

Innhold

1.0 Innledning	1
1.1 Bakgrunn for valg av tema	1
1.2 Avgrensning og presisering av problemstilling.....	2
1.3 Tidligere forskning.....	2
1.4 Metode, kildebruk og struktur	3
1.5 Begreper	5
2.0 Hoveddel	6
2.1 Haugesunds beliggenhet.....	6
2.2 Forekomst av sild og sildehandel	7
2.3 Haugesundernes mentalitet	9
2.4 Fra sildehandel til skipsfart	10
2.5 Rederne	10
2.5.1 Redervillaene.....	13
2.6 Fra seil til damp.....	14
2.7 Fra sjøvei til landevei	15
3.0 Konklusjon	15
4.0 Litteraturliste.....	17

Silda og skipsfartens betydning for Haugesund

Haugesund fra midten av 1800-tallet til tidlig 1900-tallet

1.0 Innledning

I 1801 var Haugesund et strandsted. Det var et lite og forblåst sted og hadde kun 15 innbyggere.¹ I 1866 får byen kjøpstadsrettigheter og innbyggertallet har steget til 3200 mennesker.² Det var lite som kunne tilsi at Haugesund skulle vokse seg fram og bli store på alle verdens hav noen tiår senere. Hvordan var dette mulig, og hva var det som hadde skjedd? Sild og sildehandelen gjør at Haugesund blir et sted hvor folk bosetter seg for å jobbe. Stedet blir den største byen mellom Stavanger og Bergen, noe man ikke kunne trodd noen år tidligere.

I denne oppgaven vil jeg se nærmere på sildehandelen og skipsfartens betydning for Haugesund som by og «sildeby». Hva var det som gjorde at Haugesund, fra midten av 1800-tallet og frem til 1920-tallet vokste fram til å bli, i norsk målestokk, en relativt stor skipsfartsby? Hvordan var det mulig at det ukjente strandstedet kunne bli by etter kort tid? For å svare på dette skal jeg se nærmere på begynnelsen til Haugesund som by, og hvordan dette utviklet seg til å bli en by med redere og villaer, utvikling og aktivitet.

1.1 Bakgrunn for valg av tema

Det er flere grunner til at jeg ønsker å skrive om dette temaet. Jeg er vokst opp i Haugesund, og har fra 15 års alderen jobbet på museene der. Der har jeg blant annet jobbet som guide, hvor jeg har guidet turister gjennom sildehistorien til byen. Jeg har alltid vært fascinert av hvordan byen har klart å bygge seg opp på «sildebein», og hvor mye kysten og tilgangen til havet har betydd. Byens identitet er bygget på denne sildehistorien og blir ofte kalt for «sildebyen», og er kjent for blant annet sildekongen og den årlige Sildajazzen, men jeg har aldri selv smakt sild. I tillegg har vi de store, gamle redervillaene som ligger langs Salhusveien og pryder byen. De står som en påminnelse på skipsfartens betydning, og har gjort meg nysgjerrig på hvordan de har klart å komme dit. I tillegg står det en statue av to menn i Haugesund sentrum som kalles «Fiskerne». Men var haugesunderne egentlig fiskere? Det er mye jeg ønsker å lære meg, og det å kunne dra de lange linjene er noe som jeg synes er vanskelig. Min interesse for sildehistorien og dens utvikling, kombinert med ønsket om å forstå helheten mer, blir bakgrunnen for valg av tema.

¹ Reidar Østensjø, *Haugesund 1835-1895: Bind 1* (Haugesund: Skoglands Boktrykkeri A/S, 1958), 14.

² Geir Thorsnæs, «Haugesund.» Hentet 6. mai 2021 fra <https://snl.no/Haugesund>.

1.2 Avgrensning og presisering av problemstilling

Som nevnt tidligere i oppgaven skal jeg prøve å svare på hva det var som gjorde at Haugesund vokste fram og ble en stor skipsfartsby på midten av 1800-tallet og frem til 1920-tallet. På det tidspunktet var det ikke bare Haugesund som fikk en vekst i samfunnet. Sildefisket og skipsfart ser man har påvirket flere områder og er et bredt tema. Det gjorde at flere byer, spesielt byer på sørvest-landet, kom opp og fram på 1800-tallet. Jeg ønsker derfor å presisere at denne oppgaven kun tar for seg Haugesund.

Fra 1850 til 1920 har det naturligvis vært flere nedturer og kriser. Det har jeg valgt å ikke utdype i denne oppgaven. Det er kun de store nedgangene innen sild og sjøfart som blir nevnt, kun for å se hva innbyggerne velger å gjøre da og hva utfallet blir. Oppgaven skal ta for seg hva som gjorde at byen vokste, og det blir derfor ikke fokusert på alle nedgangstidene. Det er også viktig å avklare at oppgaven tar for seg sildefisket og skipsfartens betydning for byen. Dette føler jeg er viktig å avklare, fordi det kan naturligvis ha vært flere andre faktorer som har gjort at Haugesund har vokst til, men som jeg velger å ikke sette søkelys på. Jeg vil allikevel i slutten av oppgaven komme med et eksempel, og dette gjør jeg for å få frem et poeng, for å vise hva haugesunderne klarer å få til.

1.3 Tidligere forskning

Av tidligere forskning som omhandler Haugesund kan man finne flere bøker. Man finner blant annet en forfatter som har skrevet flere bøker om dette: Reidar Østensjø. Både hans hovedoppgave *En by blir til* og bøkene i bindet *Haugesund* er litteratur som tar for seg Haugesunds historie helt fra starten av. Det Østensjø har gjort er å skrive om byens tilblivelse, og hvordan byen har utviklet seg i årene 1835 til 1913. Han har hentet ut en god del tall, og skriver detaljert. Morten Hammerborg har også skrevet en bok om Haugesund sin historie, men med et enda mer spesifikt tema: skipsfart. I boken *Skipsfartsbyen: Haugesund skipsfartshistorie 1850-2000* får vi et dypdykk i Haugesundhistorien og betydningen av sildehandel, skipsfart og de store skipsrederne kommer godt frem her. Boken ble utgitt i samarbeid med Haugesund Rederiforening.³ Haugalandmuseet har også vært en mye brukt kilde, både årbøkene, nettsiden og et intervju med museumsdirektør Mads Ramstad. Årbøkene dypdykker i enkelte historier, og jeg har kun brukt noen få kapitler fra enkelte årbøker. Korte fortellinger på nettsiden har også gitt meg kort og konsis kunnskap. Østensjø,

³ Morten Hammerborg, *Skipsfartsbyen: Haugesunds skipsfartshistorie 1850-2000* (Bergen: Eide forlag, 2003), forord

Hammerborg og Haugalandmuseet med Mads Ramstad som forteller om historien samt årbøkene og nettsidene blir derfor mine hovedkilder i denne oppgaven.

I tillegg til dette er *Norsk økonomisk historie 1500-1970* av Ståle Dyrvik en bok som tar for seg betydningen av sildefisket. Her er Haugesund nevnt som en av byene hvor sildefisket og havet har betydd mye. Dyrvik har også flere tabeller som blant annet dokumenterer norsk sildeeksport på 1800-tallet og som viser når norske byer blir ladesteder i 1860.⁴ I boken *Vestlandets historie* tar redaktørene for seg fisket og sjøfart i kapitlet *Den sjøvende landsdelen*. Her er Haugesund nevnt flere ganger, både med tanke på sild og sjøfart.

Etter hva jeg har lest og satt meg inn i er det altså forsket mye på sildehistorien fra før. Norges sildehistorie gjelder ikke bare Haugesund og sørvest-landet, men drar seg opp langs hele norskekysten.⁵ Man ser at historien ofte er delt inn i ulike kategorier, som for eksempel sosial-, økonomisk- og demografisk historie. Det er skrevet om mye hver for seg, og i denne oppgaven ønsker jeg å trekke de ulike faktorene litt mer sammen, og se på det i sammenheng med hverandre. Selv om det er skrevet om det fra før, er det et behov for å belyse sildehistoriens betydning enda mer, da denne historien har hatt mye å si for befolkningen ved kysten.

1.4 Metode, kildebruk og struktur

Metoden jeg har brukt i denne oppgaven er en kvalitativ metode og tar for seg tekstanalyse og et intervju.⁶ Jeg bruker flere forskjellige sekundærkilder, både fra nettet, i bokform og en muntlig kilde. Jeg bruker faglitteratur som allerede er skrevet og diskutert. Målet er å trekke sammen de ulike delene fra litteraturen slik at jeg kan svare på problemstillingen min.

Det er også interessant å se på hvem som har skrevet disse kildene, og hva bøkene fremstiller. Reidar Østensjø er en historiker fra Haugesund, og skriver derfor historien veldig presis og korrekt fra en Haugesunders perspektiv. Morten Hammerborg er også historiker. I likhet med Østensjø sine bøker, handler boken til Hammerborg *Skipsfartsbyen: Haugesunds Skipsfartshistorie 1850-2000* om Haugesund. Hammerborg og Østensjø har gått til primærkildene og brukt alt det historikere skal kunne. I tillegg har jeg intervjuet museumsdirektør Mads Ramstad. Ramstad har som direktør på Haugalandmuseet forsket mye

⁴ Ståle Dyrvik et al. *Norsk økonomisk historie 1500-1970: Band 1 1500-1850* (Bergen: Universitetsforlaget, 1979), 155 og 206.

⁵ Arnljot Løseth, «Den lunefulle silda – sildefisket på 1800-tallet.» Hentet 4. mai 2021 fra <https://www.norgeshistorie.no/bygging-av-stat-og-nasjon/1437-Den-lunefulle-silda%E2%80%93sildefisket-p%C3%A5-1800-tallet.html>.

⁶ Sigmund Grønmo, «Kvalitativ metode.» Hentet 6. mai 2021 fra https://snl.no/kvalitativ_metode.

på Haugesund sin lokalhistorie, og viser en enorm kunnskap i intervjuet. Han har også hjulpet Morten Hammerborg med boken *Skipsfartsbyen: Haugesunds skipsfartshistorie 1850-2000*.⁷

I bøkene *Norsk økonomisk historie* og *Vestlandets historie* er historien litt mer generell, og bøkene handler ikke kun om Haugesund. Disse bøkene tar for seg en mer generell historie, hvor Haugesund blir nevnt i sammenheng med blant annet fisk og sjøfart. Dette gjelder også flere andre bøker, som *Norges historie i årstall* og *Norsk historisk leksikon*.

På nettsider som *norgeshistorie.no* og *snl.no* har jeg funnet flere kilder som viser utviklingen og historien innenfor sjøfart og fiske. Slike kilder gir meg et generelt innblikk i historien. Jeg har også tatt i bruk nettsiden *haugalandmuseet.no*, som i motsetning til de andre nettsidene er mer spesifikk. Selv om nettsiden jeg har brukt er et undervisningsopplegg for barn i barneskolealder, har jeg fått bekreftet fra museumsdirektøren Mads Ramstad at innholdet er bra og utviklet av Haugesund kommune i samarbeid med museet og biblioteket.⁸

En av kildene jeg har brukt er skrevet av journalisten Tor Inge Vormedal, og det er ikke nødvendigvis viktig faglig det som står. Men, det er en god lokalhistorisk artikkel, og byr på mye informasjon. Lokalhistorien er det mange som har meninger om, både når det gjelder familiære tilknytninger og egne meninger om hendelser. Det gjør at man ser historien fra flere perspektiver, og gir kanskje en enda bredere forståelse av historien.

De kildene jeg har presentert nå tar alle for seg en del av Haugesunds historie, enten om det er generell sjøfartshistorie, eller om det er lokalhistorie. Jeg mener at disse bøkene og nettsidene vil bidra til å gi et godt svar på min problemstilling om hva som gjør at Haugesund vokser opp og fram. Når jeg velger kilder som tar for seg generell fiskehistorie, samtidig som jeg lærer meg Haugesundshistorien, er det enklere å se sammenhenger og de store linjene.

Opgaven tar først for seg hvordan Haugesund blir til. Her går jeg inn på blant annet betydningen av beliggenheten for stedet. Blant annet plasseringen mellom Stavanger og Bergen og tilknytningen til havet. Deretter forklarer jeg betydningen silda har hatt for byen. Mentaliteten til Haugesunderne blir også nevnt, da dette har vært en viktig faktor for at Haugesund har klart å holde på så lenge de har gjort. Så kommer jeg inn på hvilke fordeler silda har gitt haugesunderne og hva de gjorde da silda forsvant brått. Her kommer jeg inn på skipsfart, og skipsredere som har markert seg i Haugesundshistorien. Her skal jeg nevne to redere som gjorde det godt, selv om begge rederne har ulikt utgangspunkt. De viser ulike sider

⁷ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 11.

⁸ Intervju med museumsdirektør Mads Ramstad ved Hauglandmuseet 28. april 2021.

av hvordan man kan bli store, for noen hadde veldig ulikt utgangspunkt. Deretter tar oppgaven for seg fordelene med at Haugesund gikk fra seilskip til dampskip tidlig på 1900-tallet. Helt til sist kommer et lite avsnitt om hva som skjer med byen når skipsfarten får en nedtur i mellomkrigstiden, og haugesunderne må snu seg rundt og finne andre måter å arbeide på.

1.5 Begreper

Det er noen begreper jeg ønsker å forklare først. Teksten tar i bruk en del begreper som ikke blir brukt i dagligtalen nå.

Haugesund går fra å være et strandsted, til ladested til så å bli en kjøpstad. Hva er egentlig forskjellene på disse begrepene? For å svare på dette har jeg brukt *Norsk historisk leksikon* sine definisjoner. Der definerer de et strandsted som et «mindre tettsted ved kysten, uten formell status eller privilegier.»⁹ Museumsdirektør Mads Ramstad sier også at det finnes kilder på at Haugesund har vært et strandsted siden 1500-tallet, og at det allerede da var to handelsmenn på stedet.¹⁰ Haugesund blir etter hvert et ladested. *Norsk historisk leksikon* definerer et ladested som en by, men av en lavere rang.¹¹ Et ladested «hadde stort sett samme handelsrettigheter som kjøpstedene, men færre offentlige tjenester enn disse byene, og dermed mindre offentlige utgifter for innbyggerne.»¹² En kjøpstad «var først og fremst en funksjonell betegnelse, knyttet til reelle byer med egne offentlige organer.»¹³ Denne utviklingen skal vi se på i oppgaven, og jeg skal se nærmere på betydningen av å få disse handelsrettighetene som kommer gjennom å bli et ladested.

I denne teksten bruker jeg også ordet kremmer. Det tas i bruk når jeg snakker om haugesundere som handelsmenn. *Store norske leksikon* definerer at en kremmer kommer av ordet handelsmann, og blir ofte brukt for å omtale en person som er smålig eller gjerrig. Ordet kan også defineres som en handelsmann som har innsats og er nøysom. I denne sammenhengen bruker jeg definisjonen som går ut på at en handelsmann er nøysom og at innsatsen en legger ned gir penger og gevinst.¹⁴

⁹ Steinar Imsen og Harald Winge, *Norsk historisk leksikon: Kultur og samfunn ca 1500-ca. 1800* (Oslo, Cappelen Akademisk Forlag as, 1999), 430.

¹⁰ Intervju med museumsdirektør Mads Ramstad ved Hauglandmuseet 28. april 2021.

¹¹ Imsen og Winge, *Norsk historisk leksikon*, 233.

¹² Imsen og Winge, *Norsk historisk leksikon*, 233.

¹³ Imsen og Winge, *Norsk historisk leksikon*, 203.

¹⁴ Dag Gundersen, «Kremmer.» Hentet 15. mai 2021 <https://snl.no/kremmer>

Jeg tar også i bruk begrepet partrederskap. *Norsk historisk leksikon* definerer partrederskap som «en reder som eide en viss andel av et skip.»¹⁵ Begrepet blir brukt når teksten tar for seg skipsfart. Det å drive med skipsfart var dyrt, og krevde mye større investeringer sammenlignet med fartøyene som ble brukt til sild. Derfor var løsningen partrederskap, for det gjorde at flere kunne gå sammen slik at både kapitalen og risikoen var fordelt på flere parter. Dette gjorde at selv de som ikke var like velstående som andre kunne ta en del i skipsfarten.¹⁶

2.0 Hoveddel

2.1 Haugesunds beliggenhet

Som nevnt i innledningen, er Haugesund et forblåst sted. Det er kun noen få havstrekninger i Norge hvor man er spesielt utsatt for vær og vind i skipstrafikken. Mellom Stavanger og Bergen har man strekningen Sletta. Haugesund er eksponert for denne strekningen.¹⁷

Haugesund har en god havn like ved Sletta, Karmsundet, som gjør at man kan ligge her med fartøyene sine og vente på god bøl. Sundet løyer til for den hardt værutsatte strekningen. Viktigheten av dette sundet kan man se tilbake flere hundre år. Norge har fått navnet sitt etter dette sundet. Strekningen kalles opprinnelig Nordvegen, og ble kontrollert av Harald Hårfagre.¹⁸ En så god havn like ved Sletta, som er en så kjent havplass, har vært viktig for sildefisket. Været ute på Sletta gjorde at man ofte måtte vente på å dra videre. Dette gjorde at mange stoppet her.

Som nevnt var Haugesund en relativt ukjent og forblåst plass. Men, plasseringen var gull verdt når det kom til silda. Dette gjorde at flere og flere flyttet til Haugesund for å drive med sildefisket og sildehandel. Silda kom ofte helt inn til kysten og kunne bli fanget i fra små fartøyer.¹⁹ Når silda dro av gårde, investerte haugesunderne i større fartøyer for å kunne følge silda og fiskerne videre langs kysten.

*Innflytterne kom ikke for å gifte seg. Det kunne de ha gjort på et hvilket som helst annet sted uten å reise over hav og land til Haugesund. Nei, de fremmeligste kom for å salte sild, tjene penger, salte enda mer sild og tjene enda flere penger og utvide driften i nye retninger.*²⁰

¹⁵ Imsen og Winge, *Norsk historisk leksikon*, 311.

¹⁶ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 56.

¹⁷ Nils Kolle og Anders Haaland, «Den sjøvende landsdelen,» I *Vestlandets Historie: Natur og næring*, red. Knut Helle, Ottar Grepstad, Arnvild Lillehammer og Anna Elisa Tryti (Bergen: Vigmostad & Bjørke AS, 2006), 149.

¹⁸ Bjørn Bandlien, «Harald Hårfagre.» Hentet 16. mai 2021 fra https://snl.no/Harald_H%C3%A5rfagre

¹⁹ Linda Merete Høie, «Historia om silda som kom og forsvant – sildefisket fra 1500-1800,» *Haugalendingen 2019-2021: Årbok for Haugalandmuseet*, 25.

²⁰ Reidar Østensjø, *En by blir til* (Haugesund: Skoglands Boktrykkeri A/S, 1950), 33.

Reidar Østensjø understreker klart og tydelig hva som gjorde at folk flyttet til byen. Det var silda som var attraktiv, og det var det som var trekkfaktoren.

Haugesund er en by som ligger strategisk til. Byen har to store byer i nær tilknytning, Stavanger i sør og Bergen i nord. Stavanger og Bergen var tidligere to store eksportbyer. Da sildefisket økte så kraftig på midten 1800-tallet trengtes det flere handelssentre som lå beleilig til for disse storbyene. Den økende handelen og varetransporten mellom byer og steder gjorde behovet enda større, og ga gode forutsetninger for at Haugesund kunne bli en handelsby.²¹ Denne utviklingen ble det dessverre satt en stopper for²², på grunn av privilegiesamfunnet. Disse privilegiene satt en stopper for at kystbyer som Haugesund ikke kunne drive den handelen de selv ønsket. Det var bare innbyggerne i byene med handelsrettigheter som kunne drive handel, og haugesunderne måtte dra til Stavanger eller Bergen for å handle.²³ Men, da liberalismen kom på moten over hele Europa på midten av 1800-tallet, ble det til at flere av disse privilegiene forsvant. Dette åpnet opp for at flere byer kunne bli til, da byprivilegiene hindret dette tidligere. Haugesund ble ladested i 1854,²⁴ og dette ga haugesunderne retten til å kunne drive handel der. Presset for forandring økte kraftig når man så behovet for en friere handel og friere konkurranse. Det var ønsket, og man så at det trengtes.²⁵ Nå fikk man blant annet fri handel, mye mer aktivitet i samfunnet og flere kunne livnære seg. Det gjorde at flere flyttet til Haugesund og startet opp der med sildesalterier og som skipsredere.²⁶ Man ser at innbyggertallet stadig vokser på 1850-tallet. Dette gjør at byen blir kjøpstad allerede i 1866,²⁷ kun 12 år etter at byen ble ladested. Det lå en del usikkerhet i å skulle gi byen disse rettighetene, siden store deler av innbyggernes økonomi kun lå i silda. Dersom silda skulle forsvinne, hva ville skje med Haugesund da? Dette kommer jeg tilbake til senere i oppgaven, for i 1870 forsvinner faktisk silda fra Haugesund.

2.2 Forekomst av sild og sildehandel

Vårsild, som var den sildetypen som lå utenfor Haugesund-distriktet under sildeperioden på midten av 1800-tallet, har alltid kommet og gått periodevis.²⁸ Det har ikke alltid vært slik at silda har blomstret i havet, og det har til tider vært veldig ustabil. «I periodar på 60 til 70 år

²¹ Dyrvik et al., *Norsk økonomisk historie 1500-1970*, 205.

²² Østensjø, *En by blir til*, 53.

²³ Sissel Bugge, «Haugesund blir by,» Hentet 10. mai 2021 fra <https://haugalandmuseet.no/undervisning/gamle-haugesund/et-sted-blir-til/haugesund-blir-by/>

²⁴ Nils Petter Thuesen, *Norges historie i årstall: Fra 100 000 f.Kr. til i dag* (Oslo: Orion Forlag AS, 2004), 236.

²⁵ Reidar Østensjø, *Haugesund 1835-1895: Bind 1* (Haugesund: Skoglands Boktrykkeri A/S, 1958), 68.

²⁶ Kolle og Haaland, «Den sjøvende landsdelen,» 155.

²⁷ Thuesen, *Norges historie i årstall*, 245.

²⁸ Høie, «Historia om silda som kom og forsvant,» 25.

kunne silda vera temmeleg årviss under kysten, for så å bli aldeles borte.»²⁹ Det har altså ikke vært noen garanti for at silda kom tilbake år etter år. Dette gjorde at man investerte i større fartøyer, slik at man da kunne følge fisken og fiskerne oppover langs kysten³⁰, og kjøpe silden av dem. Disse varene ble så fraktet tilbake til Haugesund, saltet og gjort klar til utskiping.³¹ Men når silda først var til stede i Haugesund, var hele samfunnet engasjert. Sildefisket fra 1840-tallet til 1870 er en kjent periode innenfor sildefisket. I denne perioden var fisken større enn trelastnæringen, og var «landets viktigste eksportartikkel.»³² Silda satte alle i arbeid, også kvinner og barn. Bøkkere, saltere og båtbyggere,³³ samt seilmakere, fiskere og skipsredere.³⁴ Mennene var ute på sjøen, mens ganejentene og ganekonene saltet sild og plasserte den i tønner. Barna hjalp foreldre, og etter hvert kunne de hjelpe til med å spikre kasser til silden.³⁵ Ganejentene og ganekonene har fått navnet fordi de snitter i ganen til silda. Silda engasjerte altså hele befolkningen.

Det haugesunderne har gjort seg store på er ikke å fiske selve fisken, men å drive handel med den. Under vårsildfisket kom det flere tusen mennesker til Haugesund. De kom fra hele sørvest-landet, blant annet Hardanger, Sunnhordaland og Ryfylke,³⁶ med kun et mål i sikte: drive med sild. Det haugesunderne gjorde var å kjøpe denne silden som fiskerne fisket. De kjøpte den billig av fiskerne og fikk saltet den i et av salteriene i Haugesund.³⁷ Deretter satset de det de hadde på å selge den dyrere til utlandet. Haugesunderne tjente altså penger på å selge silda videre. Og sildemarkedet, det var i Østersjøen. Sverige, Preussen og Russland var tre viktige handelssteder for Haugesund.³⁸ Fra Østersjøen fikk haugesunderne korn med seg i retur, som de kunne selge til andre steder i Norge, særlig på Østlandet.³⁹

Det var ikke særlig dyrt å drive med sildehandel. Fartøylene som ble brukt var kjøpt inn rimelige. Silda var kjøpt billig av fiskerne og saltingen var heller ikke noe særlig dyr. Siden sildehandlerne solgte fisken videre til en god pris, satt de igjen med lønn til mannskapet og

²⁹ Kolle og Haaland, «Den sjøvende landsdelen,» 151.

³⁰ Dag Hundstad, «Det store hamskiftet,» Hentet 25. februar 2021 fra <https://www.norgeshistorie.no/industrialisering-og-demokrati/1522-det-store-hamskiftet.html>

³¹ Østensjø, *Haugesund 1835-1895*, 119.

³² Dyrvik et al., *Norsk økonomisk historie 1500-1970*, 206.

³³ Dyrvik et al., *Norsk økonomisk historie 1500-1970*, 206.

³⁴ Kolle og Haaland, «Den sjøvende landsdelen,» 155.

³⁵ Sissel Bugge, «Sildefiske og sildesalting,» Hentet 6. mai 2021 fra <https://haugalandmuseet.no/undervisning/gamle-haugesund/et-sted-blir-til/sildefiske-og-sildesalting/#ord>

³⁶ Helle et al., *Vestlandets Historie*, 155.

³⁷ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 24.

³⁸ Arild Bjordal, «Sjøfarten i Haugesund 1840-1875,» *Årbok for Karmsund 1997-1998*: 68-70, <https://haugalandmuseet.no/wp-content/uploads/2019/01/Sjofarten-i-Haugesund-1840-1875-av-Arild-Bjordal.pdf>

³⁹ Østensjø, *Haugesund 1835-1895*, 124.

overskuddet gikk til en selv. Fortjenesten fra denne handelen gjorde at de kunne kjøpe seg bedre og flere båter. På denne måten mangedoblet fartøyene seg, og gjorde at Haugesund satt igjen med en stor flåte. Når silda da forsvant i flere år, satt haugesunderne igjen med solide fartøy. Flåten i Haugesund gikk fra 40 fartøy i 1840, til 400 fartøy i 1870.⁴⁰ Handel med utlandet var også en stor del av det økende antallet i båter. Eksport av saltsild i tønner til utlandet var store mengder. I perioden 1846 til 1850 eksporterte Norge 620.000 tønner med sild.⁴¹ Silda var ikke en fin vare, men det var mat som folk trengte. Skipsfarten i Haugesund vokser altså ut fra denne sildehandelen.⁴² Når det kom til skipsfarten, var det noe helt annet. Skipene var større og dyrere enn sildefartøyene.⁴³ Skipsfartens utvikling i byen kommer jeg tilbake til.

2.3 Haugesundernes mentalitet

Mads Ramstad poengterer at Haugesunderne var store ute i verden, ikke i Norge. De hadde skip på alle verdens hav, og var store på kontinentet. Haugesund fosset fram internasjonalt, og hadde fremtiden i sikte. Det var fremtiden som gjaldt, og den måtte bli smidd her og nå. Mentaliteten deres var høy. Om man sammenligner dette med en bonde fra Innlandet, er det store kontraster. En som bor i Innlandet har, på denne tiden, gjerne aldri sett noe annet enn sitt eget lille sted. Ramstad poengterer derfor at man ofte kaller Vestlandet for det moderne, mens Innlandet for det mer tradisjonelle.⁴⁴

Når man spiller med havet som inngang til rikdom eller død, spiller man ganske høyt. Mentaliteten til flere av disse skipsrederne var høy. De turte å satse høyt, for de la ting i Guds hender. De var opptatt av å drive nyvinninger og å investere, for å gjøre Gud fornøyd. Dette gjorde dem til en stor drivkraft og framdriftsfolk. Haugianere er en sterk religiøs gruppe, som det fantes flere av i Haugesund. Det er en gruppe som har betydd mye når det kommer til å gjøre nye ting. De hadde verdier som bygde på arbeidsvilje, var nøysomme og hadde en evne til å jobbe målrettet. Den eventuelle gevinsten som kom ut av dette skulle ikke gå til seg selv, men skulle investeres i det arbeidet man hadde lagt ned. Suksessen tilhørte Gud og dens tilhengere. Haugianerne var derfor driftige folk, fordi de gjorde det i Guds vilje.⁴⁵ Den nøysomheten som haugianerne opererte med, ser man igjen blant flere av skipsrederne i

⁴⁰ Intervju med museumsdirektør Mads Ramstad ved Hauglandmuseet 28. april 2021.

⁴¹ Dyrvik et al., *Norsk økonomisk historie 1500-1970*, 155.

⁴² Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 107.

⁴³ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 54-55.

⁴⁴ Intervju med museumsdirektør Mads Ramstad ved Hauglandmuseet 28. april 2021.

⁴⁵ Knut Dørum, «Haugianere.» Hentet 7. mai 2021 fra <https://snl.no/haugianere>

byen.⁴⁶ Haugesunderne var kjent for å være arbeidsomme.⁴⁷ De tok det ikke som en selvfølge at de hadde jobb dagen etter eller at de hadde et levebrød. De har hatt en endringsvilje og har sett seg rundt etter hvor man kan tjene noen kroner. Den innstillingen har gjort at de har sett løsninger, og gitt dem en evne til å se hva markedet og samfunnet trenger. De har alltid vært kjent som gode kremmere. Havet gir tilgang til mange muligheter, så når silda forsvinner brått i 1870, og sildehandelen ikke skjer i Haugesund lengre, kan man bruke havet og investeringene som har blitt gjort i fartøyer til å tjene penger på andre måter.

2. 4 Fra sildehandel til skipsfart

Sildehandelen krevde at fartøyene kunne frakte relativt lange strekninger, men skipsfarten trengte enda større og bedre fartøyer til enda lengre strekninger. Dette gjorde at haugesunderne skaffet seg fartøyer som kunne drive med handel på alle verdens hav.⁴⁸

Sildehandelen som haugesunderne drev med i Østersjøen la grunnlaget for skipsfarten. Den kunnskapen og kapitalen de opparbeidet seg ved å eksportere og importere sild derifra, gjorde at de kunne satse på å bli en del av en større internasjonal handel. Da silda forsvant i 1870 hadde derfor en del av innbyggerne i Haugesund flere ben å stå på, og flere ble med på denne utviklingen. Allerede noen år før silda forsvant, i 1864, gikk en gruppe menn sammen om å kjøpe et større skip som kunne ta det store steget og bli med i skipsfarten. Disse mennene var noen av byens «mest suksessrike sildesaltere og -eksportører,»⁴⁹ og kjøpet ble vellykket. Måten de gikk sammen på, der de delte risikoen, ble vanlig når det kom til å kjøpe skip. Dette kalles partrederskap. Flere og flere sildeeksportører gikk sammen om å kjøpe skip, og samarbeidet om dette. Å samarbeide og å gå sammen om å kjøpe skip gjorde det kanskje ikke så skummelt, for å skulle satse alt en hadde på et skip alene var mer skremmende. Dette gjorde at flere haugesunderne hadde noe å gå til da silda forsvant i 1870.⁵⁰ Arbeidet til disse skipsrederne har vært med på å gjøre Haugesund til den skipsfartsbyen som den har blitt.

2.5 Rederne

Denne skipsfarten som nå var i startfasen, skapte skipsredere. Rederne i Haugesund er et godt eksempel på hvordan man kan bli store og etter hvert bygge seg opp. Noen bygget seg opp fra ingenting, mens andre gjerne hadde en god forutsetning til å klare seg. Til felles var dette

⁴⁶ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 85.

⁴⁷ Østensjø, *Haugesund 1835-1895*, 109.

⁴⁸ Sissel Bugge, «Skipsfart og nye båter,» Hentet 10. mai 2021 fra <https://haugalandmuseet.no/undervisning/gamle-haugesund/en-ny-tid/skipsfart-og-nye-bater/>

⁴⁹ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 48.

⁵⁰ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 47-50.

investeringslystene folk som ønsket å komme seg opp og fram. Man ser at det etablerer seg et borgerskap av sildesaltere og redere.

En av de som gikk sammen om å kjøpe et skip i 1864 var John Valentinsen, født 1821, død 1900. Valentinsen var, i 1865, den største seilskipsrederen i Haugesund.⁵¹ Han blir beskrevet som blant annet grundig, dyktig, skarp og initiativrik i en artikkel i Haugesunds Dagblad fra 1962.⁵² Disse egenskapene ble viktig for Valentinsen, for det var ikke slik at noen kunne spå at fremtiden til Valentinsen ville bli så fremtredende. Han var født som husmannssønn, og flyttet til Haugesund på 1840-tallet. Som de fleste andre tilflytterne fikk han skaffet seg et sted langs sundet og kommet i gang med sildearbeidet. Det spesielle med Valentinsen var at i tillegg til å drive sildesalteri, så drev han også med sildehandel. Det vanligste var å drive en av delene, men han klarte å kombinere disse to.⁵³ Innenfor sildehandelen hadde Valentinsen noen fartøyer til å frakte med, og dette var nok en fordel når skipsfarten ble et tema. Han hadde kunnskapen om handel og fartøy, og dette hadde i tillegg gitt han kapital til å ta steget videre. I årboken til Haugalandmuseet fra 2000 har Tor Bringedal kommet med noen punkter som har hatt mye å si for hans suksess. Det første punktet er samarbeidsvilje og risikofordeling. Her kommer blant annet partrederskap inn, som var vanlig når det kom til så høye summer som det var snakk om innenfor skipsfart. På denne måten var risikoen fordelt ut på flere. Det andre punktet innebærer den sterke investeringsviljen. Blant annet investeringen i bedriften sin, men også huset som han flyttet fra Risøy til Haugesund sentrum. Dette huset var en stor tomannsbolig som jeg skal komme tilbake på senere. I tillegg ser vi investeringsviljen når det kommer til å reise et salteri og å drive sildehandel. Punkt tre innebærer omstillingsevne. Som nevnt tidligere er det denne evnen som gjør at haugesunderne skiller seg ut og har hatt stor betydning for disse rederne. For Valentinsen var den viktig når silda forsvant fra nærområdet, og han måtte legge om tankemåten og finne ut hva han kunne gjøre nå. Han la om til skipsfart, noe som lønnet seg stort. Det fjerde og siste punktet Bringedal nevner er den haugianske troen. Valentinsen var haugianer, og som nevnt tidligere var haugianerne opptatt av å reinvestere og være nøysomme. Selv om det alltid finnes noen unntak, som for eksempel boligen Valentinsen investerte i, ser vi at egenskapene som kom gjennom den haugianske bevegelsen var viktig for grunnlaget hans.⁵⁴

⁵¹ Tor Bringedal, «John Valentinsen – frå husmannsson til skipsreiar,» Årbok for Karlsund 1999-2000: 95, <https://haugalandmuseet.no/wp-content/uploads/2019/01/John-Valentinsen-fraa-husmannsson-til-skipsreiar-av-Tor-Bringedal.pdf>

⁵² Bringedal, «John Valentinsen,» 93.

⁵³ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 26.

⁵⁴ Bringedal, «John Valentinsen,» 107-109.

En som hadde, sett utenifra, bedre forutsetninger for å skulle klare seg var Knut Knutsen O.A.S, født 1871, død 1946. Da Knutsen O.A.S. døde i 1946, var han en av Norges rikeste menn.⁵⁵ Han kom til å bli den største skipsrederen Haugesund har hatt, men før dette skjedde i 1914 var han kun en av flere flinke redere.⁵⁶ Hvordan klarte han å bli stå stor? Han var sønn til Ole Andreas Knutsen, sildesalter og skipsreder, som var en av to brødre som gjorde det godt i sildefisket. Ole Andreas og broren kjøpte Vibrandsøy i 1872, en øy som ligger i kort avstand fra fastlandet. Før 1872 var brødrene godt i gang med karrieren, samtidig som John Valentinsen på 40-tallet. Valentinsen og Knutsen gjorde mye av det samme, begge hadde både salteri og drev med eksport.⁵⁷ Knut Knutsen O.A.S. er Ole Andreas Knutsens eneste sønn, mens broren til Ole Andreas hadde flere barn. Når arven da skulle fordeles mellom dem, satt Knutsen O.A.S. igjen med halvparten av hele arven. Dette gjorde at han hadde en god startkapital og kunne starte et eget rederi. Som enebarn, innehaver av en stor kapital og dyktig forretningsmann fant han ut at han kunne drive en ganske trygg og sikker forretning. Han beholdt derfor forretningen for seg selv, mens andre redere spredte risikoen og inntektene med flere. Dette gjorde at Knutsen O.A.S sin metode var mer trygg, og det viste seg å være lurt.⁵⁸ Partrederi var det vanligste i Haugesund frem til første verdenskrig.⁵⁹ Å være en del av et partrederi er negativt når alt rakner. Dette unngikk blant annet Knutsen O.A.S. Han eide skipene selv, og hadde ikke spredt seg rundt. Dette gjør at han klarer seg bedre gjennom nedgangsperioder enn andre redere. Reidar Østensjø skriver i boken *Haugesund 1896 – 1913* at Knutsen sin suksess har handlet mye om dyktighet, men også mye om hell. Han har vært heldig når det har kommet til skipsfartforretninger. Ikke alle har hatt hell som Knutsen O.A.S. har. I forhold til andre skipsredere i Haugesund var Knutsen O.A.S. en mer innadventt mann. Han lyttet til andre, men sa ikke så mye selv. Han holdt det meste for seg selv.⁶⁰ Men, vi leser også at han var en «streng arbeidsherre som stilte store krav til innsats og disiplin.»⁶¹

Knut Knutsen O.A.S. sitt rederi finnes fortsatt, men drives ikke lenger av familien Knutsen. Den eies nå av Trygve Seglem, som har beholdt navnet Knutsen OAS Shipping AS, og har en verdi på flere milliarder kroner.⁶² Vi finner to byster av Knut og konen Elisabeth på

⁵⁵ Øivind Bjørnson, «Knut Knutsen O.A.S.» Hentet 12. mai 2021 https://nbl.snl.no/Knut_Knutsen_O._A._S.

⁵⁶ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 112.

⁵⁷ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 38.

⁵⁸ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 136-137.

⁵⁹ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 56.

⁶⁰ Reidar Østensjø, *Haugesund 1896-1913: Bind 2.* (Haugesund Bok & Offset A/S, 1993), 59.

⁶¹ Østensjø, *Haugesund 1896-1913*, 60.

⁶² «The Knutsen Shipping Group – more than 120 years of proud history,» Hentet 12 mai 2021 fra <https://knutsenoas.com/about-old/history/>

rådhusplassen i Haugesund. De ga midler slik at Haugesund Rådhus kunne bygges, og senere også rådhusplassen. I ettertid er det mange som er veldig imponert over Knutsen O.A.S. sin forretning, noe som det er all grunn til. Men det er også viktig å huske på bakgrunnen hans, og hvor mye virksomheten til faren og onkelen har hatt å si for Knutsen O.A.S.

2.5.1 Redervillaene

Før 1840-tallet var Haugesund relativt tomt, og man ser at tilflytterne holdt til langs sjøkanten. Dette var ganske naturlig, da det var kort tilgang til både havet og arbeidet. Fra midten av 1800-tallet og utover ser vi hvordan byen vokser til, og et sentrum blir lagd. Bebyggelsen kommer på plass og et hvert kvartal blir bygget ut. Redervillaene tar også sin plass i denne bebyggelsen. Langs Salhusveien og i sentrum kan man se flere redervillaer. Rederne i Haugesund var kjent for å være nøysomme og pengene skulle reinvesteres i fartøyer og virksomheten deres. Pengene skulle ikke sløses med. Samtidig ser man at villaer og store boliger tar plass allerede fra 1850-tallet. Denne tankemåten om å være nøysomme ser også ut til å forsvinne litt i en periode på starten av 1900-tallet, for i denne perioden kommer det flere store redervillaer.⁶³

Rederne var altså ikke så beskjedne at de ikke bygde flotte hus. Det som var spesielt, var at de tjente så gode penger såpass tidlig. Allerede på 1860-tallet vokste det frem flere store bolighus i sentrum. Det viser at de ikke ventet i flere tiår med å bygge, men at de bygde etter få år, kort tid etter å ha bygd seg en kapital. Det viste også at de var i stand til å kunne bygge så store hus, og gjorde at man raskt fikk en bebyggelse i sentrum. Selv om John Valentinsen sitt hus ikke er en villa, er det fremdeles en stor toetasjes bolig bygd på 1850-tallet. I Salhusveien står flere redervillaer tett, blant annet Haaland-brødrene sine. På toppen har vi John K. Haaland sin villa, nedenfor har vi Christian Haaland sin. Haaland-brødrene giftet seg med døtrene til to store redere. Christian giftet seg med Knut Knutsen O.A.S. sin datter, mens John giftet seg med Botholf Stolt-Nielsen sin datter. Både John og Christian etablerte seg tidlig med egne selskaper, men familiene og svigerfedrene var sterkt involvert i det de gjorde. Selv om begge gjorde det godt, var det kun Christian Haaland som klarte seg gjennom 1920-tallet.⁶⁴ Dette viste at selv om man gjorde relativt like ting til samme tid, så var man aldri sikret det samme resultatet. Både John og Christian kjente markedet godt, og man skulle trodd at de fulgte

⁶³ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 117.

⁶⁴ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 199.

samme vei. Kjennskap til markedet og god planlegging var viktig, men til slutt hvilte det på tilfeldigheter og hell.⁶⁵

Det som etter hvert skjer, er at byens redere blir veldig store. Dette fører til at skillet mellom innbyggerne i Haugesund blir større. I byens første fase innen skipsfart eide veldig mange mennesker parter i hverandres skip. På den måten hadde mange andeler i rederiene. Det var større muligheter for at en kunne komme opp og frem og bli for eksempel sildesalter og skipsreder. Men vi ser at dette forandret seg på starten av 1900-tallet. Etter hvert ble det snakk om store, kapitalkrevende skipsrederier, hvor det er snakk om så mye penger at det ikke er mulig for vanlige folk å kjøpe seg en part. Dette gjorde at det ble et større gap mellom de store rederne og den vanlige mannen i gata. Det ble vanskeligere for den vanlige mannen i gata å bygge seg opp, mens enkelte redere ble gigantiske. Det fantes også små rederier, men de ble aldri så store som blant annet Knutsen O.A.S., Wrangell og Haaland sine rederier.⁶⁶

2.6 Fra seil til damp

Utover 1890-årene ser vi et bytte innen fartøyene. Man går fra seilskip til dampskip i Norge, og i Haugesund skjer dette i rekordfart. Silda ga høye inntekter og mulighet til å raskt bytte over til nye skip. Dette førte til at Haugesund var tidligere ute enn andre byer med å legge om til dampskip. Selv om de ikke var først ute, så var overgangen fra seil til damp en mer smertefri og kjapp overgang, nettopp på grunn av kapitalen til flere av rederne.⁶⁷ Fordelene med å bytte over fra seil til damp var flere. Man var ikke like avhengige av vindforholdene lengre, og fartøyene gikk fortere.⁶⁸ Et høyere tempo på skipene gjorde at man også kunne handle med fersk sild til utlandet. Saltsilda var praktisk fordi de tålte å ligge lenge, men når man nå fikk bedre og raskere skip kunne man begynne å frakte fersk sild, noe som etter hvert ble mer attraktivt.

Det er et viktig poeng at Haugesund går fra seil til damp understreker Mads Ramstad. Det gjør at byen følger med i tiden. Man kan se hvor viktig det var at haugesunderne byttet til dampskip, når man ser hvordan det gikk med rederne i Skudeneshavn. Tilgangen på havet har også betydd mye for Skudenes, og sildefisket og seilskuter prydet byen. Dessverre blir det en nedgang utover starten på 1900-tallet når det blir vanligere å gå fra seil til damp. Rederne i

⁶⁵ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 28.

⁶⁶ Intervju med museumsdirektør Mads Ramstad ved Hauglandmuseet 28. april 2021.

⁶⁷ Hammerborg, *Skipsfartsbyen*, 100-101.

⁶⁸ Tor Inge Vormedal, «Den glemte pioneren Botholf Stolt-Nielsens liv og levnet,» *Årbok for Karmsund 1987-1992*: 8, <https://haugalandmuseet.no/wp-content/uploads/2019/01/Den-glemte-pioneren.-Botholf-Stolt-Nielsens-liv-og-levnet-av-Tor-Inge-Vormedal.pdf>

Skudenes ønsket ikke å bytte over til damp, og dette førte til at de ble hengende etter og klarte ikke å holde tritt med Haugesund når det kom til skipsfart.⁶⁹

2.7 Fra sjøvei til landevei

Som nevnt tidligere, har haugesunderne klart å finne nye leveveier når silda ble borte. Da silda forsvant i 1870 hadde de fartøyer de kunne bruke i verdenshandelen, og havet fortsetter å være en stor ressurs. Men, når skipsfarten stuper etter første verdenskrig, må innbyggerne igjen snu seg rundt og finne nye måter å leve på. Haugesund blir da et handelssentrum for omlandet. Et nødsarbeid ble satt i gang, og veier ble bygget innover mot Haugesund fra alle distriktene. Haugesund fikk dermed nye steder å være et senter for, og ble handelsbyen for disse stedene.⁷⁰ Igjen ser man altså denne endringsviljen og evnen til å finne en løsning når ting snur.

3.0 Konklusjon

I denne oppgaven ville jeg finne ut hva som gjorde at Haugesund skøyt fart fra midten av 1800-tallet og ble en relativt stor skipsfartsby på kort tid. Silda og skipsfarten har betydd alt for byens tilblivelse. Håndteringen av sildeperioden fra 1830 til 1870 er et godt eksempel på hva et sted kunne få til og skapte flere gode handelsmenn. Det store sildefisket satte mange i arbeid, og aktiviteten på havet økte. Man fisket sild fra fartøyer, og fortjenesten gjorde at man kunne investere i bedre og større fartøyer.

Så hva var faktorene for at dette kunne skje? Allerede fra starten av 1800-tallet ser man at innflyttere trekkes mot Haugesund. Denne tilflyttingen handlet i stor grad kun om å drive med sild. Haugesund var ikke et sted å være ellers, da det var forblåst og hardt værutsatt. Denne vårsilda og dette arbeidet skulle få vann på mølla og bety mye for det lille strandstedet. Så hva kan man få ut av disse faktorene, og hva gjorde at Haugesund vokste? Først og fremst var det viktig at byen fikk ladestedsrettigheter, og dette skjer fordi man ser at det er nødvendig. Silda har hatt en betydning for den norske politikken på 1800-tallet, for behovene for flere handelssentre og knutepunkter ble nødvendig da handelen økte kraftig. Det trengtes flere kystbyer som lå strategisk til for utfart. Privilegier og status var noe som ble tildelt, og da dette åpner seg mer på 1850-tallet kan Haugesund bli en handelsby. Man kan spørre seg om det var det forhold i Haugesund som gjorde at byen vokste så raskt, eller om var det nasjonal politikk. På en side ser man at forholdene i byen trengte en åpnere handelslov på grunn av den

⁶⁹ Intervju med museumsdirektør Mads Ramstad ved Hauglandmuseet 28. april 2021.

⁷⁰ Intervju med museumsdirektør Mads Ramstad ved Hauglandmuseet 28. april 2021.

økende befolkningsveksten. På den andre siden ser man at trykket i Bergen og Stavanger gjør at man trenger flere handelsruter. De store byene trengte et knutepunkt i nærheten av seg, og det gjorde det lettere for Haugesund å få status som ladested i 1854. Selv om byen ikke blir kjøpstad før i 1866, er handelsloven den samme.

Så kom vårsildfisket til en slutt i 1870, og tanken om at Haugesund kanskje ville bli forlatt av mange var til stede. Var det kun silda som holdt liv i byen? Tvert om, denne mentaliteten til haugesunderne som Mads Ramstad snakker om, viser at de da måtte snu seg rundt og finne andre måter å tjene kroner på. Havet skulle igjen bli utnyttet til det fulleste av haugesunderne. Og ut av dette vokste det store skipsredere. Mennene som i 1864 går sammen om å kjøpe et skip viser på en side at de turte å satse på noe større, men på en annen side ser vi at partrederi blir brukt. Det kan tenkes at dette var for å dele risikoen, og for å ikke satse all kapital på noe en ikke kjente til. Det man ser er at partrederi blir vanlig, også utover 1900-tallet. Så selv om man hadde mer kunnskap til skipsfarten, var tilfeldigheter og risiko fortsatt fordelt ut.

Som nevnt var silda en usikker gjest, og man visste aldri helt sikkert om fisken kom tilbake hvert år. Dette gjorde at man investerte i større fartøyer, slik at man da kunne følge fisken og fiskerne oppover langs kysten, og kjøpe silden av dem. Disse varene ble så fraktet tilbake til Haugesund, saltet og gjort klar til utskiping. Utgangspunktet er altså sildehandelen. Så har dette fortsatt, og etter hvert har Haugesunderne blitt en del av den internasjonale handelen. Det har de hatt mulighet til fordi de investerte i disse fartøyene som ble brukt til å komme seg rundt med silda. Da kom de seg til blant annet Russland, og fikk solgt silda der til en god pris. I stedet for å dra rett hjem, fikk de kanskje med seg et lass med korn, og fraktet lasset videre til Østlandet. Det var dette Haugesunderne tjente penger på, penger som de fortsatte å investere i større og bedre fartøyer.

Silda ga alle arbeid og kapital. For noen ble dette tatt til nye høyder, og noen klarte å gjøre seg rik på dette arbeidet. John Valentinsen er et eksempel på en som startet fra bunnen av og bygde seg opp til å bli en av Haugesunds rikeste på 1860-tallet. De personlige egenskapene Valentinsen hadde viste seg å bli viktige for han. Utviklingen fra å være husmannssønn til sildesalter og sildehandler, til å bli den største seilskipsrederen i 1865 viser hvordan en kunne bygge seg opp. Det samme ser vi med Knut Knutsen O.A.S. Selv om han har en startkapital og forutsetningene for å klare seg bra er der, var det ikke garantert at han skulle lykkes innenfor skipsfart så godt som han gjorde. Haugesund Rådhus sin tilblivelse var i Knutsen O.A.S. sin fortjeneste, da han og konen Elisabeth donerte penger til kommunen, og senere også rådhusplassen. I dag ser man to byster av dem på rådhusplassen. Generelt sett kom

Haugesunderne fort i gang og bygget seg opp, både innenfor karriere og bebyggelse. De var ikke så beskjedne, så i sentrum og langs Salhusveien ser man flere villaer som pryder byen.

Det man ser er at det var enklere å etablere seg som sildehandler og ta en del i skipsfarten i den første fasen. Dette snur utover 1900-tallet. Da blir det større skiller og det blir ikke like lett å bli med på skipsfarten som det var i sildehandelen. Sildehandelen og skipsfarten kunne ikke sammenlignes økonomisk. Selv om partrederier gjorde at flere i samfunnet kunne ta en del i skipsfarten ser vi at dette forandrer seg utover 1900-tallet. Vi ser også at rederne klarer å legge fort om fra seilskip til dampskip tidlig på 1900-tallet. Sildekapitalen gjorde dette mulig, og har vist seg å være veldig lurt. Et utfall av en by som ikke ønska å bytte over til damp var Skudeneshavn. Rederne i Skudeneshavn velger å ikke legge om til dampskip, noe som viste seg å bli et svært dumt valg. Haugesund skyter fart, mens Skudeneshavn blir hengende etter.

Byen tilblivelse skyldes silda, mens skipsfarten er et resultat av hva haugesunderne fikk til med silda. Det er dette som er historien om Haugesund fra 1850 til 1920. Alle kvartalene i sentrum er fylt opp, det er aktivitet. Det var dette som gjorde at Haugesund vokste fram, og etter hvert ble en stor skipsfartsby i norsk målestokk.

4.0 Litteraturliste

Bandlien, Bjørn. «Harald Hårfagre.» Hentet 16. mai 2021 fra

https://snl.no/Harald_H%C3%A5rfagre

Bjordal, Arild. «Sjøfarten i Haugesund 1840-1875.» *Årbok for Karmsund* 1997-1998: 48-83,

<https://haugalandmuseet.no/wp-content/uploads/2019/01/Sjofarten-i-Haugesund-1840-1875-av-Arild-Bjordal.pdf>

Bjørnson, Øivind. «Knut Knutsen O.A.S.» Hentet 12. mai 2021 fra

https://nbl.snl.no/Knut_Knutsen_O._A._S.

Bringedal, Tor. «John Valentinsen – frå husmannsson til skipsreiar.» *Årbok for Karmsund*

1999-2000: 92-115, <https://haugalandmuseet.no/wp-content/uploads/2019/01/John-Valentinsen-fraa-husmannsson-til-skipsreiar-av-Tor-Bringedal.pdf>

Bugge, Sissel. «Haugesund blir by.» Hentet 10. mai 2021 fra

<https://haugalandmuseet.no/undervisning/gamle-haugesund/et-sted-blir-til/haugesund-blir-by/>

Bugge, Sissel. «Sildefiske og sildesalting.» Hentet 6. mai 2021 fra

<https://haugalandmuseet.no/undervisning/gamle-haugesund/et-sted-blir-til/sildefiske-og-sildesalting/#ord>

Bugge, Sissel. «Skipsfart og nye båter.» Hentet 10. mai 2021 fra

<https://haugalandmuseet.no/undervisning/gamle-haugesund/en-ny-tid/skipsfart-og-nye-bater/>

Dyrvik, Ståle, Anders Bjarne Fossen, Tore Grønlie, Edgar Hovland, Helge Nordvik, Stein Tveite. *Norsk økonomisk historie 1500-1970: Band 1 1500-1850*. Bergen: Universitetsforlaget, 1979.

Dørum, Knut. «Haugianerne.» Hentet 9. mai 2021 fra <https://snl.no/haugianere>

Grønmo, Sigmund. «Kvalitativ metode.» Hentet 11. mai 2021 fra

https://snl.no/kvalitativ_metode

Gundersen, Dag. «Kremmer.» Hentet 15. mai 2021 fra <https://snl.no/kremmer>

Hammerborg, Morten. *Skipsfartbyen: Haugesunds skipsfartshistorie 1850-2000*. Bergen: Eide forlag, 2003.

Kolle, Nils og Anders Haaland. «Den sjøvende landsdelen.» I *Vestlandets Historie: Natur og næring*, redigert av Knut Helle, Ottar Grepstad, Arnvild Lillehammer og Anna Elisa Tryti, 134-185. Bergen: Vigmostad & Bjørke AS, 2006.

Hundstad, Dag. «Det store hamskiftet.» Hentet 25. februar 2021 fra

<https://www.norgeshistorie.no/industrialisering-og-demokrati/1522-det-store-hamskiftet.html>

Høie, Linda Merete. «Historia om silda som kom og forsvant – sildefisket fra 1500-1800.» *Haugalendingen 2019-2020: Årbok for Haugalandmuseet*, 20-39.

Imsen, Steinar og Harald Winge. *Norsk historisk leksikon: Kultur og samfunn ca. 1500-ca. 1800*. Oslo: Cappelen Akademisk Forlag as, 1999.

Løseth, Arnljot. «Den lunefulle silda – sildefisket på 1800-tallet.» Hentet 4. mai 2021 fra

<https://www.norgeshistorie.no/bygging-av-stat-og-nasjon/1437-Den-lunefulle-silda%E2%80%93sildefisket-p%C3%A5-1800-tallet.html>

Ramstad, Mads. Museumsdirektør ved Hauglandmuseet. Intervjuet av Louise Ramstad 28. april 2021.

«The Knutsen Shipping Group – more than 120 years of proud history.» Hentet 12. Mai 2021 fra <https://knutsenoas.com/about-old/history/>

Thorsnæs, Geir. «Haugesund.» Hentet 6. Mai 2021 fra <https://snl.no/Haugesund>

Thuesen, Nils Petter. *Norges historie i årstall: Fra 100 000 f.Kr. til i dag*. Oslo: Orion Forlag AS, 2004.

Vormedal, Tor Inge. «Den glemte pioneren Botholf Stolt-Nielsens liv og levnet.» Årbok for Karmsund 1987-1992: 4-47, <https://haugalandmuseet.no/wp-content/uploads/2019/01/Den-glemte-pioneren.-Botholf-Stolt-Nielsens-liv-og-levnet-av-Tor-Inge-Vormedal.pdf>

Østensjø, Reidar. *En by blir til*. Haugesund: Skoglands Boktrykkeri A/S, 1950.

Østensjø, Reidar. *Haugesund 1835-1895: Bind 1*. Haugesund: Skoglands Boktrykkeri A/S, 1958.

Østensjø, Reidar. *Haugesund 1896-1913: Bind 2*. Haugesund: Haugesund Bok & Offset A/S, 1993.