhauggata og særlig på østsiden. Nord for Grønhauggata var det ennå temmelig langt mellom husene.

En ny viktig rammebetingelse for gatas fysiske framvekst var murtvangsloven av 19. mai 1904.^[36] Brannhensyn talte for at all bygging av trehus i byer skulle opphøre og hovedreparasjoner av trehus ble som hovedregel forbudt. Haugesund ble gitt dispensasjon 8. april 1905.^[37] Da skulle strøket sør for Oscars gate, vest for Skåregaten og nord for Banegaten underlegges murtvang. Som det allerede er konstatert var dette området allerede utbygd for Haraldsgatas del. Generelt sett kom derfor murtvängen ikke til å få noen særlig stor betydning for hvordan bygningsmassen kom til å se ut. På kartet fra 1912/13 er murbygningene skravert med en mørkere toning enn de andre. (Appendiks 2a, 2b og 2c) Noen nybygg kom til i mur, men ikke nok til å prege helhetsinntrykket. De kom til i de områdene av gata som lå innenfor murtvangsstrøket og som ikke var bygd ut eller de ble bygget der de opprinnelige trehusene ble revet. Eksempler på det sistnevnte var kinoen "Verdensspeilet" som kom til i 1913 og Telefonselskapets bygning som ble reist i 1907. (Se bilde s. 49) Disse lå i krysset ved Torggata. De skilte seg ut i et bygningsmiljø som ellers var preget av mindre trehus.

En annen viktig rammebetingelse for gatas fysiske fremtoning var hvem som eide tomter og hus der. I 1913 ble det foretatt en registrering av takster for all grunn og alle bygninger i byen. I den forbindelse ble også eierne registrert. Ved å supplere opplysningene ifra denne tellingen med likningsprotokollene for byen for 1921 kan eierne grupperes etter yrke. Fordelingen viser at eiere tilknyttet maritime næringer, hovedsakelig skipsredere, ikke var en stor og dominerende gruppe. Her kan det pekes på et klart brudd med "båndet" langs havet som ble beskrevet i introduksjonskapitlet. Eiendomsbesitterne hadde bare i nokså beskjeden grad forbindelser til næringene på havet i 1913. Håndverkergruppen var den største gruppen eiere totalt sett. Kjøpmenn og handlende utgjorde også en betydelig andel. Det samme gjorde en mangeartert gruppe av funksjonærer, som innbefatter blant andre meglere, sakførere og lærere. Kommunen var beskjedent representert som eiendomsbesitter her. Den eide hovedsakelig Middelskolen og Barneparken.

Figur 2.1 Hus- og grunneiere i Haraldsgata i 1913 (N=160)



Kilde: HBA: Skattetakstprotokoller for Haugesund 1913 og likningsprotokoller for Haugesund 1921

Det avtegner seg et bilde av en eiendomsstruktur som i beskjeden grad hadde direkte koblinger med de maritime næringene. Det kommer temmelig klart frem om en kun ser på eierne av de mest verdsatte tomter og hus i gata i 1913. Blant eierne av de 30 mest verdsatte var 4 skipsredere, det samme antall som for håndverkere. Den dominerende gruppa var kjøpmenn som eide 9 av dem. I forhold til totalen over er skipsrederne overrepresentert i den øverste gruppa som her er skissert. Adressene som er oppgitt tyder på at det dreide seg om deres private boliger. To av byens største skipsredere, Mical Lindøe og Knut Knutsen O.A.S. etablerte seg i villastrøket sør i gata. Disse ble rangert som henholdsvis 7. og 12. mest verdsatte eiendommer i gata. Dette understreket det nøkterne preget blant bygningene som helhet. Det vitnet også om fraværet av rene næringsbygg. Noen få fantes, blant andre telefonselskapets nye murgård av 1907 og kinoen "Verdensspeilet" av 1913 som nevnt tidligere. Disse var høyere verdsatt enn de to nevnte skipsrederboligene, men utgjør unntak for gata som helhet.

I 1912/13 hadde byen vokst og Haraldsgata framstod som en sentral sentrumsgate. Gitt den matrielle rammen som nå er gitt, hvilke funksjoner fikk gata som skulle tilsi at den ble en hovedgate?

Fra håndverkergate til handelsegate

Rundt 1870 skifter byens tyngdepunkt fra øyene til fastlandet og området omkring Torggata. Strandgata vokste fram som et tyngdepunkt i byens handelsliv generelt. Den statusen beholdt den i alle fall ut 1800-tallet. Dette kan illustreres med antall skipsredere som hadde bopæl der. Med utgangspunkt i folketellingen av 1900 kan det påvises atten av dem der, bare to i Haraldsgata. Det var ialt ti hovedforsørgere som titulerte seg med handelsborgere eller handelsmenn i Haraldsgata, og forøvrig ni som oppgir handel med varer som yrke. I Strandgata var det tre handelsborgere, ni handelsmenn og ni kjøpmenn. Forøvrig oppgir ni handel med varer som yrke.^[38] Nå er det mye rart som kan skjule seg bak yrkestitler, men denne lille opptellingen gir likevel indikasjoner på Strandgatas dominans som økonomisk tyngdepunkt. Haraldsgata var lenge håndverkergata. Noen få handelsmenn fantes det her, men de ble svært få i forhold til den framvoksende forretningsdriften i Strandgata. En kikk på hovedforsørgere i folketellingen av 1900 underbygger dette. Den største enkeltgruppa av håndverkere var de engasjert innen byggfag. Og da var skipsbygging minst like viktig som husbygging på land. Slås alle byggfagene for Haraldsgatas del sammen var det nitten snekkere engasjert enten med båt eller husbygging og ytterligere ti utøvere innen yrkene malere, smeder og murere. I Strandgata var det totalt ni snekkere, mens i alt åtte er representert innen de tre øvrige yrkene nevnt over.

Etterhvert ble handelsfunksjonen mer sentral i Haraldsgata. Hvordan foregikk denne prosessen, og hvorfor? Spørsmålet rettfærdiggjør en nærmere granskning av utviklingen i detaljhandelen i byen. Hvordan vi velger å nærme oss Haugesund, er det vanskelig å la være å begynne med området på "Kaien". Som nevnt over var det fra cirka 1870 at fastlandssiden ble det økonomiske tyngdepunktet i byen. Før dette var øyene midtpunktet i det økonomiske livet. De "byskapende næringene" var framfor alt sildefisket og skipsfart. Disse næringene bygde byen og la fundamentet også for annen økonomisk virksomhet.^[39] Detaljhandelen kan sees på som en slik virksomhet som bidro til å trekke tyngdepunktet østover. Krambuene var de opprinnelige butikkene. Her fantes alt hva som trengtes i det maritime miljø, og mer til. Krambuene kunne gi et rotete preg for graden av spesialisering var meget lav. Haugesund var så liten at det ikke var grunnlag for egne butikker for ulike varer. Mat kunne kjøpes på Torget, som forøvrig var svært lite i bruk i byen selv om det ble etablert allerede i 1860.^[40] (Se bykartet, appendiks 3.) Dette tyder på at det nye stedet fremdeles var lite. Omlandet så ikke på det som noe særlig viktig markeds plass. Det første uttrykket for en spesialiseringsprosess i Haugesund finner vi ifølge Østensjø i skipshandlerne. Disse holdt naturlig nok til på "Kaien" og førte varer som trengtes til å utruste fartøyer og fiskeekspedisjoner. Vi kan tenke oss et bredt spekter av varer, men de var likevel såpass tematisk avgrenset at det skiller seg fra de gamle krambuene.

Det var særlig i årene etter 1870 at spesialiseringsprosessen i varehandelen tok til, altså på samme tid som Haraldsgata begynte å bli utbygd. Haugesund hadde gunstige økonomiske rammebetingelser. Skipsfarten fikk en økende betydning, og en rekke fiske- og fangstekspedisjoner ble utrustet. Det var en forholdsvis jevn fremgang i detaljhandelen gjennom perioden, med den alvorligste "knekken" i midten av 1880-årene. Byen vokste, penger ble mer og mer vanlig og de gamle handelsformene ble sprengt. Og skipshandlerne var bare begynnelsen. Kjøpmannshandelen ble rundt århundreskiftet splittet i tre hovedgreiner: Manufaktur-, kolonial- og spesialhandel. I stedet for at en krambu huset "alle" varene, ble ulike bransjer etablert, og det ble utskilt egne butikker. Manufakturistene var kanskje de ivrigste i denne prosessen fordi deres varer, primært klær, var typiske utstillingsvarer. Resultatet av alt dette ble oppkomsten av handelsgater.^[41] Etterhvert som butikker oppstod flyttet disse fra "Kaien" og opp i Strandgata. Her var det altså butikkene ble lokalisert ut hele forrige århundre, og skapte byens første handlegate. Det var manufakturistene som ledet an etterfulgt av kolonialistene. Senere kom det også spesialbutikker til som førte alt fra strikkeprodukter, bøker og broderier til leketøy, blomster og frukt. Rundt århundreskiftet kom det til en rekke banker, og de var stort sett lokalisert i Strandgata. Både Haugesund Sparebank, Torvestad og Skaares Sparebank og Haugesund Privatbank holdt til her.^[42] Haraldsgata fikk etterhvert mer og mer butikker, og håndverk ble gradvis flyttet lengre oppover i byen mot Sørhauggata. (Se bykart, appendiks 3.) Tidligere hadde denne gata hatt et heller landlig preg med løer og hestestaller. I løpet av kort tid ble Haraldsgata en parallell forretningsgate med Strandgata, og gradvis tok den over som hovedgate. Østensjø trekker på basis av blant annet beskrivelsene av juleutstillingene den gang, antall utsalgssteder og takseringsverdien på eiendommer og bygninger i gatene en konklusjon i retning av at de to gatene var omtrent likeverdige i 1913.^[43] Men samtidig sier han at "(...) Haraldsgata var på offensiven og ville bli den framtidige hovedgate."^[44]

En ting er å påvise dette mønsteret. Kan vi så finne noen forklaringer på dette? Her kan enkelte av momentene knyttes opp mot en mer generell utvikling. Til nå er en generell spesialiseringsprosess og oppkomsten av ulike typer butikker blitt klarlagt. Den prosessen fortsetter gjennom vår periode og det finnes jo grenser for hvor mange butikker det er plass til i Strandgata!^[45] En ser for eksempel at enkelte kolonialhandlere flyttet opp til Haraldsgata i 1890-årene.^[46] I samme perioden kom også en bokhandel til gata.^[47] I tillegg kom det til flere typer butikker. Slakterne var et nytt innslag i bybildet rundt århundreskiftet, og i 1909 var 6 av 7 slaktere lokalisert i Haraldsgata.^[48] *Haugesunds Avis* flyttet fra sine tidligere lokaler i Møllerveien (Se bykartet) til Haraldsgata i 1909. ^[49] En nyvinning som kom til i 1893 var Telefonhuset.^[50]

Denne oppramsingen er sikkert ikke fullstendig, men gir et inntrykk av at spesialiseringen i detaljhandelen fortsatte. Og dermed kom det et behov for nye områder å etablere seg i. En ting er de butikkene som allerede er etablert i Strandgata. En får inntrykk av at det ikke først og fremst dreier seg om butikker som flytter fra Strandgata opp til Haraldsgata, men ny virksomhet som så Haraldsgata som "ny mark". En konklusjon her kan være at den fortsatte spesialiseringsprosessen "sprengte" rammene for Strandgata, og byens forretningsstrøk ble utvidet. Dette fremmet Haraldsgatas posisjon vis a vis Strandgata. Detaljhandelen snudde "opp - ned" på den gamle håndverkergata. I løpet av ganske kort tid

gikk den over fra å være en “bakgate” i forhold til resten av byen til å bli sentral og på sikt DEN mest sentrale. På mange måter ble gata i større og større grad et møtested for folk.

Haraldsgata som møtested

Butikkene fikk etterhvert et ryddigere og mer tiltalende preg. Vindusutstillinger som viste noe av vareutvalget kom til. Haraldsgatas fysiske handelsmiljø var preget av dette helt fra starten av. Det kan illustreres av nedenstående foto. Bildet viser kvartalene sør for Torggata i 1906. Såpass tidlig som dette kan en se at butikkene er et sentralt element i gatebildet. Legg merke til speilglassvinduene som skapte utmerkede betingelser for å vise vareutvalget.

Figur 2.2 Haraldsgata 1906.



Kilde: Haugesunds Rederiforenings billedarkiv

På denne måten ble Haraldsgata et møtested i byen. Det ble et sted å ha ærend.[\[51\]](#) Men innad i byen fikk gatas karakter av å være et møtested flere uttrykk. Et nytt innslag i byen var kafeene. Kafeer finner en temmelig spredd rundt om i byen, men Haraldsgata dannet et tyngdepunkt for slik virksomhet. [\[52\]](#) Fram til 1913 ble det etablert mange kafeer. Her samlet helst arbeidsfolk seg og sildesesongen kunne være en god tid. I løpet av sitt opphold brukte også bønder kafeer ofte.[\[53\]](#) Ansamlingen av kafeer i gata kan avspeile litt av møtestedsfunksjonen mellom by og land som belyst tidligere. Andre foretak som fremmet en samlingsfunksjon var kinoen. Rundt århundreskiftet kom den levende filmen inn for fullt, og i Haugesund resulterte dette i etableringer av flere kinoer i privat regi. Den første kom i 1907. Allerede i 1908 kom to nye til; en i Strandgata og en i Haraldsgata. Byen hadde da tre kinoer. Etterhvert ble kinoen i Strandgata flyttet til Haraldsgata uten at Østensjø angir når dette skjer. Men han poengterer at Grand Kinomatograf av 1908 (Kinoen i Haraldsgata) representerer det første ordentlige kinobygget i byen. De to andre var av mer “hjemmelagd” karakter. I 1914 kommer byens flotteste kinobygg til, se bilde s. 49. “Verdensspeilet” fikk en sentral lokalisering på hjørnet av Torggata.[\[54\]](#)

I Haugesund oppstod det en rekke trossamfunn i perioden. En kan nevne Bedehuset som ble anlagt i 1868, metodistmenigheten som ble stiftet i 1882 og frelsesarmeen som kommer til byen i 1890. Lokaliseringen ble Haraldsgata. I tillegg etablerte avholdsfolket seg. Godtemplerne er sentrale her. De får lokaler i gata fra 1892. Avholdsbevegelsen får forøvrig et viktig samlingspunkt i Totallokalet, eller Totalen

som det ble hetende på folkemunne. Her får en senere kafedrift. En får altså et inntrykk av at gata står sentralt i det religiøse livet i byen. Den rommet forsamlingslokaler for et bredt spekter av religiøse bevegelser. Kirkens plassering bare understreker et slikt inntrykk. Fra 1901 ruvet en ny Vår Frelsers Kirke i sentrumbildet og dette var kanskje ytterligere med på å understreke sentrum i byen som et åndelig sentrum. (Se bykartet, appendiks 1.) Og her stod altså Haraldsgata sentralt.

En ting var de virksomhetene som holdt til i gata. En annen var de store anledningene da byen ble samlet. Ved store anledninger tidlig i perioden var det naturlig å konsentrere seg om Strandgata. Da Prins Oscar 2. overvar avdukingen av Haraldsstøtta, et riksmonument som skulle symbolisere gravstedet til Harald Hårfagre og 1000-års jubileet for Norges samling i 1872, var det naturlig at han gikk gjennom en festpyntet Strandgate. I denne forbindelsen ble ikke Haraldsgata nevnt. Ved senere markeringer derimot er den absolutt med i programmet, ikke minst i nasjonaldags- og 1. mai-dagsfeiringene. Taes programmene for markeringene nærmere i øyensyn kan en få et inntrykk av hvor de foregikk. Så tidlig som ved 1. mai demonstrasjonen i 1906 var traseen lagt opp med Haraldsgata som en sentral gate:

Toget gikk

(...)ind Haraldsgaden, ned Aasebygaden, nord Strandgaden, op Oscarsgaden, syd Haraldsgaden og slutter op foran Haandv.foreningen."[\[55\]](#)

Den ble også viktig i 17. mai feiringene og ble brukt som trase allerede fra rundt århundreskiftet. I programmet for 1903 er gata nevnt i programmet som en trase ved siden av Strandgaten.[\[56\]](#) Gata fikk med andre ord ganske tidlig en funksjon som mer enn en ferdselsåre.

Gata ble etterhvert en pen gate det ble fristende å oppsøke. I forbindelse med etableringen av Middelskolen i 1880, ble det anlagt en park på østsiden av gaten gitt av Haugesunds Sparebank. Dette ble Byparken. Selve skolen kom på vestsiden. Lengre sør i Haraldsgata kom Barneparken til.[\[57\]](#) Andre aktører var også med. Treplantingsselskapet som ble dannet i 1893 bestod av velansette borgere som plantet en allé av trær sør i gata. Etterhvert ble det også plantet trær andre steder i gata.[\[58\]](#) Alt dette gjør at den, sett i forhold til Strandgata, ble en "fingate". Her kunne en spasere innom parkene og kanskje treffe kjentfolk. Det ble satset bevisst på å gjøre gata pen. Ved at gata fikk en park i hver ende kan vi kanskje snakke om "gata mellom parkene". Denne funksjonen kan en også se ut av bildet over. I det fjerne lå byparken i nord som en landlig idyll.

En annen åpenbar møtestedsfunksjon hadde gata i forhold til omlandet rundt. Flere momenter kan belyse dette. For det første ble det anlagt et torg for omsetning av jordbruksprodukter til gata i 1905. Kommunen anla dette etter en lang strid i kommunestyret. Det ble lokalisert på en åpen plass mellom Haraldsgata, Sørhauggata og Skippergata i nord. (Se bykartet, appendiks 2b) Konflikten i kommunestyret gjenspeilte kanskje litt av spenningen mellom by og landinteresser. Byens innbyggere ønsket å kjøpe varene direkte uten "(...) den forargelige mellomhandel." Her aner en at ikke alle handelsmenn var like glade for torget. Det ble et populært torg blant bøndene og ble mye brukt. De hadde fått sin "egen" handelsplass i byen for sine varer. Før gikk en rundt på dørene til folk for å by frem sine varer. Nå ble varene samlet på et sted, og forbrukerne måtte oppsøke dem selv.[\[59\]](#) For det andre var det den eneste av gatene som gikk tvers gjennom byen, jfr. bykart. Den kunne fungere som en innfartsåre for folk som kom både fra sør og nord. Veikommunikasjoner generelt ble viktigere og her slo beliggenheten til gata særlig gunstig ut.

Transportmåten sa noe om hvor langt du kom fra og hva du skulle i byen. Bøndene fra landdistriktene rundt kom gjerne med hest og kjerre og hadde med seg varer å selge. Kommunen opprettet staller til å sette fra seg hestene på. Den første kom allerede i 1887 og lå der Landmannstorget senere kom. I 1895 kom det til en i Sørhauggaten 183. Disse ble beholdt fram til 1917. De utgjorde konkrete kommunale satsninger på å legge til rette for distriktene rundt byen.[\[60\]](#) Hestestallene gir indikasjoner på at den gjennomgående ferdselen var heller liten. En kunne tenke seg at hesten og kjerra ble kjørt inn på Landmandstorget, kjerra enten losset for varer eller satt av som en bod og hesten geleidet til en stall. I det hele tatt er det kanskje litt upresist å bruke betegnelsen trafikkåre i betydningen gjennomfartsåre. Sett i det perspektivet hadde gata kanskje mer preg av å være et møtested mellom by og land. Det forble et viktig møtested mellom by og land og bidrog til å styrke Haraldsgata som et attraktivt forretningsområde. Videre ble kafestrøket i Haraldsgata delvis skildret som et "bondemiljø", hvor bøndene og kjørekarer møttes. Det ble også sosiale møtesteder for utenbysfolk. Et eksempel var Mållaget sine "kaffistover".[\[61\]](#) Alle disse momentene som er lagt fram her peker på gata som et møtested i byen ikke bare for innbyggerne, men også for de som bodde rundt i byens omland. Videre var det ikke bare handelen som

virket samlende. Den ble et viktig lokaliseringssted for sosiale og religiøse institusjoner og den ble viktig i markeringer som 1. og 17. mai.

Hovedgata vokser fram

Et kart over byen fra 1912/13 (Appendiks 2a, 2b og 2c) viser Haraldsgata som en sentral sentrumsgate. Det gjenspeilte at Haugesunds fysiske utbredelse hadde vokst. Bysamfunnet tok form rent fysisk og her ble Haraldsgata bygd ut uten de store praktbygg selv om en ser tendenser til dette mot slutten av perioden. Det ble et område som fysisk sett ikke bare lå lengre opp i byen. Det kan heller ikke påvises de sterke båndene til de maritime næringene direkte. Den vokste frem som en mer beskjeden håndverkergate. Ikke minst gjenspeilte dette seg i eiendomsstrukturen. Men gata var også et viktig element i byens sosiale organisering. Den ble et møtested for byens befolkning, og da ikke bare i kraft av å være handelsegate. På mange måter gjenspeilte det en vekst i byens befolkning på flere plan. For det første ble by og omland generelt knyttet tettere sammen i perioden, og gata var sentral som et møtepunkt i en slik prosess. For det andre var befolkningen blitt mangeartert og hadde behov for nye møtesteder. Flere butikker, kinoer, kafeer og religiøse møtesteder er eksempler på dette. På den måten kunne Haraldsgata sees på som et helt nytt element i byen, en allmenning som tjente en by som stadig var i vekst.

[28] Østensjø 1947, s.63 f.

[29] Jensen 1980, s. 23 ff.

[30] Østensjø 1958, s. 282 ff, se s. 448.

[31] Sund 1951, s. 15.

[32] Sund 1951, s. 15f.

[33] Vikse 1975, s. 35.

[34] Folketelling 1900. RHD-EDB versjon.

[35] Norsk Lovtidende, 2. avd. 1896

[36] Norsk Lovtidende, 2. avd. 1904. Noe av bakgrunnen for denne loven var flere større branner som rammet ulike byer. For eksempel brant store deler av Ålesund i 1904 og byen ble gjenoppbygd i stor grad i mur. Se Jensen 1980, s. 132

[37] Norsk Lovtidende, 2. avd. 1905

[38] Folketelling 1900. RHD-EDB versjon.

[39] Østensjø 1958, s. 107ff.

[40] Østensjø 1958, s. 105, se s. 283 og Østensjø 1993, s. 154.

[41] Østensjø 1958, s. 441 ff., se Østensjø 1993, s. 159 ff.

[42] Østensjø 1993, s. 208 ff.

[43] Østensjø 1993, s. 161 ff, se s. 164 og 175

[44] Østensjø 1993, s. 162.

[45] Østensjø 1993, s. 178.

[46] Østensjø 1958, s. 443.

[47] Østensjø 1993, s. 112.

[48] Østensjø 1993, s. 176.

[49] Østensjø 1993, s. 320.

[50] Østensjø 1958, s. 441, se Østensjø 1993, s. 143.

[51] Ikke alle gikk ærend selv i byen. Ærendsgutter høre også med til hverdagen. De var med å bringe ut varer til de som ønsket det. Betydningen av ærendsguttene kan sees da de streiket våren 1934. Da ville de ha høyere lønn og bedre arbeidsforhold. Det kom til tumulter da demonstrasjonene ble for intense, men oppdragsgiverne måtte til slutt gi etter for kravene. Se Jensen, O.A. 1988. *Haugesunds Avis* 29 oktober 1988.

[52] Østensjø 1958, s. 439, se Østensjø 1993, s. 152 og 283.

[53] Østensjø 1913, s. 154.

[54] Østensjø 1993, s. 356.

[55] HBA, 1.mai programmer *Program for 1ste mai demonstrationen 1906*.

[56] HBA, 17. mai programmer 1902-1967.

[57] Østensjø 1958, s. 345 f, se Østensjø 1993, s. 162.

[58] Østensjø 1958, s. 345 f, se Østensjø 1993, s. 332.

[59] Østensjø 1993, s. 155 ff.

[60] Kongshavn 1929, s. 178 f.

[61] Eriksen 1993, s. 17.



Kapittel 3 Haraldsgatas fysiske miljø 1914–1940

I forrige kapittel ble Haraldsgatas utvikling mot å bli en hovedgate behandlet. I dette skal jeg følge utviklingen i det fysiske miljø i den “nye” hovedgata fra 1914 til 1940. 1914 betegner begynnelsen på en kort og intensiv planleggingsperiode for Haugesund. For første gang i byens historie rettet kommunen også oppmerksomheten mot byens landområde og dens fysiske organisering, ikke bare mot kaianlegg og infrastruktur rettet mot de maritime næringene. I dette perspektivet stod 1914 som et skille. Reguleringsplanen av 1856 var en “standardplan” som kunne gjelde for mange byer. Planen var nærmest et “nødvendig onde” for å holde den fysiske veksten under kontroll. I 1914 var Haugesunds unike utvikling i fokus. Byen skulle ikke bare bli stor, den skulle også bli vakker!

Planer for en storby (1914–1918)

Perioden fra byplankonkurransen i 1914 til havne- og stasjonskonkurransen i 1918 utgjør en intensiv planleggingsperiode i Haugesund. Sett opp mot mellomkrigstidas stramme økonomi og nøkterne regime generelt innen planlegging stod den som en underlig parentes.[\[62\]](#) Noe av bakgrunnen for denne perioden i byens planleggingshistorie var vekst i byens folketall og utvidelse av bygrensene. I 1910 var befolkningen kommet opp i 9084 personer. Byens grenser mot omkringliggende Skåre herred ble satt under press. Byen var i løpet av den foregående raske vekstperioden blitt tett bebygd og ny bebyggelse kom til på utsiden av bygrensene. Dette var ikke Haugesund tjent med av flere grunner. For det første gikk den glipp av verdifulle skatteinntekter. For det andre ble denne bebyggelsen ikke underlagt samme kontroll fra regulerings- og bygningskommisjonen i byen. I 1911 ble deler av omkringliggende Skåre kommune slått sammen med Haugesund. Byens arealer økte nesten med det firedobbelte og befolkningen økte med nesten 4000 personer. I forbindelse med denne byutvidelsen ble det aktuelt å regulere de nye områdene. Opprinnelig skulle stadsingeniør N. Heyerdahl Lind utarbeide utkast som reguleringskommisjonen kunne ta stilling til. Han fremmet forslag i 1911 både om en grundig oppmåling og kartlegging av terrenget og en konkurranse om hvordan den nye reguleringen skulle se ut. Oppmålingen ble foretatt av ingeniør Dahl, Oslo, mens bystyret godkjente en konkurranse om reguleringen i 1913. Forutsetningen var at en programkomite skulle nedsettes, som skulle nedfelle visse rammer for konkurransebidragene. Bystyret ønsket videre en skandinavisk konkurranse. Dermed var startskuddet gått for noen ambisiøse år når det gjaldt planlegging i byen.[\[63\]](#) Konkurransformen kom for alvor i norsk byplanlegging etter 1910, og Haugesund var en av de første byene som hadde en![\[64\]](#) Konkurransen ble i samtiden benevnt som en “byreguleringskonkurranse”. Begrepet “byplan” kan oppfattes å betegne et noe bredere og omfattende planleggingsfelt enn en byregulering. I praksis er dette skillet imidlertid ikke spesielt klart.[\[65\]](#) Byreguleringskonkurransen i 1914 tiltrakk seg i alt 11 deltakere. Bidragene ble vurdert av en egen bedømmelseskomite. Denne ble utgjort av store kapasiteter på området “fysisk planlegging”. Her finner vi bygningssjef H. J. Sparre, Oslo, stadsingeniør Saxegaard, Stavanger, stadskonduktør Rich. Tønnesen, Bergen og stadsingeniør A. Lillienberg, Gøteborg. Stadsingeniør Lind ble erstattet av stadsarkitekt Sverre Pedersen, Trondheim, på grunn av sykdom. Det var den finske arkitekten Harald Andersen som vant konkurransen. Reguleringskommisjonen besluttet 5. januar 1915 å la stadsingeniør A. Lillienberg utarbeide endelig reguleringsplan for byen på bakgrunn av den vinnende konkurranseplanen. Hans reguleringsplan med forskjellige endringer ble vedtatt endelig i kongelig resolusjon av 8. febr. 1918.[\[66\]](#) Idealplanen skulle være omfattende, men likevel innenfor visse grenser rent økonomisk. Ikke for mye av den eksisterende bebyggelsen skulle rives og de tekniske løsningene, slik som anlegging av gater og plassering av parker skulle ikke være for dyre. Dette kan sees i sammenheng med idealet om å følge linjene i terrenget. Her lå ikke bare økonomiske motiver. Idealet skulle være at byen fulgte terrenget, og dermed skulle “løsrives” fra rutenettets geometri. Et annet ideale om brannvern ble ivaretatt av “grønne lunger”. Hensynet til kommunikasjoner var også viktig, både nord - sør og øst - vest. Den store nyvinningen

innen kommunikasjoner på land var anleggningen av en ny bred og monumental hovedgate øst for selve bykjernen gående nord - sør. Denne skulle ligge til en tenkt jernbanestasjon. Kaiområdene og de østlige deler av byen skulle bindes sammen ved hjelp av diagonalgater gående øst - vest. Estetiske hensyn var også viktige. Et eget punkt som utgjorde et oppgjør med det gamle rutenettet var "detaljbehandlingen" og dannelsen av "bybilder".^[67] Dette var viktige kriterier som de ulike utkastene ble bedømt etter.

Kart 3.1 Vinnerplanen til byreguleringskonkurransen, 1914



Kilde: HBA, kartsamlingen

Den rådende optimisme på byens vegne var det mest iøynefallende med denne planen. Det er et utopisk fremtidsbilde mer enn en realistisk prognose for byens vekst som lå til grunn. Likevel er det interessant å se hvilke tanker om byen en kan lese ut av planen.

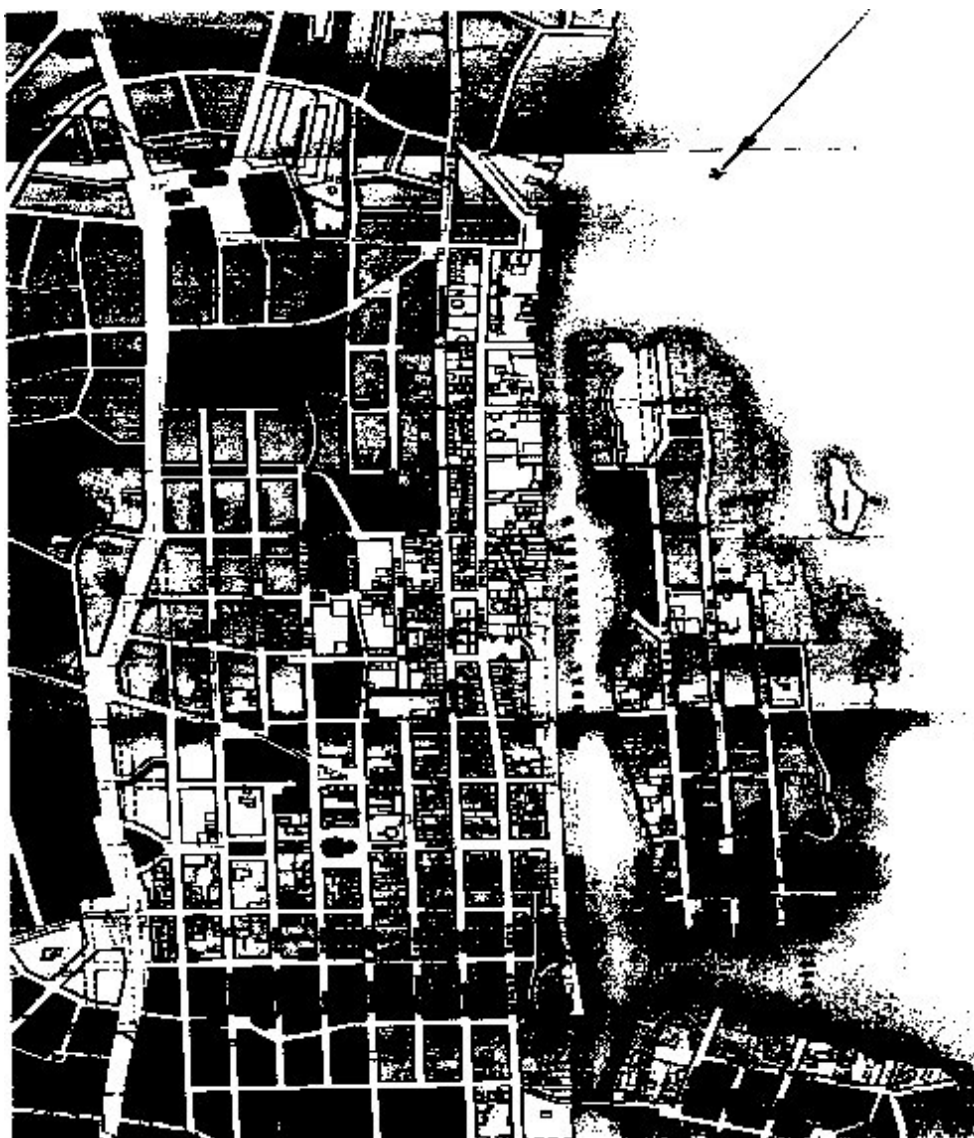
Haraldsgata lå stort sett uendret i den gamle bykjernen, gående nord - syd. Den gamle kjernen var i det hele tatt nokså uberørt av planene for området rundt. Men indirekte skisserte denne planen en helt ny tenkning om hvordan byen skulle organiseres. For det første var det en klar funksjonsdeling. Et belte rundt byen skulle utgjøres av "åpen og villamessig bebyggelse" mens en ring utenfor denne igjen skulle utgjøres av "arbeiderboliger" i 1 1/2 etasjer. "Arbeiderboliger" i to etasjer ble anlagt i konsentrasjoner i søndre og nordre bydel samt på øyene. Haraldsgata har inntegnet noe villabebyggelse og lav rekkehusbebyggelse i den sydligere del. Videre virket det som om sentrumskjernen ble tenkt mye større enn den hadde vært. Et interessant trekk i så måte finner en i den nye hovedgaten som er tegnet inn øst for den gamle bykjernen. Dette skulle være en sporvei med tilknytning til en fremtidig jernbanestasjon. Den skulle bli bred og monumental med blant annet trebeplantninger på begge sider og i midten. Haraldsgata var ikke tiltenkt som den eneste gata gjennom byen. Men en praktisk konsekvens av

utvidelsen var at den delen av gata som lå utenfor bygrensa tidligere nå "hørte til" byen og den måtte inkorporeres i byens matrikkel.

Allerede i 1897 fikk byen en matrikkel med stigende nummerrekkefølge i gatene. Husrekka ble lengre ved byutvidelsen i 1911 og nummereringen skulle derfor endres kraftig. Men en offisiell ommatrikuering kom ikke før i 1919.^[68] Av likningsprotokollene for byen 1919/20 ser en at nummereringen gikk til 155. I 1929/30 var dette endret til 240 i den nye matrikuleringen. Hvorfor ble ikke ommatrikuleringen gjort rett etter byutvidelsen? Kanskje noe av årsaken lå i at reguleringsmyndighetene heller konsentrerte seg om den nye brede hovedgate i øst framfor Haraldsgata? Hvilke intensjoner byens politiske myndigheter la i denne gata er usikkert. Det kan virke som om den ikke bare hadde en tiltent funksjon som kommunikasjonsåre, men også som en framtidig forretningsgate. Haraldsgata blir på mange måter "puslete" i forhold til den nye store "allé" som skulle flytte sentrum lengre østover. Dette vitner om optimisme med hensyn til vekst i den landeveis kommunikasjonen - og byens tilknytning til jernbanen.

Murtvangsområdet som ble innført i 1905 ble utvidet i forbindelse med at byen fikk nye byggeforskrifter i 1917. Her ble det opprettet et sentralt murtvangsstrøk og et

Kart 3.2 Lillienberg reguleringsforslag, 1918

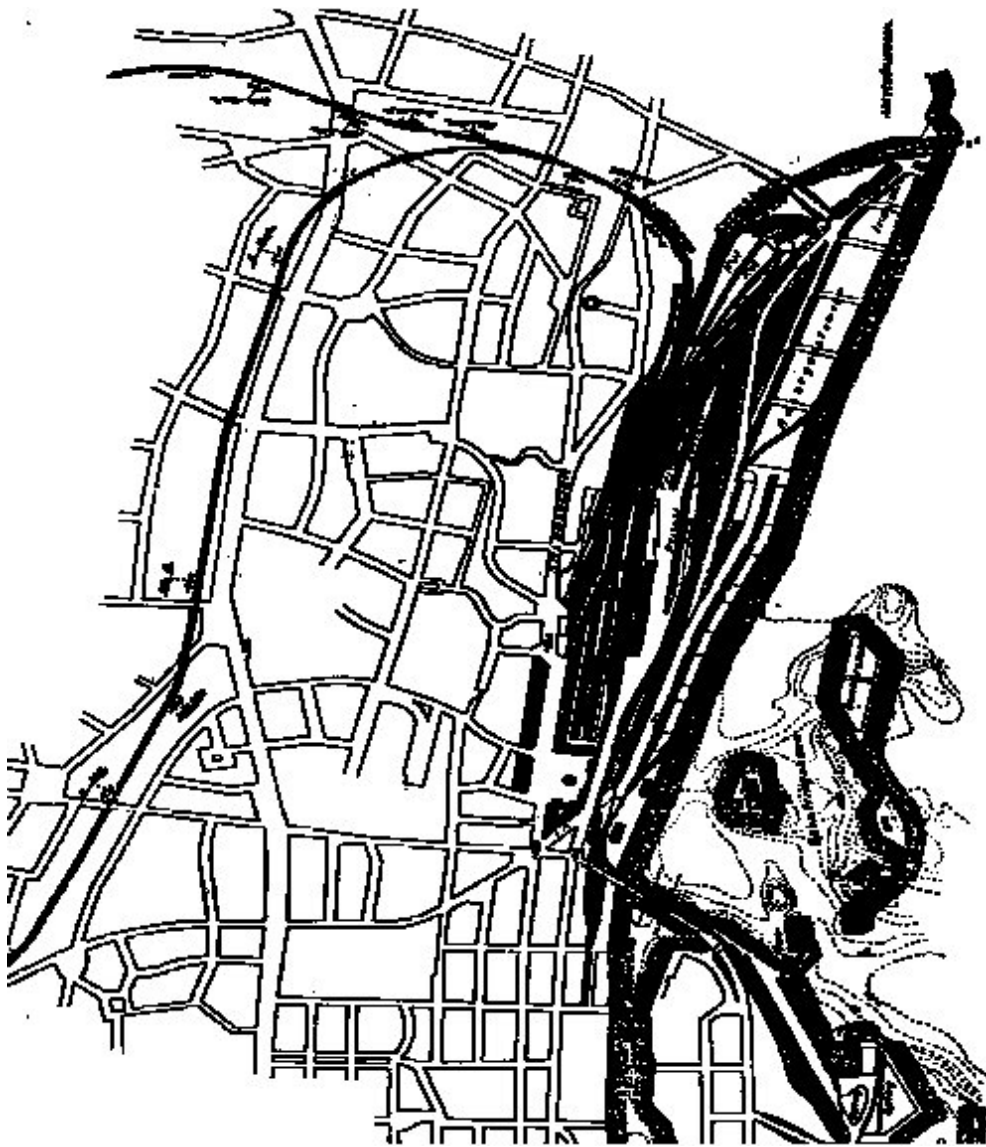


Kilde: HBA, kartsamlingen

område med murtvang utenfor dette igjen. Det henvises stadig til kart som angir disse grensene, men jeg har ikke klart å spore opp dette. Det nærmeste jeg kommer en visualisering er reguleringskartet til

Lillienberg av 1918. På originalkartet mangler fargekodene på kartet. I en innstilling til formannskapet datert 22.08 1916 refererte imidlertid magistraten til et kart som sannsynligvis er dette. I følge dette ble så og si hele Haraldsgata lagt inn under murtvungen. Ellers var det klart at sonedelingstanken for byen som helhet fra konkurranseplanen i stor grad var videreført. Her finnes områder avsatt til offentlige plasser, villastrøk og områder med rekkehusbebyggelse. Men langs Haraldsgata og det meste av sentrumskjernen som allerede var bebygd ble det ikke antydning av ny type bebyggelse.^[69] Straks etter vedtaket om en byreguleringsplan kom ideen om en ny havneplan for byen. Noe av bakgrunnen var en stor vekst i trafikken på havna kan en lese utifra programmet for konkurransen.^[70] Konkurransen ble vedtatt i bystyret 21.12 1915. Den ble først avholdt i 1918.^[71] Den kom til å gå mot den nye byreguleringsplanen på et viktig punkt: Plasseringen av jernbanen. I et foredrag holdt i 1964 sa teknisk rådmann G. Valen at byplankonkurransen og den følgende reguleringsplan ga byen "(...) jernbanestasjonsområdet på Flotmyr og de store åpne arealene der."^[72] Det er en sannhet med modifikasjoner. Et av planforslagene dristet seg til å plassere stasjonen i syd, ved enden av Haraldsgata og begynnelsen på Salhusveien. De skrev en klage til Haugesunds magistrat datert 02.12 1914 der de påpekte at bedømmelseskomiteen hadde godtatt jernbaneundersøkelsene som ble gjort tidligere i byen blant annet av NSB for ukritisk.^[73] I et konfidensielt brev datert 17.10 1914 til Haugesunds magistrat kom komiteen denne kritikken i forkjøpet. Her skrev de at plasseringen av stasjonen er mindre heldig. De mente at programmet som forelå forut for konkurransen, og som deltakerne måtte rett seg etter, la for sterke føringer for dette området. De mente en mer logisk plassering ville være i byens sydligere deler og nærmere havet. På den måten slapp en dyre sidespor som måtte berøre store deler av sentrum på vei ned mot havna. Hva magistraten gjorde kommer ikke fram av brevene jeg har studert. Men sjefen for jernbaneundersøkelsene skriver til Hovedstyret for Statsbanerne 8.4 1915 at bedømmelseskomiteen stod "(...) isolert i denne sin oppfatning." Han hevder at konkurrentene stod helt fritt til å plassere stasjonen selv og at det faktum at alle untatt en plasserte den på Flotmyr fortalte at det var den riktige lokalisering.^[74] Oppfatningen om at jernbane og havn burde sees i sammenheng ble imidlertid den rådende. Dermed var Flotmyr ikke lenger aktuelt område for den framtidige stasjonen. Den nye plasseringen kom i området helt sør i Haraldsgata og begynnelsen av Salhusveien.

Kart 3.3 Havneplan med jernbanestasjon 1918



Kilde: HBA, kartsamlingen

En vinner i konkurransen ble kåret. Men på tross av dette og videre bearbeiding fra stadsingeniørens side ble det ikke vedtatt noen reguleringsplan for havn og stasjon.^[75] Plasseringen av stasjonen i syd er med på å bygge opp under at Haraldsgata ble tiltenkt en spesiell rolle i byen. Denne konkurranseplanen var med å fjerne mye av grunnlaget for en ny åre nord - syd i byens østligere deler byreguleringskonkurransen resulterte i. Byens vekst var her tenkt sydover og Haraldsgata kan sees på som en mer sentral kommunikasjonsåre i byen.

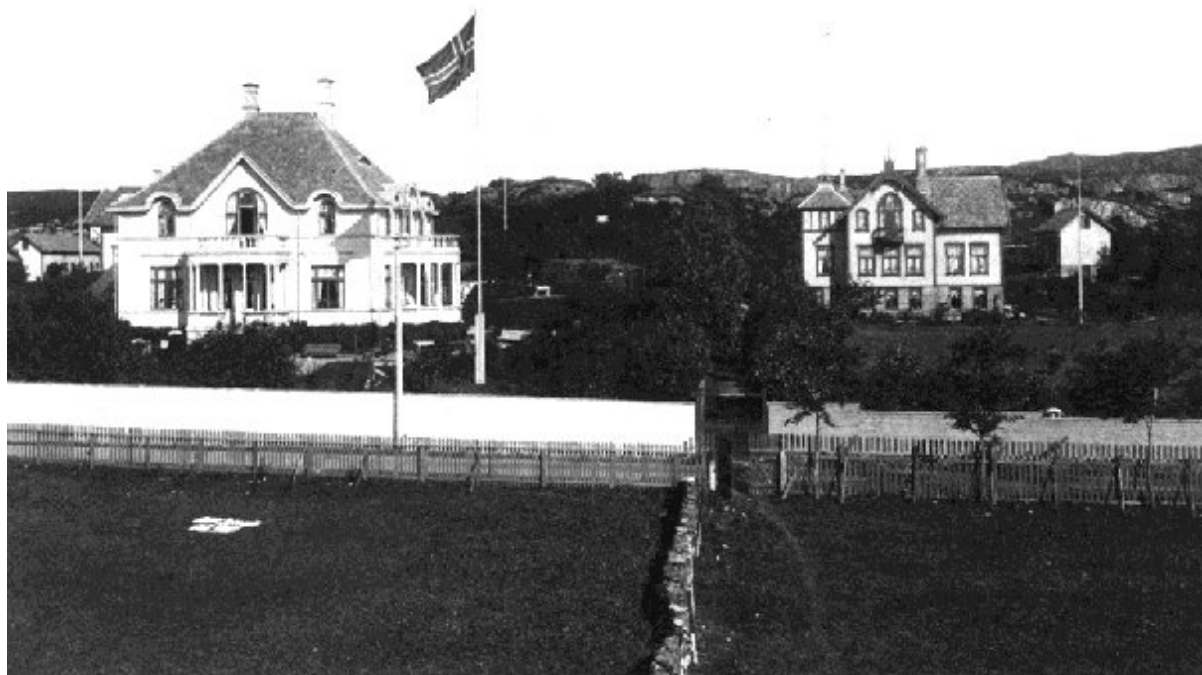
Alt dette er bare planer. Men likevel er det interessant å belyse hvilke tanker en gjorde seg om byens fysiske vekst og Haraldsgatas rolle i det hele. Totalt sett kan en si at Haraldsgata og store deler av sentrumskjernen ikke ble særlig berørt av disse ideene direkte i særlig grad. Men det var tydelig at den forventede veksten skulle imøtekommes med orden. Byrommet var ordnet etter ulike boområder og bebyggelsestyper i ulike deler. Hvordan ble så den reelle utviklingen i Haraldsgata?

Bilder fra Haraldsgata

Den forventede byveksten slo ikke til. Fra 1920 og fram til 1940 holdt befolkningstallet seg på ca 17000-18000 innbyggere. Den fysiske veksten stoppet brått opp og Haraldsgata forble byens fysiske midtpunkt. Hvordan ble gata seende ut gjennom mellomkrigstida og hvilke rammer kan det pekes på som kan forklare utviklingen?

Haraldsgata var en lang gate. Den var ikke bare en handelsgate. I den søndre delen var det flere villaer med tilbaketrukket byggelinje. Rundt husene lå store fornemme hager.

Figur 3.1 Området ved Haraldsgate 37 i 1903

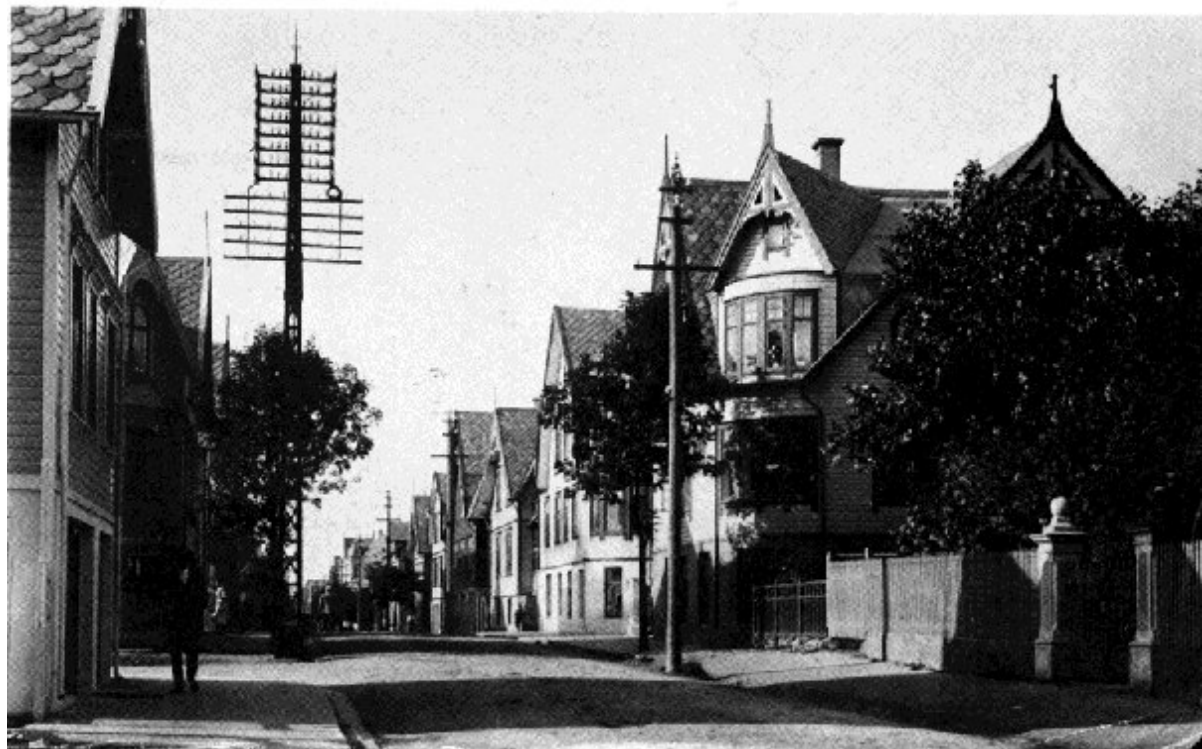


Kilde: Østensjø

1993, s. 177.

Bildet viser boligene til skipsreder Knut Knutsen O.A.S. (til venstre) og skipsreder Michael Lindøe, to ressurssterke personer i byens næringsliv. På tidspunktet dette bildet var tatt var disse husene nye. De var ikke tatt med på kartet for 1902. (Se appendiks 1) Disse villaene kom til å sette et anderledes preg på den søndre delen av Haraldsgaten gjennom mellomkrigstida. Husene hadde stor avstand og var av en karakter som ikke hørte til typiske byhus. Litt lengre nordover ble husene ført opp til gata og hadde et mer bymessig preg.

Figur 3.2 Haraldsgate 45, 1930 tallet



Kilde: Vikse 1976, s.

37.

Bildet over viser trehusbebyggelse med en hage lengst til høyre. Huset til høyre, Haraldsgata 45, tilhørte

bokhandler Nils Sund og er et rent bolighus. Dette og skipsrederboligene nevnt over kan sees på som et uttrykk for en generell fysisk vekst i byen. Skipsrederne hadde forlatt hus som kombinerte bolig og arbeid langs sundet. I stedet søkte de oppover i byen, for eksempel til søndre deler av Haraldsgata, på et nokså tidlig tidspunkt. Bokhandleren betegner noe av det samme. Butikken lå i et forretningsstrøk i gata, mens boligen ble plassert i et annet fysisk miljø, i dette tilfellet i den samme gata. Boligfunksjonen dominerte i et strøk som egentlig lå lengre borte fra et sentralt forretningsstrøk som krysset Torggata - Haraldsgata enn boligstrøk like øst for dette punktet for eksempel. Denne enden av gata bød på ledige tomter og god plass. Miljøet var preget av de lovmessige rammene for bygninger i byen. Husene var formet med brutte hjørner for å tilpasse seg krav bygningsloven av 1896 satte om brannsikkerhet. Murtvangområdet fra 1905 strakk seg sør til Banegaten. I 1917 ble det utvidet helt sør til Salhusveien, men da var mye av gata allerede utbygd. Et inntrykk av dette kan en få av kartene. I 1900 var bebyggelsen sydover meget beskjeden. Reguleringskartet av 1917 har også inntegnet bebyggelsen på dette tidspunktet. Mye bebyggelse var kommet til og ble ikke påvirket av pålegg om å bygge i mur.

Lenger nordover tok handelsfunksjonene mer og mer over i gatebildet. Å få en nøyaktig oversikt over hvor langt butikkstrøket strakk seg er ganske vanskelig. Bilder kan fortelle noe. Bildet av gata på s. 25 forteller at kvartalene sør for Torggata hadde et forretningsstrøk av et visst omfang allerede rett etter århundreskiftet. For å få en mer systematisk framstilling av omfanget vil jeg i det følgende bruke adressebøker for byen som kilde. I disse finner en bransjeoversikt der butikkene er ført opp med adressehenvisninger. Jeg velger å konsentrere meg om 1940 for å få et bilde av hvor langt strøket ble i perioden. Jeg velger å bruke to hovedgrupperinger av butikker. Den ene kaller jeg for klesbutikker, den andre butikker for "hus og hjem".^[76] Dette skulle dekke et knippe butikker som hørte til en viktig handelsgate. Ved å slå sammen to og to kvartaler i gata kan det lages en tabell over den geografiske fordelingen av butikkene i gata. Fordelingen kan holdes opp mot et bykart. (Appendiks 3)

Tabell 3.1 Butikker i Haraldsgata fordelt på kvartaler 1940

| |
|---|
| Gruppe Klær Hus & hjem Total |
| Nord for Grønhauggata 1 0 1 |
| Mellom Grønhauggata og Skjoldavn. 5 7 12 |
| Mellom Skjoldavn. og Kaigt. 8 5 13 |
| Mellom Kaigt. og Nygt. 11 7 18 |
| Mellom Nygt. og Knut Knutsen O.A.S. gt. 4 1 5 |
| Sør for Knut Knutsen O.A.S. gt. 0 1 1 |

Kilde: *Adressebok for Rogaland 1940.*

Fordelingen viser at butikkstrøket var vidtrekkende i 1940. Nord for Grønhauggata var det ikke noe særlig butikkvirksomhet i følge denne grupperingen. Kvartalene fra Grønhauggata og helt sør til Nygata var et viktig område av butikker. I sør er det litt vanskeligere å komme med en mer nøyaktig avgrensning. Det var i alt 5 butikker på strekningen fra Nygata og Knut Knutsen O.A.S. gate. (Blitt til Banegate på kartet, appendiks 3). Nedenstående foto gjør det imidlertid klarere.

Figur 3.2 Haraldsgata, krysset ved Aasebygata ca.1930



Kilde: Haugesund Rederiforenings arkiv

Bildet viser at i krysset ved Aasebygata gikk det et skille med hensyn til butikkernes utbredelse. Nord for krysset, på høyre side av gata, kan det skimtes en rekke med hus som også hadde forretninger. Sør for krysset dominerer et stort murbygg på høyre side. Det var et bank- og kontorbygg. På venstre side ser vi et hus som ser ut til å ha en ren boligfunksjon. Det virker som strøket nord for Aasebygata var begynnelsen på forretningsstrøket fra sør. Det bekreftes langt på vei av tallene for antall butikker. Ser en nærmere etter lå samtlige fem nord for Aasebygata. Denne undersøkelsen dekker på langt nær alle butikker men indikerer likevel at det først og fremst var på strekningen mellom Aasebygata i sør og Grønhauggata i nord at butikkene kom til i løpet av perioden.

I lys av at den kom til å bli hovedgata i byen kan det forventes at møtestedsfunksjonen viser igjen i handelsprofilen. Den hadde butikker som samlet mennesker. For å finne ut om dette stemmer vil jeg velge ut to hovedtyper bransjer. Den ene var hovedsakelig rettet mot næringslivet i byen, den andre mot "vanlige" forbrukere. Haraldsgatas andel blir regnet utifra totalt antall virksomheter som er nevnt i bøkene hvert år. De årene det ikke er ført opp bransjer er sløffet i tabellene. Jeg har valgt ut årene 1919, 1927/28 og 1940.^[77] Jeg vil først velge ut noen bransjer som er rettet mot næringslivet mer enn private forbrukere, og jeg har ingen spesielle næringer som jeg har siktet ut. Næringslivet i Haugesund dreide seg i denne tida mye om aktiviteter på havet, fiske eller skipsfart. De bransjene jeg bruker kan være rettet mot mange forskjellige næringer.

Den første gruppen vil jeg kategorisere som "finansgruppe". Her er det egentlig mer tjenesteyting enn handel med varer, og mange bransjer henvender seg nok også til private forbrukere. Det må også drøftingen ta høyde for.

"Finansgruppen" kan en liste opp slik i understående tabell 3.2.

Haraldsgata hadde høyest andel av finansvirksomheter som har sterkere bånd mot land enn mot havet. Det kan leses av den høye andelen eiendomsめklere. Dette var virksomhet som i større grad var rettet mot landlige aktiviteter. Merk den markert høyere andelen i 1927 og -40 i forhold til 1919! Den hadde også gjennomgående høye andeler av advokater og forsikringsvirksomheter som i alle fall delvis faller i samme kategori som eiendomsめklerne. Andelen skipsめglere var lavere og aller lavest var bankene. Som det ble poengtert i kapittel 2 var Strandgata finansgata i Haugesund. Den beholder sin dominans på området ut perioden.^[78] Å kalle Haraldsgata for en fremvoksende finansgate må i beste fall gjelde de virksomheter som ikke rettet seg mot havet.

Tabell 3.2 Ulike finansinstitusjoner i Haugesund i 1919, 1927 og 1940.

Bransje År Haraldsgata Total

Banker 1919 0% 5
 1927 0% 4
 1940 20% 5
 Forsikring 1919 17% 54
 1927 26% 43
 1940 24% 46
 Skipsmeglere 1919 12% 43
 1927 8% 12
 1940 14% 37
 Advokater 1919 17% 6
 1927 27% 11
 1940 18% 11
 Eiend. meklere 1919 8% 13
 1927 50% 8
 1940 43% 7

Kilde: *Adressekalender for Haugesund 1919 og (...)1927/28, Adressebok for Rogaland 1940.*

For å se om denne trenden holder seg også innen andre bransjer vil jeg velge ut noen som i større grad direkte henvendte seg mot næringslivet. Som tabellen 3.3 viser hadde Haraldsgata størst andel blant bygningsartikler og landbruk. Ellers er andelen beskjeden i de andre bransjene. For de virksomhetene som vendte seg mot næringer på havet, som skipshandlere og saltforretninger holder andelen seg lav. Bensinhandlere fantes det ingen av de to årene de ble ført i bøkene.[\[79\]](#)

Tabell 3.3: Øvrige bransjer rettet mot næringslivet i Haugesund for 1919, 1927 og 1940.

Bransje År Haraldsgata Total i byen

Automobil 1927 25% 4
 1940 1 0% 10
 Bensin 1927 0 3
 1940 0 11
 Skrivemaskiner 1919 0 2
 1940 0 6
 Kontorrekv. 1919 0 1
 1940 25% 4
 Bygningsart.[\[80\]](#) 1919 8% 13
 1927 50% 8
 1940 43% 7
 Landbruk 1919 0 1
 1927 40% 5
 1940 33% 3
 Skipshandlere 1919 11% 19
 1927 0 11
 1940 0 9
 Salt 1919 11% 9
 1927 0 3
 1940 0 10

Kilde: *Adressekalender for Haugesund 1919 og (...)1927/28, Adressebok for Rogaland 1940.*

På bakgrunn av dette kan det konkluderes med at Haraldsgata gjennomgående ikke var så viktig som lokaliseringssted for bransjer hovedsakelig rettet mot næringslivet. Hvordan var situasjonen for de bransjer som rettet seg mer mot private forbrukere? For å avdekke om butikkene i gata hadde en klar forbrukerprofil vil jeg igjen ta utgangspunkt i de to hovedgrupperingene klær og "hus og hjem". Sistnevnte er en kategori som inkluderer butikker som tilbyr varer til hjemlige omgivelser. Det inkluderer naturlig nok

et vidt spekter av varer. Felles for dem er at de har en klar “forbrukerprofil”. Klær er nokså lett lokalisert i bransjeregisteret. Her forutsetter jeg at de fleste kleshandlere henvendte seg til private forbrukere. Som tabell 3.4 viser hadde Haraldsgata gjennomgående en høy andel blant byens klesbutikker. Aller høyest var den i bransjen moteforretninger, men også i forhold til damekonfeksjon, pelsvarer og trikotasje var andelen høy. Innen klesbransjen er det på denne bakgrunnen klart at gata utgjorde et viktig lokaliseringssted i byen. Særlig var andelen moteforretninger meget dominerende.^[81] Skulle du ha vanlige bruksklær kunne du nok finne det andre steder i byen enn i Haraldsgata. Skulle du imidlertid ha det siste på klesfronten var Haraldsgata stedet å gå.

Tabell 3.4 Butikker i klesbransjen i Haugesund for 1919, 1927 og 1940.

Bransje År Haraldsgata Total i byen

| | | | |
|------------------------|------|-----|----|
| Hatte og lue | 1919 | 0 | 2 |
| forretninger | 1927 | 33% | 3 |
| | 1940 | 33% | 3 |
| Herreekvipasje | 1919 | 44% | 9 |
| | 1927 | 46% | 13 |
| | 1940 | 54% | 11 |
| Pelsvarer | 1919 | 50% | 6 |
| | 1940 | 67% | 3 |
| Skotøy ^[82] | 1919 | 36% | 11 |
| | 1940 | 57% | 14 |
| Damekonfeksjon | 1927 | 55% | 11 |
| | 1940 | 46% | 11 |
| Mote- | 1919 | 78% | 9 |
| forretninger | 1927 | 63% | 8 |
| | 1940 | 89% | 9 |
| Trikotasje | 1919 | 29% | 7 |
| | 1927 | 50% | 4 |
| | 1940 | 53% | 19 |

Kilde: *Adressekalender for Haugesund 1919 og (...)1927/28, Adressebok for Rogaland 1940.*

Den andre kategorien, “hus og hjem,” vises i tabell 3.5. Haraldsgata har jevnt over en stor andel av butikker i denne kategorien. Bokhandlerne lokaliserte sine utsalg utelukkende i Haraldsgata. Legg merke til at radioforretninger, som var en ny type butikker på 1920-tallet, utelukkende ble lokalisert til Haraldsgata til å begynne med.

Tabell 3.5 “Hus og hjem”-butikker i Haugesund for 1919, 1927 og 1940.

Bransje År Haraldsgata Total i byen

| | | | |
|---------------|------|------|----|
| Bokhandlere | 1919 | 100% | 3 |
| | 1927 | 100% | 4 |
| | 1940 | 100% | 4 |
| Sykkel- | 1919 | 17% | 6 |
| forretninger | 1927 | 25% | 8 |
| | 1940 | 17% | 6 |
| Møbelhandlere | 1919 | 38% | 8 |
| | 1927 | 33% | 9 |
| | 1940 | 22% | 9 |
| Elektriske | 1919 | 50% | 4 |
| forretninger | 1927 | 70% | 10 |
| | 1940 | 63% | 8 |
| Radiohandlere | 1927 | 100% | 1 |
| | 1940 | 44% | 9 |

Jernvare 1919 44% 9
1927 58% 12
1940 27% 15
Leker 1919 33% 3
1927 33% 3
1940 50% 12
Stentøy 1919 20% 5
1927 25% 8
1940 71% 7

Kilde: *Adressekalender for Haugesund 1919 og (...) 1927/28, Adressebok for Rogaland 1940.*

Haraldsgata hadde jevnt over en stor andel av butikker i denne kategorien. Kontrasten til diskusjonen om butikker rettet mot næringslivet er ganske klar. Den hadde en viktig rolle som lokaliseringssted for butikker rettet mot private forbrukere. Haraldsgata ble til en viss grad en ny type forretningsgate som rommet forretninger av en annen karakter enn i resten av byen. Dette kan igjen knyttes til at gata i større grad ble en allmenning. Handelen var med å skape et trekkplaster.

Som bildet på slutten av kapittel 2 viste ble butikkene viktigere og viktigere i gatas fysiske miljø. For å følge utviklingen i mellomkrigstida vil jeg konsentrere meg om en del av gata, nærmere bestemt kvartalene nord og sør for Torggata. Dette var et område som lå innenfor det som er definert som det sentrale forretningsstrøket. Her skulle det dermed være grunn til å tro at det utviklet seg et handelsmiljø i fysisk forstand i kontrast til ytterkantene av gata og i en fortsettelse av utviklingen som ble skissert i kapittel 2.

Understående bilde er tatt mot nord og tverrgata nærmest er Skippergata.

Figur 3.3 Haraldsgata i 1915



Kilde: Haugesund Rederiforenings billedarkiv

Bildet viser en fullt opparbeidet gate med brostein, fortau og gatebelysning. I forhold til bildet fra 1906 som er tatt av samme gatepartiet 10 år tidligere (se side 23) kan en se at strømmen hadde gjort sitt inntog. Mastene langs den østre sida nordover gir et annet gatebilde i 1915. Bildet viser videre "Haraldsgadens Modemagasin" til venstre og "Grand Hotel" til høyre. Som handelsprofilen avslørte var gata veldig viktig som lokaliseringssted for blant annet klær, og magasinet utgjorde et definitivt brudd med den gamle "krambua". Magasinet hadde et spesielt stort utvalg varer innen bransjen, og klesbransjen var som belyst i forrige kapittel tidlig ute i en generell spesialiseringsprosess i varehandelen. Hotellene ble utover i mellomkrigstida gjerne lokalisert i kaiområdet noe som i alle fall delvis skyldtes sundets betydning som

kontaktpunkt for folk langveis fra.[\[83\]](#) At også Haraldsgata var lokaliseringssted for et hotell understreket dens betydning som en sentral bygate. Alt i alt får en inntrykk av en moderne gate som hadde en spesiell betydning i byen allerede i 1915

I det fjerne på høyre side kan det skimtes en stor murgård. Dette var telefongården oppført i 1907 som også ble berørt i forrige kapittel. Et bedre inntrykk av både denne og murgården over gata, Verdensspeilet kino oppført 1913, fåes på nedenstående bilde. Dette bildet er tatt i Krysset Haraldsgata - Torggata sett nordover.

Figur 3.4 Haraldsgata i 1934



Kilde: Haugesund Rederiforenings billedarkiv

Disse husene var i 1913 av de mest verdsatte bygningene i gata og ble eid av Telefonselskapet og Verdensspeilet A/S på det tidspunktet.[\[84\]](#) Begge gårdene ble etter få år dominert av forretningsdrift.[\[85\]](#) De fikk etterhvert karakter av å være rene forretningsbygg. Så sent som i 1934 stod byggene temmelig alene i forhold til trebebyggelsen rundt. I kvartalet kom enda et større murhus til i 1934, nemlig Hotell Kong Harald.[\[86\]](#) Det kan sees på bildet under. Det er tatt i krysset Torggata - Haraldsgata mot sør i 1939.

Figur 3.5 Haraldsgata i 1939



Kilde: Haugesund Rederiforenings billedarkiv

Til venstre anes konturene av telefongården. Den var blitt et tobakksutsalg. I bakgrunnen skimtes Nils Sunds forretningsbygg. Som diskusjonen av handelsprofilen over viste var bokhandlerne konsentrert i gata. Reklamen var blitt sentral i gata. Bildet er tatt 1. juledag og det er tydelig at folk møttes der. Generelt sett beholdt gata preget av å være en gate med trehus på tross av enkelte unntak.

Selv om handelen ble viktigere i gata og på tross av utvidelsen av murtvengen i 1917 var det ingen stor overgang til murhus i Haraldsgata. I et foredrag holdt februar 1948 i Handelstandsforeningen hevdet byarkitekt Parr at den var bebygd med "mindre pene" og "urasjonelle" hus etter moderne standarder.^[87] Endringene foregikk heller innenfor rammene av de gamle husene. I en diskusjon av murtvangslovens anvendelse i Stavanger kommer historiker Anders Haaland inn på de mer langsiktige konsekvensene av den. Om den hadde som intensjon en endring i type hus som ble bygd ble effekten tildels den motsatte der. Huseierne hadde ikke råd til å bygge i mur og hadde dermed størst interesse av å holde på husene slik de var.^[88] Kanskje det var slik for Haraldsgatas del også? For mange huseiere ble det nok en for hard økonomisk belastning å rive det gamle huset og bygge opp igjen i mur. På 1930 - tallet kan det pekes på en generell nedgangsperiode innen varehandelen. Denne slo særlig ut for de firmaer om drev med vareleveranser til skipsfartsvirksomhet.^[89] Dette hang sammen med vanskelige tider generelt i byens økonomi som ga et begrenset handlingsrom i forhold til å gjøre store endringer i bygningsmassen. Ulike strategier ble brukt uten at jeg kan gjøre rede for det totale omfanget av disse. En var å jekke opp husene en etasje og innrede kjelleretasjen til butikk. På den måten ble rene bolighus gjort om til kombinerte bolig og butikkbygg. I butikklokalene ble det stadig gjort endringer. Et eksempel var huset til malermester Netland i Haraldsgata 122.

Figur 3.6 Haraldsgata 122 i ca. 1910 (Netlands hus)



Kilde: Haugesund Rederiforenings billedarkiv

Huset er fra cirka 1880 og kom til i en periode med omfattende nybygging i gata. Netland overtok huset i 1910 og bildet viser innehaveren på trappa omtrent på den tida. Det var to butikker i første etasjen. Hver butikk hadde hver sin inngang. Bildet viser at nordre lokale, det til høyre, var innredet til malingsbutikk mens det søndre stod ledig. En tegning over huset viser hvordan den var organisert, se appendiks 4a. De to butikkenhetene var helt uavhengige av hverandre. De var nokså likt organisert, med en butikkdisk som dominerte innredningen. Legg merke til værelset som finnes i tiknytning til den søndre butikken. Jeg har ikke funnet ut om det bodde folk der, men det er godt mulig. I 1928 ble forretningen ombygd. (Se appendiks 4b) Lokalene ble slått sammen med en felles inngang i midten. Fremdeles var det to butikker, nemlig en parfumeforretning i søndre og malerbutikken i nordre delen. Arealet bar nå mer preg av å være et utstillingslokale, med større butikkvinduer mot gata og disk som stod fritt i rommet. Legg også merke til at værelset er forsvunnet. I stedet var det kommet til et kontor. I 1938 ble butikken senket til gatenivå og lokalet rommet fortsatt to butikker. Nå hadde fasaden fått et tidsmessig moderne preg med lettere adkomst fra gata.^[90] Romorganiseringen og fasadene ble omgjort, men huset bestod som en ytre fysisk ramme om handelen.

Var det en gjennomgående trend at forretningsdriften la økt press på boarealene, og i hvor stor grad gjorde den det? For å komme nærmere inn på innholdet i en tilpasningsstrategi i forhold til husenes form som så ut til å være den rådende i perioden skal jeg i det følgende gå bak fasadene i gata. Var det slik at handelsfunksjonen satte boligfunksjonen under press?

Bak fasadene i Haraldsgata

Et generelt inntrykk av hvor mange ombygninger som fant sted får en ved å telle antall saker bygningsrådet hadde til behandling. Bygningsrådet kom til etter at en ny bygningslov tok til å gjelde i 1929 og erstattet bygnings- og regulerings-kommisjonene.^[91] I perioden 1929 til 1935 ble det behandlet 55 saker for Haraldsgata totalt sett, i perioden 1935–39/48 saker. Til sammenligning hadde for eksempel Strandgata henholdsvis 30 og 31 saker.^[92] Disse dreide seg i det store og hele om ombygninger og mindre utbygg. En viktig rammebetingelse for disse endringene var lovverket. Byggeforskriftene som kom i forbindelse med den nye bygningsloven av 1929 inneholdt blant annet en bestemmelse om størrelsen på og utformingen av gårdsrommene. Allerede i bygningsloven av 1896 fantes det bestemmelser som satte visse minimumsstandarder til størrelsen på dem, men de ble ikke nevnt i forskriftene som kom i

forbindelse med reguleringen av 1917. Forskriftene av 1929 sa at gårdsrommet skulle utgjøre minst 25% av det bebygde areal på tomten. Det var særlig hensyn til beboelse som veide tungt.

En illustrasjon på dette var helserådets godkjennelsesmyndighet i saker som hadde med slike forhold å gjøre.^[93] Jeg har konsentrert meg om kvartalene nord og sør for Torggata og sett på sakene som var til behandling derifra i perioden 1929 - 1939. Som regel dreide sakene om gårdsrommene seg om utbygg som måtte godkjennes av bygningsrådet. Det var ikke alltid helt ukontroversielle avgjørelser. Da eierne av et hus ønsket å gjøre forandringsarbeider og forminske gårdsrommet i 1931, godkjente ikke helserådet planene. Bygningsrådet ville godkjenne dette likevel og sendte saken over til formannskapet med en slik innstilling. Formannskapet sendte saken til Arbeidsdepartementet som så sendte den over til Sosialdepartementet på grunn av helserådets negative svar. Sistnevnte departement sendte saken tilbake til helserådet med en anmodning om en grundig grunnstilling av standpunktet. Under tvil, og sikkert et betydelig press, ble søknaden godkjent av helserådet til slutt.^[94] Saken illustrerer et økende press på bakgårdene. Dette kan sees i sammenheng med en endring av gårdsrommets funksjon i byen. I en undersøkelse på Risøy kom det fram at det rundt 1917 skjedde en grunnleggende endring i retning av at flere funksjoner der ble trukket inn i kjelleren i huset.^[95] Det er tegn på at det samme også skjedde i Haraldsgata. Vi er fjernt fra hønsene og grisene som var tilstede rundt århundreskiftet. Det kan tenkes at økende krav til lager for eksempel ble møtt med utbygg som gikk ut på gårdsplassen. Mange av sakene dreide seg om slike ombygninger. Kanskje presset ble rettet utover i flatenivå og ikke i høyden? For å svare på dette må det mer systematiske studier til. Hovedinntrykket her var at boligfunksjonen, tross enkelte tegn på press, ikke ble utfordret på en fundamental måte som ga seg utslag i bygningsrådet. Det var kanskje mer snakk om en tilpasning av boligfunksjonen til en ny situasjon.

Et uttrykk for en tilpasningsstrategi ville være at butikkene rommet mer av arealet i bygningene. Med utgangspunkt i folkeregistertellingene for byen kan det lages en oversikt over den totale befolkningens fordeling i bygningsmassen. Endringer her vil gi en pekepinn på om boligfunksjonen kom under press. Jeg har valgt å slå de som er ført med bare 1. etasje sammen med de som er ført med 1. og 2. etasje. Det samme gjelder for 2. og 2. og 3. etasje. De som er oppført med to etasjer utgjør et klart mindretall. I den videre drøftingen benevnes disse kategoriene som henholdsvis 1. og 2. etg.

Tabell 3.6 Folk fordelt på etasjer i Haraldsgata (hele gata)

| | 1 etg samt 1 og 2 etg | 2 etg samt 2 og 3 etg | 3 etg | Bakgård og bakbyggn. | Rest ^[96] | Totalt ant. mennesker |
|------|--------------------------|--------------------------|-------|----------------------------|----------------------|--------------------------|
| 1921 | 23,1% | 42,2% | 19,0% | 1,3% | 14,4% | 1340 |
| 1931 | 19,8% | 39,3% | 17,8% | 2,1% | 21,0% | 1311 |
| 1938 | 18,1% | 34,6% | 22,9% | 4,0% | 20,4% | 1273 |

Kilde: HBA, Folkeregistertellinger for Haugesund for respektive år.

Tallene som kommer fram her er diskutabile. For det første er restkategorien ubehagelig stor. I denne finner en blant andre alle de som det ikke er ført etasje på. Hvordan disse fordeler seg og eventuelt endrer på fordelingen som kommer fram her, er umulig å fastslå sikkert. Den store restkategorien gjør at tallenes betydning blir noe svekket totalt sett. De presenterer derfor antydninger av noen hovedtendenser og bør tolkes på den måten. For det andre er etasjefordelingen her nokså grov. En husholdning som oppgir at den bor i "1 - 2" etasje kan foreksempel ha mesteparten av boligen sin i en av etasjene uten at dette kommer fram. Videre er det ikke sikkert at det skilles mellom bolig og næring i et slikt tilfelle. Kanskje handelsfolket bodde i 2. etasje, mens forretningen lå i 1. Denne føringen utgjør heldigvis bare en liten del av totalen. Uansett viser tabellen noen hovedtendenser. For det første er hovedinntrykket alle tre årene at størstedelen av befolkningen bodde i 2. etasje. 1. og 3. delte "andreplassen" i fordelingen. Ser vi nærmere på den årvisse fordelingen finner en for det første at antall mennesker i de nedre etasjene avtar relativt sett. Slår en sammen tallene for 1. og 2. for de tre årene får en henholdsvis 65,3%, 59,1% og 52,7% av totalt antall folk. I 3. etasje øker den relative fordelingen noe, og dette forsterker seg om en også tar med tallene for bakgårdene.

I de lavere etasjene blir den relative andelen av mennesker lavere. Det kan tolkes som et uttrykk for at forretningene krevde mer plass. Tallene gir intet grunnlag i seg selv til å si om folk flyttet oppover i

etasjene eller til bakgårdene. Men totalt sett ble gata mer “topptung” med hensyn til hvor folk bodde. Den økende andel mennesker i bakgårdene er forøvrig interessant. I og med at de absolutte tallene her er lavere skal en være varsom med å trekke for bastante konklusjoner. Det kan være at restkategorien skjuler en del husholdninger som bor i bakgårder tidligere år. Uansett gir tallene slik de fremkommer et inntrykk av at bakgårdene fikk en viktigere boligfunksjon gjennom perioden og ikke det motsatte. Dette kan kanskje tolkes som et uttrykk for at handelen presset folk ut av de nedre etasjene skjønt dette bare blir spekulasjoner.

De foreliggende tall kan ikke understøtte sammenhengen mellom handel og de endringer i bosteder. Derfor vil vi snevre inn fokuset noe og tar for oss den delen av gata som hadde flest butikker, i strøket som ble definert mellom Haraldsgata 93 og 207 tidligere. I et slikt strøk skulle det forventes at trekkene som kan skimtes for hele gata under ett ble forsterket, og dette vil kunne gi klarer indikasjoner på handelens rolle i prosessen.

Tabell 3.7 Folk fordelt på etasjer i Forretningsstrøket i Haraldsgata

| | 1 etg samt 1 og 2 etg | 2 etg samt 2 og 3 etg | 3 etg | Bakgård og bakbygn. | Rest ^[97] | Totalt ant. mennesker |
|------|--------------------------|--------------------------|-------|---------------------------|----------------------|--------------------------|
| 1921 | 15,2% | 45,2% | 24,2% | 2,5% | 12,9% | 591 |
| 1931 | 10,8% | 44,0% | 20,4% | 3,8% | 21,1% | 530 |
| 1938 | 12,3% | 37,5% | 27,6% | 5,4% | 17,1% | 514 |

Kilde: HBA, Folkeregistertellinger for Haugesund for respektive år.

Igen finner vi en høy restkategori som blir et tilsvarende problem som over. Fordelingene slik den fremkommer her viser to ganske entydige tendenser. Den ene er at andelen mennesker i 2 etasje går ned, den andre at tilsvarende andel øker i bakgårder. Som for hele gata er 1 og 3 etasje klart mindre befolket enn 2. Her merker en seg en gjennomgående klart lavere andel i 1 og en noe høyere i 3. Legger en sammen tallene for de lavere etasjene får en henholdsvis 60,4%, 54,8% og 49,8% for de tre årene. For tallene som gjelder 1. og 3. etasje er det ingen entydig tendens her. I begge etasjer synker andelen i 1931 før den så øker fram mot 1938.

Det er gjennomgående færre mennesker i de lavere etasjer i dette strøket enn i gata som helhet. Andelen i 1 etasje er markert lavere selv om tallene her ikke viser noen entydig tendens over tid. Tallene for bakgårdene viser at andelen mennesker her steg, men ikke så mye som for gata som helhet.

I handelsstrøket finner en gjennomgående færre folk i de lavere etasjer, noe som gir en indikasjon på forretningenes arealbruk. Dette er en markert forskjell fra tallene for hele gata. Den økte andel mennesker i bakgårder kan også tolkes som et uttrykk for økt press på funksjonsblandingen, selv om det selvsagt er åpent for andre mulige forklaringsfaktorer. Utgangspunktet for analysen, spørsmålet om funksjonsblandingen i lys av dette kom under press, kan det ikke gies noe klart og entydig svar på. De store kontrastene uteblir. Dessuten er restkategorien et problem som gjør klare slutninger her vanskelige. Totalt sett er ikke forskjellene i handelsstrøket i forhold til gata som helhet store nok til at en kan si at handelen satte funksjonsblandingen under press.

Til nå er utviklingen i gata drøftet opp mot de lovmessige rammene som gjaldt for gata. Gata hadde fått et preg av å være et handelsmiljø der butikkene var av en spesiell type og omfang. Kan det pekes på andre rammebetingelser for handelsstrøkets utvikling i gata?

Rammer om et handelsmiljø

Fram mot 1940 kan det pekes på en utvikling av et handelsmiljø i gata som i grove trekk var preget av tilpasning av den eksisterende bygningsmasse til moderne krav. Og handelsprofilen vitnet om at gata hadde en spesiell betydning i byen. I en situasjon der særlig varer rettet mot de maritime næringene ble rammet av økonomiske krisetider, tjente Haraldsgatas handelsprofil til å “løfte den fram” i forhold til andre gater.^[98] En følge av dette skulle være at gata ble et stadig mer attraktivt lokaliseringssted for butikker.

Det gir seg blant annet uttrykk i takstene på eiendom. I 1913 var disse omtrent like høye for Haraldsgata og Strandgata.^[99] I 1939/40 var den samlede takst på grunn 3595500 kr i Haraldsgata. Til sammenligning var taksten for Strandgata 2210818 kr. Takst på bygningene viste en motsatt tendens. I Strandgata lå de totalt på 3513100 kr, i Haraldsgata 3232000 kr.^[100] Bygningene i Strandgata hadde altså en markert høyere verdi enn i Haraldsgata. Sistnevnte gate var likevel høyest verdsatt som lokaliseringssted. En handelsprofil som tjente byen og omlandet satte spesielle krav til butikkene. En klesbutikk skulle være unik for byen og virke som et trekkplaster for folk i byen og ellers. Det er allerede pekt på en ansamling av motebutikker der, klesbutikker som ikke bare selger klær, men de "riktige" klærne til enhver tid. Andre liknende indisier kan leses ut av lokaliseringen av "nye" bransjer, for eksempel radio og elektriske butikker eller typiske "strøksbutikker" som bokbutikker.

En annen viktig rammebetingelse for utviklingen var samferdselens økte betydning. På tross av planer i retning av å endre kommunikasjonsmønsteret i byen på en fundamental måte (blant annet med den nye hovedgata i øst) var mellomkrigstida ikke preget av de store samferdselsprosjekter. Etterhvert som den økonomiske situasjonen ble lysere fra midten av 1930-tallet ble det satset større på infrastruktur.^[101] Nye kaianlegg kom til. Garpeskjærskaien skulle bli en moderne fiskerihavn som skulle kanalisere noe av båttrafikken bort fra det trange sundet. Risøybroa blir prosjektert på slutten av 30-tallet, og stod ferdig i 1939. Men kommunens finanser tillot ikke de store prosjektene generelt sett. Fra politisk hold var de store vyene når det gjaldt kommunikasjoner konsentrert om jernbanen. Karmøybanen sørover og Oddabanen østover var politiske "hjertebarn". Et inntrykk av dette får en om en leser foredraget Stadsfysikus C.

Magne Rønnevig holdt ved jernbanemøtene i Kristiania og Bergen 14.11 og 13.12 1921. Han spissformulerte nok situasjonen en smule når han sa: "Hele Haugesundshalvøy (...) er som et lukket land for Haugesund. Byen ligger i en permanent blokad!"^[102] Selv om Haugesund ikke fikk jernbane, verken syd- eller østover, var "blokade" neppe et dekkende ord for byens situasjon. Biler var et heller sjeldent syn i mellomkrigstidas Haugesund. Det var 245 kjøretøy der i 1929, 320 i 1936 og 645 i 1946.^[103] Veksten var temmelig sterk, men totalantallet forble lavt sett opp mot det totale folketallet. Egentransporten gikk til fots, på sykkel eller med hest og kjerre. Dermed forble hestestallene viktige i byen helt ut perioden.^[104]

Etterhvert som veiene ble mer utbygd ble rutebilene et stadig vanligere innslag, særlig fra 1920-tallet og framover. De bidro til å binde byen og landet enda tettere sammen. Da bilruta til Karmøy tok sin første tur 20. november 1925 ble det laget til fest. "De reisende var mange og overalt fikk en det inntrykk at den nye samferdselsrute var i høyeste grad populær alt fra starten."^[105] Byen åpnet for flere mennesker i områdene rundt. I Det norske næringslivs bind om Rogaland for 1950 skriver ingeniør Kåre Helland Hansen om en stor omlegging av lokaltrafikken fra sjø til land fra 1920 - årene og utover. Han anslår at over 80 % av rutebilenes trafikanter hørte til i landdistriktene. Han oppgir noen illustrative tall for denne veksten. Et av billagene, Haugesund-Sunnhordland-Ryfylke Billag A/S, hadde i 1930 9 biler og totalt 115 plasser. I 1939 hadde de 19 og totalt 316 seter. For å møte denne trafikken ble en ny "inngangsport" lagt til rette i komunal regi, nemlig rutebilstasjonen. Den ble anlagt i Sørhauggaten 167 og 169 i 1929.^[106] Her oppstod et nytt knutepunkt mellom by og land plassert rett øst for forretningsstrøket i sentrum. Haraldsgaten var den første forretningsgata en kom til fra øst fra denne stasjonen.

Haraldsgata var blitt en gate med estetiske kvaliteter som framhevet den i forhold til andre. Parkene til gata utgjorde kanskje de viktigste "blikkfang" i så måte. Begge parkene som ble omtalt i forrige kapittel ble opprettholdt gjennom perioden. Et nytt parkmessig anlegg, Bytunet, kom til i krysset på Skjoldaveien i 1933, se kart appendiks 3. Det var et heller beskjedent anlegg med noe beplantning som bidro til å understreke "gata mellom parkene".^[107] Et interessant initiativ fra kommunen var opprettelsen av et skjønnhetsråd for byen i 1918. I forbindelse med reguleringskonkurransen og de nye byggeforskrifter for byen ble estetiske hensyn viktigere. Skjønnhetsrådet skulle kunne nekte bebyggelse som virket skjæmmende. Her satt medlemmer fra bystyret, stadsarkitekten, stadsingeniøren og bygartneren. Det ble oppløst da den nye bygningsloven trådte i kraft i 1929.^[108] Reklame var et viktig område å gi uttalelser på. Rådet behandlet flere saker som innbefattet upassende plassering av reklameskilt. Et eksempel var reklameskilt for Haugesunds Avis plassert på et kinobygg i byen i 1921. Rådet mente dette burde flyttes fra selve husveggen for at det skulle ta seg bedre ut.^[109] Det ble også behandlet saker om beplantninger, men det var nokså illustrerende at selv om bygartneren ønsket å legge særlig vekt på Torvbakken, Haraldsgata og den nye hovedgata i øst, Karmsundsgata, ble rådet tvunget av økonomiske hensyn å holde seg til nye gater. De som allerede var bebygde, som Haraldsgata, ville det bli for dyre å starte beplantninger i.^[110] I det store og hele virket det som dette rådet ikke hadde de store sakene å

jobbe med.^[111] Den generelle kommunale satsningen på “det estetiske” feltet var heller moderat gjennom hele denne perioden.

Oppsummering

Haraldsgata utviklet seg til å bli noe for seg selv i bysamfunnet i mellomkrigstida. Handelsprofilen viste at butikkene mer var rettet mot private forbrukere enn næringsinteresser. Det var med å bygge opp under gata som et møtested i byen. Bildene viser en utvikling mot et mer intensivt forretningsstrøk. De eldre trehusene skiftet fasader. Et eksempel var malermester Netlands hus i Haraldsgata 122. Det kom også nye hus til, men da hovedsakelig i mur. Selv om intensjonen med murtvengen var å forandre sentrumskjernen til et mer brannikkert sted ble effekten kanskje den motsatte. Den bidro kanskje til å gjøre store ombygginger for kostbare.

Presset på boligfunksjonen ble større i Haraldsgata i mellomkrigstida. Det viste seg blant annet ved at befolkningstygden flyttet seg oppover i bygningsmassen. Men endringene var ikke så store at de på en grunnleggende måte truet funksjonblandingen. Det virket som at de lokale byggeforskriftene ble et visst vern for en minstestandard. Dette viste seg blant annet i konkrete saker som hadde med overbygging av gårdsrom å gjøre. I det nye hovedgatemiljøet bodde det mange mennesker. Hvem var disse?

^[62]På samme tid peker Anders Haaland på en tilsvarende intensiv planleggingshistorie i Stavanger, se Haaland 1999, s. 206 ff.

^[63]Kongshavn 1929, s. 60 ff.

^[64]Haaland 1999, s. 210 f.

^[65]Eckhoff 1969, s. 14 f.

^[66]Kongshavn 1929, s. 60 ff.

^[67]HBA: Bedømmelseskomiteens uttalelser om de inkomne utkast.

^[68]Kongshavn 1929, s. 67.

^[69]HBA: Dokumenter vedkommende reguleringsplan for Haugesund.

^[70]HBA: Havne og stasjonskonkurransen 1918. Program m.v. Horten - Ålesund - Haugesund 19C pk. 1.

^[71]HBA: Havne og stasjonskonkurransen 1918, se forøvrig Kongshavn 1929, s. 66.

^[72]HBA: Div. sak nr. 79. Retningslinjer ved krav om plass for kjøretøyer. (egenparkering) (1964)
Vedlegg: Foredrag av teknisk rådmann 3. februar 1964.

^[73]HBA: Havnevesen. Stasjons- og havnekonkurransen. Brev. Havnestyrebehandling m.v. Byingeniørens bearbeidelse 1915/18. Pakke 1.

^[74]HBA: Havnevesen. Stasjons- og havnekonkurransen. Brev. Havnestyrebehandling m.v. Byingeniørens bearbeidelse 1915/18. Pakke 1.

^[75]Kongshavn 1929, s. 66.

^[76]En nøyaktig innholdsangivelse for de to gruppene butikker, se tabell 3.4 og 3.5.

^[77]Å bruke adressebøkene til slike beregninger er ikke helt uproblematisk. For det første er det alltid en sjanse for at foretak ikke er tatt med i oversikten. For det andre representerer de ganske tilfeldige “øyeblikksbilder”. Om en legger opp et tidsspenn og vil se utvikling over tid er det ikke sikkert at det er en “rettlinjet” utvikling i mellomtiden. Om for eksempel antall moteforretninger stiger i antall fra en bok til en annen sier bøkene ingenting om utviklingen i mellomtiden. Derfor er det viktig å være forsiktig med konklusjonene, spesielt på detaljnivå. Men et overordnet inntrykk av utviklingen kan en likevel få. For ikke å få for lange tidsspenn velger jeg å gå utifra tre år, nemlig 1919, 1927/28 og 1940

^[78]Gata har alle bankene i 1919 og 1927, mens i 1940 har den 3 av 4.

^[79]Bensinhandlerne holdt til ved kaien i 1927. I 1940 hadde det skjedd en endring i retning av at Sørhauggaten hadde fått flere bensinhandlere enn kaien. Det er tydelig det skjer en “vridning” i bruken fra for det meste motorer i båter til motorer i biler.

^[80]For 1940 er rubrikken “Bygningsartikler, entrepenør og støbegodsforretninger” borte. Tallene baseres på at bransjene “Bygningsartikler” og “Støpegodsforretninger” er slått sammen.

^[81]Når det gjelder moteforretninger hadde Strandgata de resterende butikkene, men altså markert færre enn i Haraldsgata.

- [82] Tallene for 1927 er ikke tatt med fordi "Skomakere" og "Skotøiforretninger" er slått sammen.
- [83] For de på "langfart" var kystrutene med forbindelser nord og syd det enkleste (og eneste mulige?) alternativet. Om en ser hva som stod om kommunikasjoner i Haugesund i 1940 i et næringsleksikon var den landveis kommunikasjonen så vidt nevnt i det hele tatt. Her stod det at byen står i dampskibsruteforbindelse med alle kystbyer i Norge, postruten Oslo - Bergen anløpte her og det var også ukentlige avganger til en rekke steder på kontinentet, for eksempel Hamburg og Rotterdam. Lokalrutene til Hardanger, Ryfylke og Karmøy ble også nevnt. Se Illustrert norsk næringsleksikon (bnd. 3) 1940, s. 137.
- [84] HBA: Ligningskommisjon, Skattetakstprotokol, bd 5, Alle faste eiendomme 1913
- [85] Østensjø 1993, s. 162, se s. 356 ff.
- [86] Rederiforeningens Billedarkiv
- [87] Haugesund Dagblad 19.02 1948.
- [88] Haaland 1999, s. 297.
- [89] Thorsen 1985, s. 158 f.
- [90] Netland, upublisert verk i privat eie. Opplysningene gjengitt etter tillatelse.
- [91] Kongshavn 1929, s. 142f.
- [92] HBA: Forhandlingsprotokoll for Haugesunds Bygningsråd. Fra 25/1-24 - 22/2-35 og 29/3-35 - 11/4-39.
- [93] Byggeforskriftene av 1929, §11, se også Bygningsloven av 1896.
- [94] HBA: Forhandlingsprotokoll for Haugesunds Bygningsråd. Fra 25/1-24 - 22/2-35, sak nr. 76/31, se 51/32 og 127/32.
- [95] Buch, C. og A. L. G. Christensen 1976, s. 105
- [96] Kategorien "Rest" omfatter mennesker i øvrige etasjer i forhus, bakgård og de som det ikke er ført etasje på.
- [97] Se forrige fotnote.
- [98] Jeg har allerede pekt på en tildels dramatisk nedgang i antall skipshandlere fra 19 i 1919 til 9 i 1940. For Strandgata for eksempel betydde dette en nedgang fra 6 virksomheter i 1919 til 1 i 1940 i denne bransjen. Kilde: Adressebøker for Haugesund for årene 1919, 1927/28 og 1940.
- [99] Østensjø 1993, s. 175
- [100] HBA: Ligningsnemd. Eiendomsskatt 1939/40.
- [101] Thorsen 1985, s. 145
- [102] HBA: Havnevesen. Stasjons- og havnekonkurransen. Brev. Havnestyrebehandling m.v. Byingeniørens bearbeidelse 1915/18. Pakke 1.
- [103] HBA: Offentlige arbeider. Arkivboks nr. 24. x. Offentlige arbeider. 2. Veger og gater. Trafikktelling Grus til boligveger Drosjebilene Sysselsettingskurs. Haugesund byingeniørkontor, fram til mai/juni 1966. Brev til Herr Borgermesteren i Hgsd. fra Haugesunds Stadsingeniørkontor dat. 12.03 - 29, brev til borgermesteren fra Haugesunds stadsingeniørkontor 23.04 - 36 og Brev fra Hgsd. byingeniørkontor 05.12 - 46.
- [104] I 1917 ble søndre hestetorg fjernet til fordel for en hestestall i Sørhauggaten 105, se fotnote 60. Etterhvert viste det seg at det nordre torget var tilstrekkelig, og fra 1927 var det kun dette som forble kommunalt.
- [105] *Haugesunds Avis* 08.07 1950.
- [106] Kongshavn 1929, s. 180 f.
- [107] HBA: Reguleringskommisjon. Reguleringsaker 1914 - 1940 3, Gamle Brandstasjonstomt 1933.
- [108] Norsk Lovtidende 1 ste avdeling 1917, s. 702 f.
- [109] HBA: Skjønnhetsråd Kopibok 1921 8/1 - 1923 4/6.
- [110] HBA: Skjønnhetsråd Kopibok 1921 8/1 - 1923 4/6.
- [111] Et uttrykk for dette finner vi i et brev fra borgermesteren i byen til rådet datert 16.8 1922. Han ønsket at rådet skulle bidra til å sikre vakre bygninger ved at byggeanmeldelsene ble forelagt dem før bygningskommisjonen tok en endelig avgjørelse. Dette var rådet helt enig i, og forslaget ble lagt fram for Formannskapet 18.11 samme år. Der ble det forkastet. Se Hba: Formannskap Komiteer Skjønnhetsrådet Innkomne brev 1918-1928, 4.



Kapittel 4 Folket i Haraldsgata

Haraldsgata ble en spesiell gate i byen fram mot 1940. Den gikk fra å være en fremvoksende bygata til å bli hovedgata. Det fysiske miljø ble i større og større grad preget av detaljhandelen. Samtidig holdt de materielle rammene seg temmelig konstante. Funksjonsblanding ble et karakteristisk trekk for den nye hovedgata i byen. I dette kapittelet er det gatas boligfunksjon som er temaet.

I en generell fysisk struktureringsprosess i byen der Haraldsgata ble hovedgata ble den samtidig et sted hvor mange mennesker bodde. Gitt at det ble et handelsmiljø er det grunn til å tro at det fantes mange handelsfolk der. Handelsfolk var et vidt begrep som favnet om mange grupper. Jeg vil avgrense denne befolkningsgruppa til å omfatte to hovedgrupperinger. På den ene siden var det de som drev butikk, som kjøpmenn og handlende. Inkludert her var også håndverkere som hadde forretningsutsalg som en del av virksomheten, eksempelvis slaktere og bakere. Dette var en gruppe som drev butikker i gata. Den andre hovedgruppa omfattet de som arbeidet i butikker, som butikkdamer/piker og ekspeditører.

Jeg antar at andelen var høy i gata og at de utgjorde et stabilt element der. Samtidig er jeg også interessert i å få et bilde av totalbefolkningen. Et inntrykk av at det ikke bare var handelsfolk der kan fåes ved å se på Haraldsgatas andel av handelsfolket totalt sett i byen. I 1919 utgjorde den 16 prosent av alle handelsfolk, i 1929/30 omtrent det samme, mens i 1939/40 var andelen gått ned til omtrent 13 prosent.[\[112\]](#)

Andelen handelsfolk i Haraldsgata i forhold til hele byen antyder at gata var et viktig lokaliseringssted, men at den langt fra var dominerende. Når andelen handelsfolk fikk en merkbar knekk i 1939/40 kunne dette være et tegn på at Haraldsgatas funksjon som bosted i byen ble endret. Andelen handelsfolk i gata minket merkbart i 1939/40. Samtidig holdt det totale antall innbyggere seg oppe gjennom perioden. I 1921 var totalt antall folk 1340 personer, i 1931 1311 og i 1938 1272 personer. Det var visstnok andre grupper som ble et viktigere element i gata.

Handelsfolk i Haraldsgata

Med utgangspunkt i folkeregistertellingene for byen kan store deler av handelsfolket finnes igjen i husholdene.[\[113\]](#) I 1921 utgjorde de en gruppe på 350 personer eller cirka en fjerdedel av folket i gata totalt sett. I 1938 hadde de en andel på litt i overkant av 20 prosent. På tross av tilbakegangen utgjorde de gjennomgående en betydelig del av folket i Haraldsgata. At Haraldsgata ble et mindre viktig bosted for handelsfolk i byen i 1939/40 betød også at det ble færre i gata. Men gjaldt det hele gata? Kunne det for eksempel bety at butikkstrøket hadde hatt en viktig bofunksjon, men nå mistet betydning som boligstrøk for denne gruppa? For å finne andelen handelsfolk i gata vil jeg først forsøke å finne andelen i gata som helhet før jeg avgrenser meg til forretningsstrøket. Jeg vil innledningsvis ta for meg skatteyterne innen handelsbransjen.

Tabell 4.1 Skatteyttere innen handel i Haraldsgata 1919–40

Andel i handel Total skatteyttere

1919/20 23,5% 401

1929/30 22,6% 514

1939/40 20,7% 425

Kilde: HBA, Likningsprotokoller for Haugesund.

For gata som helhet kan det registreres en liten nedgang i andelen skatteyttere i handelsbransjen. Totaltallene viser imidlertid en ujevn utvikling. Det virker som om det var en markert topp i 1929/30. En mulig forklaring ligger i kilden. Likningsprotokollen for 1919/20 er ført etter en eldre matrikkel enn de to neste, noe som gjør det vanskeligere å bestemme bostedet til alle skatteyterne. Det er mulig det overdriver trenden noe.[\[114\]](#) Den relative fordelingen skulle dette ha mindre å si for. Hvordan var denne i

butikkstrøket i gata?

Tabel 4.2 Skatteyttere innen handel 1919–40 i “strøket”

(Strøket = Haraldsgata 93-207)

Andel i handel Total skatteyttere

1919/20 24,9% 181

1929/30 29,3% 232

1939/40 23,8% 189

Kilde: HBA, Likningsprotokoller for Haugesund.

Jevnt over kan det avleses en noe høyere andel av handelsfolk i “strøket” enn for gata som helhet. Den relative andelen var større i 1929/30 og følger totaltallenes utvikling. Dette forsterker inntrykket av en konsentrasjon i denne delen av gata. Her ser det også ut til at konsentrasjonen forble høy ut perioden selv om den minker litt fram mot 1939/40.

Så langt virker det som at det var en forholdsvis sterk sammenheng mellom handelsmiljø og antall handelsfolk. På tross av at Haraldsgatas andel av det totale antall handelsfolk i byen minket, forble de relativt sett en viktig gruppering i gata på tross av en mindre nedgang mot slutten av perioden. Strøket var et viktig bosted for handelsfolk gjennom perioden. Andelen her var noe høyere enn for resten av gata og og særlig i strøket. Tatt i betraktning at husene i butikkstrøket var en blanding av bolig og handelshus var forholdene der ikke i samsvar med økende krav til plass og komfort i boliger generelt fra utpå 30-tallet.[\[115\]](#) Dermed kunne de som drev butikk og ofte hadde nær tilknytning til virksomheten i huset ha større tilbøyelighet til å bli boende i gata enn de som arbeidet i butikken.

For å prøve en slik tese vil jeg ta utgangspunkt i de som drev forretning på den ene siden og de som arbeidet der på den andre. Nedenstående tabell gir en oversikt over hvor mange av hver av grupperingene over som kan gjenfinnes i folkeregistertellingene for gata.

Tabell 4.3 Handelsfolk i Haraldsgata 1921–38[\[116\]](#)

1921 1931 1938

Drivende 54 61 47

Arbeidende 26 34 36

Total 80 95 83

Kilde: HBA, Folkeregistertellinger for Haugesund.

Tallene for det totale antall handelsfolk samsvarer med trenden i likningsprotokollene. I 1931 var det flere totalt sett enn i 1921 og 1938. Når det gjaldt forholdet mellom disse gruppene var de som drev butikk i klart flertall i 1921 og i 1931. I 1938 ble forskjellene mindre. Dette skyldtes delvis at antallet av de som drev butikk gikk noe ned, mens de som arbeidet i handelen gikk noe opp. Dette gir et inntrykk av at de som drev med handel ble en mindre viktig del av bosettingen i gata mot slutten av 1930-tallet. Videre virker som om at de som arbeidet i butikker ble flere.

Var det så noe samsvar i bosettingsmønsteret til de som drev forretning og de som arbeidet? En måte å belyse dette på er å registrere hvor i gata disse gruppene faktisk bodde og om der var forskjeller her. Dette er ordnet i nedenstående tabell.

Tabell 4.4 Handelsfolk i Haraldsgata fordelt på kvartaler

1921 1921 1938 1938

Gruppe Drev. Arb. Drev. Arb.

Nord for Grønhauggata 1 1 5 2

Mellom Grønhauggata og Skjoldavn. 12 6 11 2

Mellom Skjoldavn. og Kaight. 12 4 6 2

Mellom Kaight. og Nygt. 8 6 5 5

Mellom Nygt. og Knut Knutsen O.A.S. gt. 7 4 7 6

Sør for Knut Knutsen O.A.S. gt. 14 5 13 19

Total 54 26 47 36

Kilde: HBA, Folkeregistertellinger for Haugesund.

Grovt sett omfatter de fire midterste kategoriene her “strøket” med spesielt mange butikker, fra Grønhauggata til Knut Knutsen O.A.S gate.[\[117\]](#) For de som drev butikk antyder tabellen at de for en stor del var konsentrert til strøket i 1921. Hele 39 av 54, eller vel 70 prosent av denne gruppen bodde i butikkstrøket. I 1938 endret dette seg noe. Da var andelen i denne delen av gata kommet ned i 60 prosent. Dette vitner om en generell nær kobling mellom de som drev butikker og butikkstrøket i gata. Samtidig viser tallene for de som arbeidet i butikk en høy andel i 1921. I 1938 var den blitt merkbart lavere. Faktisk bodde under 40 prosent av denne gruppen i strøket dette året. Nå kobler ikke disse tallene handelsfolk direkte til forretningene de drev eller arbeidet i. Jeg skal vokte meg vel for å foreta økologiske feilslutninger om handelsfolk som enkeltindivider. Selv om en som drev butikk bodde i et strøk med mange butikker er det ikke sikkert at vedkommende bodde i en butikk likevel. Konklusjonene må derfor holdes på et gruppenivå.

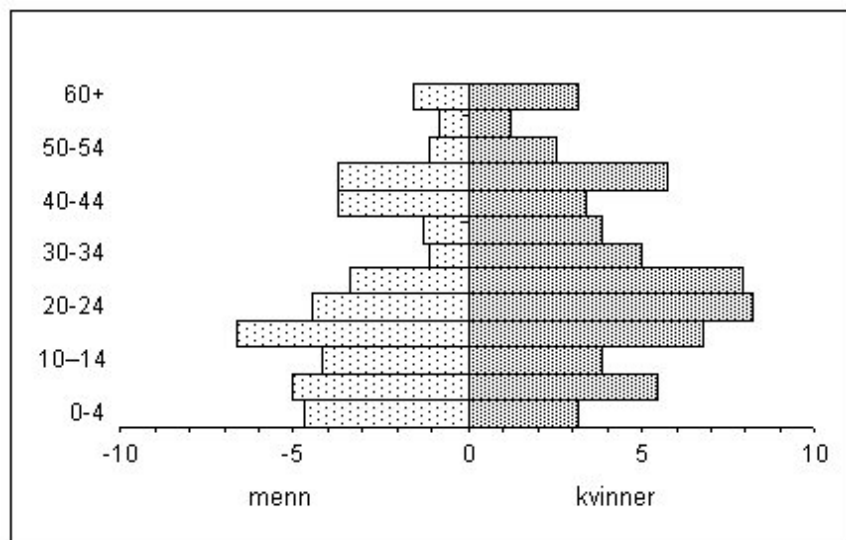
Dette funnet kan ytterligere belyses om en tar i betraktning hvor mange som var født i byen for de to gruppene. I 1921 var cirka 38 prosent født i Haugesund eller Skåre. Utover på 1930-tallet endret dette seg. I 1931 var 53 prosent født i byen, i 1938 hele 67 prosent.[\[118\]](#) I løpet av den tidsperioden hadde situasjonen blitt snudd på hodet. En nedgang i andelen som arbeidet i butikk i perioden kan sees på bakgrunn av at flere av dem kom ifra byen selv og dermed ikke trengte å bo der i så høy grad. De kunne bli boende hjemme. For de som drev butikk var utviklingen anderledes. I 1921 var 37 prosent født i Haugesund eller Skåre. I 1931 hadde andelen økt til nesten 39, mens den sank til 29% i 1938.[\[119\]](#) Dette vitner om at denne gruppen gjennomgående var preget av innflyttere til byen og hadde en høyere tilbøyelighet til å bo i forretningsstrøket.

Generelt sett kan det pekes på en sammenheng mellom de som drev butikker og handlegata som bomiljø. Tallene for de som arbeidet i butikker bryter dette ved at andelen i forretningsstrøket sank så drastisk i 1938 i forhold til 1921. Dette tyder på at boligarealene ble satt under et visst press fysisk sett. Handelsfunksjonen ble holdt innenfor relativt konstante fysiske rammer ved at husene i det store og hele var de samme. Innenfor disse kan det imidlertid tenkes at det ble gjort endringer som begrenset boligarealene.

Innledningsvis i kapittelet ble det pekt på at Haraldsgata ble et mindre viktig lokaliseringssted for handelsfolk i byen på slutten av 30-tallet. Dette var muligens et resultat av et ønske og behov for større plass og generelt bedre tider økonomisk sett. Likevel vedvarte gata gjennom hele perioden fram til 1940 å ha en høy andel av handelsfolk, særlig de som drev butikk, i butikkstrøket. Men i hvor stor grad var det de samme folkene det var tale om gjennom perioden? Kan det i lys av analysen så langt pekes på en høyere stabilitet blant de som drev enn de som arbeidet i butikk?

For å belyse stabilitet hos handelsfolk vil jeg først se på aldersstrukturen hos handelsfolket i gata generelt. En situasjon med en økende alder vil kunne støtte en tese om at de som drev butikk bodde lengre i gata. Disse pyramidene er laget ved at husholdene til hver enkelt person tilknyttet handelen er inkludert. Jeg har ikke skjelnet mellom de som hadde eget hushold og de som var del av andres. På den måten er det mange mennesker som ikke har direkte tilknytning til handelen som også kommer fram. Likevel skulle en få et hovedinntrykk av handelsfolket i gata totalt sett.

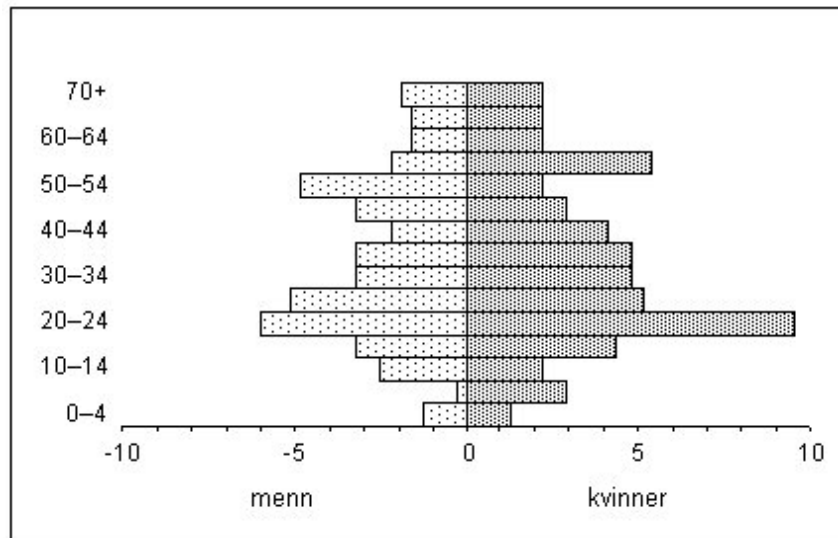
Figur 4.1 Alder blant handelsfolk i Haraldsgate i 1921 (N=381)



Kilde: HBA, Folkeregistertelling for Haugesund 1921.

I 1921 utgjorde handelsfolkene med husholdninger en gjennomgående ung befolkning. Det var relativt mange barn og få eldre handelsfolk i gata. Kvinnene dominerte generelt sett, og en særlig stor konsentrasjon utgjorde de fra 15 årsalderen og opp til midten av trettiårene. Flere trekk ved denne fordelingen peker på et ustabil samfunn. For det første var det et fravær av gamle folk blant handelsfolket. Det var riktignok en viss konsentrasjon i 40-årsalderen både for kvinner og menn, men ikke nok til å skygge for de store konsentrasjonene av yngre folk. For det andre kunne ansamlingen av unge folk, og særlig kvinner, tilsa at de var et element blant handelsfolket som i stor grad var innflyttere.

Figur 4.2 Alder blant handelsfolk i Haraldsgate i 1938 (N=315)



Kilde: HBA, Folkeregistertelling for Haugesund 1938.

Nesten 20 år senere har fordelingen på kjønn og alder blant handelsfolket endret seg mye. For det første var handelsfolket gjennomgående blitt eldre. Andelen barn var gått mye ned. Samtidig hadde forholdet mellom jevnet seg ut. Kvinnene var ikke lengre dominerende. De var for eksempel kommet i mindretall i gruppen 25-29 år. Men fremdeles var det et klart kvinneoverskudd i aldersgruppen fra 20-24 år. Det tyder på at det fremdeles var et segment med kvinnelige innflyttere. Men alt i alt får en inntrykk av et mer stabilt samfunn, der folk i større grad ble boende og det store overskuddet av kvinner var blitt redusert. De to pyramidene antyder to ulike samfunn. Handelsfolket hadde i løpet av mellomkrigstida ble et mer stabilt element i gata.

I 1938 var det blitt markert færre barn enn i 1921. Det kan henge i hop med en generell trend i den demografiske utviklingen i perioden, med nedgang i antall barn og fødselsregulering. Dette kan også gjenfinnes i den gjennomsnittelige størrelsen på husholdene.

Tabell 4.5 Gjennomsnittelig husholdsstørrelse for handelsfolk i Haraldsgata[\[120\]](#)

Drev.1921 Arb. 1921 Drev. 1938 Arb. 1938

Antall hushold 49 22 44 36

Antall personer 241 109 154 121

Gj.snitt husholds-størrelse 4,9 5 3,5 3,4

Kilde: HBA, Folkeregistertelling for Haugesund.

Fra 1921 til 1938 gikk gjennomsnittelig husholdsstørrelse ned blant handelsfolk fra rundt 5 til 3,5 uansett gruppe. Den lille forskjellen i husholdsstørrelse mellom gruppene indikerer kanskje at de som arbeidet i butikker var en del av andres hushold. Sammenholdt med aldersstruktur og kjønnsfordelingen over skulle en kanskje tro at en har å gjøre med en kvinnelig arbeidskraftsreserve i gata, spesielt i de yngre aldersgruppene som var et nokså ustabil innslag i gatas bosettingsstruktur. For å belyse dette nærmere skal jeg se på ekteskapelige stilling blant handelsfolk.

Tabell 4.6 Ekteskapsstatus blant handelsfolk i Haraldsgata

1921 1921 1938 1938

Drivende Arb. Drivende Arb.

Ugifte 17% 92% 26% 67%

Gift 65% 0% 51% 11%

Enker/enkemenn 15% 0% 13% 0%

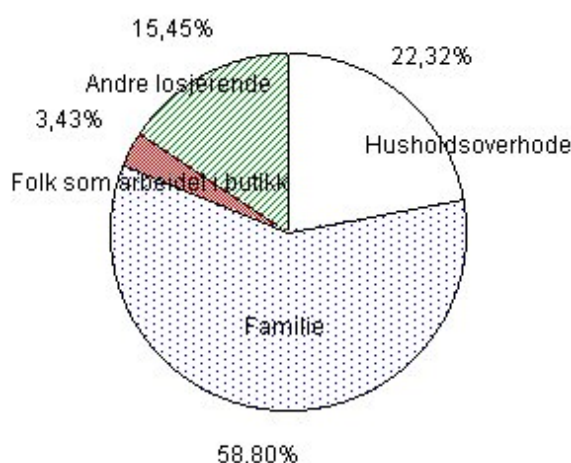
Ikke ført 4% 8% 10% 12%

Total 54 26 47 36

Kilde: HBA, Folkeregistertellinger for Haugesund.

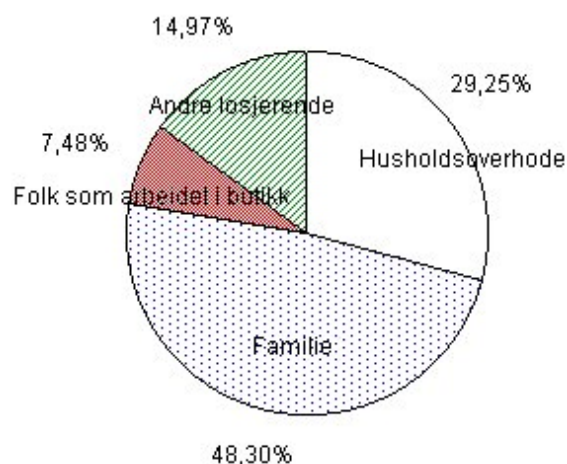
Forskjellen mellom de som drev og de som arbeidet i butikk var stor. Sistnevnte gruppe var i stor grad ugifte, mens de som drev var gift. Sett i lys av dette kan den forholdsvis høye gjennomsnittsstørrelsen på hushold i denne gruppen tyde på at folk her i stor grad var en del av andres hushold. For de som drev butikk kunne tallene tolkes stikk motsatt. Dette henger godt sammen med aldersstrukturen over. Vi kan tenke oss et skikt med unge damer som arbeidet i butikk i deler av livet sitt og som var en del av et annet hushold. De som drev forretning kunne utgjøre et mer stabilt element. I hvor stor grad ble de som arbeidet i butikk losjert hos folk som drev butikk? Sett utifra det som allerede er nevnt om den geografiske fordelingen av de to gruppene i gata kunne en hevde at det ikke var tilfelle i for stor grad i og med at bosettingsmønsteret var ulikt. En annen måte å se dette på er å ta for seg fordelingene av menneskene som var tilknyttet de som drev butikker.

Figur 4.3 Husholdsstilling for butikkdrevende i Haraldsgata i 1921 (N=233)



kilde: HBA, Folkeregistertelling for Haugesund 1921.

Figur 4.4 Husholdsstilling for butikkdrevende i Haraldsgata i 1938 (N=147)



Kilde: HBA, Folkeregistertelling for Haugesund 1938.

Fordelingene gir en grov oversikt over fordelingene av ulike grupper mennesker innenfor husholdene til

de som drev butikker. Frem mot 1938 kan det pekes på en relativ nedgang i andelen for familien, som inkluderte barn og ektefelle. Det avspeiler en generell nedgang i antall barn. Andelen losjerende ser ut å gå opp i perioden. Det kunne tenkes at vanskelige økonomiske tider for handelen nødvendiggjorde at en på den måten fikk ekstra inntekter. Også andelen blant de som jobbet i butikk økte i forhold til det totale antall personer tilknyttet husholdene til de som drev.

Sett utifra disse generelle betraktningene om stabilitet hos handelsfolk kan tesen om et mer stabilt bosettingsmønster blant de som drev i forhold til de som arbeidet underbygges. Et mer direkte mål på grad av stabilitet vil være å følge hver og en enkeltperson innen gruppene gjennom perioden for å se hvor mange som ble værende i gata.

Tabell 4.7 Fluktuasjon av handelsfolk i Haraldsgata 1921–38.

| | 1921 | 1931 | 1938 |
|---|------|------|------|
| Kjøpmenn og handlende totalt | 42 | 45 | 38 |
| Pers. som gjenfinnes | 42 | 22 | 11 |
| Butikkpiker og damer, handelsbetj. totalt | 35 | 34 | 38 |
| Pers. som gjenfinnes | 35 | 13 | 4 |

Kilde: HBA, Folkeregistertellinger for Haugesund.

Tallene her tar utgangspunkt i 1921, og følger utviklingen av gruppen mennesker i denne kategorien dette året helt fram til 1938. De viser at det gjennomgående var stor utskifting av handelsfolk i gata uansett kategori. Særlig gjaldt dette de som arbeidet i butikk. Satt opp mot totalt antall folk i kategoriene hvert år blir utskiftingen særlig stor blant denne gruppa. Dette taler også for at denne gruppa var et ustabilt element blant handelsfolket. Kjøpmennene fremviste et noe mer stabilt mønster selv om utskiftingen også her gjennomgående var stor. Antakelsen om mer stabilitet i denne gruppa i forhold til de som arbeidet i butikk slår bare delvis til.

Selv om Haraldsgata som bosted for handelsfolk i byen generelt så ut til å få minkende betydning, utgjorde de en stor del av skatteyterne i gata gjennom perioden. Videre kunne det virke som om at konsentrasjonen, særlig av de som drev butikk, var relativt stor i butikkstrøket. For de som arbeidet i butikker kunne det virke som om at butikkstrøket etterhvert fikk minkende betydning som et sted å bo. Dette kan sees i sammenheng med at boligareal kanskje kommer under press i perioden og stengte muligheten for de som drev butikk å ha butikkarbeidere boende hos seg. Stabiliteten blant handelsfolket var gjennomgående lav. Den var noe høyere for de som drev butikk enn for de som arbeidet der. Sett i sammenheng med et kvinneoverskudd blant handelsfolk totalt sett får en inntrykk av at de utgjorde en viktig arbeidskraftreserve som hadde et relativt ustabilt bosettingsmønster.

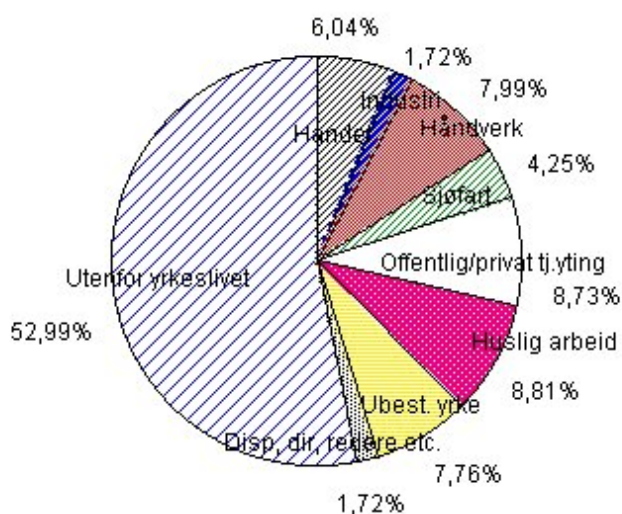
Men handelsfolk var ikke den eneste gruppering av folk i gata. Av totalbefolkningen utgjorde de noe i overkant av 20 prosent. Det er en betydelig andel, og sett opp imot at store deler av gata var et handelsmiljø er det kanskje naturlig. Men det er enda en stor andel mennesker som det ikke er gjort rede for. Hvilke andre grupperinger fantes i hovedgata?

Haraldsgata som samfunn

Et bilde av totalbefolkningen kan lages utifra opplysningene i folkeregistertellingene for byen i 1921, 1931 og 1938. Handelsfolk er skilt ut som egen gruppe foruten folk som jobber innen industri, håndverk, sjøfart, offentlig og privat tjenesteyting og som driver huslig arbeid. I tillegg er de som oppgir at de er pensjonister eller som lever på formue gruppert for seg, og jeg har også skilt ut en gruppe bestående av disponenter,

direktører, forretningsførere, skipsredere, fabrikkere, sakførere og banksjefer som egen gruppe for å fange inn et segment av spesielt ressurssterke personer som bodde der. Den delen av befolkningen som ikke er tilknyttet arbeidslivet på noen måte er samlet i en egen gruppe.

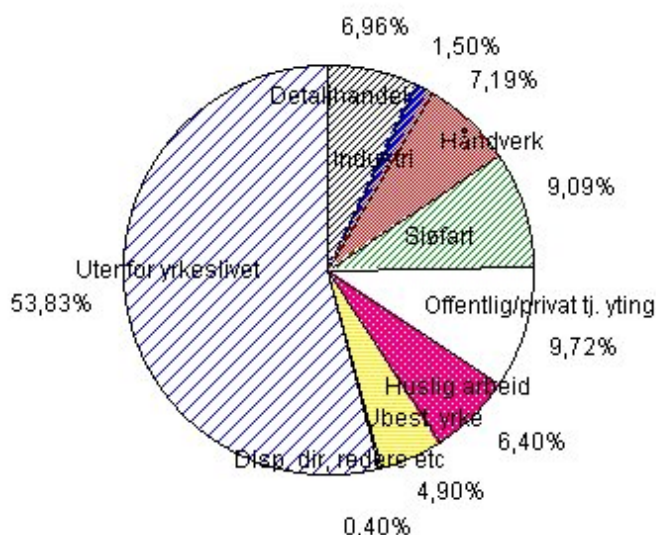
Figur 4.5 Befolkning i Haraldsgata i 1921 etter Yrke (N=1340)



Kilde: HBA, Folkeregistertelling for Haugesund 1921.

I 1921 var det et mangfold av yrkesgrupper i gata, der handel var en av flere. Den største gruppen var offentlig og privat tjenesteyting og de som drev med huslig arbeid. Dette betegnet tjenestepiker, tjenere og kjøkkenjomfruer blant annet. Håndverk var også viktig, og kanskje sees her en rest fra "håndverker-gata" som er belyst tidligere. Gata var i liten grad bosted for folk som arbeidet i industri. Ellers er gruppen av "rikfolk", som redere og direktører, bekjeden. Folk knyttet til sjøfart var også en beskjeden gruppe. I 1938 endret dette seg betydelig.

Figur 4.6 Befolkning i Haraldsgata i 1938 etter Yrke (N=1272)



Kilde: HBA, Folkeregistertelling for Haugesund 1938.

I 1938 var denne gruppen blitt en av de største i gata, bare slått av den nokså vide kategorien offentlig og privat tjenesteyting. Yrkesstrukturen forøvrig viser at andelen redere og direktører var blitt minimal og at andelen innen huslig arbeid gikk noe ned. Forøvrig var det ikke de store endringene i helhetsbildet. Gruppen tilknyttet sjøfart gikk opp fra 4 til 9 prosent andel av befolkningen, eller fra 57 til 114 personer. Samtidig ble store deler av gata mer og mer preget av et fysisk handelsmiljø. Sjøfolk hadde en løs tilknytning til handelen i gata, men økte likevel andelen. Hvem var sjøfolket i Haraldsgata?

Den geografiske fordelingen i gata kan si noe om hvilke mennesker dette var. En høy andel i strøket der boligarealene ikke var like store som i deler av gata med rene bolighus kunne for eksempel bety at sjøfolkene i større grad var enslige.

Tabell 4.8 Fordeling av sjøfolk i Haraldsgata[\[121\]](#)

1921 1938

Nord for Grønhauggata 4 5

Mellom Grønhauggata og Skjoldavn. 0 8

Mellom Skjoldavn. og Kaigt. 3 6

Mellom Kaigt. og Nygt. 6 10

Mellom Nygt. og Knut Knutsen O.A.S. gt. 8 12

Sør for Knut Knutsen O.A.S. gt. 24 41

Total 45 82

Kilde: HBA, Folkeregistertellinger for Haugesund.

Fordelingen var nokså lik i 1921 og 1938. Rundt 40 prosent bodde i det som er definert som "strøket", fra Grønhauggata til Knut Knutsen O.A.S. gate. Ellers utgjorde de søndre delene av gata et konsentrasjonspunkt. Den relativt høye andelen i "strøket" kunne tyde på at sjøfolkene i stor grad var enslige. En enslig person satte muligens ikke så sterke krav til plass som en familie.

Tabell 4.9 Ekteskapsstatus blant sjøfolk i Haraldsgata

1921 1938

Ugifte 38% 39%

Gifte 47% 51%

Enker/enkemenn 4% 2%

Ikke ført 11% 8%

Total 45 82

Kilde: HBA, Folkeregistertellinger for Haugesund

Flertallet av sjøfolkene i gata var likevel gifte. De utgjorde dermed til en viss grad en gruppe med familier. Andel gifte økte litt frem til 1938 og det antyder at på tross av veksten for gruppen som helhet, så ble ikke sjøfolket i gata preget av enslige. Hovedgata trakk altså sjømannsfamilier i stor grad. Det kan tenkes at sjøfolkene som bodde i "strøket" av gata i større grad var enslige og losjerende. Men generelt sett var sjømannsfamiliene i byen i mellomkrigstida økonomisk sett en utsatt gruppe, særlig på 1920-tallet.[\[122\]](#) Sett i forhold til en generell boligmangel i byen (se side ??) kunne Haraldsgata kanskje sees på som et sted å slå seg ned for folk på boligjakt. Betydde det at andre grupper i gata flyttet ut slik at det ble ledig plass i gata for sjøfolka? Det er et spørsmål jeg ikke kan svare sikkert på uten å gå nærmere inn på sjøfolkenes boforhold og det faller utenfor denne oppgaven. Men generelt sett hadde gruppa mindre boenheter i byen generelt og de leide huvære i stor grad.[\[123\]](#) I forbindelse med handelsfolket kom jeg inn på at de som arbeidet i butikk i liten grad dannet egne hushold. Når andelen utenbysfødte i denne kategorien fallt så mye kunne det kanskje tyde på at det ble rom ledig for andre grupper, for eksempel sjøfolk som var en gruppe som gjennomgående ikke kunne stille så høye krav til boforholdene. Det kunne selvsagt gjelde både gifte og ugifte sjøfolk.

Hvor kom alle sjøfolka fra? Tyder den sterke økningen på at en stor andel av dem var født utenbys? Kunne Haraldsgata i forhold til dette sees på som en inngangsport for denne yrkesgruppen?

Tabell 4.10 Byfødte blant sjøfolk i Haraldsgata

1921 1931 1938

Antall sjøfolk 45 73 82

Andel født i byen 48,9% 53% 48,8%

Kilde: HBA, Folkeregistertellinger for Haugesund.

Gjennomgående var andelen født i byen rundt halvparten. Dette lå over nivået til de som drev butikker i gata (se side ??) Den sterke økningen i andelen i gata kunne kanskje tyde på at Haraldsgata var et sted å flytte til når en kom utenbysfra som sjømann. Den relativt stabile andel gifte i gruppen antyder at det også

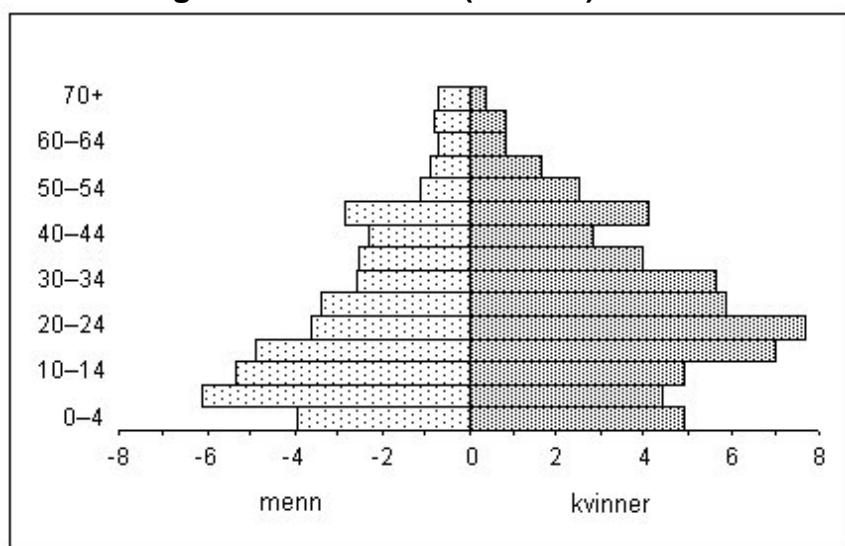
var mange familier blant sjøfolkene som flyttet. Om gata skal kunne sees som en inngangsport burde det også kunne slåes fast at det var det første stedet de slo seg ned. Det er umulig å fastslå uten en detaljert undersøkelse av sjøfolks flyttemønster i byen. Men den sterke økningen i gata kunne tyde på et slikt mønster.

Sjøfolkene utgjorde et befolkningselement som brøt med gatas utvikling som handelsgate. Det viser at Haraldsgata ble oppfattet som bosted også for en gruppe som jeg antar lå langt borte fra handelsvirksomheten i gata. Det samme blir også understreket av mangfoldet av yrkesgrupper som det ble pekt på tidligere. Videre er det mulig å antyde at gatesamfunnet fungerte som en inngangsport til byen. Hvilket samfunn var Haraldsgata?

Alder og kjønn

En undersøkelse av alders- og kjønns sammensetningen vil kunne si mer om hva slags folk det var som bodde der. Her velger jeg å konsentrere meg om de to ytterpunktene 1921 og 1938.

Figur 4.7 Haraldsgatas befolkning i 1921 etter alder (N=1304)

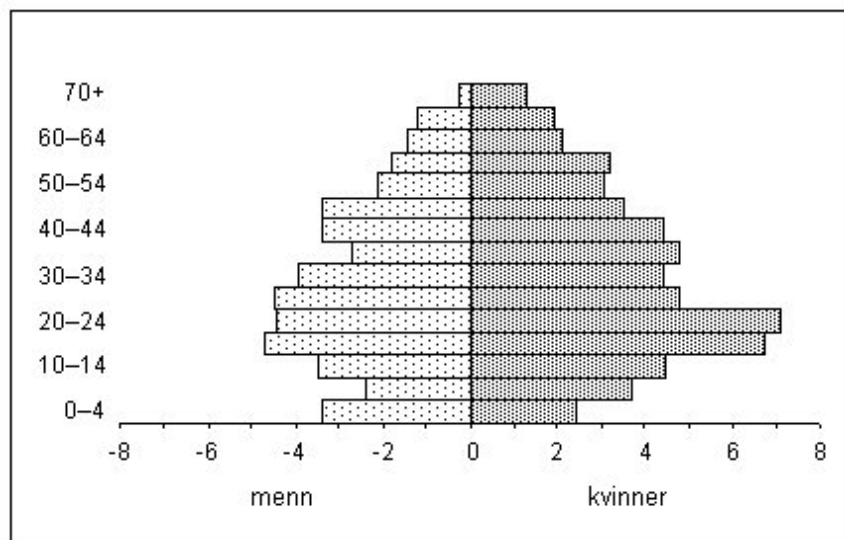


Kilde: HBA, Folkeregistertelling for Haugesund 1921

I 1921 var befolkningen som helhet preget av en relativt høy andel unge mennesker. Gruppene over 40 år utgjorde omlag 20 prosent av befolkningen. Generelt var kvinner i overskudd i gata og de utgjorde en særlig stor konsentrasjon i aldersgruppene fra 15 år og oppover. Mennene hadde konsentrasjonspunkt i enda yngre alder. Gatesamfunnet hadde mange barn i 1921 og i gruppene under 15 år hadde mennene en stor del av andelen. I de kategoriene kvinneoverskuddet var størst var mennene i klart mindretall, særlig i de over 20 år. Det bidrar til å understreke gata som dominert av kvinner og antyder et samfunn dominert av innflytting av unge kvinner. Hva kan dette gjenspeile?

Generelt sett kunne gata sees på som et attraktivt arbeidsmarked for kvinner. Handelsvirksomheten hadde en betydning i så måte. Trenden med høyere andel i kategoriene 15-39 er samsvarende med pyramidene for handelsfolket. Det kunne også være annen aktivitet som trakk. Den relativt store andelen av yrkesbefolkningen innen "huslig arbeid" var også noe som bidro til overskuddet. (Se figurer 4.5 og 4.6) Andre næringer - for eksempel hotelldrift - trakk også unge kvinner i gata. Arbeidsstokken ved "Hotel Victoria" i Haraldsgata 139 var en klart kvinnedominert virksomhet. (Se bilde ?) Hotellet hadde 17 personer tilknyttet virksomheten boende på samme stedet. Bare en av disse var mann, resten var kvinner, ingen over 40 år gamle. 10 år senere er det fremdeles hotell på samme stedet og fremdeles var det relativt unge mennesker som utgjorde arbeidsstokken. Men antallet hadde sunket til 9 personer, 6 kvinner og 3 menn i ung alder. [124] Det varsler at aldersfordelingen i gatas befolkning kommer til å se anderledes ut i 1938.

Figur 4.8 Haraldsgatas befolkning i 1938 etter alder (N=1217)



Kilde: HBA, Folkeregistertelling for Haugesund 1938

Dette året var andelen personer over 40 år steget til 33 prosent. Generelt sett ble flere mennesker eldre i gata. Samtidig hadde antallet barn gått markert ned. Skiktet mellom 15 og 39 år utgjorde fremdeles cirka halvparten av befolkningen. Kvinneoverskuddet i 1921 har avtatt betraktelig. I 1938 er det fremdeles et overskudd i yrkesaktive aldersgrupper, men det er ikke så ekstremt lengre. Innen handelsfolket kan det pekes på en prosess der de som arbeidet i butikker etterhvert forsvant fra "strøket". Samtidig endret også andelen født utenbys seg mye i retning av at flere som jobbet i butikk ble født i byen. Det virker som det store kvinneoverskuddet blant handelsfolket i 1921 hang sammen med en høy andel mennesker som kom utenbysfra. Samtidig som andelen utenbysfra gikk ned i denne gruppen økte antall sjøfolk. Det er et tegn på at andre grupper flyttet inn. Sjøfolkene er også i høy grad født utenbys, og i motsetning til de som jobbet i butikk minket ikke andelen. Inntrykket fra denne alderspyramiden er at Haraldsgata ble et samfunn som var vendt mot områder utenfor byen på en annen måte i 1938 enn i 1921. Sistnevnte år var den preget av et stort overskudd av kvinner i yrkesaktiv alder. I 1938 var den mer preget av å være et sted å bo. Generelt sett får en inntrykk av at gata fungerte som en inngangsport for byen. Kan det finnes momenter i befolkningsstrukturen utover alderssammensetningen som skulle tilsi en slik funksjon?

Inngangsport?

Et direkte mål for om gata var en inngangsport for byen er heimfødingsprosenten, altså hvor mange som ble født i byen. Tidligere har jeg påvist at det blant de som drev butikk innen handelsfolket og sjøfolk var en gjennomgående lav andel som var født i byen. For de som arbeidet i butikker var det imidlertid et stort skifte fra en klar dominans av utenbysfødte til innenbysfødte. Hvordan fordeler dette seg for gata sett under ett?

I 1921 var hovedgatesamfunnet preget av en stor andel kvinner som jobbet i gata. For gata som helhet lå heimfødingsprosenten på om lag 48 prosent det året. Den endret seg ikke nevneverdig ut perioden. Den gikk litt ned, til 46 prosent, både i 1931 og 1938. [125] Gata var altså gjennomgående et samfunn der andelen utenbysfødte var i flertall. Dette er med å bygge under en generell oppfatning av at den beholdt et preg av å være "innflyttergate" ut perioden.

Hvor lenge ble folk boende i Haraldsgata? Var det et sted der folk ble boende over lang tid? Som et utgangspunkt for analyse av bofasthet vil jeg følge to generasjoner - de som var 0-4år og 20-24 år i 1921 - i deres videre livsløp for å se om de ble boende i gata. Å velge både en ung og noe eldre generasjon gir bredere basis for å avdekke stabile eller ustabile bosettingsmønstre.

Tabell 4.11 Fluktusjon av Haraldsgatas befolkning 1921–38

| | 1921 | 1931 | 1938 |
|--------------|------|------|------|
| Gen. 1917–21 | 120 | 132 | 142 |
| tot. | | | |

| | | | |
|----------------------|-----|----|----|
| Pers. som gjenfinnes | 120 | 32 | 24 |
| Gen. 1892–96 tot. | 121 | 84 | 93 |
| Pers. som gjenfinnes | 121 | 14 | 12 |

Kilde: HBA, Folkeregistertellinger for Haugesund.

Generasjon som kom til i årene fra 1917 til 1921 vokste totalt sett i gata og representerte i større grad enn andre aldersgrupper de menneskene som ble født i Haraldsgata. Av totaltallet for denne kohorten var hele 113 født i Haugesund. De utgjorde en forholdsvis stor andel av alderspyramiden for dette året. De husholdene som hadde barn skulle en tro utgjorde et stabilt element i befolkningsstrukturen.[\[126\]](#) Utifra dette kan en anta at mange ble værende.

En slik antagelse blir skrinlagt om antall personer som ble gjenfunnet de to senere årene trekkes inn. I 1931 var bare omlag en fjerdedel av personene igjen i gata. Da er disse personene mellom 10–14 år og det er vel rimelig å anta at de fleste fremdeles var tilknyttet en kjernefamilie. Tallene kan tyde på at Haraldsgata ikke var et sted barnefamilier i særlig grad ble boende. Fram mot 1938 minket antall personer enda litt, men det virket som den gjenværende gruppa var mer stabil. Ser en på det totale antall personer som ble født i generasjonen og som kan gjenfinnes i 1931 og 1938 kan det virke som nye barnefamilier kom til. Særlig interessant i så måte er tallene for 1931, i og med at de fanger opp generasjonen mens den enda var del av en kjernefamilie. Et gjennomgående inntrykk av ustabilitet fester seg utifra disse tallene. Det blir ikke svekket om generasjonen 20–24 år taes nærmere i øyensyn. Dette var en gruppe med et stort overskudd av kvinner i (Se figur 4.5) Den forsvant nesten helt ut utover i perioden. Her var bare cirka en tidel igjen i 1931. Samtidig var det også her nye mennesker i den generasjonen som kom til.

Den generelle ustabiliteten jeg peker på her er med å bygge opp under inntrykket av Haraldsgata som en inngangsport. Hovedgata var ikke et samfunn der folk ble værende. I andre mer rene bolig-gater i byen var situasjonen anderledes. Der kunne bofastheten være høy.[\[127\]](#) En gate med kombinerte bo- og forretningsbygg som Haraldsgata tilfredsstilte muligens ikke nye større krav til boliger, spesielt ikke for folk med barn. Som aldersstrukturen over viste var Haraldsgata i 1921 et samfunn med mange barn. I et bysamfunn med generell boligmangel kunne Haraldsgata fungere som et bosted selv for barnefamilier. Men de ble i liten grad værende i gata. Dette kan illustrere et generelt trekk der barnefamilier flyttet ut til andre deler av byen når bedre tider tillot det mot slutten av 30-tallet.[\[128\]](#) Den lave stabiliteten blant folk i den eldre alderskohorten tilsa at gata var et sted å “søke lykken” og være for en begrenset periode, men ikke bo over lengre tid. I hvor stor grad var det enslige personer som bosatte seg i gata?

Andel gifte blant voksne beboer i gaten i 1921 og 1938 gir antydninger om dette. I denne oversikten har jeg utelatt personer under 20 år, og for å få sammenlignbare størrelser har jeg utelatt de personene som det ikke var ført sivilstand på (Se fotnote til tabell.)

Tabell 4.12 Ekteskapsstatus blant befolkning over 20 år i Haraldsgata[\[129\]](#)

1921 1938

Ugifte 53,8% 53,2%

Gifte 36,1% 35,8%

Enker/enkemenn 10,1% 11%

Total 699 760

Kilde: HBA, Folkeregistertellinger for Haugesund.

Andelen gifte holder seg stabil i gata som helhet på cirka 36 prosent. Majoriteten var ugift hele perioden gjennom. Samtidig gikk gjennomsnittelig husholdsstørrelse ned fra 4,22 til 3,48 fra 1921 til 1938. Denne betydelige nedgangen gjenspeilte en generell nedgang i antall barn, som kan sees fra figur.4.8.[\[130\]](#) En gjennomgående lav andel gifte sammenholdt med en synkende gjennomsnittelig husholdsstørrelse gir antydninger om at utvidede husholdninger med losjerende ble mindre vanlig. Mye av forutsetningen for en innflyttergruppe, nemlig de som arbeidet i butikk, var å la seg inlosjere hos andre. Det ble etterhvert mindre vanlig for gata sett under ett.

Diskusjonen gjenspeiler at hovedgatesamfunnet i større grad var preget av å være en inngangsport i begynnelsen av 1920-tallet enn på slutten av 1930-tallet. Heimfødingsprosenten holder seg på under 50 prosent og satt opp mot den gjennomgående ustabiliteten skulle det tyde på at gata ikke mister denne funksjonen i perioden. Men minkingen i størrelsen på husholdene og en avtakende kvinnedominans, særlig i yrkesaktiv alder tyder likevel på en endring i gatas rolle som inngangsport.

Hovedgatesamfunn i endring

Handelsfolket var gjennomgående en viktig gruppe i hovedgata, selv om deres andel av totalbefolkningen inkludert husholdene gikk noe ned til rundt 20 prosent. Andelen av skatteyterne gir gjennomgående det samme inntrykket, men den relative andelen var høyere i handelsstrøket i gata. De som drev butikker hadde større tilbøyelighet til å bo i strøket. For de som arbeidet i butikkene virket det som at strøket ble et mindre viktig bosted mot slutten av 1930-tallet. Dette bosettingsmønsteret kan settes i sammenheng med endringer i aldersstrukturen for handelsfolket. I 1921 var det en ung befolkning med et stort kvinneoverskudd som i stor grad var innlosjerte. Mange var innlosjerte i husholdene til de som drev butikk. I 1938 var kvinneoverskuddet mindre. Lav heimfødingsprosent gir indikasjoner på at de som arbeidet i butikk i 1921 for en stor grad var innflyttere. I 1938 var der den steget betraktelig, og de fleste i denne gruppa var nå født i byen. Sett i sammenheng med bosettingsmønsteret kan dette tyde på at denne gruppen i mindre grad ble boende i strøket.

Det var også andre grupperinger i gata. Særlig iøynefallende var en betydelig økning i andelen sjøfolk. Dette peker på at gata hadde en bostedsfunksjon som gikk ut over handelsgata. Gata som helhet fungerte som en inngangsport til byen, i alle fall rundt 1920. Da var kvinneoverskuddet stort og husholdsstørrelsen antydte at å ha losjerende var vanlig. En gjennomgående lav stabilitet pekte i retning av en ustabil befolkning. Gata beholdt et preg av å være et sted med mange utenbys fra gjennom hele perioden. Alders- og kjønnsfordelingen i 1938 peker imidlertid mot et annet samfunn enn i 1921. Flere folk ble eldre og kvinneoverskuddet ble betraktelig mindre. Haraldsgata var gått fra å være en gate bosatt av utenbys kvinner til å bli en gate med en mer balansert bosettingsstruktur.

[112]Kilde: HBA, likningsprotokoller for byen.

[113]Det er to ulike kilder det her er tale om, så helt de samme personene kan ikke forventes å gjenfinnes. Dessuten er dekket de ulike årstall. Men en omtrentlig dekning av den samme gruppa gir nok kildene likevel.

[114]Alle som har ført Haraldsgata som bopæl er tatt med her og det skulle dekke de fleste. Men i ytterkanten var det folk som skrev andre bopæler enn Haraldsgata selv om det var der de i virkeligheten bodde. Tallene for dette året er dermed noe mer usikre enn for de to andre årene.

[115]Thorsen 1985, s. 145 f.

[116]Tallene som kommer fram her er noe lave. Fra likningsprotokollene kan en lese at det var totalt 94 med tilsvarende kategorisering i 1919/20, i 1929/30 116 stykker og i 1939/40 85 handelsfolk totalt. Her må det tas forbehold om at yrkestitler kanskje ikke er ført på en like systematisk måte i folkeregistertellingene som i likningsprotokollene.

[117]Strøket ble i kapittel 3 avgrenset til strekningen mellom Grønhauggata i nord og Aasebygata i sør. Aasebygata lå et kvartal sør for Nygata, se bykart.

[118]HBA, folkeregistertellinger for Haugesund (1921 N=26, 1931 N=34 og 1938 N=36)

[119]HBA, folkeregistertellinger for Haugesund (1921 N=54, 1931 N=61 og 1938 N=47)

[120]Om to personer i noen av gruppene opptrer i en og samme hushold telles dette bare en gang. Derfor stemmer tallene for antall hushold bare delvis med antall personer som er lokalisert, jfr. tab. 4.3

[121]Her har jeg skilt ut skipper, sjøfolk, byssepersonell, båtførere, jungmenn, maskinister, fyrbøtere, matroser og donkeymenn.

[122]Aase 1987, s. 105 ff.

[123]Aase 1987, s. 105 ff.

[124]HBA, folkeregistertellinger for byen 1921 og 1931.

[125]HBA, folkeregistertellinger for Haugesund.

[126] En undersøkelse i Stavanger viste at det var en sammenheng mellom størrelse på hushold og mobilitet. Dess mindre hushold dess hyppigere flyttinger. Se Alsvik, M. K. og S. Dyrvik 1987, s. 135 ff.

[127] I Sundgata på Risøy (Se kart) er det gjort en undersøkelse av blant annet bofasthet, og her var Det var en ren boliggate som vokste fram på slutten av 1800-tallet. En undersøkelse av bosettingsstrukturen der viste at bosettingen gjennomgående hadde vært stabil. Se Buch, C. og A. L. G. Christensen 1976, s. 105.

[128] Ståle Dyrvik har gjort en undersøkelse av interne flyttinger i Stavanger og antyder en prosess der kravene til plass ble større utover på 1900-tallet og folk, spesielt barnefamilier, flyttet til større bofasiliteter. Se Dyrvik 1988, s. 169 ff.

[129] Totaltallene for de over 20 år var i 1921 747, i 1938 852.

[130] Folkeregistertellinger for Haugesund



Kapittel 5 Hovedgata som møtested

Byer er i stadig endring. Byers befolkning og fysiske fremtoning endres kontinuerlig, enten i omfang eller sammensetning. Som nevnt i innledningskapittelet hadde hovedgater flere typer funksjoner i mindre byer som Haugesund. Det ble en allmenning som fikk viktige funksjoner både av sosial og økonomisk karakter, det ble en offentlig arena der folk handlet og samlet seg i ulike anledninger og for mindre byer ble det også et sted der folk bodde. Undersøkelsen av Haraldsgata har belyst aspekter ved det fysiske og sosiale innhold fenomenet hadde.

For det første ble den et viktig sentrum for detaljhandelen i byen. Fremveksten av gata fallt sammen med en periode da detaljhandelen ble mer spesialisert, fra cirka 1870 og framover. Perioden betegnes av en generell overgang til en pengeøkonomi, og byen ble i økende grad et varemarked for dens egen befolkning og omlandet. I denne prosessen fikk Haraldsgata en viktig funksjon som møtested. Utviklingen av detaljhandelen i gata er med å underbygge dette. Den ble et offentlig sted hvor flere og flere kunne handle. Strøksfunksjonen ble også understreket av at den lå tilknyttet to større parkanlegg i byen. Dette var med på å fremme gatas posisjon som en "fingate". Men den ble et møtested for byens egen befolkning på flere måter. Ved spesielle festlige anledninger som 17. mai ble den i økende grad et samlingspunkt, den fikk et stort innslag av forsamlingshus av ulik type og den ble også en forlystelsesgate illustrert ved kinoer. Den ble en gate mellom parkene, som bidro til å fremheve et estetisk aspekt ved hovedgata. Det var ikke bare for byens egen befolkning gata ble et møtested. Omlandet rundt ble gradvis sterkere knyttet til byen. Skipsfartsbyen Haugesund ble i økende grad et regionalt senter for omlandet, og i den prosessen var Haraldsgata en viktig gate i byen. Dens beliggenhet i byen var med å understreke dette. Via Haugeveien i nord og Salhusveien i sør kom folket rett inn i byen - og rett i Haraldsgata. Gatas betydning ga seg ikke minst uttrykk i anleggingen av Landmandstorget. Det første ordentlige torget i byen for utenbys bønder ble lagt til Haraldsgata. Møtestedet mellom by og land kunne også sees i utviklingen av et kafemiljø der bønder og kjørekarer i stor grad kunne møtes.

I løpet av mellomkrigstida ble den en handelsgate med et fysisk miljø mer og mer preget av denne funksjonen. Mens mellomkrigstida generelt sett var en vanskelig økonomisk periode for byen, utviklet Haraldsgata seg til å bli en spesiell handelsgate. Handelsprofilen avdekker en handel som i mindre grad var rettet mot de maritime næringene. Det gjorde at butikkene der generelt sett hadde bedre forutsetninger for å klare seg i en situasjon der typiske forbruksvarer for folk flest ble mer og mer etterspurt. For gata som helhet betydde dette at handelsfunksjonen ble viktigere for gata. På tross av store vyer for byens fysiske vekst stoppet befolkningsveksten opp. Det fysiske miljøet bar preg av å tilpasse seg den økende handelen for de fysiske rammene forandret seg lite. Murtvengen bidro kanskje til å konservere bygningsmassen, da den gjorde at nybygg i byen ble dyre. Innenfor relative konstante fysiske rammer er det imidlertid mulig å påpeke en tilpasningsstrategi. Gamle hus ble bevart, men tilpasset nye krav til tidsmessige lokaler. En følge av dette var at bostedsfunksjonen, på tross av noe press, ble opprettholdt. Noe press kan imidlertid påpekes, blant annet med hensyn til befolkningens fordeling på etasjene. Antall personer i de nedre etasjer ble færre og andelen i de høyere etasjene steg. Bostedsfunksjonen var viktig i gata helt frem til 1940. Det var en betydelig andel av handelsfolk der, særlig i butikkstrøket, selv om det også fantes andre grupper der. En stor del av handelsbefolkningen var født utenbys. Videre viser alders- og kjønnsfordelingen at det var et stort overskudd av kvinner blant handelsfolket. Dette antyder at det på dette tidspunktet var en stor andel av denne gruppa som i ung alder flyttet inn til gata for å arbeide der, særlig unge kvinner. På denne måten kan møtestedsfunksjonen til hovedgata også overføres til befolkningsstrukturen. De ble der ikke lenge, da stabiliteten var lav. Generelt store hushold pekte kanskje i retning av at gata hadde en funksjon som en inngangsport til byen. I 1938 hadde bildet endret seg mye. Kvinneoverskuddet var ikke lengre så stort, og blant de som jobbet i butikk var det et klart flertall som på dette tidspunktet var født i byen. Dette peker på en generell utvikling i gata. Alders- og kjønnsfordelingen for alle i gata viser en liknende hovedtendens, men andelen som var født i byen holdt seg relativt lav. For handelsfolk som drev butikk gikk den sågar ned mot slutten av perioden. En generell nedgang i husholdsstørrelser og en viss "forgubbing" i gata peker imidlertid at gata som inngangsport til byen hadde endret seg mot et mer stabilt samfunn generelt sett rundt 1940.

Denne studien har vist at en hovedgate i en mindre by som Haugesund ble preget av å være et møtested. Den bidrar også til å nyansere en fysisk strukturingsprosess i mindre byer generelt. Det kan antydes at en hovedgate ikke bare ble et møtested i kraft av å være en allmenning, men også av å være et bosted. På den ene siden hadde den en funksjon som en samlende offentlig arena, der handelen var en viktig forutsetning. På den andre er det trekk i bosettingsmønsteret som tilsier at funksjonsblandings innhold gikk utover det å huse handelsfolk. Det kan antydes at gata fungerte som en inngangsport til byen for folk som flyttet inn til den. Haraldsgatas status som hovedgate gjenspeilte en integrasjonsprosess mellom by og land som ga den karakter, både fysisk og sosialt av å være både allmenning og bosted.

Undersøkelsen av Haraldsgata har hovedsakelig belyst rammene rundt gata som møtested i byen, både de fysiske og sosiale. Hovedgata var en arena preget av å være et møtested. En annen oppgave ville være å studere hvordan møteplassen ble oppfattet av forskjellige grupper. Møter mellom ulike mennesker i en urban kontekst er et gjennomgående tema for Ingar Kaldal i hans skildring av dagliglivet i Midtbyen i Trondheim for perioden 1880 til 1950. [\[131\]](#) Han peker på flere spennende møter som kunne være interessante å gå nærmere inn på i en hovedgate. Et eksempel er møtet mellom by og land. Jeg har pekt på at mange unge kvinner utgjorde et segment med innflyttere i gata tidlig i perioden. Landmandstorget trakk bønder fra området rundt byen. Hvordan opplevde mennesker utenfra møtet med hovedgata? I flere memorarartikler i lokalavisa blir det framhevet en forskjell på østre og vestre fortau i gata som antyder at det var en forskjell på de som var fra byen og de utenbys fra. Et uttrykk for den kunne for eksempel være at de utenbysfra gikk på en bestemt side og byfolka på en annen i gata. [\[132\]](#) . Rommet hovedgata alle grupper mennesker på like vilkår eller var det kulturelle koder knyttet til oppfattelsen av den avhengig av om du kom fra landet eller byen?

Et annet interessant møte var mellom "høy" og "lav" i bysamfunnet. I 1934 var det en bitter strid blant ærendsguttene i byen om lønnsbetingelsene. Resultatet var demonstrasjoner som det ble slått hardt ned på fra politiets side. [\[133\]](#) Var Haraldsgata et sted for politiske ytringer? Vi har nevnt 1. maidemonstrasjoner i denne oppgaven, men hvordan artet disse seg i gata? Studier av ulike møter vil kunne bidra til å nyansere fremstillingen av hovedgater som allmenninger. Selv om de trakk mange ulike mennesker er det ikke sikkert møtene var like fredlige.

"Adle byane forsøke å ha det dei kalla strøket" stod det i diktet foran i det første kapittelet. Hovedgata er noe alle byer skal ha - eller streber etter å oppnå. Kanskje Haraldsgata i kraft av å være et møtested også ble et symbol for byen? En memorarartikkel tar for seg dette aspektet, og forteller om "skryteting" i byen generelt i mellomkrigstida. Det var ikke så mye å skryte av mente forfatteren, Haraldsgata var en av de få tingene-

"Ja, ja, de e jo ikkje så lite det heller, bevarer. Men me får jo seia atte di e bere stelte dei så vokse opp nå(...)" [\[134\]](#)

Men at gata fremdeles ble oppfattet som en "skryteting" på 1970-tallet illustreres av debatten som kom da gata ble foreslått omregulert til gågate. Januar 1974 ble det avholdt folkemøte i Det Nye Folkepartiet om sentrum. Der ble planene om at store deler av Haraldsgata skulle omgjøres til gågate diskutert. Bygnings- og regulerings sjefen anbefalte at den burde brytes opp med for eksempel møbler eller beplantninger. Da var det en av tilhørerne som reagerte med følgende bemerkning: "Som barn var vi stolte over at dette var Norges lengste rette gatestrekning, og hva med 17. mai-toget?" [\[135\]](#) Etter en god del debatt i Bystyret ble gågata vedtatt i desember 1975. En av debattantene uttalte følgende vyer for den nye gågata: "Jeg tror Haraldsgata vil bli en fredelig gate som folk fra by og land vil trives i." [\[136\]](#) Haraldsgatas funksjon som møtested ble igjen betonet, i en ny kontekst.

[\[131\]](#) Kaldal 1997, s. 13 ff.

[\[132\]](#) Tindeland, G. Stripå *Haugesunds Avis* 13.12.

[\[133\]](#) Jensen, O.A. 1988. Ærendsgutt-streiken. *Haugesunds Avis* 29.10.

[\[134\]](#) Mortimer 1954. Ett og a´ent fra Strandgatå. Utflyttet haugesunder forteller minner fra hjembyen.

Haugesunds Dagblad 09.01.

[\[135\]](#) Haugesunds Avis 26.01 1974

[\[136\]](#) Haugesunds Avis 12.12 1975

[Avdeling for forskningsdokumentasjon](#), Universitetsbiblioteket i Bergen og [Historisk institutt](#), 26.06.2000



Litteratur og Kilder

Litteratur

- Aase, H. 1987. *Sjømannsfamilier i Haugesund i mellomkrigstida*. Upublisert hovedoppgave. Universitetet i Bergen.
- Abrahamsen, O.A. 1987. *Flekkefjord på 1800-tallet. Fra sild til sålelær*. Flekkefjords historie, bnd. 1. Flekkefjord.
- Abrahamsen, O.A. 1987. *Flekkefjord på 1900-tallet. Omstilling og vekst*. Flekkefjords historie, bnd. 2. Flekkefjord.
- Alsvik, M.K. og S. Dyrvik 1987. *Gjennombrøtet for fødselsregulering i Stavanger 1900-1935*. Bergen.
- Bjerknes 1974. *Kong Oscars gate: Historien gjennom tidene*. Bergen.
- Brusdal, R. og Randi Lavik 1996. *Varehandelens utvikling. Kjøp ute og hjemme*. Oslo.
- Buch, C.E. og A.L.G. Christensen 1976. I *Årbok for Karmsund 1966-76*. Haugesund.
- Carter, H. and C. Roy Lewis 1990. *An Urban Geography of England and Wales in the nineteenth century*. London.
- Christensen, A.L.G. 1979 *Begreper om byen - hjelpemiddel eller tvangstrøye?* I *Dugnad* nr. 3, s. 2-10.
- Christensen, A.L.G. 1991. *Livet i og mellom husene: Utvalgte artikler om livsform og bymiljø*. Oslo.
- Christensen, P. og G. Pedersen. 1995. *Tromsø gjennom 1000 år: Ishavsfolk, arbeidsfolk og fintfolk 1900 - 1945*. bnd. 3. Tromsø.
- Danielsen, R. 1997. "En exempelløs fremgang" 1880-1921. *Trondheims historie*, bnd. 4. Oslo.
- Dyrvik, S. 1988. *Arbeidarlevkår i Stavanger 1900-1940*. I R. Danielsen (red.), *Stavanger mellom sild og olje. Hermetikkbyen*. s.169-213 Stavanger.
- Eckhoff, J.C. 1969. *Byplan. Norske bysamfunn i vekst mot hva?* Oslo.
- Eriksen, L. u.å. *100 år. En bok - et blad, det trykte ord, en del av Haugesunds historie! Ludvig Eriksens Trykkeri 1893-1993*. Haugesund.
- Fett, H. 1937 *Karl Johans gate. Et stykke bykunst*. Oslo.
- Gjerstad, J. 1996 *Marken: En bydel i Bergen 2 Tverrgaten St. Jørgen, Kong Oscarsgate*. Bergen.
- Haaland, A. 1999. I U. Bergsgard (red.) *En by tar form. Stavangers bebyggelse 1815-1940* Stavanger.
- Halvorsen, L. 1916. *Haugesund i 50 aar*. Stavanger.
- Hohenberg, P.M. and L.H. Lees 1995. *The making of urban Europe 1000-1994*. Harvard.
- Hubbard, W.H. 1997. *Peopling a new town 1865-1910*. I G.A.Erslund, E. Hovland og S. Dyrvik (red.) *Festskrift til Historisk institutts 40 års jubileum 1997: 343-260*. Bergen.
- Jensen, R.H. 1980. *Moderne norsk byplanlegging blir til. Tanker og ideer som preget fremveksten av moderne norsk byplanlegging slik det særlig fremkommer i de tekniske tidsskriftenene 1854-1919 med forenklet videreføring av vesentlige tendenser i 1920-30 årene*. Trondheim.

- Just, C. 1950 *Carl Johans gate: Historikk og antologi*. Oslo.
- Kaldal, I. 1997. *Veit og gate: Daglegliv i Midtbyen i Trondheim 1880-1950*. Trondheim.
- Kjeldstadli, K. 1990, *Oslo bys historie bnd. 4*. Oslo.
- Kjeldstadli, K. 1993, *Mentalitet og materialitet i byer*. I *Samtiden* nr. 3, s. 34-42.
- Knutsen, S. 1997 *Bønder i by 'n. Skjoldfødte i Haugesund 1865-1885*. Upublisert hovedoppgave. Universitetet i Bergen.
- Kongshavn, T. 1929. *Haugesunds kommunale administrasjon i 75 år*. Stavanger.
- Larsen, S. 1996 *Hele Norges Karl Johan*. Oslo.
- Melby, K. 1995. *Kvinnelighetens strategier. Norsk Husmorforbund 1915-1940 og Norges Lærerinneforbund 1912-1940*. Dr. philos. -avhandling i historie Universitetet i Trondheim.
- Morland, K. 1998. *Haugesunds kommunale administrasjon 1930-1998*. Haugesund.
- Myhre, J.E. 1977. *Urbaniseringen i Norge i industrialiseringens første fase ca. 1850-1914* I G.A.Blom (red.): *Urbaniseringen i Norden. Det XVII nordiske historikermøte i Trondheim 1977*, bnd. 3. Oslo.
- Myhre, J. E. (red.) 1990. *Hovedstaden Christiania: Fra 1814 til 1900*. Oslo.
- Mykland, K. 1996. *Fra Søgaden til Strandgaten 1807 - 1880*. Trondheims historie, bnd. 3. Oslo.
- Nærbøvik, J. 1993. *Norsk historie 1870-1905. Frå jordbrukssamfunn mot organisasjonssamfunn*. Oslo.
- Pryser, T. 1993. *Norsk historie 1800-1870. Frå standssamfunn mot klassesamfunn*. Oslo.
- Qvale, P. 1975. *Du evig unge Haugesund: Viser og sanger om Haugesund*. Haugesund.
- Rodger, R. 1989. *Housing in urban Britain 1780-1914* Cambridge.
- Skak-Nielsen, L. 1989. *Alle kender Blågårdsgade*. København.
- Solli, O.F. 1976 *Et bylandskap på midten av 1800-tallet*. Magisteravhandling ved Etno-folkloristisk Institutt Universitetet i Bergen høst-1976.
- Sund, N. 1951 *"Eg minnest"* Haugesund.
- Sætherskar J.(red.) 1950. *Det norske næringsliv. Rogaland Fylkesleksikon*. Bergen.
- Thorsen, R.J. *Næringliv, Sysselsetting og arbeidsledighet i Haugesund 1930 - 1939*. Upublisert hovedoppgave. Universitetet i Bergen.
- Thorvaldsen, G. 1996. *Håndbok i registrering og bruk av historiske data*. Tromsø.
- Thorvaldsen, G. 1999. *Databehandling for historikere*. Oslo.
- Vikse, J. 1975. *Det gamle Haugesund. Et billedalbum*. Haugesund.
- Vikse, J. 1976. *Det gamle Haugesund 2. Etterkommere. En byhistorie i bilder*. Haugesund.
- Vikse, J. 1978. *Haugesund. Som årene gikk*. Haugesund.

Østensjø, R. 1947. *En by blir til. Haugesunds utvikling fra strandsted til ladested ca. 1835-1855 på bakgrunn av den økonomiske utvikling i Ryfylke og Sunnhordland og statens økonomiske politikk i det 18. og første halvdel av det 19. århundre.* Haugesund.

Østensjø, R. 1958. *Haugesund 1835-1895* bnd. 1. Haugesund.

Østensjø, R. 1993. *Haugesund 1895-1913* bnd. 2. Haugesund.

PRIMÆRKILDER

ARKIVMATERIALE

Offentlige arbeider. Arkivboks nr. 24. x. Offentlige arbeider. 2. Veger og gater. Trafikktelling Grus til boligveger Drosjebilene Sysselsettingskurs. Haugesund byingeniørkontor, fram til mai/juni 1966.
Haugesund Byarkiv

Havnevesen. Stasjons- og havnekonkurransen. Brev. Pakke 1. Haugesund Byarkiv

Havnevesen. Stasjons- og havnekonkurransen 1918. Motto: *Sildekongen*. Pakke 2. Haugesund Byarkiv

Havnevesen. Stasjons- og havnekonkurransen 1918. Program m.v. Horten Ålesund Haugesund 19C Pk. 1.
Haugesund Byarkiv

Div. sak nr. 79. Retningslinjer ved krav om plass for kjøretøyer. (egenparkering) Vedlegg: Foredrag av teknisk rådmann 3. februar 1964.

Forhandlingsprotokoll for Haugesunds Bygningsråd. Sak nr. 1/29-43/55, fra 25/1-29 - 22/2-35. Haugesund Byarkiv

Forhandlingsprotokoll for Haugesunds Bygningsråd. Sak nr. 44/35-123/39, fra 29/3-35 - 11/4-39.
Haugesund Byarkiv

Dokumenter vedkommende Reguleringsplan for Haugesund. Haugesund Byarkiv

Haugesunds Nye Regulering. Bedømmelseskomiteens uttalelser om de indkomne utkast. Haugesund Byarkiv

Reguleringskommisjonen. Reguleringssaker 1914-1940 3, Gamle Brandstasjonstomt 1933

Reguleringskart Haugesund Maalestok 1:2500 1912/13, Ingeniør Dahl. Kartsamlingen. Haugesund Byarkiv

Konkurransplan 1914. Motto: *Hauge* Harald Andersin. Kartsamlingen Haugesund Byarkiv

Etterretningskart Haugesund Skala 1:5000 1943, War Office. Kartsamlingen. Universitetsbiblioteket i Bergen

Ligningsnevnd. Eiendomsskatt 1939/40. Haugesund Byarkiv

Ligningskommisjon, Skattetakstprotokol, bd 5 Alle faste eiendomme 1913 Haugesund Byarkiv

Haugesunds Skjønnhetsråd. Forhandlingsprotokoll 1918-1928 Haugesund Byarkiv

EDB-REGISTRERTE KILDER

Folkeregistertelling for Haugesund den 1ste november 1921. Katalog F: "Haraldsgaten", edb.reg: Nils Andreas Høie

Folkeregistertelling for Haugesund den 1ste november 1931. Katalog F: "Haraldsgaten", edb.reg: Nils Andreas Høie

Folkeregistertelling for Haugesund den 1ste november 1938. Katalog F: "Haraldsgaten", edb.reg: Nils Andreas Høie

Folketellingen for Haugesund 1900. RHD-EDB versjon.

Ligningsprotokoller for Haugesund 1919/20, edb.reg: Nils Andreas Høie

Ligningsprotokoller for Haugesund 1929/30, edb.reg: Nils Andreas Høie

Ligningsprotokoller for Haugesund 1939/40, edb.reg: Nils Andreas Høie

ANDRE KILDER

1. mai programmer. Haugesund Folkebibliotek

17. mai programmer 1902-1967. Haugesund Folkebibliotek

Adressebok for Haugesund 1919. Haugesund Folkebibliotek

Adressebok for Haugesund 1927/28. Haugesund Folkebibliotek

Adressebok for Rogaland 1940. Haugesund Folkebibliotek

Bygningslov 27.juli 1896. Norsk Lovtidende 2. avdeling. Kristiania

Kongelig resolusjon 30. december 1914. Norsk Lovtidende 2. avdeling, Kristiania

Kongelig resolusjon av 8. september 1917. Norsk Lovtidende 1ste. avdeling. Kristiania

Lov om bygningsvesenet 22.februar 1924. Norsk Lovtidende 2 avdeling, Kristiania

Lov om forbud mod opførelse af træbygninger i Landets Byer m.v. 19. mai 1904.

Rederiforeningens Billedarkiv. Byen. Haugesund Folkebibliotek

Appendiks

- [1](#)
- [2a](#)
- [2b](#)
- [2c](#)
- [3](#)
- [4ab](#)