

# Kulturaksen frå Bryggen mot nord

Av museumsdirektør Erik Småland

I arbeidet med kulturminnevern har det vore lagt stadig større vekt på den visuelle omgjevnaden og dei historiske samanhengane kulturminna står i. I Kulturbyen Bergen legg ein no vekt på å skape kulturakser, der kulturtilboda vert sett inn i ein større samanheng gjennom felles profilering og tilrettelegging av infrastrukturen.

Slike perspektiv er også ein grunnleggjande premiss for arbeidet med vern av eit nasjonalt industriminne som Salhus Tricotagefabrik frå 1859. I Salhus si historie er industri og samferdsle to dominerande element. Ved museet i Salhus er vi difor glade for at Skur 11 på Bryggen vert restaurert, då dette kulturminnet har potensiale til å synleggjere viktige historiske band mellom Bergen og Salhus, samstundes som det kan danne utgangspunkt for ein kulturakse mellom Vågen og kulturtilboda i distriktet nord for Bergen.

## Bergen og Salhus

Mange historiske tråder er spunne mellom Salhus og Bergen. Som strandstad og fabrikkstad har Salhus sin føresetnad i Bergen, medan utviklinga av Bergen som handelsby og industriby var avhengig av stader som Salhus. Like sidan mellomalderen har hamna i Salhus vore ein viktig del av den infrastrukturen som handels- og sjøfartsbyen Bergen var avhengig av.

Frå mellomalderen og fram til moderne tid var Bergen ein handelsby basert på sjøtransport. Langs leia vart det tidleg etablert ei rad gjestgjevarstader ved gode hamner der farty kunne ankre opp for natta eller vente på høveleg bør. Salhus er siste hamn før Bergen nordfrå og ligg sentralt til ved det store fjordkrysset i Nordhordland. Her møtast sju fjordar og sund og her var ei god hamn og ein høveleg ventestad i den leie sørvesten som ofte skapte vanskar på siste del av byferda.

## Desentralisert industrialisering

Då industrialiseringa av landet skaut fart kring 1850 hadde ikkje Bergen nokon Akerselv som gav grunnlag for storstilt industrireising innafor dei gamle bygrensene. Men inne i fjordane var det ikkje mangel på tenlege elver. Nye idear og ny kompetanse, bergensk kapital og lokal arbeidskraft vart kring 1850 til ei eksplosiv blanding som på få år skapte ei rad moderne fabrikkstader i dei skrinne fjordbygdene kring Bergen.

Medan verkstadindustrien etablerte seg i utkanten av bykjerna danna tekstilfabrikkane og møllebruka nye fabrikkstader inne i fjordane, særleg i Indre Nordhordland. Stader som Eidsvåg, Salhus, Ytre Arna, Trengereid, Vaksdal, Dale, Tysse, Fotlandsvåg og Bjørsvik er døme på slike. Historikaren Egil Ertresvåg påviser i Strilesoga at dette området, trass Bergensarane si oppfatning av Strilane som sidrumpa bønder, kring 1920 var ein av landets mest industrialiserte regionar med over 9000 sysselsette i industrien.

I Salhus vaks det fram heile tre tekstilfabrikkar, noko som førde med seg mykje sjøvegs trafikk. Kommunikasjonslinene mellom fabrikkane og marknaden i inn- og utland gjekk gjennom Bergen, der Vågen var ein viktig omlastingsstad for gods og reisande. På same tid som mellomalderhamna i Bergen vart utbygd til ein moderne dampskipsterminal vart den gamle hamna i Salhus utbygd med dampskipskai med vareskur og seinare også med ferjekai. Salhus vart tidleg eit viktig trafikknutepunkt for dampskipsselskap og rutelag i Nordhordland.

## Fjordabåtane

Utviklinga av industri og samferdsle heng nøye saman. Moderne tiltak som industri, meieri, handelslag, dagleg postførsle og reiseliv er utenkjeleg på Vestlandet utan fjordabåtane. I Bergensdistriktet med si desentraliserte industrialisering vart ordna transportforhold tidleg ei viktig sak. Brødrene Jebsen i Ytre Arna var industripionerar og vart også damskipspionerar då dei sette vesle D/S "Arne" i rute til Bergen i 1864. Dette

vart ein av forløparane til Indre Nordhordland Dampbåtlag (INDL).

Frå siste del av 1800-talet til fram mot 1970 var Vågen i Bergen truleg verdas største lokalbåtterminal. Fleire hundre lokalskip gjorde i denne perioden Bergen til midtpunktet i eit finmaska rutenett som fanga inn alle bygdelag langs kysten og i fjordane. Medan det var jernbanen som stod for "Dampen" vart arbeidshesten som hjå oss drog tyngste lasset på vegen frå bondesamfunnet til den moderne velferdsstaten.

Takka vere ein fantastisk innsats frå frivillige organisasjonar har det lukkast å taka vare på fem av dei "bergenske fjordabåtane" for ettertida. To av desse, sjølve gamledampen D/S "Oster" frå 1908 og M/S "Bruvik" frå 1949, tilhøyrde Indre Nordhordland Dampbåtlag (INDL). Frå 1891 til 1974 var INDL hovudselskapet på sambandet mellom Bergen og Salhus/Indre Nordhordland. Kaien langs indre del av Bryggen vart bygd m.a. med tanke på båtane til INDL og stod ferdig i 1902 som første lekk av den store utbygginga som omskapte Vågen frå seglskutehamn til dampskipsterminal.

### **Skur 11**

I 1905 vart det reist eit vareskur for INDL, det noverande Skur 11. Søre halvpart av dette vareskuret vart nytta av INDL i 70 år, frå skuret var nytt og like til selskapet gjekk saman med Bergen-Nordhordland Trafikklag (BNT) til Bergen-Nordhordland Rutelag (BNR) i 1974. Frå same år gjekk kaien på indre del av Bryggen ut av bruk som terminal for ruteskip. Landvegs trafikk med ferjer og bruer tok over etter fjordabåtane.

### **Kulturaksen Vågen-Salhus/Nordhordland**

I dag er alle elementa i det historiske sambandet mellom Bergen og Salhus/Nordhordland tekne vare på; Dampskipskai i Salhus og fabrikk som var avhengig av sjøtransport, to av INDL sine skip som dekkjer perioden 1908 til 1974 og kaien med selskapet sitt vareskur på Bryggen i Bergen. Ein slik eineståande samanheng er ein ynskjesituasjon som svært sjeldan er realiserbar i vernearbeidet. Saman har desse kulturminna eit stort formidlingspotensiale og vil kunne danne utgangspunkt for ein profilert kulturakse mellom Vågen og Salhus/Nordhordland.

Ein slik akse kan skapast alt i dag gjennom å knyte eksisterande farty og kulturtilbod opp mot Skur 11 og dampskipskai langs indre del av Bryggen. Her kan tilboda få eit felles utgangspunkt og nye tilbod kan lett profilerast. Tilbod med utgangspunkt i det frivillig vernearbeidet har få eller ingen midlar å avsjå til marknadsføring. Dampskipskai langs Skur 11 er såpass sentral at plasseringa i stor grad vil kunne kompensere for dette. Nærleiken til turistinformatjonen på Vågsalmenning og turiststraumen over Torget gjer at maknadsføringa kan forenklast og publikum lett kan finne fram.

Følgjande eksisterande tilbod kan alt no samlast og profilerast ved Skur 11:

- Sundagsrute med veteranbåt Bergen-Salhus-Lygra. Denne ruta har vore operativ sidan sumaren 2001 og fungerer som tilbringarrute til Museumssenteret i Salhus og Lyngheisenteret på Lygra.
- Rundturar med veteranbåt, veterantog og veteranbuss. Ruta er eit samarbeid mellom Indre Nordhordland Dampbåtlag (INDL), Norsk Jernbaneklubb/Gamle Vossebanen og veteranbusslaga. Båt til Garnes, tog til Midttun og buss attende til Bergen. Ruta har vore i drift sidan sumaren 1998.
- Sundagsrute med veteranbåt Bergen-Mo-Bergen med mellomstopp. Ruta er driven av INDL og går kvar søndag kring Osterøy med M/S "Bruvik". Ruta starta opp att sumaren 1996 etter å ha vore nedlagt sidan 1979.
- Daglege turar med veteranbåt Bergen-Salhus-Alverstraumen og retur. Ruta kombinerer fjordtur med veteranbåt og tilbringarteneste til Norsk Trikotasjemuseum i Salhus. Ruta starta opp sumaren 2002.

Frå sumaren 2006 vil også D/S "Oster" kunne setjast inn i trafikk. Skipet er restaurert med tilskot frå m.a. Riksantikvaren, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune og vil kunne skape ytterlegare band mellom Vågen og kulturtilboda i distriktet nord for Bergen.

### **Reetablering av ein historisk dimensjon**

Fjordabåtar langs indre del av Bryggen vil reetablere ein historisk samanheng og komplettere det historiske miljøet i denne verna delen av bykjerna. Dette vil også skape ein spanande kontrast til dagens snøggbåttrafikk på Strandkaien og dermed tilføre hamna ein historisk dimensjon som i dag manglar. Det er kjend at også veteranbåtlaga ynskjer dette, då det vil ha ein svært positiv effekt for økonomien i kulturtilboda og dermed for arbeidet med vern og vedlikehald av båtane. I andre nordiske kystbyar har ein positiv erfaring med liknande tiltak. Skur 11 si historie, som danner bakgrunnen for vern av bygget, skulle også vere svært godt ivareteke med ei slik komplettering av det autentiske bruksmiljøet kring bygget.

### **Alt ligg tilrettes**

Investeringane er alt gjort. Statlege, fylkeskommunale og kommunale styresmakter har gjeve store tilskot til restaurering og vern av dei einskilde elementa i det gamle samferdslemønsteret som hadde sitt utgangspunkt i Skur 11. Investeringane er rettferdiggjort av den viktige historia dei er ein del av. Det er difor naturleg å vente at dei involverte styresmakter også vil leggje forholda tilrettes for at den tapte heilskapen kan reetablerast til beste for kulturtiltak i by og bygd.