

Øyvind Thomassen

MO I RANA -
FØRESTILLINGAR OM
MØNSTERBYEN
ca. 1900 - 1950

STS-arbeidsnotat 1/96

ISSN 0802-3573-118

arbeidsnotat
working paper

MO I RANA - FØRESTILLINGAR OM MØNSTER-BYEN ca.1900 - 1950

Byplanar blir gjerne til i periodar når det skal byggast nye byar, nedbrente byar skal gjenreisast eller etablerte byar ekspanderer. Derfor kan byplanar lesast som noko langt meir enn eit kart over byen i framtida, eller ei skisse over kor det var ønskeleg å plassere ulike byfunksjonar. Den første byplanen for Mo i Rana frå 1887 illustrerer godt dette. Planen har liten eller ingen verdi som kart eller kjelde for tolking av byplanideal i samtida. Fram til andre verdskrig trong ikkje nykomarar til Mo noko kart for å finne fram i denne tettstaden, og dei laust og fåtallig skisserte kvartala var ikkje nokon konkret plan for lokalisering av byfunksjonar. Planen var ikkje viktig som eit sjølvstendig dokument. Den var eit vikarierende argument for eit heilt anna hovudmotiv - bygging av jarnvegen til Mo.

Byplanar kan fortelje oss mykje om førestillingar i samtida om kva ein by skulle vere, samanhengar mellom ulike byfunksjonar, sosiale vilkår, kulturelle tilhøve, og ikkje minst estetiske ideal som vart lagt til grunn for byforminga. Byplanar er rikhaldige på bakanforliggende informasjon. Informasjon som ikkje lyser mot oss som skrift. Byplanen som kjelde er nedfelt i kunstnaren sin nensame strek. I ettertid er det vi som er nysgjerrige på fortida, som har som oppgåve å samanhalde byplanen med kjelder frå samtida og anna relevant forskning. Det er vi som må gje denne kjelden ei tolking og eit meningsinnhald som gjer vår fortid gripbar for oss.

Denne artikkelen analyserar korleis jarnverksbyen Mo vart bygd

opp kring skiftande førestillingar om mønsterbyen, som nedfelte seg i den konkrete utforminga av byen. Artikkelen tar først opp spørsmålet om korleis førestillingar om byen og byplanar er med å skape kulturell meining i samfunnet. Relativt kort drøftast byplanarbeidet i Mo frå 1880-åra og fram til 1946. Analysen av arbeidet med byplanen av 1923 får særskilt tydeleg fram likskapar og skilnadar i byplanlegging før og etter andre verdskrig. Resten av artikkelen tar føre seg førestillingane i Mo, og utanfor Mo, om mønsterbyen i åra 1946-50.

Byplanlegging som konstruksjon av kulturell meining

I boka *Cultural Complexity* argumenterer antropologen Ulf Hannerz for korleis førestillingar, røynsler, fortolkingar, idear, forståing, tru, mytar, tradisjon osb. mellom menneska, er med å skape meining i kvardagen.¹ Menneska kan ikkje leve i ei verd som ikkje har meining. Materielt blir meiningskonstruksjonane nedfelt i kulturelle uttrykk. Hannerz hevdar at det ikkje er mogeleg å studere kultur utan å studere dei "indre uttryksformene" i kulturen, som t.d. idear, røynsler og kjensler, såvel som dei konkrete uttryksformene som kulturen får når den er tilgjengeleg for alle. Eit sentralt poeng hos Hannerz er at flaumen av meining har flytt særskilt lett i ein retning i det 20.hundreåret:

*Increasingly, in the twentieth century, the flow of meanings has come to make its passage through one general kind of scenery. It is a society with a far-reaching division of labor, which is at the same time a division of knowledge; in this way categories of specialists are formed, and always at the same time a matching category of laymen. It is a society where the state constitutes one framework for social life and the flow of meaning.*²

Utviklinga av byplanlegging som aktivitet er tett bunden til industrialisering og auka arbeidsdeling. Vitskapleg utvikling har også utvikla kunnskapsgrunnlaget for planlegging, og faggrupper med spesialkunnskap på feltet har utarbeidd byplanar i forhandlingar med lokale politiske styresmakter. Som denne artikkelen syner, er det ikkje

¹Ulf Hannerz, *Cultural Complexity*, New York; Columbia University Press 1992: 3-5.

²Ibid.: 4-5.

urimeleg å hevde at staten spelte ei viktig rolle i fastlegginga av rammevilkåra for byforminga, og det sosiale livet, i Mo etter andre verdskrig.

Byplanar kan forståast som det konkrete uttrykket for konstruksjon av meining. Arbeidet med, og ordskifte om, byplanen representerer på den andre sida dei "indre uttryksformene". Det å forstå byutviklinga i Mo som ein kulturell prosess kan derfor vanskeleg oppnåast utan både å studere dei konkrete byplanane, såvel som dei førestillingane som var med og gje kulturell meining til planane.

Som eg har vore inne på er det fleire nivå byplanar kan studerast på. Ein kan for det første gjere ein kartleggande studie av korleis byen faktisk er. For det andre kan ein studere byplanane som eit resultat av ein politisk prosess, der byplanen finn si form gjennom politiske vedtak om korleis byen skal sjå ut. For det tredje kan ein studere byen som eit resultat av kulturelle og sosiale førestillingar om korleis byen skulle formast. Dette opnar for å fokusere på konstruksjon av meining, og førestillingane om korleis Mo skulle formast. Såleis er det mitt poeng å prøve å få fram korleis byplanen ikkje er eit fast, avgrensa eller endeleg produkt, slik vi ofte gjerne ser på den. Michel Foucault har peika på korleis nye fenomen, fakta, "sanningar" eller samfunnsmessige "objekt" etablerast og endrast. Patricia O'Brian har formulert ei slik tolking av Foucault:

*"The state, the body, society, sex, the soul, the economy
are not stable objects, they are discourses."*³

På same viset som O'Brian reiser tvil ved den tilsynelatande stabiliteten ved fenomen som vi tar for gjeve, kan den same tvilen reisast i høve til byplanen. Det framstår til og med som meir intuitivt innlysande at byplanen innanfor ei slik forståing ikkje er noko fast og avgrensa, men kan oppfattast som elastisk, formbar og "endringsvillig", på same viset som organisasjonar, institusjonar og samfunn. Er det mogeleg å sjå byplanen som ein menneskapt konstruksjon, ei kopling mellom sosiale og materielle element, meiningar og handlingar?⁴

³Patricia O'Brian, "Foucaults History of Culture, Lynn Hund (red.), *The New Cultural History*, Berkeley, Los Angeles, London; University of California Press: 36.

⁴Denne problemstillinga reisast i ei drøfting av bilens integrasjon i det norske samfunnet, i: Per Østby, *Flukten fra Detroit. Bilens integrasjon i det norske samfunnet*, Dr.art.-avhandling levert ved Universitetet i Trondheim 1995: 58.

I artikkelen "The Social Construction of a city: The Cerdà Plan for the Extension of Barcelona", argumenterer også Eduardo Aibar og Wiebe Bijker for å vektlegge politiske og kulturelle normer og verdier bak utforminga av byplanar, i studiar av byplanlegging.⁵ Denne tilnærminga lanserer dei som alternativ til teknologi- og sosialdeterministiske tilnærmingar som har dominert innanfor slike studiar. Den teknologideterministiske retninga karakteriserer dei som konsentrert om å forklare endringar i byplanlegging som ein administrativ respons på nye teknologiske innovasjonar, medan den sosialdeterministiske retninga istaden vektlegg økonomiske drivkrefter.

Slik eg tolkar Aibar og Bijker argumenterer dei også for at konstruksjonen av kulturell meaning opnar for å definere byplanar som ei form for "sosial teknologi":

*"The building of a city involves the creation of certain roles, duties, commitments and possibilities for its inhabitants - whether people or machines. As a result certain types of urban life are often explicitly associated with particular town plans, and it is in that sense that we can call town planning a form of social technology. (...) In so doing we would like to undermine the narrow view of technology as 'machines' or 'derives', and open the door of socio-historical analysis to non-artefactual kinds of technology."*⁶

Denne innfallsvinkelen til å studere byplanlegging hentar dei to artikkelforfattarane frå det som innanfor teknologistudiar har vorte kalla for den sosialkonstruktivistiske tilnærminga, med vektlegging på korleis teknologiske løysingar blir forhandla fram mellom det som har vorte kalla "relevante sosiale grupper".⁷ Eksempelet Mo i Rana syner tydeleg korleis byen vart forma både som eit resultat av førestillingar, og omfortolkingar av førestillingar, om kva som var ein "mønsterby"

⁵Eduardo Aibar og Wiebe Bijker, "The Social Construction of a city: The Cerdà Plan for the Extension of Barcelona", Artikkel til: *the 1993 Meeting of the Society for Social Studies of Science*.

⁶Ibid.: 3-4.

⁷Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes og Trevor Pinch (red.), *The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology*, Cambridge, Massachussetts og London, England; The MIT Press 1990: 17-82.

eller ein "tidsmessig industriby". På tidspunkt da det som vart oppfatta som endelege val i høve til byplanen vart vedteke, vil vi også sjå at førestillingane vart sterkare knytte til ulike grupper av aktørar. Utfallet av forhandlingane om kva for konkrete løysingar som skulle veljast vart i høg grad avgjort gjennom gruppene si evne til å mobilisere positive argument for eige standpunkt, som samstundes hadde størst mogeleg negative konsekvensar for den, eller dei, andre gruppene.

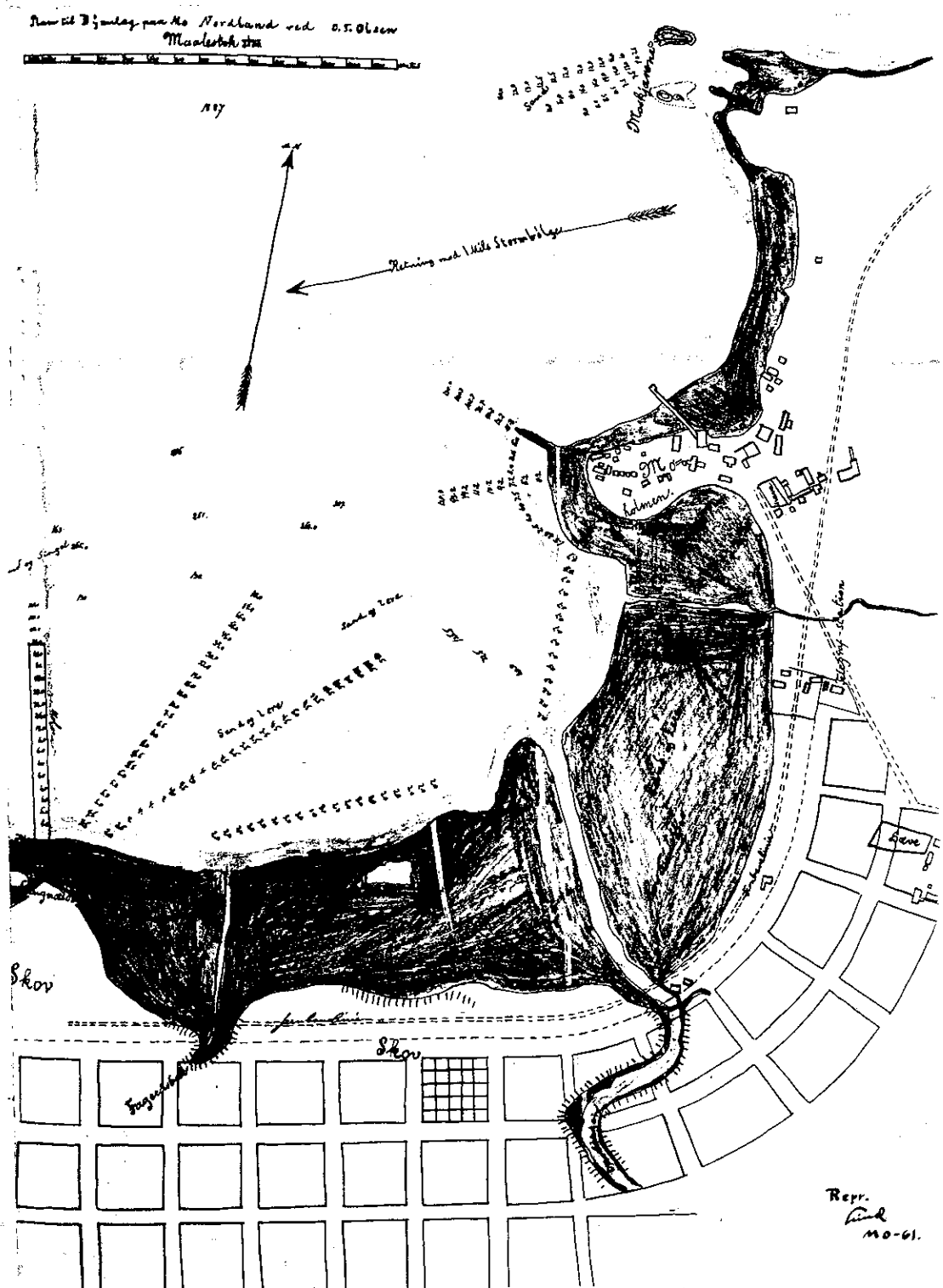
Den diskursive tilnærminga til denne studien av byplanlegginga i Mo er både eit argument for å vektlegge førestillingane om utforminga av Mo-samfunnet, og den nærmast kontinuerlege omfortolkinga av førestillingane. Omfortolkingar som ikkje berre var forankra i den lokale diskursen, men som også fekk impulsar frå diskursar utanfor Mo-samfunnet, som t.d. i utforminga av politikken til Regjeringa og i den internasjonale fagutviklinga innanfor byplanlegging.

Dei første planane om ein by i Mo

Den første byplanen for Mo i Rana vart laga i 1887 av sokneprest Ole Tobias Olsen. Korleis kan vi så tolke byplanen til Ole Tobias Olsen for å få meining ut av denne skissa. For det første hadde ikkje Olsen storbyvisjonar for Mo. Byplanen var knapt meir enn ei skisse av ei tilfeldig samling hus i Olsen si penn. Ingen estetiske ideal lyser mot oss. Ei kulturell og sosial tolking vil knapt kunne bli meir enn spekulasjonar. Kva står vi så igjen med? Jo jarnvegen!

Ole Tobias Olsen var ivrig forkjempar for å bygge jarnvegen til Mo. Føremålet med planen var å greie ut korleis det som skulle bli Nordlandsbanen kunne førast fram til Mo. Olsens idé var å føre jarnvegen vidare til Haparanda og St. Petersburg.⁸ Gjennom byplanen for Mo frå 1887 introduserte Olsen det samspelet mellom industrialisering og bybygging som så sterkt sette preg på oppbygginga av, og utviklinga i, Mo-samfunnet dei neste hundre åra. I kjølvatnet av jarnvegsvisjonane kom dei første industrialiseringsinitiativa raskt.

⁸Axel Coldevin, "Mo prestegjeld etter 1850", *Rana bygdebok*, band 3, Mo i Rana; Mo sparebank 1965: 108-09.



Ole Tobias Olsens byplan for Mo i Rana 1887

Dunderland Iron Ore Company etablerte seg i området kring siste hundreårskifte, utan at dette førte til noko sterkt samspel mellom industrialisering og byutvikling i denne perioden.

I åra etter hundreårskiftet vedtok Mo Reguleringskommisjon ein ny reguleringsplan for Mo, som vart godkjent av Arbeidsdepartementet og Stortinget i 1906.⁹ Denne planen synte berre i grove trekk eit rektangulært gatenett i tråd med det barokke byplanidealet i samtida. Fordi denne planen berre var ei fastsetting av gatenettet var i liten grad brukbar for å styre byutviklinga. Fleire endringar i planen allereie frå 1907 og fram til første verdskrig var truleg eit resultat av dette.

Spørsmålet om å lage ein ny byplan for Mo vart teke opp av grosserar Hans Meyer i 1914. Også denne gongen var det omsynet til jarnvegen som stod i sentrum. Meyer sitt viktigaste motiv for framlegget var eit ønskje om å samarbeide med jarnvegsstyresmaktene om regulere området på Langneset til jarnvegstasjon. I første omgang avviste Herredsstyret framlegget. Meyer vende seg derfor uformelt til professor i arkitektur og byplanlegging Sverre Pedersen ved NTH, med førespurnad om han kunne tenke seg å lage ein reguleringsplan for Mo. Meir kom ikkje ut av saka ved dette høvet.

Sverre Pedersens byplan for Mo

Forarbeidet til delinga av Mo herred i to kommunar, Mo i Rana og Nord-Rana, frå 1. januar 1923 aktualiserte spørsmålet om ein byplan på nytt.¹⁰ I juli 1922 gav Bykomitéen Sverre Pedersen i oppdrag å lage ei skisse til reguleringsplan for Mo. Allereie i 1919 hadde Hans Meyer sagt seg villig til å avstå grunn og betale ein tredel av kostnadene med å lage ein reguleringsplan, om Sverre Pedersen eller ein annan "habil mand" fekk oppdraget.¹¹

I Bykomitéen, som førebudde delinga av herredet frå 1923, var det fem medlemar. Kvar av dei var representantar for aktørar som

⁹Arne Lindeberg, *Reguleringsplaner i Mo sentrum i fortid og fremtid*, stensilert kjeldesamling med kommentarar: 1.

¹⁰Den nye Mo i Rana kommune fekk frå dette tidspunktet status som "strandsted".

Axel Coldevin, "Mo prestegjeld etter 1850", *Rana bygdebok*, band 3, Mo i Rana; Mo sparebank 1965: 197-200.

¹¹Hans Meyer sitert i Arne Lindeberg, *Reguleringsplaner i Mo sentrum i fortid og fremtid*, stensilert kjeldesamling med kommentarar: 2.

hadde interesser i at det vart utarbeidd ein ny byplan. Infrastrukturelle omsyn som vatn, veg og kloakk var representert og handels- og næringsinteresser hadde sine representantar. Komitéen var målbærar av både offentlege og private interesser til ei og same tid. I kjølvatnet av den økonomiske høgkonjunkturen etter første verdskrig skulle byvekst og vekst for handel og næringsliv gå hand i hand. Vanskelegare økonomiske tider frå 1920 la ikkje ein dempar på viljen til å bygge by. Den nye byen måtte stå klar når den nye oppgangen kom.¹²

Professor Sverre Pedersen var ferdig med eit førsteutkast til byplan i mars 1923. For Pedersen var dei økonomiske vilkåra for bybygging av mindre interesse. For han var byen eit mål i seg sjølv:

*"En heldig byplan kan sette et sted lange mål. Det kan gå langsomt med utviklingen. Men selv den minste ting som bygges, kan bli en sten i det store endelige byggverk - byen."*¹³

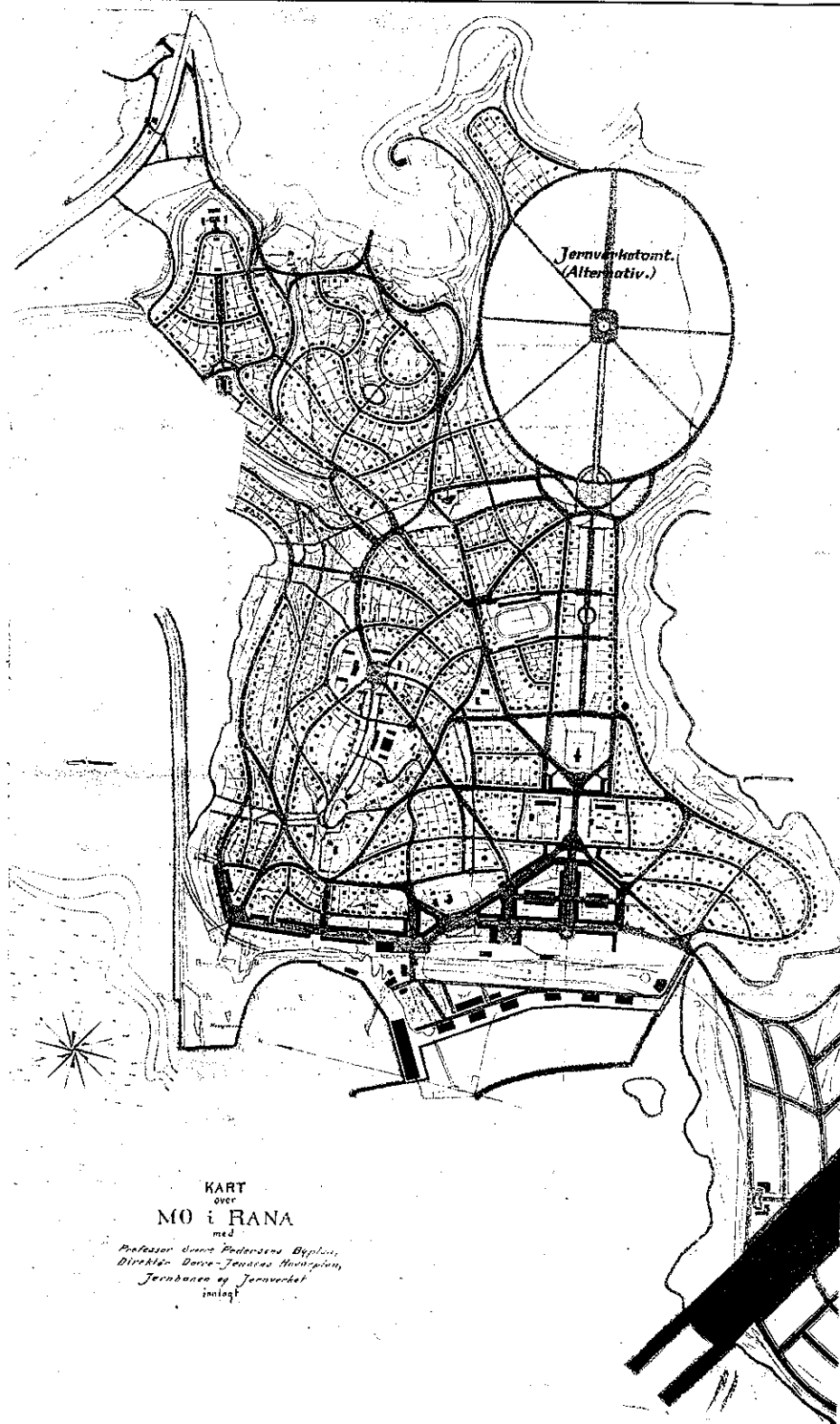
Sitatet synleggjer Pedersens organiske syn på byutvikling. Idear som han henta frå den skotske planinnovatøren Patrick Geddes. Byvisjonen var motstandsdyktig mot økonomiske krisetider. I den rådande optimismen i Mo var det truleg ikkje naudsynt for Pedersen å argumentere for byplanen.

I oktober 1923 la Sverre Pedersen fram den ferdige byplanen for Mo. Den var meir gjennomarbeidd, og konseptet tematiserte langt fleire byfunksjonar enn tidlegare byplanar for Mo. Eit lite bysenter, med bygningar i tre etasjar vart lagt til området kring den planlagde jarnvegstasjonen, og i bustadområda skulle det byggast villaer.

Nokre av gatene var orientert mot utsiktspunkt i terrenget. Det estetiske hovudmotivet i planen var aksen som gjekk frå jarnvegstasjonen til den planlagde byparken i skogsterrenget oppe på heia, der jarnverket seinare vart lagt. Denne skilnaden i utnytting av dette skogsområdet, park eller fabrikk, framstår forøvrig som eit glitrande døme på skilnaden i monumentale uttrykk mellom Pedersens nyklassisisme og funksjonalismen i etterkrigstida. Framfor jarnveg-

¹²Axel Coldevin, "Mo prestegjeld etter 1850", *Rana bygdebok*, band 3, Mo i Rana; Mo sparebank 1965: 202.

¹³Utdrag av brev frå Sverre Pedersen til Hans Meyer gjengjeve i: Axel Coldevin, "Mo prestegjeld etter 1850", *Rana bygdebok*, band 3, Mo i Rana; Mo sparebank 1965: 205.



Sverre Pedersens byplan for Mo i Rana 1923. Alternative jernverkstomter øvst og nedst til høyre vart påteikna i 1946.

stasjonen. mot kyrkja, var det planlagt ei hovudgate med forretningar. Bak kyrkja fortsatte aksa som ein brei allé fram til skrenten ovanfor det som den gongen var skyttarhuset. Utan at det var lagt inn i planen var tanken at eventuell ny industri kunne leggest til Langneset.

Pedersen kom også med framlegg om ei todelt differensiering av gatenettet i Mo ved at det vart skilt mellom 12,5 meter og 8 meter breie hovudgater. Tidstypisk var at vegane var lagt etter terrenget og at brannbelte, i form av parkanlegg, var lagt mellom bustadområda. Idémessig kan desse brannbelta best assosierast med den britiske opphavsmannen til hagebyidéen Ebenezer Howards "Agricultural Belt", som skulle binde dei mindre hagebyeiningane, eller "Social Cities" som han kalla dei, saman med den større hagebyen med omlag 30 000 innbyggjarar.¹⁴

Howards hageby, slik han utvikla idéen kring 1900, vart utvikla som ein reaksjon mot dei dårlege levkåra som var i mange utprega industribyar i samtida. Industrien måtte derfor skiljast frå bustadene. Her ligg opphavet til soneringa mellom ulike byfunksjonar som seinare har karakterisert seinare byplanlegging.¹⁵

Planhistorikaren Rolf H. Jensen har hevda at dei mange nye byplanane for norske byar i 1920-åra, var med på å "bevare det bestående" i byane. Dette har han grunngjeve med at lokale styresmakter stadig prøvde å unngå og sette reguleringstiltaka ut i livet, og at i den grad ny utbygging fann stad var det etter å ha fått unnatak frå dei vedtekne reguleringsplanane.¹⁶

I tilfellet Mo ser det ut som om Jensen berre delvis har rett. I tråd med Jensen var det også i Mo stadig ønskje om å forandre reguleringsplanen. Derimot fungerte ikkje planen som ein "bevarer av det bestående". Tvert om kan planen karakteriserast som ein projeksjon av den byen dei ulike interessene, eller aktørane, representerte. Planen var såleis eit uttrykk for ei førestilling om korleis ein ny by skulle formast. Denne eine førestillinga kan sjåast som eit uttrykk for eit

¹⁴Robert Fishman, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright and Le Corbusier*, Cambridge og London; The MIT Press 1991: 50.

¹⁵Emrys Jones, *Town & Cities*, London, New York, Toronto; Oxford University Press 1966: 65.

¹⁶Rolf H. Jensen, *Moderne norsk byplanlegging blir til*, Trondheim; Nordplan 1980: 511.

kompromiss mellom fleire førestillingar: byplanleggaren sitt byideal, borgarane sine førestillingar om korleis byen best tente handelsinteressene og ønsket om å føre jarnvegen fram til den nye byen, og sist men ikkje minst korleis den nyskipa kommunen skulle få dekt behova for veg-, vatn- og kloakkutbygging.

Påverknad frå amerikansk byplanlegging

I amerikansk byplanhistorie har 1920-åra vorte karakterisert som: "City-planning in the age of business". Først ved inngangen til 1920-åra oppfattar amerikanarane USA som eit urbanisert land. Meir enn halvparten av folket levde i byområde med meir enn 2500 innbyggjarar. Mange ulike tiltak for å trekke industri og næringsliv til nye byområde vart brukt. Byplanlegging vart oppfatta som eit særskild relevant verkemiddel. Av dei omlag 100 nye byplanane i USA i åra mellom 1920 og 1926 vart omlag ein fjerdel utarbeidde for større byar, medan resten var for byar med mindre enn 100 000 innbyggjarar. Mangelen på lokal planleggarkompetanse førte til at fleire av dei store amerikanske konsulentfirma vart skipa i første halvdel av 1920-åra. Dei mange oppdraga for små byar realiserte mange planleggarar sitt ønske om å få planlegge nye byar frå grunnen av, utan å måtte ta omsyn til eldre fastlagde bystrukturar.¹⁷

USA trekkast fram her fordi det ikkje berre var utelukkande frå Storbritannia og Ebenezer Howards idear det vart henta idear til norsk byplanlegging i 1920-åra. Det ideologiske grunnlaget påverka både norske og amerikanske planleggarar sterkt, men det synest som om konkrete førebilete også kan ha vore henta frå USA. I 1920 fekk den leiande amerikanske planleggingskonsulenten, John Nolan, i oppdrag å lage ein byplan for den nye byen Mariemont ved Cincinnati, Ohio. T.J. Emery, enka etter ein rik industrialist, kjøpte eit større landområde, inviterte Nolan til å lage byplanen, for deretter å proklamere den nye byen som "a National Exemplar", som skulle bringe det gode samfunn til alle samfunnsklassar. I følgje Nolan var prosjektet *"intended to justify itself along business lines followed with*

¹⁷Mel Scott, *American City Planning Since 1890*, Berkeley, Los Angeles, London; University of California Press 1969: 183-84.

all efficiency".¹⁸

Parallellane til Mo er slåande. Dei konkrete løysingane i byplanen, med vekt på villa-bustader, gateutforming, parkanlegg, brannbelte og opne plassar, finn vi også igjen i byplanen for Mo. Parallellen kan også trekkast lengre. Nettverket av aktørar som vart bygd opp kring utarbeidinga av byplanen har slåande likskapstrekk med nettverket som vart bygd opp kring byplanarbeidet i Mo. Det var ein stor grunneigar som gjekk inn i eit aktivt samarbeid med ein av dei leiande amerikanske byplanleggarane i samtida. Båe stadane var føremålet å bygge opp eit bysamfunn som ville tiltrekke seg ny næringsverksemd.

Var det så noko direkte samband mellom Mariemont og Mo i Rana? Det er ikkje urimeleg å tru at ein så internasjonalt orientert fagmann som Sverre Pedersen hadde høyrte om Mariemont. Det kan hevdast at inspirasjonen kan sporast gjennom Pedersens internasjonale kontaktnett meir direkte, ved at John Nolan var president i *International Federation for Housing and Town Planning*. Sverre Pedersen var også aktiv medlem i organisasjonen, og hadde tillitsverv i den i mellomkrigsåra. Sverre Pedersens rolle i byplanarbeidet i Mo, og andre norske byar og tettstader i 1920-åra, kan såleis ha vore meir enn berre som transformerar av idear i internasjonal planlegging til norske tilhøve. Pedersen synest også å ha spelt ei innovativ rolle i høve til å utvikle nettverk mellom lokale interesser og fagkunnskap etter inspirasjon frå utlandet.

Jarnverksbyen i støypeskeia

I mellomkrigsåra hadde det fleire gongar vore reist framlegg om å bygge eit norsk jarnverk. Mo i Rana hadde også vore fremt som eit av fleire alternative framlegg til lokalisering. I 1939 innstilte den statlege "Jernkomitéen" på at det skulle reisast eit Statens Jernverk i Mo. I 1940 gjekk Jernstudieselskapet, oppnemnt av Handelsdepartementet året før, mot denne innstillinga til fordel for Spildra i Meløy. Først etter andre verdskrig fekk lokaliseringssvalet av eit norsk jarnverk ei endeleg løysing.¹⁹

¹⁸Ibid.: 227.

¹⁹Mo og Nord-Rana kommunar, *Jernverket til Mo i Rana!*, Mo i Rana 1946: 1-3 og 16-17.

I 1946 vedtok Stortinget i konkurranse med Orkanger å legge det nye jarnverket til Mo i Rana, i Sverre Pedersens bypark. Det var venta at 10-15 000 nye innbyggjarar ville kome til byen. Fleire problem melde seg som følgje av den forventade veksten i folketalet. Både industrien, næringslivet, bustader og tenesteytingar kravde meir plass enn kva byen kunne by på. Vi har sett at i tidlegare tankar om byutvikling i Mo hadde utbygging av jarnvegen vorte sett på som eit naudsynt tiltak for realisere planane. Under andre verdskrigen hadde jarnvegen kome til Mo, og i 1946 vart dette brukt som eit sentralt argument av kommunane Mo og Nord-Rana for å få lokalisert jarnverket i Mo.²⁰

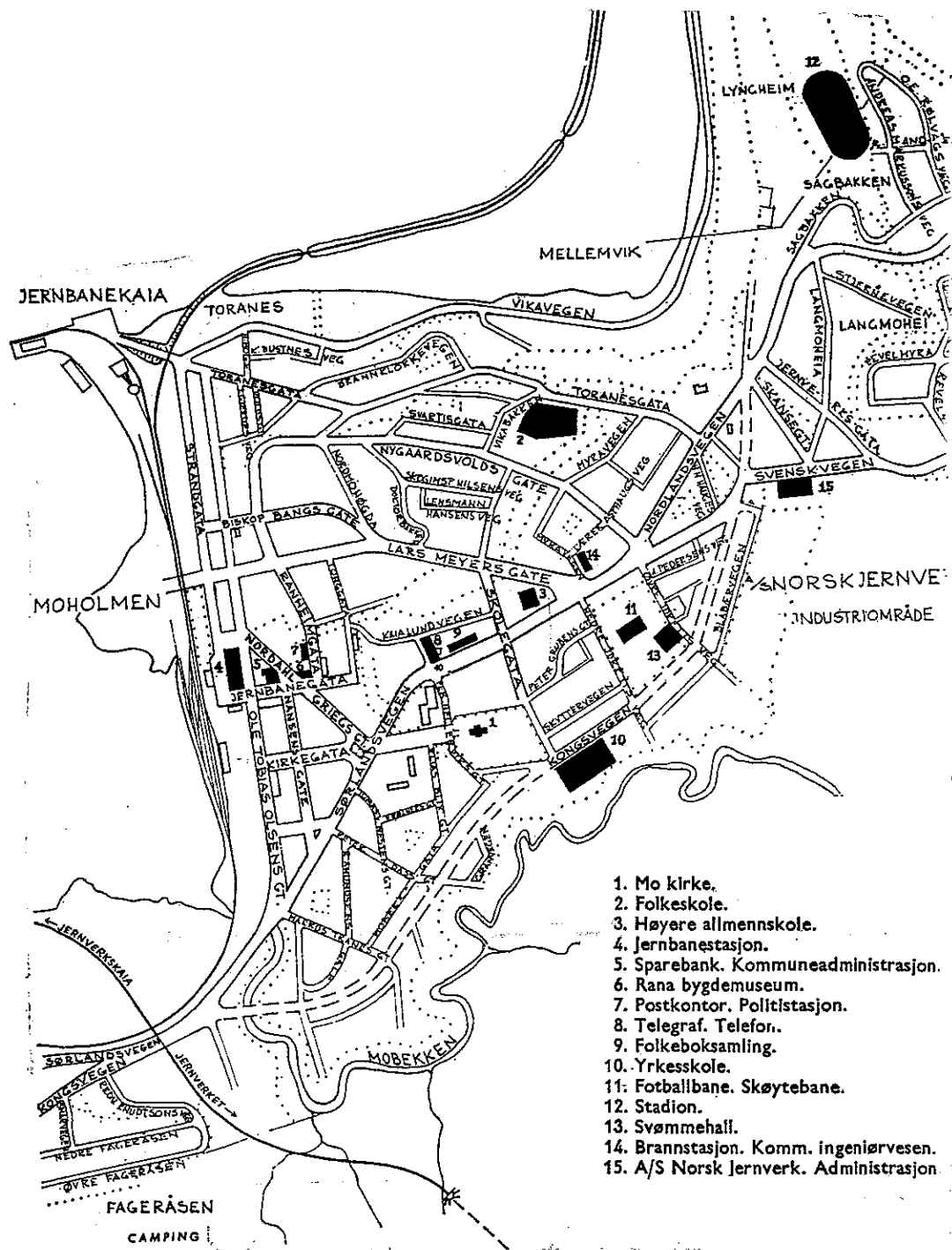
Nyindustrialiseringa av Mo-samfunnet som starta med etableringa av A/S Norsk Jernverk i 1946 og som heldt fram med etableringa av A/S Norsk Koksverk, i den andre industrialiseringsbølga først på 1960-talet, fekk store konsekvensar for utviklinga i folketalet i Mo. I 1900 hadde tettstaden 665 innbyggjarar. Den første vekstfasen frå 1902 til 1910 kom som følgje av *Dunderland Iron Ore Company* si etablering av gruvedrift i Dunderlandsdalen. I 1910 hadde Mo derfor 1716 innbyggjarar. Dette folketalet heldt seg nokonlunde konstant fram til andre verdskrigen. Den andre vekstperioden kom som følgje av at tyskarane førte Nordlandsbanen fram til Mo under krigen. På grunn av anleggsarbeida voks folketalet til i overkant av 3000 i løpet av krigsåra. Den tredje fasen, som meir framstår som ein æra, åra mellom 1946 og 1970, var ein samanhengande vekstperiode for folketalet i Mo. Sterkast var den relative veksten i dei fire åra frå 1946 til 1950, da folketalet vart nesten dubla til vel 6700 innbyggjarar. I 1960 var folketalet vel 14 000 og i 1970 var det vel 21 000.²¹

Etter vedtaket i Stortinget om å bygge eit jarnverk i Mo tok det ikkje lang tid før behovet for ein ny byplan melde seg. Seinsommaren 1946 rådde jarnverksleiinga kommunen til å spørje arkitekten Preben Krag om å lage ein ny byplan. Jernverket tok på seg å betale kostnadene med den nye planen.

I desember 1946 la Krag fram ei skisse til oppgåvene som burde

²⁰Ibid.: 11-14.

²¹Thor Helge Eidsaune, "Rana 1890-1990. Perspektiver på den industrielle epoke", *Årbok for Rana 1990*, Mo i Rana; Rana Museums og Historielag 1990: 76-77.



Den reviderte byplanen for Mo i Rana 1946

inngå som ein del arbeidet med planen. Gate- og vegnettet burde reviderast, det var naudsynt med ein ny soneplan som delte byen etter funksjonar, det måtte takast stilling til husstørrelse, byggehøgde og tomtestørrelse, og det måtte takast stilling til sanering av områder i sentrum.²² Det er ingenting som tyder på at det var noko formelt ordskifte om planideal som skulle ligge til grunn for arbeidet medbyplanen. Mo byingeniørkontor såg føre seg at det var hagebyplanen til Sverre Pedersen som skulle oppdaterast:

*"Forutsetningen for den nye regulering var at hovedtrekkene i Deres plan skulle beholdes mest mulig, men den må jo nødvendigvis endres en del p.g.a. Jernverkets plassering her."*²³

I den første skissa til byplan frå kommunen si side var to alternative plasseringar av Jernverket teikna inn på Sverre Pedersen sin byplan. Det eine alternativet på det platået som Pedersen hadde regulert til bypark. Det andre alternativet ved fjorden sør for bysenteret. Byingeniørkontoret ønskte at det skulle leggst opp til enda meir spreitt utbygging enn kva Sverre Pedersen hadde lagt opp til.

Preben Krag arbeidde med byplanen for Mo i åra 1946-48. Dei første vedtaka om regulering vart vedteke i kommunestyret på nyåret i 1947. Det siste byplanvedtaket, som galdt heile byområdet, vart vedteke 30.november 1948.²⁴ Det at vedtaket om byplan vart nedfelt i ei rekke reguleringskart for mindre delar av byen og at det ikkje vart laga eit byplankart, som gjev eit visuelt bilete av korleis byplanleggaren såg føre seg forminga av Mo-samfunnet, kan sjåast som eit uttrykk for det fleirtydige ved byplanen. Planen var i sær stor grad mogeleg å endre i tråd med skiftande førestillingar om korleis byen skulle formast.

Byplanen til Krag la opp til at Mo skulle bli ein industriby med omlag 10-12 000 innbyggjarar. Byen skulle ha to senterområde. Det

²²Mo bygningsråd, *Innstilling til Mo bystyre fra Mo bygningsråd angående den nye reguleringsplanen*, 6.desember 1946: (MOK-PLK), skuffe: 60-125, mappe: Byplan - byreguleringen.

²³Mo byingeniørkontor, brev til professor Sverre Pedersen 9.desember 1947, (MOK-PLK), skuffe: 205 Mo - Krag's plan, mappe: Korr. vedr. reguleringsplan 1948.

²⁴Arne Lindeberg, *Reguleringsplaner i Mo sentrum i fortid og fremtid*, stensilert kjeldesamling med kommentarar: 7-8.

eine, "neonlysstrøket", skulle utviklast med utgangspunkt i det eksisterande bysenteret, medan det andre skulle ligge på Selfors. Selfors skulle ha omlag 4000 innbyggjarar og eigne senterfunksjonar. Dette var eigentleg det nye kommunesenteret for Nord-Rana, som Krag hadde i oppdrag å greie ut som eit separat planprosjekt for Nord-Rana kommune. For Krag ville Selfors få "*preg av 'soveby'*", fordi det vesentlege av produktive verksemdar ville ligge i Mo.²⁵

Organiseringa av bustadområda i Krag sin plan, med villabustader, for å skape inntrykk av at Mo var ein "open" by, bygde vidare på Pedersens sitt idégrunnlag for planen av 1923. Tilslutninga planen fekk i kommunen vitnar også om at planen i grove trekk ivaretok dei lokale førestillingane om korleis byen fysisk og sosialt skulle formast. Det tok likevel 1 1/2 år frå vedtaket om planen i Mo kommunestyre til den vart stadfesta i Forsynings- og gjenreisingsdepartementet.²⁶ Førestillinga om at Mo skulle bli ein mønsterby vart skapt i Mo-samfunnet parallelt med plasseringa av Jernverket på staden. Førestillinga om mønsterbyen vart likevel aldri tillagt noko eintydig definert innhald mellom innbyggjarane i Mo.

Førestillingar om mønsterbyen utanfor Mo-samfunnet

Historikaren Berge Furre tar opp mønsterbyen Mo som tema i det historiske oversiktsverket: *Vårt hundreår. Norsk historie 1905-1990*:

*"Orda var rause og visjonane skein: Den fyrste kvite industribyen i verda, såg ordføraren fram til. Bort med gamle classeskilje! Arbeidar og funksjonær ville bu saman i nye trivelege hus. På verket skulle arbeidarane rå på golvet, og den arbeidarstyrte staten i direksjonen. Mo skulle bli meisterprøva på politikken til Arbeidarpartiet, den sosialdemokratiskemønsterbyen."*²⁷

Furre har rett i at det særskilt var politikarar i kommunen som formulerte sosiale målsetnader knytt til mønsterbyen. Som vi skal sjå

²⁵Preben Krag, "Byplanen for Mo i Rana. Noen bemerkninger til en modell", i *Byggekunst* nr. 10-11 1949, Oslo; Norske Arkitekters Landsforbund 1949: 173-74.

²⁶Preben Krag, brev til Mo kommune v/bygningssjefen 19. desember 1949: (MOK-PLK), skuffe: 60-125, mappe: Byplan - byreguleringen.

²⁷Berge Furre, *Vårt hundreår. Norsk historie 1905-1990*, Oslo; Samlaget 1991: 259.

er det likevel problematisk å hevde at DNA såg Mo som eit "sosialt laboratorium". Ingenting tyder på at det var nasjonale målsetnader om eit slikt prosjekt. Det synta seg etter kvart at dei fremste forsvararane av mønsterbyen verken var å finne i DNA eller andre parti, men blant nokre av dei tilsette i kommuneadministrasjonen.

Det er ikkje funne mange spor i arkiva etter statsinstitusjonar, eller einskildaktørar på nasjonalt nivå, som tyder på at det var tankar om å bygge ein mønsterby i Mo. Historikaren Tore Grønlie har peika på at idear om mønsterbyen Årdal verserte i Handelsdepartementet i dei første åra etter krigen. Det var konsulentane Lorentz A. Conradi og Olav Skogen i dette departementet som tok opp mønsterbyen i forlenginga av tanken om å gjere Årdal verk til eit mønsterforetak. Conradi sin grunntanke var at Årdal verk både økonomisk og sosialt skulle bli eit mønsterforetak, og ikkje berre det: *"Vår første store sosialistiske fabrikk må alltid være på toppen og tjene andre bedrifter til mønster."*²⁸ Statsforetaka skulle i kraft av den dominerande stillinga dei fekk i dei byane og distrikta dei vart lagde bli kjerner i "sosiale mønsterbyar". I følge Grønlie formulerte også DNAs og Landsorganisasjonens felles Utvalg for offentlige bedrifter liknande synspunkt, men med mindre entusiastisk språkbruk.

Ei annan kjelde til tanken om å gjere Mo til mønsterby, finn vi i eit hefte av Opplysningskomiteen for Gjenreisingsarbeidet, truleg publisert i 1947/48. Ingeniøren Georg Brochmann skreiv heftet: "Vi bygger et jernverk".²⁹ Brochmann tok eksplisitt opp spørsmålet om mønsterbyen, og kva han la i omgrepet:

"Det nye store jernverket blir i formen et aksjeselskap, men staten er hovedaksjonær, og det er en sak som angår hele Norge at Mo nå blir en mønsterby. Her skal norsk kultur stå sin prøve. Her skal utlendingene komme og se hva vi kan utrette når vi gjør vårt beste. (...) Det er ikke bare for reklamens skyld at vi vil at Mo skal bli en sunn og lykkelig by. Det er meget viktig at befolkningen trives, viktigere enn

²⁸Conradi sitert i: Tore Grønlie, *Statsdrift. Staten som industrieier i Norge 1945-1963*, Oslo; TANO 1989: 71.

²⁹Georg Brochmann, "Vi bygger et jernverk", Opplysningskomiteen for Gjenreisingsarbeidet, *Norges gjenreisingsproblemer nr.12*, Oslo truleg 1947/48.

*noe annet sted kan en si.*³⁰

På samet viset som at styresmaktene frå starten i 1946 såg Jernverket som ei nasjonal oppgåve, og eit uttrykk for nasjonens kulturelle nivå som sivilisert industrinasjon,³¹ la Brochmann den same førestillingsramma kring oppbygginga av heile Mo-samfunnet. Problemet med denne kjelda er at det er vanskeleg å knyte Brochmanns idear til utbreitte tankar i statsadministrasjonen. I lys av at heftet vart skrivi i 1947/48 er det derfor vel så truleg at Brochmann responderte på førestillingar om mønsterbyen som levde i Mo.

Førestillingane om mønsterbyen ser ut til å ha vorte skapt både i og utanfor Mo-samfunnet. Arbeidet med byplanen til Sverre Pedersen hadde nok lagt grunnlaget for førestillingane. I Ebenezer Howards og Sverre Pedersens byplanidear var det nedfelt allmenne sosiale visjonar i samtida, først og fremst knytt til opphevinga av klasseskilje og betring av hygieniske vilkår. Dette spegla igjen grunntankar i den raskt veksande internasjonale arbeidarrørsla. Det er ikkje urimeleg å tru at desse visjonane vart formidla til Mo-samfunnet allereie i denne perioden. Dette inntrykket forsterkast også ved at det var sterke håp knytt til den sosiale dimensjonen i byplanarbeidet under oppbygginga av jarnverksbyen. Sjølv om ikkje signala om å bygge Mo som mønsterby var sterke frå statsadministrasjonen, var nok Brochmanns og Conradis interesse for spørsmålet med å gje næring til dei lokale førestillingane.

Staten fråskriv seg ansvaret for å bygge jarnverksbyen

Impulsane til idéen om mønsterbyen Mo i Rana kom utanfrå, medan innhaldet i førestillingane vart forma lokalt gjennom mutasjonar med tidlegare førestillingar om kva som var riktig byutvikling for Mo. Det er viktig å presisere at førestillingane om mønsterbyen i Mo ikkje var ei einsarta førestilling, sjølv om nokre element synest å ha sett sterkt preg på dei fleste førestillingane. Det gjeld særskilt førestillinga om at sosial utjamning skulle nedfelle seg i den fysiske forminga av byen.

Når førestillinga om mønsterbyen, slik den kom til uttrykk i Mo,

³⁰Ibid.: 39.

³¹Anne Kristine Børresen, "Drømmer av stål. A/S Norsk Jernverk fra 1940-årene til 1970-årene", *Nr. 10 Skriftserie fra Historisk institutt*, Trondheim; UNIT 1995: kap.1.

vart blanda med hagebyidear, kan det tolkast som eit vitnemål om at førestillinga ikkje i særleg grad fekk næring utanfrå. Dette inntrykket styrkast ved at staten verken i 1946, eller i dei neste 15 åra, gav signal til Mo-samfunnet om korleis industribyen skulle byggast. Dette er likevel ikkje i fullt ut tilfredsstillande tolking. For det første var hagebyidealet ei importert førestilling om korleis byen fysisk burde formast. For det andre gav det politiske programmet til DNA impulsar til førestillingar om den sosiale forminga av byen. På nasjonalt nivå i DNA vart det skapt forventningar, som gav grobotn til førestillingar om at nedbygginga av gamle klasseskilje også skulle nedfelle seg i oppbygginga av Mo-samfunnet.

Ei anna mogleg årsak til at staten i åra 1946-50 ikkje involverte seg i utbygginga av Mo-samfunnet kan sporast i ein kontrovers som samstundes utspelte seg mellom Arbeidsdirektoratet, under Sosialdepartementet, og gjenreisingsorganisasjonen *Brente Steders Regulering* (BSR), som låg under Forsynings- og Gjenreisingsdepartementet. Arbeidsdirektoratet var i ferd med å bygge opp eit apparat for økonomisk områdeplanlegging, som eit hjelpemiddel i arbeidet med nasjonalbudsjettet i Finansdepartementet. Oppbygginga av områdeplanlegginga vart direkte utfordra av arkitektane i BSR, som i staden ville bygge opp ein permanent statleg organisasjon for fysisk planlegging. Denne skulle vere uavhengig av arbeidet til Nasjonalbudsjettutvalet. Nederlaget for BSR sin planleggingsmodell i 1948 kan ha medverka til at fysisk planlegging hadde låg status og prioritet i departementa i desse åra.³²

I 1947 vart det klart for kommunepolitikarane i Mo at staten verken økonomisk, eller ved å formidle fagkompetanse, tok ansvar for oppbygginga av den nye industribyen i Mo i Rana. I 1947 fekk til dømes kommunen avslag på ein søknad til Kommunalbanken om eit lån på 2,5 millionar kroner.³³ Berre for 1947 mangla Mo kommune 750 000 kroner på at kommunebudsjettet skulle gå i balanse. Etter forhandlingar mellom mellom Mo kommune og Kommunalbanken,

³²Øyvind Thomassen, "Striden om planleggingshegemoniet", upublisert kapittel til doktoravhandling.

³³Ordførar Alf Ljones, *Rapport angående diverse oppdrag i Oslo*, brev til Mo formannskap 12.september 1947: (NJ), boks: A1.002.060, mappe: Fellesarbeid Mo-området 1946/49: 4.

som involverte leiinga i fleire departement, fekk kommunen 100 000 kroner til å dekke direkte jarnverksrelaterte prosjekt. Historikaren Axel Coldewin sin påstand om at Mo kommune i nyreisingsperioden hadde lett for å få lån må seiast å vere ei overdriving.³⁴ Fråveret av eit økonomisk fundament for å bygge mønsterbyen var truleg ei viktig årsak til at førestillingane om mønsterbyen, som vi skal sjå, etter kvart gjekk i oppløysing.

Etter avslaget på søknaden til Kommunalbanken skreiv ordføraren i Mo, Alf Ljones, eit brev til statsminister Einar Gerhardsen, som såg likviditetsproblema i kommunen i samanheng med forsøket på å bygge ein mønsterby:

*"Reisningen av et norsk jernverk er som anført i det foranstående et nasjonalt tiltak. Men dette tiltak vil ikke være begrenset til selve den industrielle bedrift. Det går langt utover denne ramme og må følgelig gjelde også utbyggingen på alle felter av den industriby som knytter seg til Jernverket, ... Ikke nest etter, men parallelt med byggingen av Jernverket, kommer således oppbyggingen av industribyen. Også dette siste må uten videre sees som et nasjonalt tiltak ... I teknisk, sosial og kulturell henseende må byen oppbygges samtidig som Jernverket skrider frem, slik at den på ethvert trinn av utviklingen fremtrer som den mønsterby det er statsmyndighetenes og befolkningens ønske å reise."*³⁵

Dei økonomiske problema fekk umiddelbart store konsekvensar både for kommunen på kort sikt, og for bybygginga på lengre sikt. Kommunen gjekk tidleg inn i eit tett samarbeid med Jernverket om oppbygginga av byen. Dette galdt såvel byplanarbeidet såvel som utbygginga av den kommunale infrastrukturen som jarnverksdrifta var avhengig av. Fordi kommunen ikkje hadde økonomiske ressursar til å bære dei store kostnadene, vart kommunen tidleg den svake part i dette samarbeidet. I februar 1947 vart det inngått ei avtale mellom

³⁴Axel Coldewin, "Mo prestegjeld etter 1850", band nr.3 i *Rana bygdebok*, Mo i Rana; Mo sparebank 1965: 271.

³⁵Mo kommune v/Alf Ljones, *Mo kommune - A/S Norsk Jernverk*, brev til Statsministeren 3.oktober 1947: (NJ), boks: A1.002.060, mappe: Fellesarbeid Mo-området 1946/49.

Jernverket og kommunen om kostnadsdelinga ved byutbygginga. Frustrasjonane over at staten ikkje bidrog til oppbygginga av Mo-samfunnet voks likevel raskt etter at anleggsarbeidet ved Jernverket starta, og dei økonomiske problema i kommunen melde seg:

*"Oppbyggingen av den nye industriby kan nemlig ikke gjennomføres som en ren kommunal foranstaltning, men vil kreve økonomisk støtte - eller deltakelse - fra såvel Staten som Jernverket. (...) [Det må] finnes andre utveier for å hindre et fullstendig sammenbrudd."*³⁶

Det vart gjort utrykkelig klart overfor statsministeren at misforholdet mellom det nasjonale løftet: A/S Norsk jernverk på den eine sida, og omsynet til oppbygginga av Mo-samfunnet, på den andre, ikkje var til å leve med. Skulle kommunen ta del i oppbygginga av Mo-samfunnet var ikkje dette mogeleg utan at den vart tilført "betydelige finansieringer", i form av lån eller tilskot.

Sommaren 1948 synest det som om håpet om statleg finansiell deltaking i oppbygginga av Mo-samfunnet havarerte for godt. Denne sommaren forhandla kommunen med Justisdepartementet om ein langsiktig finansieringsplan og eit årleg statleg tilskot til å dekke kostnadene ved oppbygginga av byen. Midt i juli vart det klart for kommunen at staten ikkje var villig til å gå inn i eit slikt samarbeid. Ordførar Eilif Lange var klar i synet om kommunen skulle byggast ut i takt med utbygginga av Jernverket, måtte verket bære ein større del av kostnadene.³⁷

I siste halvdel av 1940-åra var Mo kommune så hardt pressa økonomisk at Jernverket ikkje berre måtte bidra til den jernverksrelaterte utbygginga, men også bidra økonomisk til at dei kommunetilsette fekk utbetalt løner frå månad til månad. Mo kommune var i realiteten konkurs.

Kommunen vart tvungen i kne av dei økonomiske kostnadene ved jernverksbygginga. Det kan verke som om Jernverket ikkje var særleg interessert i tilstanden i kommunen. Kanskje tenkte

³⁶Mo kommune v/ordfører Alf Ljones, *Mo kommunes økonomiske stilling*, brev til A/S Norsk Jernverk 12.juni 1947: (NJ), boks: A1.002.060, mappe: Fellesarbeid Mo-området 1946/49.

³⁷Ordførar Eilif Lange, "Mo kommunes finansiering - fellesoppgaver", brev til A/S Norsk Jernverk, Hovudkontoret 15.juli 1948: (NJ), boks: A1.002.060 mappe: fellesarbeid Mo-området 1946/49.

jarnverksstyret at det var lettere å forhandle, og avgrense samarbeidet og dermed kostnadene, med ein kommuneadministrasjon som var bunden opp til disposisjonane til Jernverket, enn ein kommune som hadde stor økonomisk handlefridom? Det einaste pressmiddelet kommunen hadde var råderetten over jarnverkstomta. Til ein viss grad greide dei også å utnytte dette kortet. Mellom anna ved å få til ei avtale i februar 1947. Dette kortet kunne likevel ikkje brukast til å presse jarnverksleiinga for hardt. Det er ikkje utenkeleg å tru at staten ville ha gripe inn om kommunen hadde pressa for hardt på dette punktet.³⁸

Førestillingane om mønsterbyen går i oppløysing

Eldre byar har ofte vekse fram nokså tilfeldig og gradvis. Likevel er idealbilete kring planlegging av bysamfunn av gamal dato. Mo i Rana er derimot ein ny by, og alle føresetnader var derfor til stades for å bygge ein mønsterby etter samtida sin ideal for sosiale tilhøve og byplanlegging.

Vi har tidlegare vore inne på at førestillingane om mønsterbyen truleg hadde fått livskraft frå Sverre Pedersen sin hagebyplan, og at det før og under arbeidet til Preben Krag, var tankar om at den nye byplanen skulle bygge på Pedersens "klasselause villautopi".

Frå sommaren 1947 kom førestillingane om ein mønsterby i Mo under hardt press. Den vanskelege økonomiske stoda for Mo kommune gjorde det naudsynt for kommunen å stå hardt på, av omsyn til skatteinntektene, at all bustadbygging skulle skje innanfor dei etter kvart så tronge bygrensene. Overfor Jernverket vart dette stilt som eit ufråvikeleg krav i samarbeidet om bustadbygginga. Problemet som melde seg var at for å skaffe nok bustader til alle dei nye innflyttarane, måtte ein gå over til å planlegge og regulere for høghusbygging.

Tvil ved om mønsterbyen kunne realiserast kom til uttrykk fleire gongar i åra 1947 til 1950. Tor Jacobsen har også i boka *Smeltingen* skrive om dette:

"Gradvis smuldrer drømmen om idealbyen. Harde

³⁸A/S Norsk Jernverk v/H. Heyerdahl, P.M. vedr. møte den 18.august 1947 med Mo kommunes forhandlere, 19.august 1947: (NJ), boks: A1.002.060, mappe: Fellesarbeid Mo-området 1946/49.

*realiteter tar livet av reguleringsarkitekteneshageby, der det ikke fantes classeskiller.*³⁹

Ønsket om å oppheve classeskilja var framtrédande motiv i sovjetisk byplanlegging i mellomkrigsåra, og var også eit uttrykt mål mellom funksjonalismens fremste talspersonar i Noreg før og rett etter krigen. Mellom gamle og nye Mo-væringar, med slike tankar, var det nok heller ikkje heilt fjernt å tenke seg at mønsterbyen kunne ha vorte realisert. Den tyske okkupasjonen hadde skapt eit nasjonalt samhald, på tvers av tidlegare classeskilje, og det var nok mange som såg føre seg at dette samhaldet skulle først vidare i fredstid. Kva var da ikkje eit meir synleg resultat av dette enn at bustadtilhøve og andre materielle gode vart meir jamnt fordelt mellom "høg" og "låg". Det tok ikkje lang tid før fleire oppdaga at bustadpolitikken og byplanlegginga i Mo ikkje skulle bli det fremste monument over at desse skilja var oppheva.

Konkret kom tvilen ved om mønsterbyen let seg realisere første gongen opp i 1947, i samband med dei problema som var mellom Mo kommune og Jernverket. I slutten av juli dette året reagerte Mo kommune på Jernverket sine planar om å bygge bustader for høgare funksjonærar i Nord-Rana kommune. Etter oppslag i Rana Blad, og bygd på kva ordførar Einar Aanes i Nord-Rana hadde sagt til byingeniør Walter Klausen og andre tilsette i Mo kommune, var det no på tide å reagere overfor Jernverket. I følgje Klausen hadde kommunen gjeve frå seg tomteareal nettopp for å halde på dei høgare funksjonærane, og dermed kjærkomne skatteinntekter, innanfor bygrensa. Overfor Jernverket vart dette framstilt som ikkje anna enn undergravingsverksemd:

"I nasjonaløkonomisk henseende vil denne måte å ordne Jernverkets boligspørsmål for sine høyere funksjonærer bli så meningsløs som vel mulig. Skal det bli slik at verket allerede før det starter, begynner å spre sin bebyggelse utover landdistriktet, vil dette i høy grad forstyrre planen og det økonomiske grunnlag for en systematisk oppbygging av Mo by. - Det har til utrengsmål vært snakket om at Mo

³⁹Tor Jacobsen, *Smeltedigelen. Den dramatiske historien om jernverksbyen Mo i Rana*, Oslo Gyldendal Norsk Forlag 1988: 87.

*by skulle bli en mønsterby, ikke bare reguleringsmessig, men spesielt i sosial henseende. (...) Hvis Jernverkets bevilgninger til sin boligbygging skal spres rundt omkring i by og bygd, vil det føre til økonomisk uholdbare tilstander for det offentlige - et forhold som hverken Jernverket eller Mo by er tjent med.*⁴⁰

Vi ser at Klausen gjorde seg til talerøyr for sterkare konsentrasjon av bustadbygginga, samstundes som det vart referert til mønsterbyen. Dette må oppfattast som ei omfortolking av tidlegare felles førestillingar av korleis mønsterbyen skulle formast. Villabustader og opne rom måtte vike plass for omsynet til den kommunale økonomien.

Det langsiktige skattespørsmålet var berre eit av problema med Jernverket sine byggeinitiativ i Nord-Rana. På kort sikt gjorde planane det også vanskelegare for Mo kommune å få gjennomslag i det pågåande arbeidet med byutviding. Områda der Jernverket planla bustadbygging låg innanfor dei områda av Nord-Rana som Mo ønskte seg. Området vart dermed enda meir attraktivt for Nord-Rana, og den økonomiske kompensasjonen overfor Nord-Rana ville bli enda større om slike planar vart offentleg kjende.

Vi såg ovanfor at Walter Klausen overfor Jernverket i juli 1947 argumenterte for sterkare bustadtetthet. Nesten eitt år seinare, i mai 1948, argumenterte han derimot i Mo bygningsråd sterkt for spreitt bustadutbygging.

"En sammenstuvning av bebyggelsen som det reguleringsarkitektenes forslag medfører vil på mange måter virke uheldig - og heller ikke rasjonell boligmessig sett. (...) Sosialt sett er det ille nok at endel av byens befolkning skal måtte bo i skyggen av mofjellet - om den ikke også skal stuves sammen i hus som blir liggende klint opp til hverandre på grunn av at tomtene er minimale. Det vil etter mitt skjønn resultere i at endel av befolkningen får et typisk østkantstempel over seg, et forhold som strider mot de mest elementære demokratiske prinsipper. Jeg er klar over at den øyeblikkelige bolig- og tomtesituasjon stiller de

⁴⁰Walter Klausen gjengjeve i brev frå Mo kommune v/Alf Ljones til A/S Norsk Jernverk 29.juli 1947: (NJ), boks: A1.002.060, mappe: Fellesarbeid Mo-området 1946/49.

*kommunale myndigheter overfor store vanskeligheter. men ikke desto mindre må vi idag se framover og på enhver måte gardere oss mot å få boligstrøk som senere vil kunne karakteriseres som de rene slumkvarterer. Jeg vil ikke være medansvarlig for en sånn utvikling, ...*⁴¹

Dette synet på bustadbygginga er i samsvar med Klausens syn før skrivet til Jernverket i juli 1947. Det kan med andre ord synest som om Klausen hadde alternative og motstridande argument for mønsterbyen, alt etter kven han vende seg til. Argumentasjonen overfor Jernverket var utvikla for å tilfredsstille den kommunale økonomien, medan argumentasjonen i bygningsrådet kan tolkast som ei tilpassing til rådande førestillingar om kva ein mønsterby var i rådet. Det er ikkje vanskeleg å sjå at dei størst konsekvensane for byutviklinga utan tvil var knytt til synet om tettare utbygging, som vart formidla til Jernverket.

Hausten 1948 og våren 1949 innleidde leiinga i Mo kommune ein snuoperasjon i kommunen sitt offisielle syn på spreitt eller tett bustadbygging. Den direkte årsaka til at kommunen oppfatta det som naudsynt å legge om bustadpolitikken var Jernverket sine planar om å bygge såkalla "stjerneblokker" på Langmoheia.

I slutten av oktober 1948 gjekk Formannskapet inn for tettare bustadbygging. Ordførar Eilif Lange frykta at det vart for få bustader i høve til dei "kolossale" utgiftene Mo kommune ville få i samband med utbygginga av: *"en tidsmessig og middelstor industriby"*.⁴² Endringa frå å ønske Mo som ein mønsterby, til å ønske ein tidsmessig industriby, kan sjåast som uttrykk for at omgrepet "mønsterby" ikkje hadde nok fortolkmessig fleksibilitet til å dekke innhaldet i den nye bustadpolitikken som var under utarbeiding. Mønsterbyen var rotfesta i førestillingar som ikkje gav rom for den nye bustadpolitikken. Forbausande raskt kom nesten heile forsamlinga fram til at tett utbygging var det riktige. Preben Krag fekk oppdraget med

⁴¹Utskrift av Mo bygningsråds forhandlingsbok fra møte den 21.mai 1948, (MOK-PLK), skuffe: 60-125, mappe: Byplan - byreguleringen.

⁴²Mo kommune v/ordførar Eilif Lange, *Byreguleringen - øking av boligtettheten*, brev til Mo bygningsråd 12.oktober 1948: (MOK-PLK), skuffe: 60-125, mappe: Byplan - byreguleringen.

å revidere byplanen.⁴³

Utan større ordskifte følgde Bygningsrådet opp vedtaket i Formannskapet om omlegginga av bustadpolitikken. Under handsaminga av den reviderte planen frå Krag i november 1948 gjekk Bygningsrådet enda lengre enn Lange hadde gjort for å auke bustadtettheten:

*"Når det er valgt den vedtatte bebyggelsesmåte, så er det for å skape inntrykket av en åpen by. For at en bebyggelsesplan med villabebyggelse ikke skal virke for trang og rotet, må tomten ha en viss størrelse. (...) For å få en vesentlig sterkere utnyttelse av grunnen må en annen bebyggelsesform velges. Ved å gå over til andre bebyggelsesformer, kan en oppnå et like åpent inntrykk ved en større utnyttelsesgrad, og en blandet bebyggelse som det måtte bli fordi enkelte tomter allerede er bebygget, vil kunne gi et mer variert og rikere bilde enn ensidig villabebyggelse. (...) Den foreslåtte løsning er radikal og vil kreve en fast hånd, men det er såvidt en kan se den eneste måten å få saken ordnet tilfredsstillende."*⁴⁴

Dei økonomiske omsyna som låg i botn for tettare utbygging førte som vi ser også til endringar i estetiske ideal for byutviklinga i Mo.

Ikkje alle i kommuneadministrasjonen godtok utan vidare Formannskapet si revurdering av bustadpolitikken. Bygningssjef Lars Li uttrykte stor misnøye i eit brev til ein kollega ved reguleringsvesenet i Oslo i desember 1949. Han hadde klare meiningar om dei sosiale konsekvensane av den nye bustadpolitikken:

"Jernverket er rødglødende nå, men jeg vil heller ta sjangse på å svi meg enn uten videre å være med på å godkjenne leiligheter som jeg selv ikke ville bodd i, om jeg hadde hatt samme krav og anledning til å dekke dem, som dem som kommer til å bo i dem. (...) Det gjøres ikke så liten forskjell på høy og lav her, og det kan en ikke godt

⁴³Mo bygningssvesen, *Reguleringsplanen for Mo*, brev til arkitekt Preben Krag 25.november 1948: (MOK-PLK), skuffe: 60-125, mappe: Byplan - byreguleringen.

⁴⁴Bygningsrådet, *Tomterereguleringer*, brev til Mo formannskap 26.april 1949: (MOK-PLK), skuffe: 60-125, mappe: Byplan - byreguleringen.

være med på. Så derfor --."⁴⁵

Dette var ei meiningsytring i samband med ordskiftet om utforminga av stjerneblokkene som Jernverket planla på Langmoheia. Utfyllande kritikk frå Li si side i 1951 tyder ikkje på at han var tilhengar av hagebyen heller, men at han såg føre seg andre og betre løysingar innanfor det tette utbyggingsalternativet:

*"Mo kommune hadde visse ønskemål som arkitekten tok etterrettlig, blant annet skulle byen være en hageby. Det har ført med seg en ødsling av tomtearealene og kommunale midler til opparbeidelse av veg- vann og kloakkanlegg, noe som det nå er for sent å rette på. (...) ... ingen kan være i tvil om, at arbeidet med å skape en industriby som kanskje blir den største i landet nord for Trondheim, kunne vært bedre planlagt. En savner en samlet plan for utvikling av Mo og omlandet, en plan som ville få den største økonomiske betydning for landsdelen om den blir utarbeidet i tide."*⁴⁶

Dette kan oppfattast som ein kritikk av at den politiske leiinga i Mo kommune ikkje tidlegare hadde valt ei tettare bustadbygging frå starten, og at det var resultatet; kombinasjonen av eit gatemønster etter modell av hagebyen og valet av høghus etter funksjonalistiske ideal, som skapte dei sosiale problema han meinte å sjå.

I forlenginga av denne kritikken kan sitatet også tolkast som ein prinsippiell kritikk av førestillinga, eller mangel på slik, i kommunen av korleis industribyen skulle byggast. Ikkje eingong Preben Krag sitt byplanarbeid synest å ha hatt større verdi i Li sine auger. Samstundes kan vi også lese ein indirekte kritikk av Jernverket si rolle i arbeidet med å skape industribyen. Det kan sjå ut som om Jernverket sine tankar om korleis byen skulle byggast opp var knytt til økonomisk-rasjonelle førestillingar om kva som tente verket. Jernverket var først og fremst interessert i å få dekt behovet for bustader til eigne tilsette, og oppbygginga av ein infrastruktur som tilfredsstilte drifta av verket.

⁴⁵Lars Li, brev til ingeniør Ramstad ved Oslo Reguleringsvesen 6.desember 1949: (MOK-PLK), skuff: 1-60 (regulering), mappe: Ku.77 - regulering.

⁴⁶Arne Lindeberg, *Reguleringsplaner i Mo sentrum i fortid og fremtid*, stensilert kjeldesamling med kommentarar: 9.

Til skilnad frå byingeniøren er det nok riktig å hevde at Lars Li stod for eit meir prinsippielt og heilskapleg syn på byutviklinga. Li var kanskje den som sterkast uttrykte dei sosiale førestillingane knytt til oppbygginga av Mo-samfunnet

Sosiologen Ørjar Øyen som leidde det såkalla "Mo-prosjektet", ved Institutt for sosiologi ved Universitetet i Oslo tidleg i 1950-åra, kommenterte også dei sosiale konsekvensane av byutviklinga i Mo.

*"Vi husker hvordan en i Jernverksbyens aller første barndom drømte om en idealby, der det ikke skulle være noe klasseskille, der direktør og arbeider skulle kunne bo i samme hus. (...) Vi har ganske enkelt slått fast at det finnes ganske markerte forskjeller mellom de strøkene vi har inndelt Mo i."*⁴⁷

Vi ser at Øyen i hovudsak delte Lars Li sitt syn på dei sosiale konsekvensane av by- og bustadpolitikken i Mo. I følgje Tore Linné Eriksen, som studerte og skreiv bok om Mo-samfunnet i 1969/70, var dette sitatet eit uttrykk for at skarpe sosiale skilje kom til syne gjennom bustadbygginga heilt frå starten på utbygginga av Mo-samfunnet. I følgje Linné Eriksen var det Jernverket som måtte bære ansvaret for at Mo-samfunnet hadde kome så skeivt ut i den sosiale profilen på bustadbygginga:

*"I første rekke er det Jernverkets boligpolitikk som har skapt et bysamfunn som inndeler de forskjellige mennesker og grupper i reservater. Den samme forskjellbehandling mellom 'høy' og 'lav' som praktiseres innenfor bedriftsporten, er ført videre ut i boligmønsteret."*⁴⁸

Alt tyder på at førestillingane om mønsterbyen først og fremst var lokalt forankra. Handsaminga av Mo-spørsmålet vitnar, som vi har sett, i liten grad om at førestillingane om Mo som mønsterby var levande i statsadministrasjonen. Heller ingen i *Jernverkskommisjonen*, som leverte innstillinga om Jernverket til Stortinget våren 1946, tok opp dette spørsmålet. Det må med rette også seiast at Mo kommune før og under handsaminga av lokaliseringa av Jernverket ikkje brukte førestillingar om mønsterbyen som argument for å legge verket til Mo.

⁴⁷Ørjar Øyen, *Jernverksbyen tar form*, Oslo; Institutt for Sosiologi, UiO 1950.

⁴⁸Tore Linné Eriksen, *Rapport fra Rana*, Oslo; Gyldendal Norsk Forlag 1970: 63.

Tvert om vart Mo framstilt som eit fullt utvikla bysamfunn:

*"Det er allerede nevnt at Mo i Rana byr jernverket et fullt ferdig bysamfund med alle dets organer klar til å motta det innrykk som jernverksanlegget vil føre med sig. De betydelige besparelser og lettelser for jernverkets anleggsbudgett dette medfører, springer klart frem. Å anlegge et bysamfund på Spildra for jernverket og den befolkning som vil sogne til dette, blir en millionoppgave i tillegg til de øvrige omkostninger."*⁴⁹

Dette syner at før stortingsvedtaket om å legge Jernverket til Mo tona kommunen ned alt som hadde med bybygging å gjere for å ikkje svekke det overordna målet: å få Jernverket til Mo. Truleg fekk førestillingane om mønsterbyen livskraft først etter at Jernverket var lokalisert til Mo. Førestillingane synest først å ha vorte artikulert mellom innbyggjarane, tilsette i kommunen og kommunepolitikarar på Mo i 1946-47. Det er uansett ikkje merkeleg verken at slike idear dukka opp eller at dei fekk ei form for "mytisk" status, når dei først hadde festa seg i lokalmiljøet. Kven ville ikkje bu og leve i ein mønsterby?

Tore Grønlie skriv om tilhøvet mellom Årdal kummune og Årdal verk under oppbygginga av verket i 1950-åra. Det er slåande kor likt dømet Årdal var stoda i Mo. Samarbeidsproblem og konflikter mellom verket og kommunen var det stadig om ansvars- og kostnadsfordeling under oppbygginga av det nye bysamfunnet i Årdal. På den eine sida trong kommunen den støtta den kunne få og forsøkte, som Grønlie seier: *"så langt som mulig å melke bedriften"*.⁵⁰ På den andre sida prøvde leiinga ved verket å konsentrere seg om det den oppfatta som hovudoppgåva - mest mogeleg lønsam drift. Staten stilte seg på sidelina og overlet utbyggingsoppgåvene til lokalsamfunnet sjølv. Aktiv og direkte innsats frå staten si side for å bygge mønsterbyar var i følgje Grønlie aldri aktuell politikk. Det same må seiast om staten sin innsats i Mo.⁵¹ Preben Krag etterlyste det statlege engasjementet i

⁴⁹Mo og Nord-Rana kommuner, *Jernverket til Mo i Rana!*, Mo i Rana 1946: 7.

⁵⁰Tore Grønlie, *Statsdrift. Staten som industrieier i Norge 1945-1963*, Oslo; TANO 1989: 231.

⁵¹Ibid.

1949 ved å syne til den engelske staten sin aktive byplanleggingspolitikk etter krigen:

*"[En må] håpe at det ennå vil være mulig å vinne forståelse hos statsmyndighetene for nødvendigheten og nytten av et slikt arbeide og at det må bli mulig å gjennomføre det."*⁵²

Så langt kan det oppsummerast at det i åra 1946-50 kom til syne mange førestillingar om korleis Mo skulle planleggast. Ingen bar likevel synleg preg av å ha vore særleg heilskaplege, og dei var i stadig endring. Den ein kunne venta stod for eit konsistent byideal var byplanleggaren, Preben Krag. Denne oppsummeringa av Krag sjølv i januar 1949 seier sitt om den rolla han spelte:

*"Jeg har alltid ment at det var betenkelig å bygge ut Mo med småhus på småtomter, og den plan jeg fremkom med var ikke helt etter mitt hode."*⁵³

Dette kan vanskeleg oppsummerast noko anna enn at det ser ut til at Krag fungerte som planrevisor for dei ønskja som oppdragsgjevarane til ei kvar tid gav til kjenne.

Vi har sett at staten i det heile ikkje var involvert i byplanarbeidet i Mo. Den mest tydelege førestillinga om mønsterbyen ser det ut til låg der det heile starta i 1946, i kommunen sitt vagt formulerte mål om å ta opp arven etter Sverre Pedersen. Problemet i kommunen var at dei ansvarlege, verken på administrativt eller politisk nivå, over hovudet ikkje synest å ha vore samkjørt. Resultatet vart at planlegginga frå kommunen si side skjedde delvis etter innfallsmetoden og delvis etter påtrykk utanfrå, særskilt Jernverket. Jernverket på si side var opptatt av å fremme egne interesser, og som naturleg var i liten grad opptatt av heilskapen i oppbygginga av Mo-samfunnet. Byplanleggaren Preben Krag synest heller ikkje å ha vore synderleg interessert i å argumentere for ei overordna førestilling om korleis Mo-samfunnet burde sjå ut.

⁵²Preben Krag, "Byplanen for Mo i Rana. Noen bemerkninger til en modell", i *Byggekunst* nr.10-11 1949, Oslo; Norske Arkitekters Landsforbund 1949: 175.

⁵³Preben Kragh sitert i: Arne Lindeberg, *Reguleringsplaner i Mo sentrum i fortid og fremtid*, stensilert kjeldesamling med kommentarar: 15.

Frå mønsterby til framtidsby

I 1949 retta rikspressa, særleg Arbeiderbladet, sterkt merksemda mot Mo i Rana. Førestillingane som kom fram om den nye byen i pressa harmonerte med dei lokale førestillingane om den tidsmessige industribyen. Vi finn ikkje mange spor av mønsterbyen i Arbeiderbladet, som var mest ivrig i å skrive om Mo-samfunnet.

I november 1949 opna ei utstilling i Håndverkeren i Oslo som hadde utbygginga av byen Mo og Jernverket som tema. Det mangla ikkje på lovord i pressa. Vi får nesten eit inntrykk av at heile landet var smitta av ein slags Mo-feber. Den store attraksjonen under utstillinga var ein plastisk modell, som Jernverket og Preben Krag hadde fått laga av byen. Arbeiderbladet karakteriserte den som: *"modellen over framtidsbyen Mo i Rana."* Mo i Rana vart presentert for det norske folk som "science fiction". Denne framtidsbyen var no i ferd med å bli realitet. Andre såg Mo som ein forundringspakke, ein stad der nye muligheter kunne avdekkast lag for lag, og der idyllen levde side om side med den moderne "virkestrangen":

*"For en fremmed som første gang går av toget eller annet befordringsmiddel på Mo arter stedet seg som en forundringspakke. En vet ikke hva en skal finne i dette Klondyke, som jo byen er blitt i løpet av kort tid. Mye har en hørt og enda mere har en erfart i tallenes tørre tale om jernverk-befolkningsøkning og store planer for fremtiden. (...) Ranadistriktet mulighetenes område, ..., her er kraft og styrke i fjellene og ypperlige forhold både for industri og by. (...) For en utenforstående virker ikke bare byen som en forundringspakke, den er også en pittoresk blanding av gammelt og nytt strødd utover området uten at det virker rotet. Og en kan, side om side med moderne boligblokker, finne gamle idyller i typisk nordlandsstil med dertil henhørende uthus."*⁵⁴

Mo var eit klondyke i følge denne avisartikkelen. Dette er ein av fleire vitnemål om assosiasjonar til amerikansk frontier-historie frå Mo i desse åra. Harmoni og virkestrang under høgtrykk er biletet vi får formidla. Det harmoniske inntrykket av både kvardagslivet i Mo og

⁵⁴Ukjend avis 1950, Artikkelforfattar: Gu-Be.

samspelet mellom industrireisning og bybygging forsterkast av Hans Amundsen sin presentasjon av utstillinga i Arbeiderbladet under tittelen: *Industri, arkitektur og sosial stil på utstilling*:

*"Norge er så visst ikke ferdig med industrireisningen. Men erfaringen har lært oss at det ikke bare er den rent tekniske produksjonskapasiteten som teller. Tar en ikke menneskenes velferd og trivsel med i beregningen, er prosjektene dømt til å mislykkes, selv om de er aldri så godt teknisk fundert i alle maskinelle detaljer."*⁵⁵

Det er ikkje tilfeldig at omgrepa "velferd" og "trivsel" vart brukt i dette sitatet om arkitektur på Mo. Dette var "honnørord" i norske arkitektmiljø ved inngangen til 1950-åra.

I sitatet på førre sida fekk eit inntrykk av at det på Mo eksisterte ein harmonisk sameksistens mellom idyllen og "den moderne virketrangen". Eitt år seinare framstilte Bjørn Gabrielsen i Arbeiderbladet brytinga mellom idyll og virketrang som ein strid der det berre var eit spørsmål om tid før idyllen var kasta på båten for nye verdiar:

*"Ennå har den nye industribyen på langt nær seiret over det gamle nordlandske ladestedet, men idyllen viker daglig plass for moderne, brede trafikkårer, tidsmessige boligkvartaler, liv, fart og, framfor alt, støy! Varselsirener hylar som truende flyalarmer, sprengsalvertordner mellom fjellene, ... Boligbyggingen er kommet forholdsvis bra i gang, ... Ennå er nok meget uferdig og haltende, særleg på det sosiale område. Men problemene er til for å løses og Mo kommune i samarbeid med Norsk Jernverk vil nok vite å gjøre Mo i Rana til et godt sted å leve på."*⁵⁶

Om det er ein samanheng eller berre tilfeldig er ikkje godt å seie, men brotet med idyllen, slik det kjem fram i skilnaden mellom dette sitatet og sitatet på førre side, fell i tid saman med at hagebyen skilr i

⁵⁵Hans Amundsen, "Industri, arkitektur og sosial stil på utstilling. Preben Krag's Mo i Rana er interessant. Menneskenes velferd tas med i beregningen", *Arbeiderbladet*, Oslo 11.november 1949.

⁵⁶Bjørn Gabrielsen, "Norges største industrisamfunn tar form. Grunnlaget for Jernverket er lagt, nå kan det ikke stanses. En by på 12,000 mennesker reiser seg på granmoene i Ranafjorden", *Arbeiderbladet* 9.oktober 1950.

bakgrunnen til fordel for større bustadtetthet og planlegginga av fleire blokker i Mo.

Jernverkets førestillingar om mønsterbyen

Kva for førestillingar om mønsterbyen finn vi så i direksjonskontora i Jernverket. Vi har vore inne på at økonomisk-rasjonelle førestillingar med omsyn til drifta av verket vog tungt. Dristar vi oss til å utvide den kronologiske ramma for denne analysen til 1957/58, så framstår Jernverket heilt klart som den drivande krafta i byplanarbeidet i Mo. Dei finansierte delar av byplanarbeidet, bygde bustader og betalte delar av utgiftene til utbygging og drift av veg, vatn og kloakk. Jernverket si deltaking i byplanarbeidet la sterke føringar på dei løysingane som vart valt. Frå Jernverket sin ståstad kan dette sjåast som grunnlagsinnvesteringar for eiga drift.

Medan ideane om mønsterbyen i Mo kommune var sterkt knytte til førestillingar om korleis byplanen kunne skape nye sosiale vilkår, ser det ikkje ut til at denne dimensjonen var viktig for verksleiinga sine førestillingar om korleis byen burde utviklast. Derimot ser det ut som om frykta for at Mo skulle bli ein "company town" sterkt forma førestillingane til leiinga ved A/S Norsk Jernverk. Omsynet til den konkrete fysiske og estetiske utforminga av byen, slik den ville nedfellast i byplanen, ser vi var av liten interesse både for kommunen og Jernverket.

Etter den industrielle revolusjon har det i den vestlege verda vore ein viss tradisjon for såkalla "company towns", der eit større føretak eigde heile eller store delar av bustadmassen. Tre samanvevde idéretningar har lagt til grunn for dette viset å organisere bustadbygginga, og for den saks skuld heile samfunn, på. For det første tanken om at gode bustadtilhøve fører til betre arbeidarar og gode samfunnsborgarar. For det andre har det vore idear om at "rasjonelle bylandskap" er naudsynt for sosial orden. For det tredje har dei to føregåande momenta vore kopla med det som geografen Don Mitchell kallar for "romantisk føydalisme", og som til saman er eit uttrykk for paternalistiske førestillingar om at industrialismen fram til slutten av

førre hundreåret rett og slett hadde fungert øydeleggende på samfunnet.⁵⁷

Don Mitchell har gjennom oppbygginga av to amerikanske stålbygsamfunn, Columbia Park og Johnstown (båe i Pennsylvania), synt korleis oppbygginga av offentlege bustadbyggelag og andre velferdstiltak i USA under, og rett etter 2.verdskrig, i røynda var ei omfortolking av den same sosiale kontrakten som tidlegare hadde eksistert mellom føretak og lokalsamfunn i tradisjonelle "company towns". Det nye systemet karakteriserer Mitchell som "korporativ paternalisme":

*"This paternalism combined a corporate benevolence and a concern for the health and well being of the work-force with a wide-ranging set of corporate philosophies and policies of control over both the internal and external conditions of the lives of the company workers, corporate paternalism on the eve of the twentieth century also implied company responsibility for the welfare of employees and their families."*⁵⁸

Kan det så påstast at Mo var ein by prega av korporativ paternalisme, representert ved Jernverket og Mo kommune? Sjølv om Jernverket framstår som den drivande krafta i mykje av byplanarbeidet i dei 10-12 første åra etter opprettinga av A/S Norsk Jernverk vil det ikkje vere riktig å seie at Mo var ein slik "company town". Det er mellom anna klart at Jernverket i fremste rekke førte fram interesser knytt til den umiddelbare drifta av verket, sjølv om dette i ein del tilfelle, som til dømes bustadbygginga, også inkluderte område utanfor verksporten.

Går vi tilbake til 1948 kom motiva bak bustadpolitikken til Jernverket relativt tydeleg fram i eit møte med kommunen:

"Som en prinsippiell linje i Jernverkets boligpolitikk, anførte Swensson, at Jernverket anså egnethjemsprinsippet som det beste. Jernverket akter derfor ikke å eie hverken hus eller tomter. ... Jernverket blir i stand til ved sin

⁵⁷Don Mitchell, "Public Housing in Single-Industry Towns. Changing landscapes of paternalism", i James Duncan og David Ley (red.), *place/culture/representation*, London og New York; Routledge 1993: 115.

⁵⁸Ibid.: 111.

*bebyggelse å prege de forskjellige strøkene arkitektonisk, rasjonelt og økonomisk.*⁵⁹

Sjølv om forståinga av omgrepet "egnehjem" vart tatt litt for bokstavleg av Swensson, var dette eit tydeleg signal om at verket sine interesser i bustadbygginga var kortisktig, og først og fremst eit verkemiddel til å få arbeidarane under tak.

Ein annan viktig skilnad mellom norske og amerikanske by - industrirelasjonar var at i mange amerikanske "company towns" var det lokale politiske demokratiet fråverande, ved at føretaket også hadde hand om dei oppgåvene som kommunane tar seg av i norske lokalsamfunn. I Mo hadde ordførar Eilif Lange i 1948 ei klar førestilling om at bustadbygginga var ei kommunal oppgåve:

*"Kommunen mener således at den ikke vil blande seg inn i måten hvorpå Jernverket utnytter eller bebygger verkstomten. Derimot stiller forholdet seg anderledes for boligbyggingens vedkommende. Her trer kommunen inn som interessert i boligpolitikken i sin aliminnelighet, og dirigerer på en måte tomtetildelingen."*⁶⁰

A/S Norsk Jernverk kunne i perioden 1946-60 ha inntatt rolla som nykkelføretak i utbygginga av ein "company town". Det var likevel ikkje dette som skjedde, men det må kunne seiast at Jernverket balanserte på ein egg der dei fort kunne ha hamna i rolla som bybygger også. Dette var leiinga også klar over sjølv. Fram til 1953 var Jernverket den desidert største bustadbyggaren i Mo, langt større enn Mo og Omegn Boligbyggelag (MOBO). I 1953 byrja Jernverket vederlagsfritt å overføre bustadene sine til MOBO. Dette markerte starten på ei fleire år lang tilbaketrekking for Jernverket i høve til bustadbygging. Samla sett hadde Jernverket ytt mellom 11 og 12 000 kroner i tilskott til kvart husvære som verket hadde bygd. Dette var

⁵⁹Mo kommunekontor v/Arne Arntzen, "Rapport. 27.oktober 1948 ble på Mo Byingeniørkontor holdt en konferanse mellom representanter for A/S Norsk Jernverk og Mo kommune til drøftelse av Jernverkets tomtebehov på grunnlag av den nye reguleringsplanen", datert 28.oktober 1948: (NJ) boks: A1.002.060, mappe: Fellesarbeid Mo-området 1946/49: 5-6.

⁶⁰Ibid.: 2.