



Gågaden – i krig og kærlighed

*Erik Nellemann Nielsen, Berit Guldmann Hornstrup
og Allan Leth Frandsen*

Gågaden er i dag en helt uomgængelig del af bybilledet og har været det siden 1960'erne. Mens biler fyldte mere og mere på veje og i gader, så landets første permanente gågade dagens lys i Houmeden i Randers i 1963. Den randrusianske gågade inspirerede andre byer, og inden 1980 var der gågader i de fleste provinsbyer. Museumsinspektørerne Erik Nellemann Nielsen, Berit Guldmann Hornstrup og Allan Leth Frandsen dykker ned i historien for at finde årsagen, inspirationen, drivkræfterne, diskussionerne og baggrunden for gaderne, hvis udtryk ofte var ens med samme slags fliser og gadelamper. Endelig fortæller artiklen om Den Gamle Bys arbejde med gågaden.

Den 25. juni 2022 åbnede Den Gamle By sin gågade på samme måde, som de fleste større danske byer åbnede deres gågader i 1960'erne og 1970'erne. Snoren blev klippet, og gæster fejrede indvielsen med hundredvis af rundstykker, som de skylede ned med halvlunken kaffe. Pigegarden spillede, og humøret var højt, for nu havde Den Gamle By fået egen gågade, som så mange andre danske byer havde fået det 40-60 år tidligere.

Enhver selvbevidst købstad skulle have en gågade i 1970'erne, og derfor skulle Den Gamle By selvfølgelig også have en gågade i sit 1974'er-kvarter.

Gågaden i Den Gamle By er 46 meter lang og belagt med sorte og hvide fliser. I gaden ligger otte butikker: en ostebutik, en farve- og tapethandel, en blomsterforretning, en glarmester, en fotohandel, et rejsebureau, en broderiforretning og en radio-tv-handel. For

Da Den Gamle By den 25. juni 2022 åbnede gågaden, var der fælles kaffebord i bedste gågadetradition.



at understrege, at man befinder sig i en gågade anno 1974, hænger der ved gågadens begyndelse et skilt, hvor der står GÅGADEN, så-dan som man for eksempel så det i Skive.

I gaden, oppe over butiksfacaderne, hænger guirlander af signalflag og nationalflag. Brugen af guirlander og vimpler i gågader var udbredt i 1960'erne og 1970'erne, og udsmykningen var til stor diskussion. I fagbladet Arkitekten (1984) beskrev arkitekter den omfattende brug af guirlander som en "utålelig visuel forurening". Om guirlanderne er utålelige, må Den Gamle Bys gæster vurdere. Måske under et hvil på en af de typiske 1970'er-Aarhusbænke med det karakteristiske svungne sæde af tynde stave, der er opstillet i gågaden. Mens man hviler benene, kan man også studere blomsternes smukke farver i den blomsterkasse, som Den Gamle Bys tømrerafdeling har lavet efter forlæg fra gågaden i Vejle. Mens de voksne hviler, kan børnene få en ridetur på den mekaniske vippeand, der også står i gaden - hvis de altså har en mønt at smide i automaten.

Gågaden er et kaotisk byrum fuldt af en masse forskellige butiks-facader og genstande, og i det ordnede rod kan gæsterne drømme

Randers' borg-mester Svend Thingholm ind-viede i 1963 Danmarks før-ste permanente gågade. Foto: Kaj Grosen. Ran-ders Stadsarkiv.



Randers' borgmester Torben Hansen indviede i 2022 Danmarks måske sidste gågade – gågaden i Den Gamle By.

sig tilbage til dengang, gågaderne var nye og moderne. Inspirationen til Den Gamle Bys gågade er hentet i artikler, tidsskrifter og i et meget omfattende billedmateriale. Det er især gågaderne fra Randers og Skive, som har dannet forlæg, men da gågaderne ofte havde ens udtryk i 1960'erne og begyndelsen af 1970'erne, kunne gågaden i Den Gamle By have været gågaden i de fleste danske byer i 1974.

Gågader her, der og allevegne

Startskuddet til permanente gågader i Danmark var åbningen af gågaden i Houmeden i Randers i 1963. Allerede i 1952 havde driftige folk etableret en gadeforening. Den var en reaktion på en trafikomlægning i Randers, og foreningens medlemmer var bekymrede for, om færre ville besøge Houmeden. Foreningen ønskede i fællesskab at skærpe interessen og gøre gaden til en oase for fodgængere.

Houmeden blev først ensrettet, og i slutningen af 1950'erne blev den lukket for trafik lørdag formiddag. Menighedsrådet ved den lo-



kale kirke og de handlende var ikke enige om, hvorvidt man skulle have en 100 procent gågade eller ej. Man var vant til, at kunderne kunne parkere lige ved døren, og nu kunne de eller butikkernes ekspedienter risikere at skulle gå langt med tunge varer. Den bekymring var de ikke ene om. I Vestergade i Odense var der protest mod byens gågadeplaner, og radioforhandlerne aktionerede og slæbte rundt på tunge tv-apparater for at illustrere pointen. I Randers forhandlede parterne dog fredeligt med politiet og Randers Kommune, og en afgørelse blev truffet. Den 26. juni 1963 blev gågaden indviet.

Ved gågadens 10-års jubilæum skrev Randers Amtsavis den 25. juni 1973 om gågadelandskabet:

”Det blev indviet ved en storstilet fest og med opmærksomhed fra det øvrige land. Hurtigt blev tvivlernes skepsis gjort til skamme. Houmeden blev et stærkt søgt handelsområde såvel for byens og oplandets borgere som for turisterne; en udvikling, der er taget til år for år. Et charmerende åndehul for bilalderens travle mennesker”.

Gågaderne gav udfordringer. Hvordan skulle man nu få tunge varer ud til bilerne? Et par ekspedienter i Vestergade i Odense bærer rundt på et fjernsynsapparat og understreger problemet. Foto: Fyens Stiftstidendes pressefotosamling. Odense Stadsarkiv.



I 1960'erne steg antallet af biler i Danmark til over en million. Det lagde pres på de danske veje og gader, især i byerne. Her er der livlig trafik i Vejle i 1969. Foto: Allan Simonsen, Vejle Amts Folkeblad.

Houmedens omdannelse til gågade inspirerede mange andre byer – både i ind- og udland – til også at etablere gågader. Der var henvendelser fra så forskellige steder som Aabenraa, Kristiansand og London. Ud over at gågaderne skulle løse trafikale udfordringer i byerne, kunne butikslivet også nyde godt af en omlægning. I 1968 vurderede formanden for gadelaugene i Randers i hvert fald, at butikshandlen var øget med ca. 40 procent, siden gågaden i Houmeden blev etableret.

Andre danske byer etablerede gågader på samme tid. I november 1962 blev Østergade i København forsøgsvis lukket for biltrafik frem til den 1. februar 1963, men det var først i 1964, at der kom en permanent gågade. Her havde både Holstebro og Aalborg i mellemtiden nået at åbne gågader i andet halvår af 1963.

De næste år blev der fulgt nøje med i, hvilken betydning de første gågader fik for byerne i forhold til tilstrømning, butiksomsætning og trafikafvikling. I 1966 fik Horsens sin første lille gågade, og siden fulgte Helsingør og Nørresundby i 1967, og Skive i 1968. I 1969-1970 kom der for alvor fart i gågadeåbningerne. I 1969 fik hele ni byer gågader, nemlig Aabenraa, Kolding, Viborg, Varde, Odense, Kor-

sør, Næstved, Hørsholm og Nakskov. I 1970 fulgte Nykøbing Falster, Lemvig, Sønderborg og Fåborg trop.

Kvinder, biler og nye initiativer

Ønsket om gågader i Danmark kom oftest fra byernes handlende, der enten i mindre gadeforeninger eller i større handelsstandsforeninger pressede på. Trængslen på gader og stræder var blevet tæt i årene mellem 1950 og 1970, og butikkernes kunder måtte ofte springe for livet mellem bilerne, hvis de skulle krydse de trafikerede gader. Alene antallet af personbiler var på de 20 år steget fra 112.000 til hele 1.061.000. Personbiler, varebiler, taxaer, busser, lastbiler, motorcykler, knallerter, cykler og gående skulle alle finde plads i de tit smalle gader i bykerne.

Mens gågaderne i byernes centre blev bilfrie, fordi man skulle tiltrække kunder, steg bilernes antal generelt set. Arbejds-, familie- og forbrugsmønstre forandrede sig nemlig. I 1960'erne var der mangel på arbejdskraft, og kvinderne kom ud på arbejdsmarkedet. Den ekstra indtægt gav familierne flere penge mellem hænderne, så der blev råd til køleskabe, fryser, biler og parcelhuse. De travle, udearbejdende husmødre købte ikke længere ind hver dag, for dagligvarerne kunne holde sig længere i køleskab og fryser. Den nyanskaffede bil kunne bruges til at købe større mængder varer på én gang, og de kunne fragtes til hjemmet i de villakvarterer, der skød op omkring de gamle bykerner. Så mens der blev bygget nye, store dagligvarebutikker i byernes periferi, ændrede de gamle bycentre karakter og blev hjemsted for liberale erhverv som frisører og tandlæger sammen med butikker, der solgte tøj, smykker og elektronik.

Inspirationen fra udlandet

Indbyggerne i den tyske industriby Essen kunne allerede i 1927 spankulere på den bilfri Limbecker Strasse med store varehuse. Men det var genopbygningen efter Anden Verdenskrig, der for alvor nærede ideerne om gågader, hvor fodgængerne kunne koncentrere sig om at kigge vinduer, prøve tøj eller drømme om nye møbler uden hele tiden at have et øje på trafikken. Tyske Luftwaffe lagde Rotterdams historiske centrum i ruiner i maj 1940, og senere på året gik det ud over britiske Coventry. Endnu senere i Anden Verdenskrig blev tyske byer og deres indbyggere mål for britiske og amerikanske bombefly.

I Skive skilte man gerne med sin gågade i 1970'erne. Det informative skilt midt i billedet har været forlæg for skiltet i Den Gamle By. Foto: Museum Salling.



Utålelig visuel forurening eller festlige farver? De farverige guirlander og de sorte og hvide fliser prægede mange gågader. Her er det Grønnegade i Horsens 1974. Foto udlånt af www.horsens-billeder.dk.



Al den lidelse og ødelæggelse gav grobund for permanente gågader, da byerne skulle genopbygges efter krigen. Mest radikalt gik de til den i Rotterdam, hvor det gamle, sønderbombede centrum blev erstattet af en helt moderne bymidte med brede gader, der var indrettet til biler og handel. Dog blev der også plads til gaden Lijnbaan, der åbnede i 1953 som en af Europas første planlagte gågader. Samme år åbnede der gågade i Holstenstrasse i Kiel – og denne gades historie dannede nærmest skole for de fleste andre gågader. De handlende i gaden var nemlig direkte modstandere af at fordrive biler og sporvogne fra gaden. Men da deres omsætning efter blot tre måneder var øget med 50 procent, vendte stemningen.

Flere andre smadrede byer i Tyskland og Storbritannien lavede også gågader i 1950'erne. I Skandinavien var svenskerne de første i 1961, og allerede samme år registrerede Dansk Sprognævn ordet gågade som et nyt dansk ord.

Fra handelscentrum til opholdsrum

I dag ser gågaderne ikke ud på samme måde som i 1960'erne og 1970'erne. Der er faldet en smule ro over de så hektiske handelsgader. Nu er gågaderne i højere grad bilfri åndehuller, hvor mennesker opholder sig. I tidsskriftet Arkitekten (1993) beskrives der tre generationer af gågader.

Houmeden i Randers lagde med sine sort-hvide fliser grundstenene til de første gågaders udseende. Ud over de karakteristiske fliser er de farvede flag over gaden også typiske for en tidlig gågade. Med gadens mange elementer virkede førstegenerationsgågaderne mere rodede i deres udtryk end nutidens gågader.

Andengenerationsgågaderne opstod i 1970'erne. Man fornyede de gamle gågader, men også nye gågader fra perioden fik anden generations karakteristika. De nye gågader havde et mere roligt og gennemtænkt udtryk, fordi det nu ikke kun var handelsstandsforeninger, der tog beslutninger om gadens udtryk, men også kommunerne og deres stadsarkitekter. Gågaden i Aarhus fra 1972 var – med sin sandstensbelægning og sit ensartede udtryk – et godt eksempel på en andengenerationsgågade.

I 1980'erne og 1990'erne kom tredjegenerationsgågaderne. Nu er bilfrie gader ikke længere især handelsgader, men i højere grad byrum, hvor mennesker skal opholde sig. Handelsstandsforeningernes aftryk på gågaderne er langsomt blevet mindre, og udformningen af

gågaderne har mere fokus på, at de skal være æstetisk smukke og behagelige opholdsrum.

Når man i dag taler om gågader, hører man ofte historier om butiksdød forårsaget af storcentre og internethandel. Så måske holder gågaderne helt op med at fungere som epicentre for byens handel og som den slags gågader, vi har kendt siden 1960'erne. I år har vi derfor sat gågaden på museum.

The pedestrian street

The first pedestrian streets arose in bombed European cities after World War II. Denmark was given its first permanent pedestrian street in 1963 – the street Houmeden in Randers. In the course of the next 10-15 years many other Danish towns and cities were also given pedestrian streets – often with paving that was inspired by Houmeden's black and white slabs. The traders in the first pedestrian streets were not all full of unmixed enthusiasm. They foresaw falling turnover when the customers could no longer drive directly to the shop door. But just the opposite happened. Turnover increased, and so did the popularity of the pedestrian streets.

In the pedestrian street area of the 1970s in Den Gamle By, Houmeden's paving has been recreated and supplemented with pennants, flag garlands and notices from Skive and other towns' pedestrian streets. Today the automobile-free pedestrian streets are seen as pleasant places to hang out – something quite different from the hectic shopping streets of earlier times.