

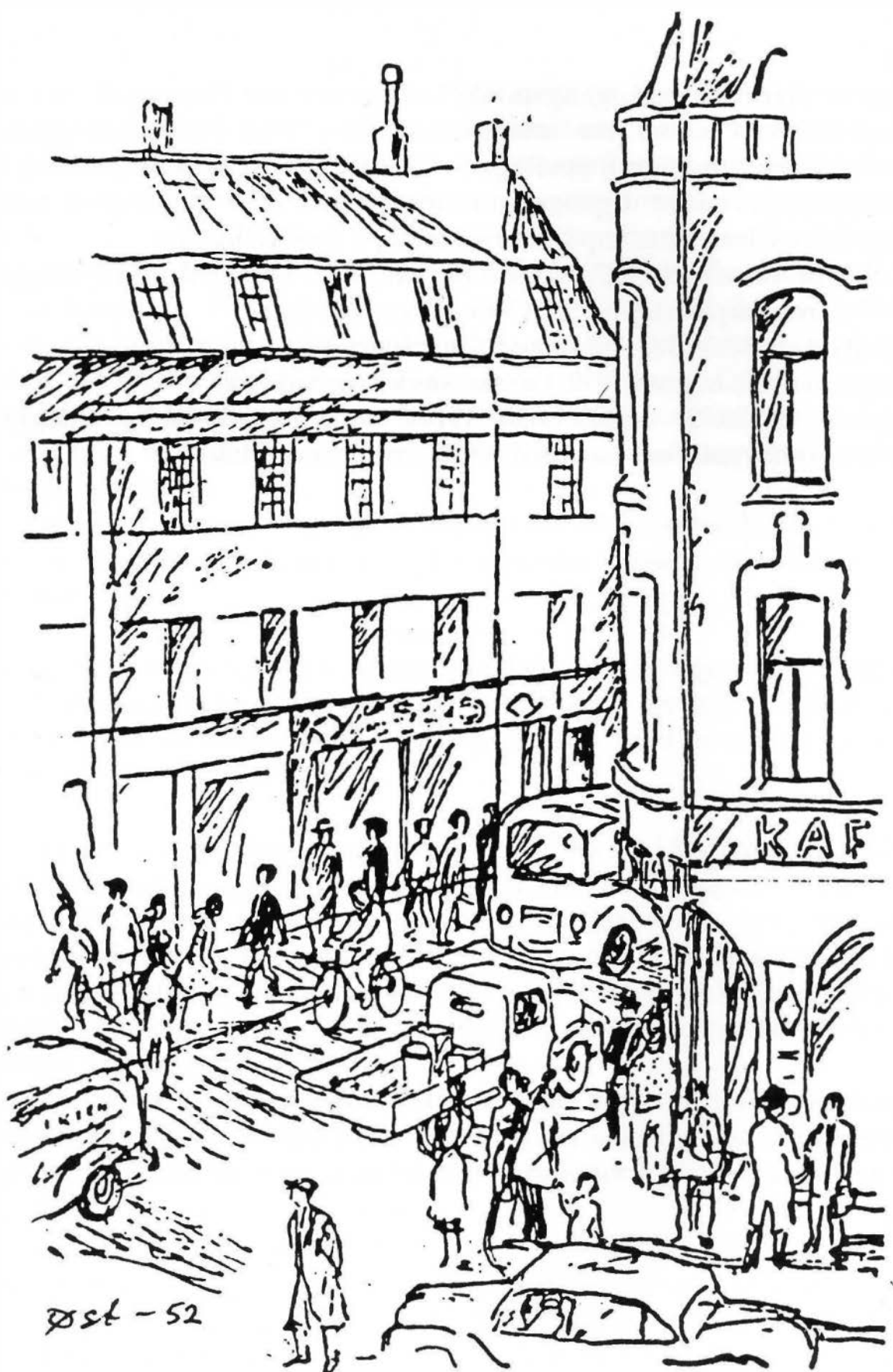
Årbok for Karmsund 2001-2002

Karmsund folkemuseum



Haugesund 2002

Haugesund Bok & Offset AS



Krysset Haraldsgata - Torggata. Tegnet av Karl A. Østensjø i 1952.

HARALDSGATA I HAUGESUND CA 1870 – 1940 EI HOVEDGATE BLIR SKAPT

Nils Andreas Høie

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

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

Kolbein Falkeid

En revytekst med patriotiske undertoner fremhever at Haugesund kan måle seg med hva som helst av steder på kloden. Jeg skal ikke gjøre meg til dommer for det her. Det som er mer interessant, er hva som trekkes frem som et symbol på byen: Haraldsgatå. Gata som inntar en slags hedersplass i byen. Den blir tillagt en betydning langt utover det å bestå av rekker av hus med gateløp i midten. I dagens bysentrum er dette gågata, med mange butikker og mange mennesker, spesielt ved store anledninger som "superlørdager" og festivaler. Og gågater er ikke et fenomen som er unikt for Haugesund. I andre byer er "strøket" på akkurat samme måte ei spesiell gate. Om Flekkefjord skulle fått ei slik fin vise, ville den ha hatt navnet "Kirkegata". Tromsø har Storgata. Lillehammer har også sin Storgate. Men hva er dette for et fenomen? Går det an

å peke på noen historiske røtter for fenomenet hovedgater? I denne artikkelen vil jeg belyse Haraldsgatas fremvekst som hovedgate i Haugesund.

Hovedgater og byvekst

Haugesund som by vokste frem på 1800-tallet. Den vokste fra å være et lite sted med noen titalls innbyggere på begynnelsen av 1800-tallet til å bli en, etter norske forhold, mellomstor by rundt 1900, med ca. 10.000 innbyggere. Byens befolkning økte fremdeles frem til 1920, og nådde da 16.500. Etter dette var veksten mer beskjeden. I 1940 hadde folketallet kommet opp i 18.800. Byen ble større fysisk. Den fikk flere gater og flere hus. Infrastrukturen ble bygget ut. Det var det maritime båndet langs sundet som utgjorde selve livsnerven i det nye bysamfunnet. Havets rikdommer ble brakt i land i Haugesund. I dag er det bare rester igjen etter de store sjøhusene som tronet her.

Haugesund fikk bystatus i 1866, og da hadde det allerede skjedd en rivende utvikling med hensyn til bebyggelsen. Kombinerte nærings- og bolighus ved sundet ble etter hvert supplert med bebyggelse av mer bymessig karakter. I tilknytning til sildefisket oppstod det behov for en rekke tjenester. Håndverkere kom til. Bøkkere er kanskje det klareste eksempel, ved siden av båtbyggere og seilmakere. Det oppstod etter hvert forretningsmessig virksomhet tilknyttet det maritime miljøet. Flere mennesker betydde også at det ble et marked i byen for detaljhandel og tjenester, og behov for bolighus.

På slutten av 1800-tallet var det Strandgata som litt etter litt ble oppfattet som sentrum i byen på bekostning av områdene lengre nord og vest (Møllerveien, øyene). Her var de fleste butikkene samlet. Her bodde også mange fra den økonomiske eliten i byen. Skipsredere og handelsborgere hadde gjerne sin bopæl til Strandgata. Haraldsgata ble også etter hvert bosted for handelsfolk, men var ellers en gate med forholdsvis mange håndverkere. Strandgatas storhetstid er fortsatt synlig i den staselige villabebyggelsen som ligger tett på dagens sentrumskerne. I Haraldsgata mangler noe tilsvarende.

Strandgata mistet etter hvert status som hovedgate utover 1900-tallet. Historiker Reidar Østensjø trekker på basis av blant annet beskrivelsene av juleutstillingene den gang, antall utsalgssteder og takseringsverdien på eiendommer og bygninger i gatene en konklusjon i retning av at de to gatene var omtrent likeverdige i 1913. Men samtidig sier han at "(...) Haraldsgata var på offensiven og ville bli den framtidige hovedgate." Denne artikkelen vil drøfte prosesser som kan ligge bak den hovedgatestatusen Haraldsgata etter hvert fikk. Jeg velger å konsentrere meg om to hovedinnfallsvinkler for å belyse spørsmålet.

For det første snakker vi om ei gate som utviklet seg til å bli ei handelsgate. Strandgata oppfattes i dag å ligge litt "i skyggen av" det folkelivet vi assosierer med Haraldsgata en folkerik lørdag for eksempel. Var det noe spesielt med

butikkene som gjorde dette? Den utviklet seg noe etter Strandgata i tid, og et hakk øst for den med hensyn til geografisk plassering. Ga dette grobunn for et spesielt handelsliv her?

Strandgata har jo i dag også butikker. Likevel er det liten tvil om hvor folk går hen i sentrum for å treffe andre, se i butikkvinduer eller kanskje bare "lufta seg". Haraldsgata er i dag "strøket" i bysentrum. Dette leder videre til å spørre om Haraldsgata fikk noen tilleggsfunksjoner utover handelen som kunne være med å fremheve den. Rent topografisk er det en gate uten bratte bakker. I tillegg er den så å si snorrett. I dag er den gågata i byen, med de estetiske "tilleggsgoder" en slik status gir i form av benker, utsmykning og belegningsstein. Dette er i dag med på å gi gata kvaliteter ingen andre gater i byen har. Har dette "unike" noen tradisjoner å trekke på?

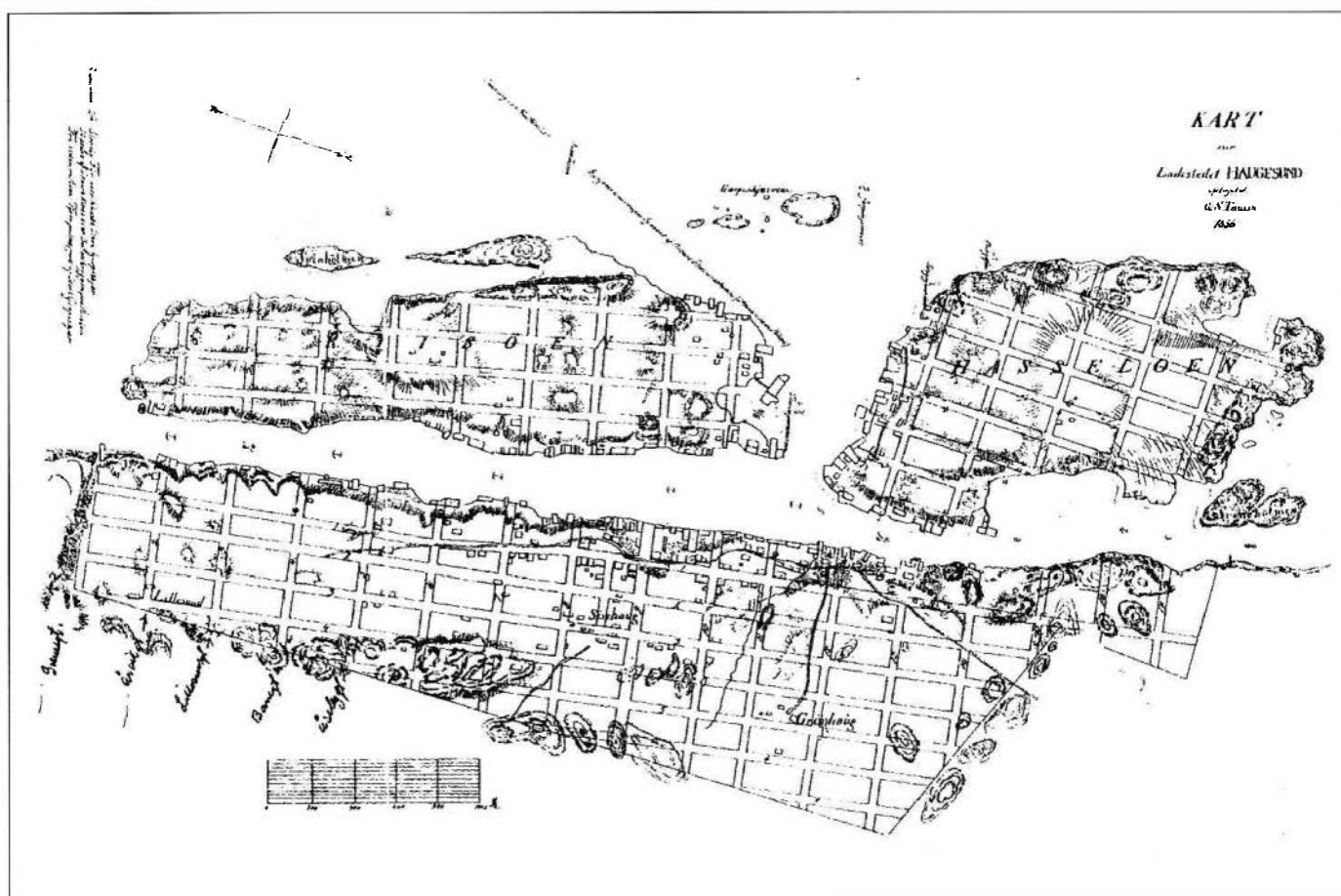
Denne artikkelen vil belyse noen historiske røtter for "hovedgatestatusen" Haraldsgata fikk i løpet av mellomkrigstida. Men først må vi innom viktige rammebetingelser for hvordan gata kom til å se ut, nemlig reguleringsplaner og lovverk.

Ei hovedgate vokser frem

Den første reguleringsplanen i byens historie skulle legge viktige premisser for hvordan byen senere skulle se ut. Byens voksende størrelse medførte krav om mer kontroll med veksten. Historien om de sentrumsgatene vi kjenner i dag, begynner her.

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

I denne planen hadde ingen gater fått navn. Ennå var stedet såpass lite at gate navn ikke var nødvendig. Utifra kartet kan vi enkelt se at den store "hovedveien" var Smedasundet. Bebyggelsen utgjorde bånd langs kyststripa. Noen ganske få veier eksisterte allerede på fastlandssiden, og noen hus fantes spredd utover øyene og fastlandet. Men det var ved sjøen bebyggelsen var mest konsentrert. Planen skulle legge forholdene til rette for en videre vekst i byens fysiske omfang. Den ordnet bebyggelse og gater etter idealer for hvordan byer skulle se

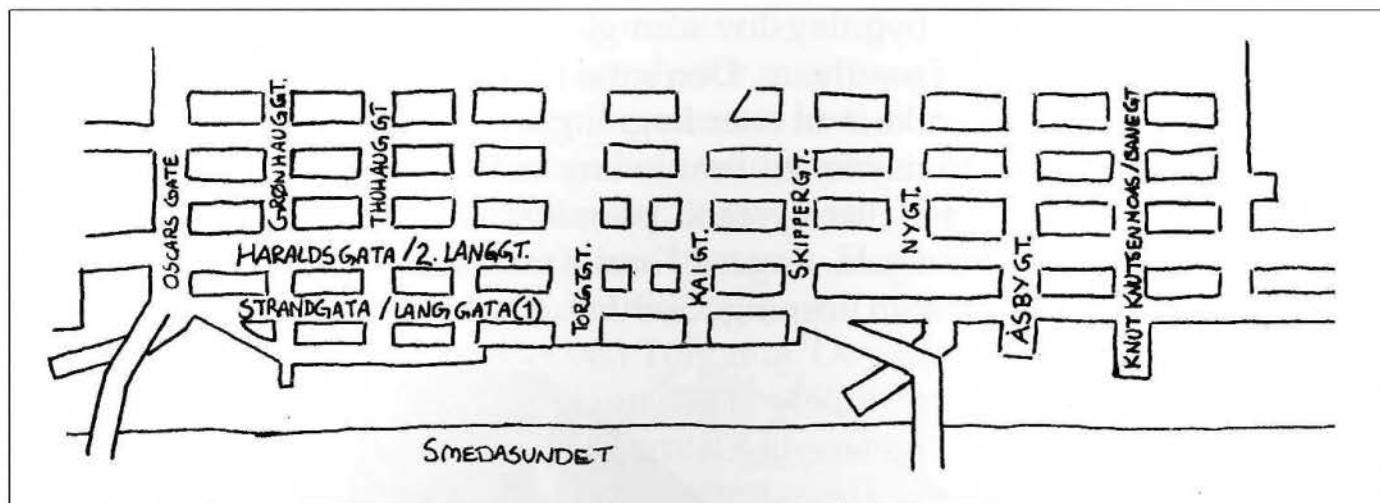


Reguleringsplan for Haugesund fra 1856. Kilde: Halvorsen 1916.

ut på denne tida. Reguleringsplanen for Haugesund ga uttrykk for en ordens-
tanke. Orden ble knyttet opp mot geometri og form, og her passet rutenettet bra
inn. At planen fikk betydning, kan vi enkelt konstatere ved å ta en tur i byen.
Den dag i dag preger rutenettet sentrumsområdet.

Denne reguleringsplanen pekte ikke på noen dominerende hovedgate. Den
eneste gata som skilte seg ut i planen ved at den var noe bredere, var den som
senere skulle få navnet Torggata. Den litt bredere gata hadde sin fremste beret-
tigelse i å fungere som en stopper for bybranner. Flammene skulle enklere
kunne stoppes om katastrofen inntraff.

Fram til 1881 hadde ikke gatene i Haugesund offisielle navn, bortsett fra
Strandgata. Etter hvert ble husnumrene ordnet i stigende rekkefølge (Ommatri-
kulering 1897) og de anonyme betegnelsene "1. og 2. Langgate" forsvinner.
Strandgata ble kort og godt kalt for "Gatå", fordi den var den første "ordentlige"
og, framover mot århundreskiftet, den viktigste gata i byen. "2. Langgate" ble
kalt Haraldsgata, men ble både før og en stund etter dette "Nygata".

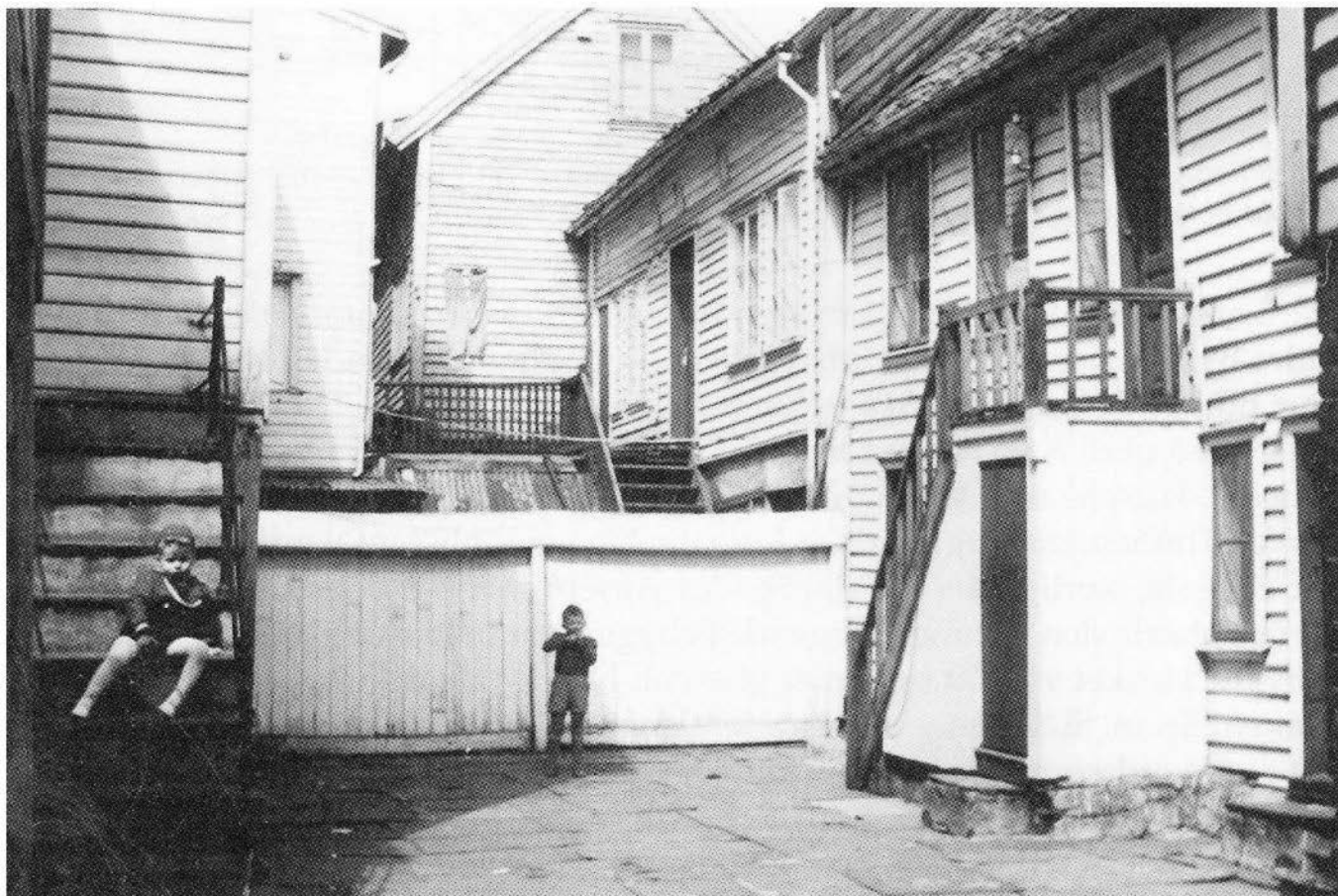


Skissemessige fremstilling av sentrumsgatene i byen. Skissen er ment som en orienteringshjelp i forhold til teksten, og må ikke sees på som et bykart.

2. Langgate ble etter hvert bygget ut og det i overensstemmelse med planen. Eldre bykart viser hvordan utbyggingen foregikk. Den hadde i løpet av relativt kort tid blitt bebyggt, i grove trekk, fra Aasebygata i sør til Thuhauggata i nord. Husene så ut til å stå relativt tett med større mellomrom ut mot kantene av byggebeltet. Husene som kom til i Haraldsgata fram til 1900, fylte særlig kvartalene sør for Thuhauggata og nord for Kaigata. Noe mer glissent var det videre sør til Aasebygata, særlig på vestsida. Sør for Aasebygata ble det straks mer landlig. Her opphørte den sammenhengende bebyggelsen fullstendig. Nord for det mest utbygde strøket var det også mer glissent. Noe av årsaken kan her ligge i topografien. Fram til forlengelsen av Haraldsgata i 1894 lå en haug og stengte for gateløpet videre nordover fra Thuhauggata. Etter at denne ble fjernet, spredte bebyggelsen seg videre nordover. Den bestod hovedsaklig av mindre trehus som stod nokså tett med byggelinjen ut mot gata.

Parallelt med at flere hus kom til, ble det det også flere bakgårder. De skulle ikke utgjøre et areal som var mindre enn 25 prosent av bygningens grunnflate etter bygningsloven. Dette skulle sikre luft og lys til menneskene som bodde der og bidra til å minske faren for epidemier. Betegnende for dette var det at en kommunal sunnhetskommisjon skulle kunne komme med pålegg på dette punktet. Om gårdsrommene faktisk ble tilpasset på denne måten, er det vanskelig å sjekke i dag. Men gårdsrommene ivaretok viktige funksjoner knyttet til det å leve i byen. En kikk i folketellingen for 1900 gir et visst bilde av dette for Haraldsgatas del. For hver adresse ble det ført en oversikt over bygninger og husdyr på tomten. Her finnes for eksempel toaletter, redskapshus, vedskjul og verksteder. Ikke rent få av beboerne drev med dyrehold, det vil si høner, griser og hester.

27. juli 1896 kom en ny bygningslov som gjaldt for alle byer i landet bortsett fra Kristiania, Bergen og Trondheim. Den satte rammer for hvordan byen skulle se ut. Den bebyggelse som kom til etter Bygningsloven av 1896, virker å ha vært av en annen karakter. Hensynet til brannvern førte til at loven ga påbud om brannvegg mellom husene eller avstand på minst fem meter. Sør for Aasebygata, og særlig sør for Banegata, dagens Knut Knutsen OAS' gate, var det tydelig at avstand ble valgt som løsning. Sør for Årvikgata hadde gata preg av



Bakgårdsmiljø i Haugesund, 1930-tallet (?) En kikk bak fasadene. Innbyggerne lagde sine private rom i bygatene, der eksempelvis dyrehold ikke var uvanlig. Dette bildet er tatt i mellomkrigstida en gang, da dette var blitt mer uvanlig. Men for menneskene som bodde i byen, må bakgårdene ha vært viktige områder for livsutfoldelse! Foto: Karmsund folkemuseum, MHB-F. 1599.

villastrøk. Bygningsloven ga adgang for tilbaketrukket byggelinje og den ble praktisert her. Villaene lå fornemt tilbaketrukket fra gata. Nord for Thuhauggata ble bygningsmassen fortettet, særlig nord for Grønhauggata og spesielt på øst-siden. Nord for Grønhauggata var det ennå temmelig langt mellom husene.

En ny viktig rammebetingelse for gatas fysiske framvekst var Murtvangsloven av 19. mai 1904. Brannhensyn talte for at all bygging av trehus i byer skulle opphøre, og hovedreparasjoner av trehus ble som hovedregel forbudt. Haugesund ble gitt dispensasjon 8. april 1905. Da skulle strøket sør for Oscars gate, vest for Skåregaten og nord for Banegaten, (dagens Knut Knutsen OAS' gate), underlegges

murtvang. Som det allerede er konstatert, var dette området alt utbygd for Haraldsgatas del. Generelt sett kom derfor murtvangen ikke til å få noen særlig stor betydning for hvordan bygningsmassen kom til å se ut. Noen nybygg kom til i mur, men ikke nok til å prege helhetsinntrykket. De kom til i de områdene av gata som lå innenfor murtvangsstrøket og som ikke var bygd ut, eller de ble bygget der de opprinnelige trehusene ble revet. Eksempler på det sistnevnte var kinoen "Verdensspeilet" som kom til i 1913, og Telefonselskapets bygning som ble reist i 1907. Disse lå i krysset ved Torggata. De skilte seg ut i bygningsmiljøet.

Murbygningene stod for et nytt innslag i bybildet, men kom aldri til å dominere bybildet. I diskusjon omkring Murtvanglovens anvendelse i Stavanger kommer historiker Anders Haaland inn på de langsiktige konsekvensene av loven der. Han konkluderer med at loven delvis virket til å bevare den gamle bygningsmassen fordi den påla nybygg i mur. Dette var så kostbart at folk så seg bedre tjent med å tilpasse de gamle trehusene til de nye tiders krav enn å bygge nytt i mur. Et eksempel på et trehus som forble trehus, var huset til malermester Netland i Haraldsgata 122.



Haraldsgata 1934, med de to ruvende murbygninger, Verdensspeilet (kino) til venstre og Telefongården til høyre. Disse bygningene var av de mest verdsatte bygningene i gata. Som bildet delvis viser, ble gårdene etter få år dominert av forretningsdrift.

Foto: Haugesund Rederiforening.



Malermester Netland på trappa i Haraldsgata 122, ca. 1910. Huset er fra cirka 1880 og kom til i en periode med omfattende byggevirkksomhet i gata. Foto: P. E.

Netland overtok huset i 1910. Det var to butikker i første etasjen. Hver butikk hadde sin inngang. Bildet viser at lokalet mot nord, det til høyre, var innredet malingsbutikk. Det søndre stod ledig. I 1928 ble butikken ombygd. Lokalene ble slått sammen med en felles inngang på midten. Fremdeles var det to butikker. Arealet bar nå preg av å være et utstillingslokale, med større butikkvinduer mot gata og disker som stod fritt i rommet. I 1938 ble butikken senket til gatenivå. Nå hadde fasaden fått et tidsmessig moderne preg med lettere atkomst fra gata. Romorganiseringen og fasadene ble omgjort, men huset bestod som en ytre fysisk ramme om handelen.

En tur i Haraldsgata i dag sier oss at eksempelet fra nr. 122 ikke er så unikt. Mange av de eldre husene er bevart og fremdeles i bruk som butikker. De nyere byggene i sentrumskjernen er i stor grad kommet til etter krigen. Tross tilpasninger og på tross av enkelte nye murgårder uteble de store nye forretningsbyggene til gata. Vi må anta at den største andelen av handelsfolket som virket i Haraldsgata ikke utgjorde storkapitalister i byen. En kikk på skattetakstprotokoller for året 1913 røper at av de mest verdsatte bygninger i gata kom redervillaene høyt opp. De ordinære butikkene som nr. 122 utgjorde ingen stor kapitalverdi i seg selv. Videre viser protokollene at kjøpmenn var ei stor gruppe eiendomsbesittere i gata. Mange eide altså sine egne lokaler. At det fysiske miljøet forble relativt konstant, gjenspeiler seg også i antall mennesker som bodde i gata i mellomkrigstida. I 1921 var det 1.340 mennesker, i 1938 1.273. Den forble med andre ord en viktig boliggate ut perioden, og handelsfolket selv utgjorde et stort viktig sjikt av befolkningen der.

Den nye viktige handelsgata i byen i mellomkrigstida hadde altså et heller nøkternt preg. Det fysiske miljøet kan ikke umiddelbart røpe noe enestående og prestisjefullt ved gata. Da må vi heller vende oss mot hvordan gata har blitt brukt.

Haraldsgata som handelsgate

Historien om nr. 122 fortalte om en prosess der handelen tok en større og større del av arealet i gata. Huset ble mer og mer vendt mot gata – ved de siste endringene ved at inngangen ble senket. Da var butikklivet i gata allerede godt utviklet. Forut for dette lå en lengre utviklingsprosess.

Krambuene var de opprinnelige butikkene. Her fantes alt hva som trengtes i det maritime miljø, og mer til. Krambuene kunne gi et rotete preg, for graden av spesialisering var lav. Haugesund var så liten at det ikke var grunnlag for egne butikker for ulike varer. Mat kunne kjøpes på Torget, som forøvrig var svært lite i bruk selv om det ble etablert allerede i 1860. Dette tyder på at det nye stedet fremdeles var lite. Omlandet så ikke på det som noe særlig viktig markeds plass. Det første uttrykket for en spesialiseringsprosess finner vi ifølge Østensjø i skipshandlene. Disse holdt naturlig nok til på "Kaien" og førte varer som trengtes for å utruste fartøyer og fiskeekspedisjoner. Vi kan tenke oss et bredt spekter av varer, men de var likevel så pass tematisk avgrenset at de skiller seg fra de gamle krambuene.

Det var særlig i årene etter 1870 at spesialiseringsprosessen i varehandelen tok til, altså på samme tid som Haraldsgata begynte å bli utbygd. Haugesund hadde gunstige økonomiske rammebetingelser. Skipsfarten fikk en økende betydning, og en rekke fiske- og fangstekspedisjoner ble utrustet. Det var en forholds-

vis jevn fremgang i detaljhandelen gjennom perioden, med den alvorlige "knekk" i midten av 1880-årene som unntak. Byen vokste, penger ble mer vanlig og de gamle handelsformene ble sprengt. Og skipshandlene var bare begynnelsen. Kjøpmannshandelen ble rundt århundreskiftet splittet i tre hovedgreiner: manufaktur-, kolonial- og spesialhandel. I stedet for at en krambu huset "alle" varene, ble ulike bransjer etablert, og det ble utskilt egne butikker. Manufakturistene var kanskje de ivrigste i denne prosessen fordi deres varer, primært klær, var typiske utstillingsvarer. Resultatet av alt dette ble oppkomsten av handlegater. Etter hvert som butikker oppstod, flyttet disse fra "Kaien" og opp i Strandgata. Her var det altså butikkene ble lokalisert ut hele 1800 - tallet, og skapte byens første handlegate. Det var manufakturistene som ledet an etterfulgt av kolonialistene. Senere kom det også spesialbutikker til som førte alt fra strikkeprodukter, bøker og broderier til leketøy, blomster og frukt. Rundt århundreskiftet kom det til en rekke banker, men de var stort sett lokalisert i Strandgata. Både Haugesund Sparebank, Torvestad og Skaares Sparebank og Haugesund Privatbank holdt til her.

Til nå er en generell spesialiseringsprosess og oppkomsten av ulike typer butikker blitt klarlagt. Den prosessen fortsetter gjennom vår periode, og det



Haraldsgata mot nord 1906. Bildet viser kvartalene sør for Torggata. Såpass tidlig som dette kan en se at butikkene er et sentralt element i gatebildet. Legg merke til speilglassvindue som skapte gode betingelser for å vise vareutvalget. Foto: Haugesund Rederiforening.

finnes jo grenser for hvor mange butikker det er plass til i Strandgata! En ser for eksempel at enkelte kolonialhandlere flyttet opp til Haraldsgata i 1890-årene. I samme perioden kom også en bokhandel til gata. I tillegg kom det til flere typer butikker. Slakterne var et nytt innslag i bybildet rundt århundreskiftet, og i 1909 var 6 av 7 slaktere lokalisert til Haraldsgata. Haugesunds Avis flyttet fra sine tidligere lokaler i Møllerveien til Haraldsgata i 1909. En nyvinning som kom til i 1893, var Telefonhuset. Det at noen etablerte seg i gata, må ha påvirket andre til å overveie det samme. Kanskje har det vært en slags dominoeffekt, der handelsfolk har sett Haraldsgata som et vekstområde i byen i motsetning til Strandgata? Det å ha flere forretningslokaliteter samlet på ett sted virker gunstig for å trekke kunder til seg. Her hadde kanskje Haraldsgata et fortrinn i det å være "ny mark" i byen. Særlig om butikkene rettet seg mot større forbrukergrupper.

En analyse av gatas handelsprofil basert på Adressebøker fra mellomkrigstida viser at butikker innen bransjer som klær, elektriske artikler, handel med bøker og jernvare hadde et markert tyngdepunkt i gata. Samtidig viser analysen at gata ikke hadde særlig mange foretak som drev med salg til næringslivet. Gata rommet ikke skipshandlere eller saltutsalg eksempelvis.



Haraldsgata på prikkedagene i 1916. Strømmen har gjort sitt inntog. Mastene langs den østre sida nordover gir et annet gatebilde. Foto: Karmsund folkemuseum, MBH-F. 2235.

Haraldsgata ble et sted å ha ærend – eller bare "myse". Utover i mellomkrigstida ble denne gata i enda større grad et sted å ha ærend ettersom handelen ble mer og mer fremtredende. Akkurat det sier det ovenstående bildet også noe om. Allerede i 1906 går folk tur i gata, med barnevogn og finere klær. Om bildet er tatt en vanlig ukedag, en søndag eller ved en høytidlighet, vites ikke, men folk tar seg god tid ser det ut til. Gata fremstår som moderne, med brostein og fortau. Bildet tar oss med til området kvartalet syd for Torggata, en sentral del av gata som ble tidlig bebygd og som allerede i 1906 har preg av ei travel forretningsgate. Ettersom bebyggelsen kom til mer og mer, ble også butikkstrøket strukket lengre. En adressebok for byen fra 1940 viser at hovedtyngden av butikker kom til å ligge mellom Aasebygaten i sør og Grønhauggaten i nord.

Bildet under viser samme parti av gata rundt 1915. Bildet viser "Haraldsgadens Modemagasin" til venstre og "Grand Hotel" til høyre. Magasinet utgjorde et definitivt brudd med den gamle krambua.

Det hadde et spesielt stort utvalg av klær. Oppkomsten av magasiner var et tegn på at spesialiseringsprosessen i detaljhandelen var kommet langt. At gata også ble lokaliseringssted for et hotell, understreker inntrykket av ei sentral bygate.

Det som trengtes til livets daglige opphold, måtte i stadig større grad kjøpes. Da butikkene kom og varehandelen ble et viktig trekk i bybildet mot slutten av 1800-tallet, viste det at arenaen for varebytte var flyttet fra husholdet til den offentlige sfære. Flere fikk behov for å handle stadig mer i butikker. I en slik ny kontekst vokste handelsgata frem, og vi har slått fast at Haraldsgatas status som handelsgate ble en viktig fotutsetning også for "hovedgata" den etter hvert ble. Den ble ei unik handelsgate i byen som appellerte til større folkemasser. Men det kan også tenkes andre sosiale funksjoner knyttet opp mot gata.

Haraldsgata som kommunikasjonsåre

Vi forestiller oss et øyeblikk at vi reiser inn i Haugesund fra nord i begynnelsen av 1900-tallet. Vi kommer til Gard og inn på Haugeveien. Vi passerer Skåre kirke og går videre mot sør. Til slutt kommer vi til byen – til Haraldsgata. Fra nord går Haugeveien over i Haraldsgata.

Fra sør kom folk landeveis inn i byen fra Salhusveien. Også denne går over i Haraldsgata. Veien til Strandgata ble "en vei til venstre" fra Haraldsgata fra denne kanten. Ser vi på kartet, finner vi at Haraldsgata skjærer rett gjennom byen. Før gågata ble etablert på 1970-tallet, var den en viktig (og ofte kaotisk!) trafikkåre i byen. Kan fenomenet "gata som et kommunikasjonsledd" bringe oss nærmere det spesielle ved hovedgata?

Sjøen var fra gammelt et meget viktig bindeledd mellom by og land. Men utover

i mellomkrigstida ble landeveis kommunikasjon stadig viktigere. På politisk hold var de store vyene når det gjaldt kommunikasjoner konsentrert om jernbanen. Karmøybanen sørover og Oddabanen østover var politiske hjertebarn. Et inntrykk av dette får vi om vi leser foredraget stadsfysikus C. Magne Rønnevig holdt ved jernbanemøtene i Kristiania og Bergen 14.11 og 13.12 1921. Han spissformulerte nok situasjonen en smule da han sa: "Hele Haugesundshalvøy (...) er som et lukket land for Haugesund. Byen ligger i en permanent blokade!" Selv om byen ikke fikk jernbane, var blokade neppe noe passende ord for situasjonen. Biler var et heller sjeldent syn i mellomkrigstidas Haugesund. Det var 245 kjøretøy i alt i 1929, 320 i 1936 og 645 i 1946. Veksten var temmelig sterk, men totalantallet forble lavt sett opp mot det totale folketallet. Eigentransporten gikk til fots, på sykkel eller med hest og kjerre. Bøndene kom til byen for å selge av sin grøde. Omfanget resulterte etter hvert i at det ble anlagt et salgstorg i byen (1905). Kommunen opprettet staller der en kunne sette fra seg hestene. Den første kom allerede i 1887 og lå der Landmannstorget senere kom. I 1895 kom det til en i Sørhauggaten 183. De utgjorde konkrete kommunale satsninger på å legge til rette for distriktene rundt byen. Hestestallene forble viktige i byen fram til 1940. Bøndene fra landdistriktene rundt kom gjerne med hest og kjerre og hadde med seg varer å selge. En kunne tenke seg at hesten og kjerra ble kjørt inn på Landmandstorget, kjerra enten losset for varer eller satt av som en bod og hesten geleidet til en stall. Sett i det perspektivet hadde gata preg av å være et møtested mellom by og land.

Etter hvert som veiene ble mer utbygd, ble rutebilene et stadig vanligere innslag, særlig fra 1920-tallet og fremover. De bidro til å binde byen og omlandet tettere sammen. Da bilruta til Karmøy tok sin første tur 29. 11. 1925, ble det laget i stand til fest. "De reisende var mange, og overalt fikk en det inntrykk at den nye samferdselsrute var (...) populær allerede fra starten". I Det norske næringslivs bind om Rogaland for 1950 skriver ingeniør Kåre Helland Hansen om en stor omlegging av lokaltrafikken fra sjø til land fra 1920-årene og utover. Han anslår at over 80% av rutebilenes brukere hørte til i landdistriktene. Han oppgir noen illustrative tall for denne veksten. Ett av billagene, Haugesund – Sunnhordaland- Ryfylke Billag A/S, hadde i 1930 ni biler og totalt 115 plasser. I 1939 hadde de 19 biler og 316 seter. Et nytt viktig møtested mellom by og land var rutebilstasjonen. Den ble anlagt i Sørhauggaten i 1929.

Kaien fikk konkurranse som knutepunkt mellom byen og landdistriktene rundt, og dette kan tolkes i retning av at Haraldsgatas plassering i byen ble mer sentral. Sentrum ble flyttet lengre østover i byen. Men er dette hele hemmeligheten? Haraldsgata ble en viktig kommunikasjonsåre, men hovedgater bare som trafikkmaskin blir det vel ikke skrevet sanger om? "Fint å stå der, fint å gå der, fint å lufta seg ei litå stond" het det i visa innledningvis.

"Ny" gate på andre måter?

Vi har til nå sett at hovedgata skiller seg ut fra en ren bygate ved å appellere til videre folkemasser enn bare byens befolkning. Den ble et uttrykk for at byen og omlandet rundt etter hvert ble knyttet tettere sammen. Også innen foreningslivet ble det offentlige rom åpnet for flere. I løpet av 1800-tallet slo en "associationsaand" i flere bølger over landet. Folk søkte i økende grad sammen i grupperinger der de ikke kjente hverandre på forhånd. I forhold til en primærgruppering som husholdet i gardssamfunnet, utgjorde dette en helt annen organisasjonsform. Den var frivillig og baserte seg på personlig engasjement og initiativ i motsetning til husholdet der medlemmene var født inn i fellesskapet og kontrollen over medlemsskapet ikke så mye lå i enkeltpersoners hender. "Associationsaanden" kan sees som et uttrykk for at det gamle bondesamfunnet var i endring. Sekundære gruppedannelser utenfor husholdet bredte om seg.

For Haugesunds del kom en sterk organisasjonsbølge på slutten av 1800-tallet. Organisasjonene ble etter hvert mer formalisert ved opprettelse av egne lokaler. Disse lokalene har hatt et tyngdepunkt i Haraldsgata. Det første større forsamlingslokalet i byen, bedehuset, kom til i 1868. I tillegg til bedehuset kom metodistmenighetens lokaler til i 1882, også til Haraldsgata. Frelsesarmeen kom til byen i 1890 og bygde sitt første lokale i Haraldsgata. Godtemplerlosjen får lokaler i gata fra 1892. Avholdsbevegelsen får forøvrig et viktig samlingspunkt i Totallokalet, eller Totalen som det har blitt hetende på folkemunne. Mållaget i Haugesund hadde også virksomheten sin knyttet til gata. Den første Kaffistova kom til i 1911 og ble lokalisert til Strandgata. Den ble senere flyttet til Haraldsgata. I 1913 kom ei ny Stove til i krysset Haraldsgata – Torggata. En tilsvarende konsentrasjon av organisasjonslokaler fantes ikke ellers i byen.

Organisasjonslivet i byen samlet etter hvert større deler av byens befolkning til møter. I årsberetningen for Indremisjonen 1921/22 nevnes det at det hadde blitt avholdt møter både i selve byen og i områder omkring. I byen hadde bedehuset da vært den dominerende møtesalen, med 170 møter i løpet av året. Totalen hadde i alt 27. Ellers berettes det også om samlinger i forsamlingshus som var kommet til på øyene og i byens kirker. Strandgata forbigås i stillhet her.

Hvorfor Haraldsgata? En antydning til svar kan vi finne om vi et øyeblikk dukker ned i historien til et av de mest sentrale lokalene, nemlig bedehuset. "Bedehuset må ligge sentralt for å tjene sin hensikt. Slik det nå ligger, i byens hovedgate, er det av og til noe støy, men med de fleste av møtene på kveldstid, blir dette ikke for sjenerende. De var kloke de gamle, som bygde her." En sentral skikkelse i bedehusets historie i Haugesund, J. O. Foldøen, sa dette i et intervju med Haugesunds Avis i anledning 100 – årsjubileet for Bedehuset i 1968. Bedehuset kom til da Haraldsgata knapt var påtenkt. På 1860-tallet har vi sett at bebyggelsen var svært så sparsommelig der. Nils Sund beskriver hvordan gata

kunne oppleves i 1870 og -80 årene. "(...) i Haraldsgatå var det smått stell. Der var så få hus at eg kan rekna dei opp (...)". En får ikke noe inntrykk av ei byggate i det hele tatt. Det spørs om de som bygde bedehuset kunne se for seg en så stor vekst som senere skulle komme og kapsle bygget inne. Om det ansees som en fordel, er det kanskje heller riktig å si de har vært heldige med plasseringen. Tomta ved "2. den Langgade" var på 1860-tallet heller preget av mer landlige omgivelser. Haraldsgata utgjorde "ny mark" i byen det gikk an å bygge til. Tomteprisene var overkommelige, og da foreningene etter hvert fikk mer vind i seilene, ble Haraldsgata viktigere også som ei forsamlingsgate.

Et hovedinntrykk er at organisasjonene som holdt til i gata favnet om saker som samlet både by- og landsfolk. Haugesunds Indremisjonsforening, dannet i 1874, hadde eksempelvis mye av sin organisasjonsstruktur etter modell fra organisasjonsdannelser på landsbygda. Tidligere hadde foreningslivet i Haugesund vært preget av uformelle nettverk og vennebesøk, i alle fall når det gjaldt misjonssaken. En fastere organisering kom til etter at Bedehuset stod ferdig. Det ble bygget av ildsjeler som ikke hadde noen fast organisasjon i ryggen. I Hardanger, Sunnhordland og på Voss var organiseringen allerede godt i gang, og de første lederne for organisasjonen, Nils Skorpen og Eirik Steinnes kom fra Kvinnherrad. Den hadde også sammenheng med et utstrakt misjonsarbeid i nærområdet rundt. På Avaldsnes var det eksempelvis i 1871/72 en større vekelse som også var med å gi en organisasjonsdannelse et grunnlag. Foreningen hadde også en meget utadvendt virksomhet i forhold til områdene rundt. Flere og flere mennesker fra omlandet sluttet seg til, og foreningen skiftet også navn etter en stund til Haugesund og Omegns Indremisjonsforening.

Det var kanskje ikke helt tilfeldig hvilke organisasjoner som samlet seg i Haraldsgata? Både misjon, målsak og avholdssak var saker som kunne inkludere mange mennesker, byfolk eller ei. Flere eksempler kunne sikkert nevnes. Medlemsskapet var i utgangspunktet åpent for alle interesserte. Men vi finner ingen rederiforening, handelstandsforening eller andre mer prestisjetunge og eksklusive foreninger her. Kanskje er dette også en del av hemmeligheten bak hovedgata. Den var en ledig arena i byen da mye av det bredere organisasjonslivet oppstod. Det bidro igjen til liv og røre i gata på en annen måte enn i noen andre gater i byen.

Men et åpnere offentlig rom brakte med seg liv og røre også på andre måter. I tida fram til 1913 ble det etablert mange kafeer, deriblant de tidligere nevnte kafistovene. Kafeene samlet mange mennesker, og i sildesesongen kunne det være mye aktivitet. Arbeidsfolk og bønder brukte kafeene ofte. Videre utviklet det seg et organisert underholdningstilbud for befolkningen. Rundt århundreskiftet kom den levende filmen inn for fullt, og i Haugesund resulterte dette i etableringer av flere kinoer i privat regi. Det første ordentlige kinobygget i byen var Grand Kinomatograf fra 1908, med lokaler i Haraldsgata. I 1914 kom byens

flotteste kinobygg til, nemlig Verdensspeilet (se bilde side 133).

Haraldsgata utviklet seg til noe mer enn ei viktig handelsgate. Den ble en allmenning i byen, et sted alle kunne møtes i ulike anledninger. Ei slik gate fantes ikke ellers i byen.

Haraldsgata mellom by og bygd

Haraldsgatas fremvekst som hovedgate gjenspeiler en prosess der byen etter hvert befestet seg ikke bare som et sted med god havn, til tider rike fiskeforekomster og en stor skipsflåte. I ly av disse byskapende næringene utviklet byen seg også som et sentralsted for sitt omland. Hovedgata utgjorde en arena i byen hvor denne prosessen ble synliggjort, ikke først og fremst i store flotte byggverk, men heller i nye atferdsmønstre. Dens beliggenhet lengre øst i byen, dens gunstige form som gjennomfartsåre, dens forbrukerorienterte handelsprofil og dens organisasjonsliv sier noe om hvordan den raskt voksende byen ble tatt i bruk av store folkegrupper. Gata har sikkert rommet flere funksjoner utover det som er vektlagt her. Felles for dem er at de har hatt en appell til mange, og ikke bare til bybefolkningen selv. Kanskje nettopp her ligger hemmeligheten til hovedgata også. Den har utviklet seg til å bli et symbol for byen som et mer utviklet sentralsted, med flere funksjoner overfor egen befolkning og området rundt. Den er blitt noe å identifisere seg med om en kommer fra Haugalandet, ei gate å "lengta him te".

Litteratur

- Abrahamsen, O.A. 1987. *Flekkefjord på 1800-tallet. Fra sild til sålelær*. Flekkefjords historie, bnd. 1. Flekkefjord.
- Abrahamsen, O.A. 1987. *Flekkefjord på 1900-tallet. Omstilling og vekst*. Flekkefjords historie, bnd. 2. Flekkefjord.
- Brusdal, R. og Randi Lavik 1996. *Varehandelens utvikling. Kjøp ute og hjemme*. Oslo.
- Christensen, A.L.G. 1979. *Begreper om byen - hjelpemiddel eller tvangstrøye?* I *Dugnad* nr. 3, s. 2-10.
- Christensen, P. og G. Pedersen 1995. *Tromsø gjennom 1000 år: Ishavsfolk, arbeidsfolk og fintfolk 1900 - 1945*. bnd. 3. Tromsø.
- Eckhoff, J.C. 1969. *Byplan. Norske bysamfunn i vekst mot hva?* Oslo.
- Haaland, A. 1999. I U. Bergsgard (red.) *En by tar form. Stavangers bebyggelse 1815-1940* Stavanger.
- Halvorsen, L. 1916. *Haugesund i 50 aar*. Stavanger.
- Hubbard, W.H. 1997. *Peopling a new town 1865-1910*. I G. A. Ersland, E. Hovland og S. Dyrvik (red.) *Festskrift til Historisk institutts 40 års jubileum 1997*: 260 - 343. Bergen.
- Høie, Nils A. 2000. *Hovedgater som møtested: En studie av Haraldsgata i Haugesund ca. 1870 - 1940*. Upublisert hovedoppgave. Universitetet i Bergen.
- Jensen, R.H. 1980. *Moderne norsk byplanlegging blir til. Tanker og ideer som preget fremveksten av moderne norsk byplanlegging slik det særlig fremkommer i de tekniske tidsskriftenene 1854-1919 med forenklet videreføring av vesentlige tendenser i 1920-30 årene*. Trondheim.
- Kjeldstadli, K. 1993. *Mentalitet og materialitet i byer*. I *Samtiden* nr. 3, s. 34-42.
- Knutsen, S. 1997. *Bønder i by 'n. Skjoldfødte i Haugesund 1865-1885*. Upublisert hovedoppgave. Universitetet i Bergen.
- Kongshavn, T. 1929. *Haugesunds kommunale administrasjon i 75 år*. Stavanger.
- Melby, K. 1995. *Kvinnelighetens strategier. Norsk Husmorforbund 1915-1940 og Norges Lærerinneforbund 1912-1940*. Dr. philos. -avhandling i historie Universitetet i Trondheim.
- Nærbøvik, J. 1993. *Norsk historie 1870-1905. Frå jordbrukssamfunn mot organisasjonssamfunn*. Oslo.
- Rørtveit, F. 1974. *Haugesund Indremisjon gjennom hundre år 1874 - 1974*. Haugesund.
- Sund, N. 1951. *"Eg minnest"*. Haugesund.
- Sætherskar J.(red.) 1950. *Det norske næringsliv. Rogaland Fylkesleksikon*. Bergen.
- Try, H. 1986. *Lekmannsrørsle og assosiassjonsånd ca 1820 - 1880*. I O. Agedal (red.) *Bedehuset. Rørsla, bygda, folket*, s. 15-40. Gjøvik.
- Østensjø, R. 1958. *Haugesund 1835-1895* bnd. 1. Haugesund.
- Østensjø, R. 1993. *Haugesund 1895-1913* bnd. 2. Haugesund.