

Tekster fra byutstillingen

”Byen som gikk i land” – Haugesunds historie 1850-2000

Fast utstilling med film, fotografier, modeller og gjenstander. Utstillingen er 200 m², og kan kombineres med besøk i friluftsmuseet Dokken på Hasseløy. Kontakt museet på tel.

52 70 93 60, e-post: postmottak@karmsundfolkemuseum.no

Besøk oss også på www.karmsundfolkemuseum.no

1850-1900

Haugesund ble by på grunn av silda. I 1840-årene deltok over 20.000 mann i sildefisket på Sletta rett utenfor Haugesund. Silda måtte saltes før den ble eksportert, og i Haugesund var det god havn for sildehandel, sildeforedling og eksport. Da Haugesund fikk bystatus i 1854, fikk byen rett til inn- og utførsel av alle kjøpmannsvarer i inn- og utland. Hvert år ble hundre tusen tønner saltsild solgt til utlandet, mest til Østersjøen. Silda ga god fortjeneste som ble investert i bedre fiskeredskaper og større fartøy. Byens flåte vokste fra 36 fartøy i 1856 til 314 i 1876.

Unge folk fra Sør- og Vestlandet flyttet til sildeeventyret i Haugesund. Folketallet steg; fra vel 100 i 1845 til over 1000 i 1855, til over 3000 i 1865! Folketallet fortsatte å stige jevnt med tusen for hvert tiår slik at det bodde over 7000 mennesker i Haugesund sentrum i 1900.

Bysamfunnet ble etablert i rekordfart. Tallrike sjøhus med salteri og bolig ble satt opp langs Smedasundet. Det ble laget en storslått reguleringsplan som senere ble utvidet. De første femti årene ble kvartalene fylt opp med bolighus, forretninger og institusjoner. Byen fikk tollkammer, kemner, magistrat, kommunestyre, skole, kirke, politi, brannvesen, sunnhetsvesen, fattigvesen, fløttmann, postekspedisjon og telegrafstasjon.

Med silda som basis vokste det fram andre næringer. Da silda forsvant i 1870, hadde byen flere bein å stå på. Sildeeksportører utrustet flåten og seilte på Nordlandsfiske og Islandsfiske og drev utenrikshandel i fraktfart. Sildeforedlingen utviklet seg mot slutten av århundret fra salting til ising, og fartøyene fra seil til damp. Handelsfolk og håndverkere arbeidet i et stadig større marked. Det vokste fram småindustri som fabrikkasjon av oljeklær til sjøfolk og fiskere. Bysamfunnet etterspurte landbruksvarer, og veibygging i 1860- og 1870-årene åpnet opp for handelsjordbruk i distriktet.

Den unge byen var dominert av haugianere og en pietistisk vekkelseskristendom. Kristen- og avholdsfolk organiserte seg i foreninger for ytre- og indremisjon, avholdssak, fattigpleie og barnehjemsarbeid. Etter 1870 ble det også stiftet andre sosiale, kulturelle og humanitære foreninger og yrkesorganisasjoner.

1900-1950

Tida fra 1900 til 1920 var preget av økonomisk fremgang, tekniske nyvinninger og befolkningsvekst. Silda kom tilbake og dampskipsflåten vokste. Fraktfarten sendte dampskipene i saltfrakt til Spania, kullfart til England, kaffefrakt til Brasil og fruktfart mellom USA og Mellom-Amerika. Nye industribedrifter som mekaniske verksteder og hermetikkfabrikker ga mange nye arbeidsplasser. Banker og børs etablerte seg. Folketallet økte sterkt, og Haugesunds bygrenser ble utvidet i 1910. Første verdenskrig skapte stor etterspørsel etter skipsfartstjenester, og Haugesund som utpreget skipsfartsby fikk merke jobbetid og spekulasjon i større grad enn kanskje noen annen by i Norge.

Haugesund har en variert bebyggelse i klassesisme (1840-70), historisme (1870-1905), jugend (1905-15), nyklassesisme (1915-30) og funksjonalsisme (1930-50). De eldste byhusene er sjøhus, og små gårdshus som er flyttet hit fra bygdene rundt. Hus i kvadraturen ble bygget i tre og mur, og med uthus i bakgården. Spesielt i jobbetida var det hektisk byggeaktivitet: Fra 1916 til 1918 ble det bygget 316 hus, og av disse var 96 eneboliger. Lillesund skole fra 1919 og Rådhuset fra 1921 er monumentale bygg fra denne perioden. Byens egne arkitekter har formgitt bebyggelsen siden 1890, men også mange landskjente arkitekter har tegnet bygninger i byen.

Oppturen i jobbetida var kortvarig og strålende – nedturen lang og vond. Fra 1925 til 1945 gikk byen på sparebluss. Det ble en krisetid for de fleste, men noen rederier vokste seg større enn før. Næringslivet endret seg i takt med veiutbygging, og krafttilgang fra Etnefjellene.

De få rederiene som kom styrket ut av 1930-tallet satset på tankskip, linjeskip og større tørrlastskip i fart på alle verdenshav. De andre, ettskipsrederiene, satset på trelastfart. De benyttet lokale ressurser og var en del av bybildet. Fortsatt var det vanlig at gutter reiste til sjøss når de var 15 år. Etter Andre verdenskrig var flåten i byen halvert. Over 200 sjømenn fra Haugesund hadde mistet livet. Hundrevis kom hjem med opplevelser fra konvoifart og torpedering.

1950-2000

I 1950 hadde byens sentrum blitt utbygd med ti langgater og ti tverrgater på øyene og fastlandet. Sør og nord for kvadraturen ligger villastrøk, og mot øst vokser nye bydeler fram. På Risøy var nye kaianlegg bygget, og Haugesund Mekaniske Verksted er etablert som en hjørnesteinsbedrift i byen.

Haugesund har blitt byen for mange. Med veiutbygging kom bussruter, og etter 1960 kunne alle skaffe seg privatbil. Broer og tunneller binder fjordlandskapet og øyene sammen. Den gamle drømmen om jernbane ble skrinlagt til fordel for helårsvei over Haukeli som ble åpnet i 1968. Båt- og flyruter har gjort reisetiden kortere til inn- og utland.

Den internasjonale skipsfartskrisen på 1970-tallet knekket de fleste rederiene. Noen satset på forsyningsskip og tankskip til olje- og gass i Nordsjøen. Det ga byen et nytt skipsfartsmiljø.

Kultur- og åndslivet har endret seg. Småbyen preget av avhold og kristenliv fikk øl over disk i 1960, Vinmonopol i 1978, og etter hvert et hektisk uteliv. Haugesund er siden 1970-tallet kjent som festivalby i august. Fritiden er for de fleste fortsatt organisert i klubber og foreninger.

Yrkesrettet utdanning har vært knyttet til håndverk, sjømannsliv, handel og husmorgjerning. Gymnasiet fra 1913 la grunnlag for høyere utdanning ved utenbys læresteder. Først i 1980-årene fikk Haugesund utdanning på høgskolenivå. Sykepleier-, økonomisk/administrativ-, nautisk- og sikkerhetsutdanning ble samlet i Høgskolen Stord/Haugesunds nybygg i 1999.

Haugesund er i dag regionsenter for 150.000 mennesker på Haugalandet. Byen ble handelssentrum for omlandet på 1960-tallet. Kjøpesentrene kom langs den nye innfartsveien på 1980-tallet. Tyngdepunktet for handelen, som stadig har beveget seg sør og østover, ligger nå på Raglamyr. Folketallet i byen stagnerte fra 1920 til 1960. Da Haugesund og nabokommunen Skåre ble slått sammen i 1958, var folketallet 26.000. Med boligfeltene i søre, nordre og østre bydel har det nå passert 31.000. De store industrianleggene i Karmøy, Tysvær og Stord ble arbeidsplass for mange tidligere sjøfolk. Avstanden mellom nabokommunene minker, og regionen er ett arbeidsmarked. Haugesund har i dag 18.000 arbeidsplasser, der varehandel, sykehus, kommune og industri er de største.