

ÅRBOK FOR KARMSUND



MUSEET FOR HAUGESUND OG BYGDENE

Årshefte 1966 - 76

Haugesund 1976

Worum's Trykkeri A/S

uprentesios måte. Artiklene bygger således på grovtellinger av registreringgsmaterial-
et og er egentlig ment å tjene som en rapport om arbeidet. Likevel er det å håpe at
artiklene kan presentere seg som en helhet, og at de kan formidle aktuell og bruk-
bar kunnskap om et levende sørvestnorsk trebymiljø. Så får behandlingen av andre
emner innenfor materialet utestå til senere høve.

RISØY FØR OG NÅ

Av Carl Egil Buch.

Risøy utgjør i dag den vestlige utkanten av det sentrale Haugesund. En relativt høg og smal bro fører fra omtrent midt på øyen til sentrum på fastlandet. Den krysser Smedasundet mellom fastlandet og øyen. Smedasundet fortsetter i nesten rett linje langs fastlandet nordover forbi Hasseløy. Hasseløy er atskilt fra Risøy med et sund kalt Kryssen. Vestenfor Hasseløy ligger Vibrandsøy og videre Karmsundet mot Torvastad på Karmøy. Vestenfor Risøy er overfarten til Torvastad fri.

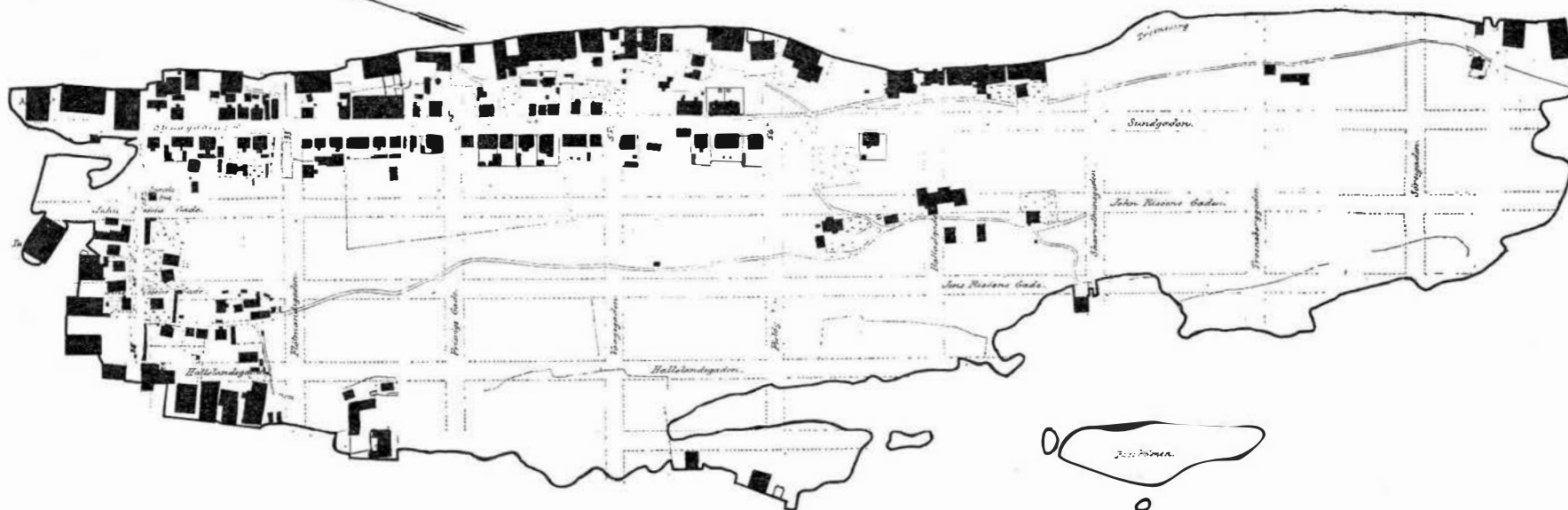
Risøy er smal og langstrakt. Lengderetningen ligger i SSØ mot NNV parallelt med lengderetningen i landskapet nærmest øyen på fastlandet. Byens innbyggere oppfatter lengderetningen som NS. Etter oppfyllinger og planeringsarbeider opp gjennom tidene fortøner øyen seg i dag som en flate med bratte skrenter ned mot sjøen i øst og vest. I nord synker flaten jevnt mot sjøen unntatt et midtparti som står opp som et knauset utsiktspunkt. På vestsiden har øyen fått en lang utløper i kaien som er anlagt over Garpeskjærene i 1930-årene. På en fylling mellom øyen og den tidligere Risøyholmen på samme side ligger Haugesund Mekaniske Verksted.

Opprinnelig var Risøy kupert. Det ble drevet gårdsbruk på øyen. Gårdens våningshus står enda på sørsiden av brohodet. Da Smedasundet tok til å bli et senter for sildesalting fra siste halvdel av 1830-årene, ble det ganske snart oppført en rekke sjøhus langs nordre del av strandlinjen mot fastlandet og langs strandlinjen mot Kryssen. Sjøhusene ble fortrinnsvis bygget på leiet grunn av handelsmenn fra Bergen og Stavanger¹. Boliger ble fra først av bygget under samme tak som sjøhusene. Inntil 1856 var således bare noen få av bolighusene helt nord på øyen reist og et mer representativt våningshus på østsiden av øyen. Dette våningshuset ble senere flyttet til fastlandet². Forøvrig var jordveien til Risøygården intakt.

Flyttingen av Valentinsens store våningshus til fastlandet har sammenheng med en forskyvning i Risøys betydning i forhold til resten av det området som var i ferd med å bli urbanisert. Det opprinnelige tyngdepunktet i dette området falt langs strandsidene ved Kryssen og sørover Smedasundet. Risøy hadde en sentral posisjon og syntes å kunne utvikle seg til et hovedpunkt. Men hovedtyngden av nybyggingen i området kom til å skje på fastlandet på strekningen fra Havnaberg



S Ø N D R E S M E D E G U N D



Risøy i 1904. «Selvgrodd» bebyggelse
nærmest sjøhusbeltet. Regulert bebyg-
gelse langs Sundgaten.



til Vedalmenningen. Mens bebyggelsen på fastlandet i siste halvdel av 1800-tallet jevnlig spredte seg østover³, ble størstedelen av Risøy fortsatt liggende ubebygget som jordbruksland. Foruten den opprinnelige sjøhusrekken langs sjøen i nord og øst kom det etterhvert til en del mindre bolighus bakenfor sjøhusene. Disse bolig-husene var delvis tilfeldig plassert og lå i et uregelmessig forhold til hverandre. Bebyggelsen på nordvestspissen av Risøy og enkelte steder i skråningen mellom Sundgt. og Smedasundet gir et godt inntrykk av hovedtrekkene ved bygningsmiljøet på øyen fram til ca. 1880.

Reguleringsplanen som gjaldt for Haugesund fram til ca. 1915 ble vedtatt i 1857⁴. Den var utarbeidet av kaptein G. N. Tausan og omfattet det gamle byområdet som inkluderte Risøy og Hasseløy. Planen var lagt opp etter sjakkbrettprinsipp med langgater i retning NS parallelt med sundet, og tverrgater som skar langgatene i rett vinkel. Kvartalene mellom gatene ble rektangulære med lengderetningen i NS, ca. 100x45 m. store. Gatene var planlagt med samme bredde både på fastlandet og på øyene. Unntak var Torvgaten som ble gjort bredere enn de øvrige gatene og derfor fikk karakter av midtakse i planen. Planen kan oppfattes som en stasjonsbyplan der Smedasundet erstatter jernbanelinjen og der bykaien erstatter stasjonen. Men sundet måtte i mindre grad enn en jernbanelinje virke som en barriere i byplanen. I planen var det således lagt opp til en vesentlig utbygging av øyene på vestsiden av sundet, slik at kommunikasjonslinjen kom til å løpe midt gjennom byen istedenfor å tangere den.

Det var denne reguleringsplanen som etterhvert ble realisert på Risøy. Men ved århundreskiftet var det enda bare den østligste langgaten, Sundgaten, fra Fjellgaten og nordover, som i noen grad hadde fått gateløpet avgrenset med bygningsrekker på hver side. Rekken på østsiden lå foran den eldre selvgrodde bebyggelsen. Mellom bygningene som alle var oppført fortrinnsvis med gavlsiden i gatelinjen, og med et større uthus på gårdsplassen, var det enda, særlig nordenfor Fresvigsgt., mange ubebyggete tomter. Vestenfor bygningsrekkene langs Sundgt. lå ubebyggete jord-er bortsett fra den gamle husklyngen i nordvest.

I den første tjueårsperioden av dette århundret skjedde det en kraftig utbygging i de områdene på øyen som enda lå ubebygget. Først i denne perioden ble hullene i husrekkene langs Sundgt. fyllt. Omkring 1910 hadde bygningsmiljøet i denne gaten fått sin nåværende form. Dessuten ble det bygget noen hus langs Fløttmannsgaten.

Senere fortsatte utbyggingen på eiendommene langs John Risøensgt. Hovedtyngden av denne bebyggelsen skjedde i kvartalene på begge sider av Vågs-gt. I Jens Risøensgt. ble det i løpet av de tjue årene bygget en del spredte hus mellom Fløttmannsgt. og Vågs-gt. Den vestligste husrekken i Hallelandsgt. ble også for en vesentlig del bygget i siste del av denne perioden.

De fleste av disse bygningene ble oppført av private byggherrer som selv skulle bo i husene. De var tegnet av håndverkere som nyttet alminnelige typer tomanns-

boliger som utgangspunkt, men som ga dimensjoner og detaljer en individuell utforming. Husene ble fortsatt lagt med gavlsiden mot gaten, men henimot 1910 ble det mindre alminnelig å bygge store uthus på gårdsplassene. Et par byggeforetagender svarer ikke til denne karakteristikken. Sundgt. 94, 96, 99, 101, 116 og 118 ble i 1901 bygget av skipsrederiet Wrangell & Waage av tømmer firmaet fraktet hjem fra Østersjølandene. Senere ble husene solgt til private eiere. I dette tilfellet dreier det seg om en form for bygging på spekulasjon. I et annet tilfelle ble en gruppe tomter solgt omtrent samtidig til private eiere som benyttet tegning fra samme firma, Teknisk byrå. Både John Risøensgt. 118, 124, 123, 127 og 129 er således bygget over samme lest, men av private byggherrer.

Offentlig byggevirksomhet fant også sted på Risøy framover mot 1920. I 1914 ble folkeskolen reist på hjørnet av Jens Risøensgt. og Vågsgaten. Bygningen var den gang bare i en etasje. I 1919 ble endelig kvartalet østenfor skolen bygget ut med kommunale arbeiderboliger. Kvartalet inneholdt fortrinnsvis hus med fire toroms leiligheter i hvert. Kvartalet fikk en åpen form, og det var ikke uthus på gårdsplassen.

Tiden etter 1920 fram til slutten av 1940-årene var en periode hvor det så å si ikke ble nyoppført bolighus på nord-Risøy. Da byggevirksomheten tok seg opp igjen henimot 1950, var det bygningsrekkenene langs Jens Risøensgt. omkring Fresviksgt. og Vågsgt. som ble komplettert. En viss nybygging fortsatte framover 1950-årene i området vestenfor John Risøensgt. De fleste husene fra denne tiden er klassiske tomannsboliger av en type som ligger nær opp til dem som ble bygget fra 1890-årene av.

Omkring 1970 ble det bygget ytterligere 4 hus på åpne tomter på nord-Risøy. Men nå dreier det seg om delvis individuelt utformede eneboliger. Annen byggevirksomhet innen boligmiljøet på øyen knytter seg helst til modernisering av eldre bolighus. På dette feltet har aktiviteten i senere år vært betydelig.

I prinsippet spredte altså boligbebyggelsen på Risøy seg som ringer i vann ut fra sentrale punkter på øyen. Fram til første tiår av dette århundret da byens tyngdepunkt lå lenger nord enn i dag, og da endepunktet for Risøys eneste fløtt til fastlandet var i Fløttmannsgt. foregikk den vesentligste delen av boligbyggingen nær dette punktet. Sammen med byens tyngdepunkt flyttet Risøys tyngdepunkt seg sørover. Det kom til uttrykk i oppretting av en søndre fløtt til Vågsgt. i 1904 og senere i plasseringen av broen. Utbyggingen fortsatte nærmest disse kommunikasjonspunktene. Ved begge disse sentrene var det en tendens til først å bebygge de attraktive hjørnetomtene. Senere fulgte tomtene langs langgatene nærmest de sentrale tverrgatene.

All boligbyggingen på Risøy skjedde bakenfor rekken med sjøeiendommer. Disse eiendommene var allerede utbygget ved århundredskiftet, og ble ikke i vesentlig grad endret eller fornyet senere, når man ser bort fra Haugesund Mekaniske Verksteds store utbygging og anlegget av kai over Garpeskjærene på vestsiden av øyen.



Sundgaten sett fra Tollbugaten i 1909.

Men i løpet av de siste årene er et par større bygg blitt reist i kailinjen på øst-siden, og bygningsrekken langs øyens nordvest-side er revet.

Opprinnelig var bygningsrekken fullstendig dominert av aktiviteter knyttet til fisket. Bygningene var sjøhus i to og tre etasjer av reisverk. De fleste lå med ene gavlsiden mot sjøen. Denne plasseringen ga de beste mulighetene for utnyttning av gulvarealet i bygningene p.g.a. heiseanordningen som på en enkel måte ble anbrakt under et utbygg i gavlspissen. Det finnes unntak fra disse reglene. Sjøhuset på Kortanes er tømret, og dette og flere andre, særlig eldre hus er plassert med langsiden mot sjøen. En ikke uvanlig form for kombinerte sjøhus- og boligkompleks fra midten av 1800-tallet er en toetasjes langsliggende bygning med tømret bolig i 2dre etasje og tilbaketrukket fra kaien, flankert av to sjøhus, hvert med ene gavlsiden i kailinjen. Sundgt. 127 og Tollbugt. 12 var gode eksempler på denne anleggsformen. Ellers var det i Haugesunds første tid vanlig at bolig for eieren og for leiefolk var innrettet i sjøhusene, men bortsett fra Sundgt. 127 bærer visstnok ingen av de nåværende sjøhusene i rekkene spor av å ha inneholdt permanent bolig.

Fra tiden omkring århundreskiftet ble de maritime aktivitetene i strandbeltet mer differensiert. Tidligere ble det drevet sildetilvirkning i alle sjøhusene. I en rekke sjøhus ble det også drevet bøkervirksomhet. Sildesaltingen foregikk i sjøhusenes 1ste etasje. Lenger oppe i bygningen hadde bøkernes sitt verksted. Toppetasjen i sjøhusene ble brukt til lagring av tønner, salt og fiskeredskap. Nå kom det i gang

hermetikkfabrikker. Store nye anlegg for slik virksomhet ble bygget i Sundgt. 109 og Hallelandsgt. 150. Dessuten vokste mekaniske verksteder knyttet til skipsfarten fram. Haugesund Mekaniske Verksted og Haugesund Slip fikk etterhvert en dominerende posisjon innen arbeidsmiljøet på Risøy.

Etter stillstanden innen sildefisket fra begynnelsen av -60 årene er også for- edlingsvirksomheten i tilknytning til fisket gradvis blitt nedtrappet. På under- søkelsestidspunktet ble det overhodet ikke drevet slik virksomhet på nord-Risøy. Den mekaniske industrien har derimot ekspandert over samtlige eiendommer på nordvestre del av øyen. Sjøhusene på disse eiendommene er enten blitt revet eller tatt i bruk som lager. Også de øvrige eiendommene hvor det tidligere ble drevet fiskeforedling brukes i dag til lagring for en vesentlig del av lystbåter. Flere anlegg står dessuten tomme. For en stor del har bygningsmiljøet enda beholdt preget det hadde fått før tiden omkring århundreskiftet. Men på Sundgt. 139, Smedasundet 35-37 og Sundgt. 109 er det oppført nybygg henholdsvis i 1957, 1970 og 1973.

Spor etter eldre gateanlegg finner vi på den vestlige og den nordlige delen av øyen, hvor offentlig gateanlegg tidligst ble utført. Sundgt. ble opparbeidet henimot 1905. Kjørebanelen ble forsynt med grusdekke. Den enkelte huseier pliktet den gang som i dag å holde fortauet foran sin eiendom. Mange huseiere lot i tiden fram til første krig fortauet og innkjørselen dekke med store rettvinklede heller. Renne- stein formet man av lange smale heller i to rekker, hvorav den innerste sto vertikalt som kant foran fortausflaten. Senere ble sementdekke ofte nyttet. Etter siste krig er asfalt blitt alminnelig både som gate- og fortausdekke. Bare få fortau fortrinnsvis i de eldste gatestykkene har i dag grusdekke. Bred granittstein er oftest blitt brukt som fortauskant både ved nyanlegg og ved reparasjon av gamle.

1. R. Østensjø: *En by blir til*, Hgsd. 1950, s. 72.
2. R. Østensjø: *Haugesund 1835—1895*, Hgsd. 1958, s. 139.
3. R. Østensjø: *Haugesund 1835—1895*, Hgsd. 1958, s. 283.
4. R. Østensjø: *Haugesund 1835—1895*, Hgsd. 1958, s. 210.

HUS OG HUSHOLDNING

Av Carl Egil Buch.

Disponeringen av tomtene.

Bebyggelsen på Risøy representerer byggeskikk. Det vil si at den er produsert av byggmestre eller lekfolk som enten har planlagt bygningene selv eller har bygget etter arkitekttegninger med typepreg. Skikk og bruk og nedarvet tradisjon har spilt de viktigste rollene ved utformingen av bygningsmiljøet på øyen. Men Bygnings-