

BERGEN KOMMUNALE KYSTKULTURSENTER

BERGEN NASJONALE VETERANSKIPSHAVN

Med fortiden inn i fremtiden



RAPPORT 2019

BERGEN NASJONALE VETERANSKIPSHAVN

Med fortiden inn i fremtiden

Bergen Nasjonale Veteranskipshavn (BNV) skal være en overbygning for en nasjonal havn for veteranskip i Bergen og regionen rundt. Den skal være lokalt forankret i det sentrale havneområdet i Bergen, med regional betydning for Hordaland, dels Sogn og Fjordane, og i enkelte henseende også Vestlandet.

BNV skal også påta seg nasjonale oppgaver innen feltet.

Bilder: s. 42: Ørjan Andreassen, s. 26 og «Solundir» s. 87: Harald Sætre
Øvrige bilder: Egil Sunde / Bergen kommunale kystkultursenters arkiv

Kart: Egil Sunde / Bergen kommunale kystkultursenter

Utarbeidet av: Bergen kommunale kystkultursenter

Copyright: Bergen kommunale kystkultursenter

Grafisk produksjon: Bodoni AS  Miljømerket trykksak 2041 0699

INNHold

INNLEDNING

1	Å skape et kraftsenter for flytende kulturminner	5
2	En havnehistorisk reise	9
	En meget gammel havn	9
	Kyst-Norges store trafikk-knutepunkt	11
	En særegen havnestruktur: Skute- og bøye havnen	12
	Normalisering av havnens struktur.....	13
	Fra konvensjonell havn til oljehavn	14
	Et historiefortellende kulturlandskap	15

RAPPORT

3	Prosjekteier, prosjektleder og forankring.....	17
	3.1 Oppdraget.....	18
	3.2 Hvem bidrar og hvordan.....	19
4	En havn – tre delhavner = Bergen Nasjonale Veteranskipshavn	21
	4.1 BNV-Vågen	24
	4.2 Holbergskaien – Munkebryggen	29
	4.3 Oppsummering Holbergskaien.....	31
	4.4 Bradbenken – Dreggekaien.....	32
	4.5 Oppsummering Bradbenken – Dreggekaien	35
	4.6 Vågsbunnen ved Rundetårn, til Bryggen nord	35
	4.7 Oppsummering Bryggen nord – Vågsbunnen ved Rundetårn	36
	4.8 Sommerhavn øst i Vågen, vinterhavn ved Holbergskaien.....	37
	4.9 Oppsummering sommerhavn Vågen, vinterhavn Holbergskaien	37
	4.10 Kommentarer fra veteranskipene, Bergen Havn m.fl.	38
	4.11 Tekniske utfordringer	39
	4.12 Reguleringsmessige forhold i Vågen.....	40
	4.13 Anbefaling BNV-Vågen	41
5	Når båtene vokser fra frivilligheten og kaiene.....	43
	5.1 Anbefaling.....	46
6.	BNV-Kystkultursenteret og Sandviken Veteranbåthavn.....	47
	6.1 Tekniske utfordringer	50
	6.2 Anbefalinger	50
7	BNV-Gamle Bergen.....	51
	7.1 Tekniske utfordringer.....	52
	7.2 Anbefaling.....	53

8	Møtesteder	55
8.1	BNV-Vågen	56
8.2	BNV-Kystkultursenteret	57
8.3	BNV-Gamle Bergen	57
8.4	Et samlande felles møtested?	58
	Anbefaling	58
9	Fellestjenester og rekruttering – samseilingsrederi/program	59
9.1	Sentrale oppgaver for veteranskipenes fellestjenester	62
9.2	Anbefaling	62
10	Formidling	63
10.1	Anbefaling	64
11	Institusjonelt eierskap av flytende kulturminner	65
11.1	Anbefaling	66
12	Felleskonservator for fartøyvern	67
12.1	Anbefaling	68
13	Veteranbåtrute	69
13.1	Prøvedrift veteranbåtrute Vågen-Sandviken	70
13.2	Fartøy og veteranbåtruter	72
13.3	Anbefaling	76
14	BNV som reiselivsprodukt og verdiskapning	77
14.1	Anbefalinger	81
15	Havnefester	83
15.1	Anbefalinger	85
16	BNV: Organisasjonsmodell, roller og eierskap	87
16.1	Rolle og innhold i BNV vil være mangfoldig	87
16.2	Anbefaling	90
16.3	Organisasjonsmodell, forslag	90
16.4	Budsjettutkast ved etablering	91
17.1	Konkluderende anbefalinger for BNV	91
18	Vedlegg	93
18.1	Høringsinnspill til BNV	93
18.2	Offentlige planer og BNV	95
18.3	Bergen kommunes ABM plan 2012–2021 sier blant annet	95
18.4	Hordaland Fylkeskommune, «Premiss kultur: Regional kulturplan for Hordaland 2015–2025»	96
18.5	Staten v/Riksantikvaren, «Nasjonal Verneplan for Fartøy 2010–2017»	97
18.6	Frivillighet i tall	98
18.7	Større fartøy tilknyttet Bergen og Sogn og Fjordane	99
18.8	Samlede offentlige investeringer i utvalgte vernede fartøy per 2015	105
18.9	Vernede fartøy i Hordaland	105
18.10	Veteranskipshavner i andre norske byer	107
18.11	Eksempler fra utlandet	109

1. Å SKAPE ET KRAFTSENTER FOR FLYTENDE KULTURMINNER

Ved Egil Sunde, Daglig leder Bergen Kommunale Kystkultursenter AS – Bergen 14. oktober 2019

Bergen og omland har landets største veteranskipsflåte. Det er ikke tilfeldig. Byens næringshistorie og byens sentralfunksjoner for et nærmere og fjernere omland, la grunnlag for et omfattende transportbehov med små og store båter og skip for varer, gods og passasjerer.

Byen er omkranset av fjorder og tallrike bebodde og ubebodde øyer. Byen ligger sentralt ved havet, og den gamle kystleden nord-sør, Norvegr. Denne gav landet navn. Kilder tilbake til tidlig vikingtid forteller om sjøfartens betydning for landsdelen, og etter hvert byen Bergen.

Varer, folk og fe har blitt fraktet i alle retninger til og fra Bergen. Lokalt til byens omland, nord og sør langs norskekysten, og allerede for over tusen år siden til fremmede kyster: Til øyene i Nordsjø-bassenget, Østersjøen, Island, Grønland, Nord-Amerika, Middelhavet, og ellers hvor skip kunne seile, varer handles, og rikdommer plyndres.



Fisketorget har vært en av de viktigste møteplassene i Bergen det bykultur møtte kystkultur.

Tørrfisk ble hentet fra Nord-Norge, hvalrossrep og -olje fra Kvitsjøen i dagens Russland, luksusartikler som hvite jaktfalker, hvalrosstenner og pelsverk fra Grønland og Nord-Amerika. De verdifulle varene ble eksportert til et betalingsvillig Europa. I retur kom varer, mennesker, og kulturelle impulser fra fremmede kyster.

Det er umulig å tenke seg dagens Bergen uten å ta inn over seg betydningen sjøfarten har hatt for byen. For å få dette under huden, og dermed lage et solid grunnlag for forståelsen av å ta vare på noen smakebiter av historien gjennom en organisert veteranskipshavn, har vi latt historiker Anders Haaland boltre seg med sine historiske kunnskaper om Bergen og havnen i et eget kapittel.

Tørrfiskhandelen med Nord-Norge med videre eksport til Europa var selve grunnlaget for Bergens økonomi og vekst i middelalderen.



I den store historiefortellingen om Bergen havn og by, er det en åpenbar mangel: De flytende kulturminnene. Uten disse mister fortellingen mye av sin kraft. Det er behov for et slags sjøens Gamle Bergen, som fyller ut det manglende leddet som tomme kaier utgjør.

Mot det store historiske bakteppet skissert lenger oppe, er det ikke uventet at interessen for den maritime kulturarven er stor i dette kjerneområdet for maritim virksomhet tilbake til førhistorisk tid. En naturlig konsekvens er ønsket om å ta vare på smakebiter av den flytende maritime historien: Veteranbåter. Ikke som en passiv museal utstilling av gamle fartøy, men en levende veteranskipshavn med båter i aktiv bruk.

Fartøyvernet slik vi kjenner det i dag, fikk vind i seilene tidlig på 1970 tallet, og skjøt for alvor fart i tiårene etter. I begynnelsen gjerne representert ved at mindre yrkesbåter, ofte fiskefartøy, ble kjøpt av private og bygget om til lystbåter.

Å ta vare på større verneverdige fartøy, er imidlertid lite egnet for enkeltpersoner. Lokalt startet dette arbeidet med at en gruppe entusiaster i 1981 kjøpte den tidligere rutebåten D/S Stord I fra 1913, og begynte restaureringen.

Stord I er kanskje det beste eksempelet på frivillighetens evne til å overvinne selv de største brottsjøer og bølgedaler - når vilje og rette personer er til stede. I 1987 var båten klar for fart etter seks år med omfattende arbeid. På vei fra Stord til Bergen tok båten fyr, og brant nesten fullstendig opp. Brannen satte skip og arbeid tilbake

til under nullpunktet. Likevel bet entusiastene seg fast, og i 2013 var Stord I på nytt ferdig restaurert med passasjersertifikat.

Båten er et godt eksempel på frivillighetens rolle og nødvendighet i fartøyvernet. Kombinert med økonomisk støtte fra det offentlige og private, kan frivillige gjennomføre oppgaver som knapt kan løses på andre måter.

Veteranskipsmiljøet er et av de miljøene hvor frivilligheten kanskje har sin viktigste rolle i ivaretagelse av vår felles kulturarv, både den materielle og den immaterielle. De frivillige miljøene besitter en unik og imponerende kunnskap og kompetanse innen feltet. Kombinert med tålmodighet, entusiasme og vilje til å bruke utallige dugnadstimer og private midler, gir dette resultater å være stolt av.

Entusiasme og penger er imidlertid ikke nok. Veteranbåtene trenger infrastruktur og støtteapparat som sikrer forutsigbarhet, profilering, rekruttering, kunnskap, osv. Samtidig ønsker storsamfunnet at midlene som kanaliseres inn i de flytende kulturminnene, forvaltes best mulig, og gir valuta tilbake. I skjæringspunktet mellom de ulike ønsker og aktører, bør det være mulig å skape en vinn-vinn situasjon for alle parter. Det er her Bergen Nasjonale Veteranskipshavn har en nødvendig rolle å fylle.



Fjordsteam er utstillingsvindu for fartøyvernet og frivilligheten på sentrale Vestlandet.

I desember 2009 var undertegnede sentral i arbeidet med å kjøpe, sikre og verne taubåten «Vulcanus», og deretter få eierskapet og arbeidet med den organisert gjennom et frivillig lag. Det viste seg fort at det var lite – om noe, samarbeid mellom de ulike fartøyene i og rundt Bergen. De fleste satt på hvert sitt dekk og kjempet med de samme problemstillingene rundt havneforhold, økonomi, mannskap, rekruttering, regelverk, søknader og rapportering.

Samtidig var Kristiansand i gang med planleggingen av museumshavnen Porto Franco. Som daglig leder av Bergen Kommunale Kystkultursenter i Sandviken, med egen veteranskipshavn for de mindre båtene, samtidig som Gamle Bergen Museum

syslet med tanker om å få liv i sjøfronten sin, var det lett å se at veteranbåtarbeidet trengte en strammere organisering og bedre formidling. Med bergensk beskjedenhet ble navnet Bergen Nasjonale Veteranskipshavn laget, og lansert for aktuelle instanser hos Bergen kommune, Hordaland Fylkeskommune, Riksantikvaren og veteranskipsmiljøet.

Det ble straks klart at tiden var moden for å få til en bedre tilrettelegging for den etter hvert store flåten av veteranbåter, og skape et samlende kraftsenter for våre flytende kulturminner. Det er her det offentlige kommer inn med å legge best mulig til rette for at frivilligheten og fartøyvernet kan utvikle seg innenfor gode og forutsigbare rammevilkår.

Bergen er en meget sterk kandidat til en rolle som nasjonal veteranskipshavn, og til å være lokalt, regionalt og nasjonalt utstillingsvindu for kystkultur og fartøyvern. Her er sterke kunnskapsinstitusjoner som Museum Vest, Bymuseet i Bergen, Bergens Sjøfartsmuseum, Hardanger Fartøyvernssenter, og på Stord ligger reparasjonsverftet Dåfjorden Slipp, med solid kunnskap innen restaurering av veteranskip av jern og stål.

Plattformen som Bergen bygger veteranskipshavn-arbeidet på, er solid: En stor flåte veteranskip med ressurssterke eierorganisasjoner bak. Et etablert samarbeid mellom fartøyene via organisasjonen Fjordabaatane. Et kommunalt kystkultursenter med et rikt utvalg av kunnskapsbærere. Festivalkompetanse med arrangering av Fjordsteam, Tall Ships Races, Torgdagen, m.fl. Forvaltningsmyndigheter som Bergen og Omland havnevesen, Bergen kommune og Hordaland Fylkeskommune, med uttalt interesse for fartøyvern og kystkultur. Dessuten et godt samarbeid mellom frivillighet og private og offentlige institusjoner.

Utredningen du leser nå, er fundamentet som etter hvert skal bli en nasjonal veteranbåthavn, som også viser igjen internasjonalt. Det skal gi nødvendige stimulanter, slik at det frivillige fartøyvernet kan vokse og trives med sitt uvurderlige arbeid for å la fortiden seile videre inn i fremtiden.

Det har tatt tid å gjennomføre utredningen, men tiden har også modnet tenkingen hos de involverte, slik at løsningene som foreslås forhåpentligvis er godt gjennomtenkte og forankret i involverte miljøer. Dette har gjort det enklere å prøve å finne en balanse mellom motstridende interesser, og dermed komme med forslag og konklusjoner basert på et bredest mulig meningsgrunnlag. Alle kan ikke være enige om alt, og alle kan ikke få gjennomslag for alle sine synspunkter. Valgene som er tatt, er gjort etter avveining av flest mulig hensyn.

Utredningen prøver å gi svar på behov, ønsker og muligheter rundt veteranskipene og havnen, og tar ikke nødvendigvis opp alle problemstillinger rundt eierforhold og mulig konkurrerende bruk av arealer.

2. EN HAVNEHISTORISK REISE

Ved historiker Anders Haaland

En meget gammel havn

Bergen er ikke landets eldste by. Både Tønsberg, Sarpsborg, Oslo og Nidaros er eldre. Men Bergen ble landets første hovedstad, fra siste del av 1100-tallet til 1300-tallet. Byen fikk tidlig en sentral rolle pga. kombinasjonen av en den gamle kongsgården Alrekstad, og en mer enn alminnelig god naturlig havn; Vågen, med sine rimelig flate og brede strender og langgrunn sjøbunn som egnet seg for landsetting eller fortøyning av tidens grunne vikingskip. Vågens østside var godt skjermet av Holmen, og Vågen var omgitt av Byfjorden/Puddefjorden og av bratte fjell i øst og vest som gjorde det vanskelig å erobre byen fra landsiden. Byfjorden var i sin tur skjermet mot storhavet, og hadde flere adkomstleder.

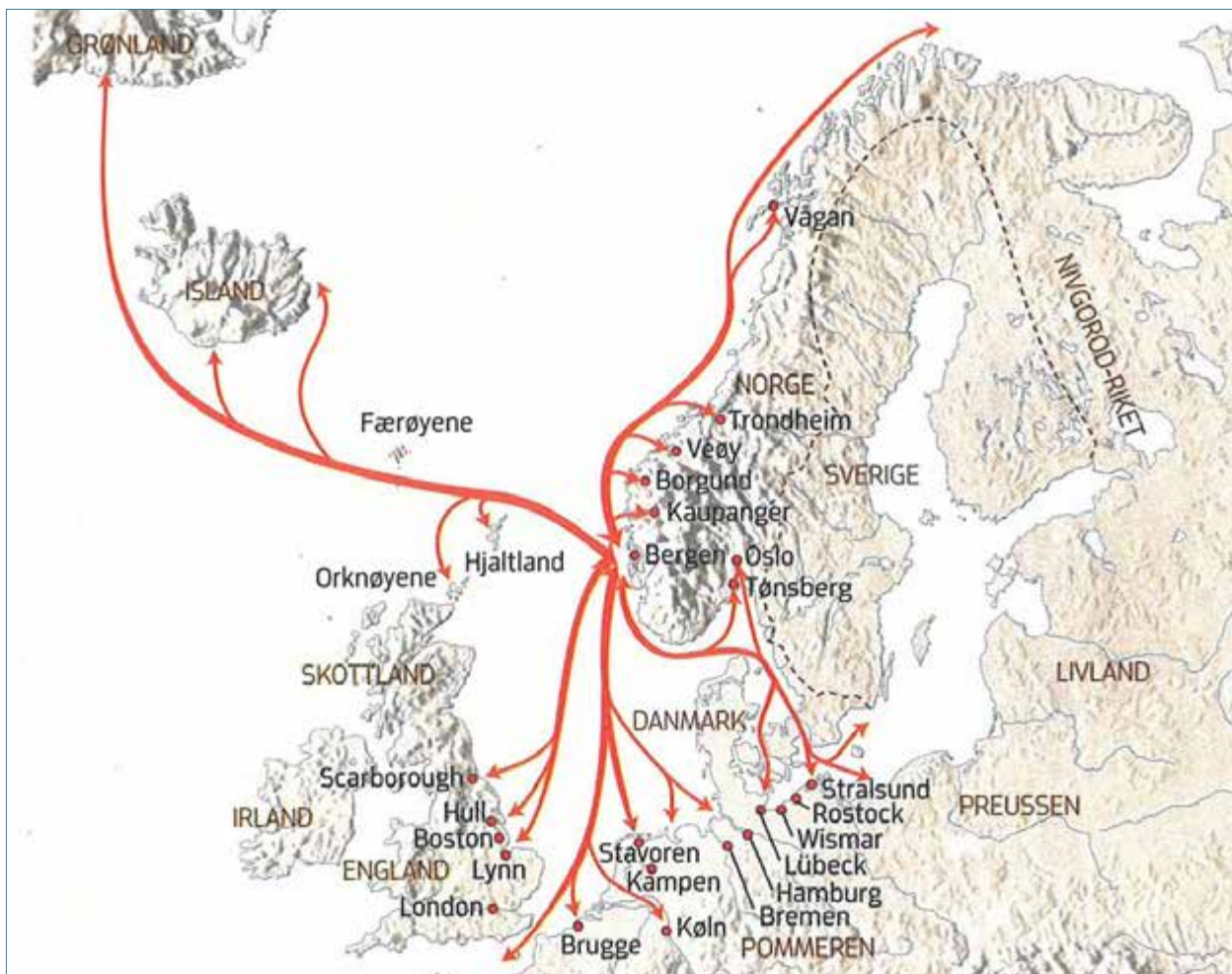


Den store handels- og sjøfartsbyen Bergen ca. 1740. Ukjent tegner.

Havnens viktigste fortrinn var dens geografiske plassering, på det ideelle sted for omlasting mellom fartøyer fra Nord-Norge og Vesterhavssjøene og skip fra Kontinentet og Storbritannia. Bergen ble landets fremste *stapelhavn* for eksportvarer som tørrfisk, tran, huder og pelsverk og for importvarer som korn, salt, tøyer, vin og øl med flere. Byen lå sentralt både i forhold til Vestlandets store fjordsystemer og til Vesterhavssjøene. Skipstrafikken var meget stor i sommerhalvåret: Den langveisfarende gjest kardinal Vilhelm av Sabina uttalte etter sitt besøk ved Magnus Lagabøtes kroning i 1263 at han aldri noe sted hadde sett så mange skip samlet fra så mange land. Historiker Knut Helle har kalt byen for «landets eneste internasjonale handelssentrum»

Denne funksjonen ble styrket etter at hanseatene overtok mye av utenrikshandelen fra sist på 1200-tallet, samtidig som de respekterte et kongelig påbud om å ikke operere aktivt nord eller vest for Bergen. Med Det tyske Kontor (ca. 1360) ble Bergen med sin nordlandshandel i flere hundreår tett koplet til Europas mektigste og mest vidtfavnende handelsnettverk. Hanseatenes sterke stilling gjorde at Bergen kom seg raskere etter svartedauden, slik at innbyggertallet i 1520 lå rundt 6000–7000, mot 1500–3000 i de andre norske middelalderbyene. Byen var antakelig Skandinavias største i høymiddelalderen.

Med sin beliggenhet vest i Europa fikk Bergen del i den nye økonomiske vekst i Vest-Europa etter de store oppdagelsene. Tyskere, hollendere og skotter slo seg ned



Sjøhandelsveier til og fra Bergen omkring 1300.

i byen for å drive næringsvirksomhet fra det periodisk nøytrale Danmark-Norge. Innbyggertallet steg fra 6000–7000 i 1520 til 10 000 i 1700, og til hele 18 000 i 1800. (Kristiania og Trondhjem hadde da bare halvparten så mange innbyggere.) Allerede i 1690 het det i en beskrivelse: «Nå var byens skip på farten i alle farvann mellom Grønland, Finnmark og Arkangel i nord, Baltikum i øst, Atlanteren vest for de britiske øyer, Irskesjøen, Kanalen, Biscaya, Vestindia og Guineakysten i vest og syd og dessuten Spania, Portugal og havner i Middelhavet».

Den økonomiske ekspansjonen var så sterk at man fra siste del av 1600-tallet måtte søke ut av Vågen for å finne plass til nye sjøhus; til Nøstebukten, Skuteviken og Sandviken. Bunn- og strandforholdene gjorde det lett å anlegge slike her.

Hele den lokale geografien var gunstig ved at strandlinjen var meget lang i forhold til størrelsen på den landmasse den omsluttet. Medregnet gårdrekkene på Bryggen fantes det ut på 1800-tallet rundt 800 sjøhus ved Vågen, Nøstet og Sandviksbukten – verdens største ansamling sjøhus av tre.



Dreiers prospekt fra 1830 viser den store handelsbyen Bergen sett fra sjøsiden

På Strandsiden, Nøstet og i Sandviken hadde føringsskuter, lektene og mindre seilfartøyer direkte tilflott til en eller flere av sjøhusenes sider, noe som ga en effektiv håndtering av godset. I tillegg til de gamle sjøhusene i bykjernen kom det i nabo-kommuner som Årstad, Fana, Åsane, Laksevåg og Askøy til et stigende antall tekstilfabrikker, kornmøller, skipsverft og anlegg for mottak og tilvirkning av fisk og sild, alle plassert ved sjøen og helt avhengig av sjøveis frakt av råstoffer og produkter.

Kyst-Norges store trafikk-knutepunkt

Fra å ha vært landets overlegent største sjøfartsby på 1600- og 1700-tallet ble Bergen etter et tilbakeslag under Napoleonskrigene igjen landets fremste sjøfartsby i siste tredjedel av 1800-tallet, ved å ta ledelsen i overgangen fra seil til damp. Byen hadde i 1914 270 dampskip i utenriks fart, 1/4 av landets flåte. Samtidig ble det bygd opp en stadig større flåte av mellomstore dampskip i rutefart på norskekysten og Nordsjøen/Østersjøen. Bergen var Kyst-Norges store trafikk-knutepunkt, stedet

hvor viktige linjer som Hurtigruten, Kystruten til Oslo, Nattruten til Stavanger, Englandsruten og alle kystgodsrutene møttes. Det Bergenske Dampskibsselskab var med sine rundt 50 skip i mellomkrigsårene landets overlegent største rederi i kyst- og Nordsjøfarten.

Et annet rutenett av mindre dampbåter dekket de to sentrale vestlandsfylkene. Det vokste kraftig fra 1880-årene til 1940, da Bergen havn med sine 90 fjordabåter og 700 stoppesteder angivelig hadde verdens største flåte av slike båter.

Dette var maskinalderens transportløsning for et omland som var ekstremt oppstykket av fjorder, sund og øyer. Ennå i 1930 kom man ikke lenger enn 30 kilometer med bil ut fra Bergen sentrum før man møtte fjord eller fjell, bilferger fantes knapt.



HSD-flåten ved kai ved Munkebryggen. Kyst og nordsjøbåter i bakgrunnen.

Ved siden av alle de små og mellomstore dampskipene i fast rutefart kom mengder av små fartøyer i trampfart på kysten og fjordene. Og fra 1910/15 fikk man en raskt voksende flåte av motoriserte fiskebåter, som leverte ferskfisk eller besøkte havnen under de store innsigene av vintersild. Mange av de største fiskebåtene drev fraktfart utenfor sesongene. I skalaens andre ende kom sommersesongens mange besøk av store turistdampere. I årene like før første verdenskrig fikk Spanskelinjens store lasteskip følge av Amerika- og Sør-Amerika-Linjens enda større skip. Besøk av utenlandske krigsskip forekom også hyppig. Trafikken på Bergen havn var mellom 1890–1950 landets største målt i antall anløp, og samtidig den mest sammensatte.

En særegen havnestruktur: Skute- og bøyehavnen

Et særtrekk ved Bergen havn var det heftige «indre livet»: Beholdningen av moderne steinkaier var rundt 1900 påfallende liten sett i lys av trafikkens størrelse. Store lasteskip i trampfart fortøyde gjerne i forankrede jernbøyer i Vågen, på

Puddefjorden og på Sandviksflaket – det var hundre av dem i 1914 – eller de kastet anker. Godset ble fraktet mellom skip og pakkehus i 250 lektere (flakeskuter) slept av små dampselepebåter (30–40 stykker) – havnens arbeidshester. Skutetrafikken omfattet også de mange fabrikker og pakkehus i byens omegn. Denne trafikken var så viktig og karakteristisk for Bergen havn at betegnelsen «skute- og bøyehavnen» er dekkende for situasjonen rundt 1914. I mellomkrigstiden ble de små dampselepebåtene gradvis erstattet av de motordrevne såkalte «føringsbåter», som både slepte skuter og selv fraktet last i sine åpne lasterom.



Vågen ca. 1910. En ser tydelig de mange bøyenes funksjon til fortøyning.

Normalisering av havnens struktur

Fra århundreskiftet tilstrebet havnevesen og kommune «normalisering» av havnens struktur gjennom langsiktig planverk og forsert bygging av moderne steinkaier med kraner og skur. Havneplanen av 1902/03 ble utløst av kravet om et effektivt havnespor til den nye Bergensbanen. Den anviste bygging av store kaianlegg for oversjøisk og internasjonal trafikk med passasjerer og gods ved Puddefjorden/Damsgårdssundet. Men det skulle ta 100 år å realisere hovedtrekkene i dette programmet. I mellomtiden ble havnebildet i og rundt Vågen kraftig endret. Bøyetrafikken skulle, og ble, overført til sekundærhavnene i øst og vest, og en rekke nye mindre steinkaier skulle gjøre bassenget til en terminal for rutetrafikken på det nære omland innerst, kysten og det nære utland ytterst.

Det overlegent største prosjektet var Skoltegrunnsutstikkeren (1910–17/22), som utvidet Vågen som skjermet havnebasseng, men samtidig brøt med planens hovedføring ved å sikte seg inn mot den oversjøiske trafikk med de største skip i Vågen. Dette fordi byutviklingen gikk for langsomt ved Puddefjorden og fordi det hastet med et effektivt havnespor: Bergensbanen åpnet i 1909 og Amerikalinjen startet sine seilinger i 1913. Skolten var til ut i 1960-årene havnens hovedkai, og skal ha vært et av landets mest effektive kaianlegg sett i lys av størrelsen.

Skoltegrunnskaiens nordside med kraner og jernbanespor, Englandsbåten, Hurtigruten og cruiseskip.



Sandviksbukten var til ut i 1950-årene en viktig sekundærhavn, hvor lossing og lasting stadig skjedde fra og til lasteskip for anker eller i bøye.

Skolten fikk i 1950-årene følge av den enda større Dokkeskjærsutstikkeren, påbegynt allerede i 1918 og foreløpig fullført i 1965. Men utbyggingen fortsatte de neste tiårene. Anlegget utgjør kjernen i byens store integrerte godsterminal Dokken/Jekteviken/ Nøsteutstikkeren. Skolten/Vågen er i dag tømt for ferje- og det meste av annen rutetrafikk. Trafikkbildet her domineres av lystbåter og cruiseskip om sommeren med mer enn 300 cruiseanløp per år, og av leilighetstrafikk med offshore- og fiskebåter resten av året. Men hurtigbåtterminalen på Strandkaien har opplevd en trafikkøkning de siste årene.

Fra konvensjonell havn til oljehavn

Opprettelsen av Bergen og Omland havnevesen (BOH) i 1990 innebar et samarbeid mellom Bergen og ni kommuner i det sentrale Hordaland, med et havnedistrikt som ble utvidet fra Byfjorden til det ytre området mellom Marsteinen og Fedje. Dette var vidt nok til å fange inn store anlegg for mottak, mellomlagring og prosessering av olje og gass som Mongstad-terminalen med raffineri, Stureterminalen og Kollsnesanlegget for rørtransport av gass til Kontinentet. De to forsyningsbasene på Ågotnes og Mongstad hører til landets største, førstnevnte var lenge regnet for å være et verdensledende kompetansesenter på subsea-teknologi. Også verftsanleggene på Hanøytangen og Laksevåg, Nutecs anlegg på Laksevåg og Marinens hovedbase Haakonssvern ligger i havnedistriktet. Sist i 1990-årene hadde BOH med 94 millioner tonn våtbulk et godsomslag som rangerte på tredje plass i Europa, og som var flere ganger større enn det til alle andre norske havner til sammen. I gapet mellom Fedje og Øygarden krysset den store trafikken med tankskip, forsyningsbåter og cruiseskip hovedleden nord—sør på Vestlandet.

Et historiefortellende kulturlandskap

I *et langsiktig historisk perspektiv* står Bergen i en særstilling her til lands ved *havnetrafikkens store omfang og økonomiske tyngde* både i middelalderen og tidlig nytid, på 1900-tallet og i vår egen tid: oljealderen. Samtidig er Vågen omrammet av *landets mest historiefortellende kulturlandskap*, hvor også den ikke-maritime bebyggelsen bidrar til fortellingen om havnebyen Bergen. Håkonshallen med Rosenkrantzårnet viser tilbake til høymiddelalderens rikssete, og den bevarte del av Bryggen til byens i et nordisk perspektiv særegne funksjon i Hansa-tiden. Landets mest monumentale tollkammer med hop og ett bevart pakkehus hører med i dette bildet, sammen med den samtidige Nykirken fra 1750 årene.

Sjøbodene ytterst på Nordnes forteller sammen med de bevarte 40 pakkehus ved Sandviksbukten om både Nordlandshandel og utenrikshandel i de 250 årene etter 1650. Tidligere byantikvar Siri Myrvoll kalte i 1995 under en Unesco-konferanse i Bergen Sandviksbukten for «et havneteknisk kulturminne i verdensklasse».



*Byen sett fra Sandviken
tidlig på 1900-tallet.*

Vågens verdi som havneteknisk kulturminne styrkes av det forhold at de fleste dampskipskaiene mellom 1880 og 1965 ble bygd av naturstein, og er bevart som sådanne, til dels med tidstypiske kaiskur. Fisketorget inngår i denne strukturen, det har vært i drift siden sist på 1500-tallet, fra 1702 på sin nåværende plass. Bryggens status som verdensarv, beskytter hele dette strøket mot for sterke fysiske inngrep.

På Strandsiden er de bevarte hoper og allmenninger fredet som spor etter den mektige rekken av sjørettede handelsgårder mellom Torget og Sliberget på Nordnes (250 bygninger), som sto ubrutt like til forrige århundreskifte. Rekken ble erstattet av storskala blokkbebyggelse i mur og betong etter branner i 1901, 1916 og 1925, bombing i 1940 og den store eksplosjonen i 1944. Den lange rekken av rimelig enhetlig utformete bygningskomplekser viser tilbake til Bergen som *viktig handelsby* også på 1900-tallet, det gjelder både utenrikshandel, grossisthandel og detaljhandel: Strandgaten var rundt 1914 landets travleste handlegate, og huset

flere av landets største grossistfirmaer i forskjellige bransjer, som Wallendahl og Berstad i jernvarer og Sundt & Co. innen konfeksjon, som også hadde et av landet største varemagasiner.

Mens de nye gårdene på branntomten av 1916 og rivningstomten på søndre Bryggen (1900-) var viet kontorer og detaljforretninger, reiste kolonialgrossistene sine betongbygg mellom Muralmenning og Tollbodalmenning, pakkhus med direkte sjøadgang. Duften av brent kaffe hang over bykjernen.

Fra Vågsbunnen har man innsyn til landets trolig største konsentrasjon av monumentalbygg reist for bank/finans/forsikring: Bergens Sparebank, Norges Bank, Bergens Kreditbank, Bergens Børs, Bergens Privatbank, Vestlandsbanken, Skillingsbanken, og Galleriet som lenge huset forsikringsselskapene Vesta-Hygea og Æolus. Byens privatbanker hadde så seint som i 1955 en forvaltningskapital som var 15 ganger større enn Stavangers og 7 ganger større enn Trondheims.

Sandviksbukten innledes i sør ved Bontelabo, hvor det svære fryse- og kjøleanlegget for fisk og sild enda står, Nord-Europas største da det ble reist i årene rundt 1950. Det forteller om et krafttak på teknisk modernisering i den tradisjonsrike fiskeeksportbyen. I buktens nordvestre ende står Heggernæs Valsemølle med sin funkis-silo fra 1948 som et monument over Bergens rolle som landets ledende importby for korn gjennom flere hundre år (fisk ut/korn inn). Den langt yngre kraftförfabrikken med silo fra tidlige 1960-år mellom disse to peker samme veien.

Sandvikens sjøfront er i dag under kraftig omforming; gamle næringsbygg erstattet av store boligkomplekser. Men fire partier med gamle sjøhus er bevart (de er alle fredet), tre av dem med tilhørende boliggrender av småskala våningshus, slik at hovedtrekkene i det historiske bebyggelsesmønsteret fremdeles er synlig. Det mest helhetlige miljøet er bygningsmassen til Norges Fiskerimuseum/Bergen Kommunale Kystkultursenter, som med tilliggende privateide bygninger omfatter en helhet av 12–14 sjøhus fra 1600- og 1700-tallet, med den førindustrielle boligbebyggelsen Fjæregrenden/Rosesmuggrenden rett over gaten. Det utgjør med sine store kaianlegg en storartet ramme rundt en nasjonal veteranbåthavn for små og mellomstore båter.

3. PROSJEKTEIER, PROSJEKTLEDER OG FORANKRING



Prosjekteier er Bergen kommune, ved byrådsavdeling for klima, kultur og næring. Byrådet i Bergen vedtok i byrådssak 1353/12 at Bergen Kommunale Kystkultursenter AS skal stå for gjennomføringen av utredningen. Dette rapporterer videre til Hordaland fylkeskommune. Prosjektet er finansiert med fylkeskommunale KUP-midler, verdiskapningsmidler fra Riksantikvaren, og Bergen kommune.

3.1 Oppdraget

Ifølge saksfremstilling i byrådssak 1353/12, skal denne utredning svare på følgende:

- *Levere en overordnet strategi for nasjonal veteranskipshavn i Bergen. Strategien skal være funksjonell i forhold til alle tre forvaltningsnivåer og politikk.*
- *Lage konkretiserte planer for samseilingsprogram/rederi, for samordnet formidling overfor publikum og utnyttelse av reiselivsinntekter. Planene skal være grunnlag for gjennomføring og finansiering fra relevante andre kilder, inkludert næringsutvikling.*
- *Etablere felles møtesteder for aktørene knyttet til havnene og til kystkultur/fartøyvern som inkluderer både frivillige og profesjonelle aktører.*

Prosjektet bygger på eksisterende verdier og aktører, og klart definerte utviklingsmuligheter, og møter sektorens viktigste svakheter: Lav samhandling, for lave inntekter, og for lav synlighet. Det skal også prøve å gi svar på en del andre utfordringer.

- BNV tenkes som et overordnet merkevare- og synlighetsprosjekt. En identitetsmarkør som skal løfte kystkultur og fartøyvern sin status lokalt, regionalt og nasjonalt. Merkevaren er også grunnlag for nærings- og inntektsutvikling i form av produkter og tjenester.

Prosjektet har som målsetning å utvikle feltet videre, slik at fartøyene kan inngå i en helhetlig formidling og gi større kulturelle opplevelser og merverdier for lokalsamfunn og tilreisende.

- Når BNV er etablert, skal det også være organisator og ha en driftsfunksjon for fellestjenester. For eksempel samseilingsrederi, utvikling av formidlingsprogram, og etablering av felles tjenester og leverandøravtaler.
- Fellestjenester skal øke effektiviteten og inntjeningsmulighetene for veteranskipene ved å redusere utgifter, og øke kundegrunnlaget vesentlig gjennom økt fokus, synliggjøring, formidling og markedsføring.
- BNV skal i hovedsak skape synergier av eksisterende ressurser. Til tross for det sterke utgangspunktet, bidrar kystkultur og fartøyvern i dag i liten grad til befolkningens opplevelser, og til reiseliv og annen næringsutvikling lokalt og regionalt.
- Sterkere fokus på veteranshipsflåten og merkevarebygging rundt denne, vil styrke det lokale og regionale eierskapet til fartøyene, og bidra til økt rekruttering til feltet. Dette er veteranshipsflåtens kanskje største utfordring i fremtiden.

For eierne og de frivillige tilknyttet fartøyene, skal prosjektet føre til større grad av forutsigbarhet i forhold til drift, økonomi, rekruttering, havnefasiliteter og

formidling. Reiselivsnæringen skal også kunne bruke de havnene som inngår i BNV som reisemål og opplevelse.

3.2 Hvem bidrar og hvordan

Arbeidet med BNV er finansiert med KUP-midler fra Hordaland Fylkeskommune, verdiskapningsmidler fra Riksantikvaren og tilskudd fra Bergen kommune. Daglig leder ved Bergen Kommunale Kystkultursenter har ledet arbeidet, og ført utredningen i pennen. I tillegg har arbeidet støttet seg på en bred ressursgruppe, der disse har bidradd:

- Bergen kommune
- Hordaland fylkeskommune
- Bymuseet i Bergen
- Museum Vest
- Riksantikvaren
- Bergens Sjøfartsmuseum
- Organisasjonen Fjordabaatane
- Statsraad Lehmkuhl
- Byantikvaren i Bergen
- Bergen og Omland havn AS
- Havnehistoriker Anders Haaland
- Hardanger Voss Museum, avdeling Hardanger Fartøyvernssenter
- Bergen Reiselivslag
- Bergen arrangementsselskap
- Styret i Bergen Kommunale Kystkultursenter

Ressursgruppen har møttes, drøftet og gitt innspill til arbeidet. Gruppen har også kommet med skriftlige tilbakemeldinger på utfordringer rundt BNV, med spesiell vektlegging av problemstillinger innen den enkeltes fagområder. Disse tilbakemeldingene er samlet, veid opp mot hverandre, og tatt med videre i arbeidet. Høsten/våren 2018/2019 var det høringsrunde, der gruppens medlemmer m.fl. ble bedt om innspill til første utkast av planen.

Det vil alltid være kryssende interesser og meninger i en så omfattende sak som involverer deler av indrefilet i Bergen sentrum. I prosessen og konklusjonene er det prøvd tatt hensyn til de ulike synspunktene så langt som mulig.

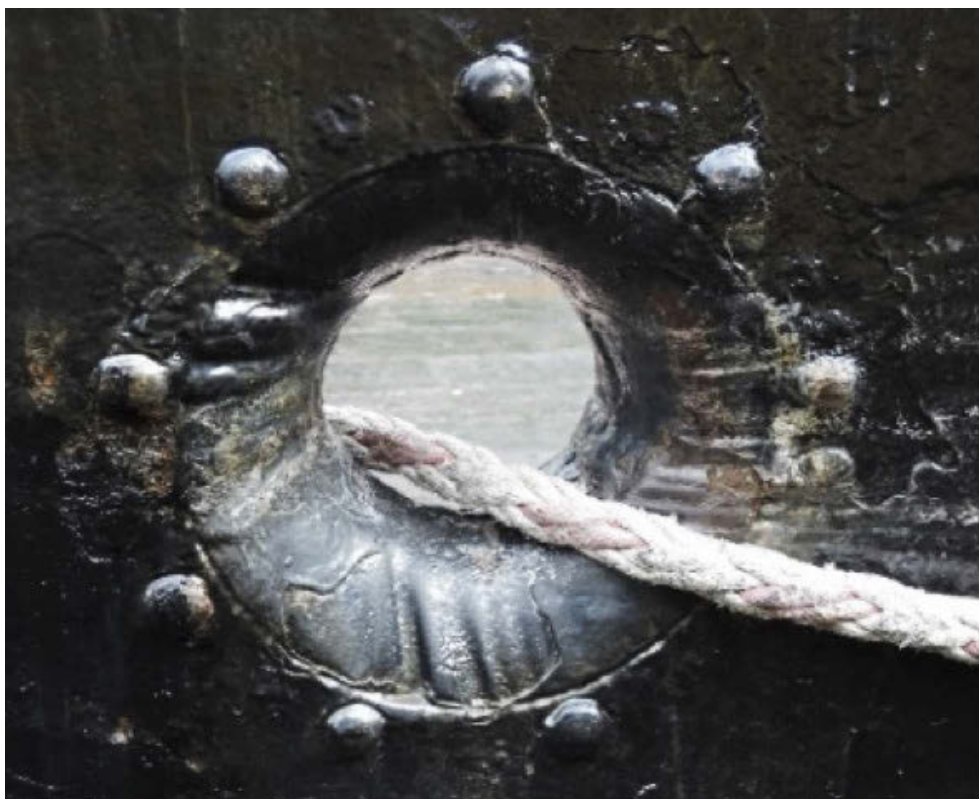
Tilbakemeldingene fra ressursgruppen og høringsuttalelsene har vært viktige for å få et bredest mulig meningsgrunnlag som grunnlag for de endelige anbefalingene. Vi mener derfor at utredningen og konklusjonene er godt forankret i synspunkter fra de ulike miljøene som har gitt innspill til arbeidet. Men alle vil ikke være enige om alt i forhold til prioriteringene som er gjort.

Felles for alle er imidlertid at de er omforent om behovet for en organisering av veteranskipene i tråd med intensjonene til BNV.

*Det er dimensjoner over
propellen og dyseroret på den
vernede slepebåten Vulcanus.*



4. EN HAVN – TRE DELHAVNER = BERGEN NASJONALE VETERANSKIPSHAVN



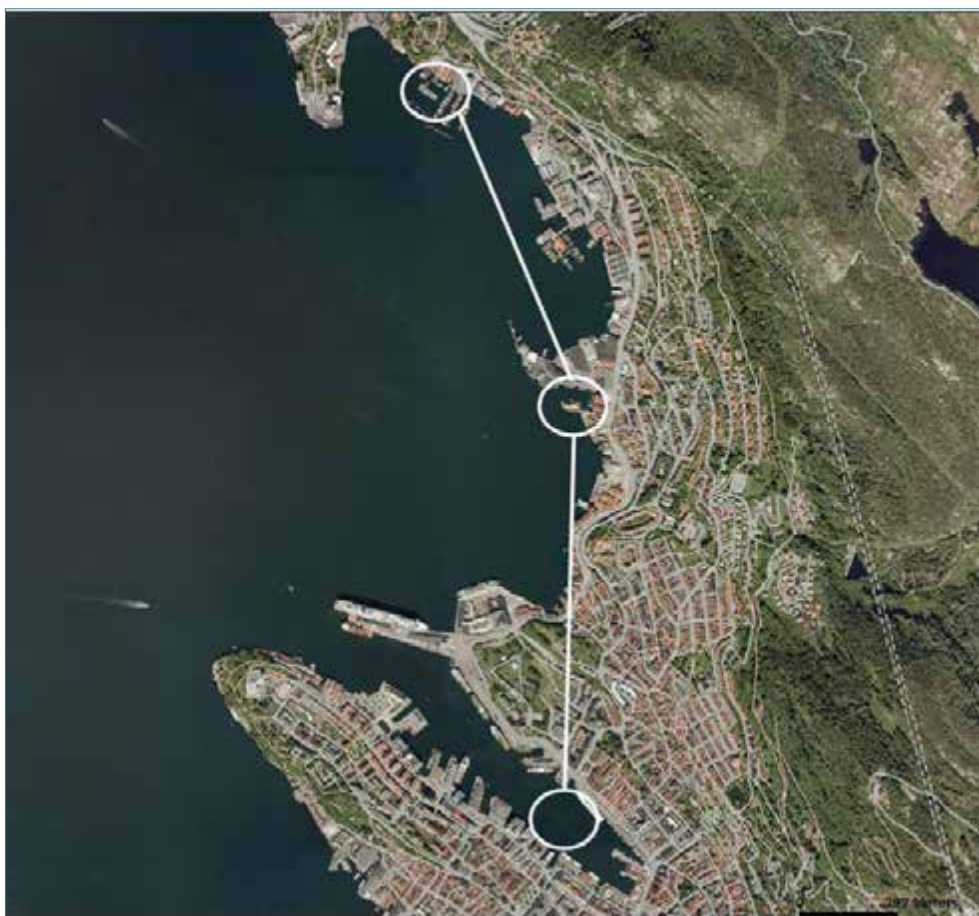
Hovedkonklusjoner og anbefalinger for BNV:

- 1) Bergen Nasjonale Veteranskipshavn opprettes som overordnet organ og administrativ enhet for veteranskipshavnene og organiseringen av veteranskipene i Bergen. Bergen kommunale kystkultursenter legges administrativt under BNV.
- 2) I Vågen lokaliseres BNV ved Bradbenken og Dreggekaien. I Sandviken som en del av kystkultursenteret og Gamle Bergen Museum.
- 3) Havneskur 8 på Dreggekaien får funksjon som servicebygg for BNV-Vågen.
- 4) Havnene tilrettelegges og opprustes for funksjonene.

Det offentlige bruker betydelige midler for å støtte opp om bevaring av fartøy som en del av den maritime kulturarven. Med Bergens historie som bakteppe bør en tilrettelagt veteranskipshavn være et sentralt element for å styrke havnens og sentrums attraksjonskraft. BNV vil gjøre den maritime arven allment tilgjengelig, og styrke byens identitet.

Veteranskipshavnen kan bli en særegen attraksjon for byen, og har potensiale til å spille en positiv rolle i forhold til reiseliv, byliv, aktiviteter, rekruttering, skolebesøk, mm.

Kartet over Bergen sentrum, strekningen Vågen–Ytre Sandviken, viser BNVs struktur, og visualiserer de fysiske rammene rundt veteranskipshavnen.



I kartet er det satt ring rundt tre områder: Vågen, havnen i Bergen Kommunale Kystkultursenter (Sandviken Veteranbåthavn), og havnen ved Gamle Bergen. Av disse har kun Sandviken Veteranbåthavn status som formell veteranskipshavn med mandat, regler og eget styre.

Det er disse tre delhavnene som skal samarbeide gjennom BNV, og fremstå samlet utad under merkenavnet Bergen Nasjonale Veteranskipshavn: *BNV-Vågen*, *BNV-Kystkultursenteret*, og *BNV-Gamle Bergen*.

De tre delhavnene har ulike karakterer og funksjoner: Vågen ligger i kjernen av den pulserende byen, med press på kaiplassene fra besøkende fartøy, og en stor turiststrøm langs kaiene i stadig større deler av året. De to havnene i Sandviken er

knyttet opp mot ulike museale institusjoner. Sandviken Veteranbåthavn inngår i Bergen Kommunale Kystkultursenter, der også Norges Fiskerimuseum (avdeling i Museum Vest) er lokalisert. Havnen i Gamle Bergen ligger på Bymuseets område.

Vi skal se nærmere på de tre delhavnene. Kort fortalt foreslås en slik arbeidsdeling mellom dem:

1. **BNV Vågen:** Her legges de større veteranskipene som historisk har hørt til i Vågen/Bergen. Enten med Vågen/Bergen som fast hjemmehavn, eller fast anløpssted. Det er vanskelig å sette en nøyaktig nedre grense for størrelsen, men fortrinnsvis fartøy godt over 15 meter. Fartøyene bør være i seilbar eller bra representativ stand.
2. **BNV Kystkultursenteret:** Her gis det plass til det store mangfoldet av private og lagseide mindre veteranbåter. Fra robåter, til større motor- og seilfartøy. En naturlig hovedgrense oppad har vært ca. 15 meter på grunn av havnens beskaffenhet. Med forestående utbygging kan ytre del av havnen gi plass til større fartøy, og fartøy under restaurering.
3. **BNV Gamle Bergen:** Det kan være naturlig med en mer rendyrket museumshavn her. Bymuseet velger båter som best formidler samspillet mellom museets tidsperiode og bygningsmasse, og sjøen. Havnen kan gi plass til alt fra mindre robåter, til større fartøy.



Plasseringen av Sandviken Veteranbåthavn og havnen i Gamle Bergen er allerede geografisk bestemt. Grensene definerer seg selv ut fra gitte rammebetingelser og eiendomsgrenser. Det som mangler begge steder, er bedre fysisk tilrettelegging. I bybudsjettet for 2018/19 ble det bevilget kr. 25 millioner til utbedring av havnen i Kystkultursenteret. På grunn av det pågående arbeidet med områdereguleringsplanen for Kristiansholm mm., ser det imidlertid ikke ut til å bli gjort større

Det er naturlig å knytte museumsbebyggelsen i Gamle Bergen sammen med havnen, og smykke denne med fartøy som gir en bredere formidling av Bergens historie.

*En fremtidsstudie
tegnet av Sweco,
og som viser
Kystkultursenteret
med molo og nye kaier.*

oppgraderinger av havnen de første årene. Behovet for fast molo er prekært, men det er uvisst når slik kan bli realisert.

I Vågen er situasjonen annerledes. Her er det flere mulige plasseringer av en samlet flåte med veteranskip. Med sin sentrale beliggenhet i byen vil veteranskipenes plassering i, og bruk av Vågen, være et av de sentrale temaene for utredningen



4.1 BNV-Vågen

Vågen i sin nåværende form med steinmurte kaier og Skoltegrunnskaien (1917) som viktig utvidelse av kaiarealene, og vern mot nordavinden, ble bygget ut mellom 1870 årene og 1940. Den store bybrannen i 1916 endret kaibildet fullstendig på Strandsiden.

Mange av rederiene og båtene har gjennom årene hatt faste kaier, med arbeidsfordeling etter hvilken fart de gikk i: Havnetrafikk, lokal passasjertrafikk, nattrute til Stavanger, kystrute til Oslo, eller fart på det store utland.

Godstrafikken til nært og fjernt var omfattende. Den lokale rutetrafikken fikk et viktig tilskudd med fjordterminalene til HSD og FSF i 1950 og -60 årene: De sammenbygde Holbergsbryggene, Munkebryggen og fornyet Nykirkekai med fergelemer til de såkalte «bakladerne».

Hvilke områder som ble brukt til hva, når, og av hvem, har skiftet over tid. De bevarte veteranskipene spenner fra ferger og taubåter, via fjordabåter til seilskip. Byggeår varierer fra 1877 (Loyal) til 1972 (Solundir), altså med nesten 100 år.

Siden det som er nytt i dag, etter hvert blir gammelt, vil det historiske bildet endre seg når det kommer nyere fartøy til i verneflåten. Den geografiske plasseringen



som fartøyene har hatt historisk, vil derfor avhenge av hvor en plasserer seg på den historiske tidslinjen.

*Munkebryggen og
Holbergskaien ca. 1960.
Bergen Byarkiv,
Foto: Norvald Skreien*

For å vise den historiske sammenhengen mellom sjø og land, kan det oppleves som ønskelig at fartøyene har kaiplass der de historisk sett lå. F.eks. HSD-båter på Holbergskaien og Munkebryggen.

En kan også tenke seg en sesongmessig plassering av veteranskipflåten på flere kaier etter hvor de historisk hørte til. Dette vil kunne gi en god historiefortellende sammenheng mellom fartøy og bygninger på land. Som eksempelet Holbergskaien, der skur 14 i seg selv er verneverdig, og ble bygget for å dekke HSD-båtenes behov.

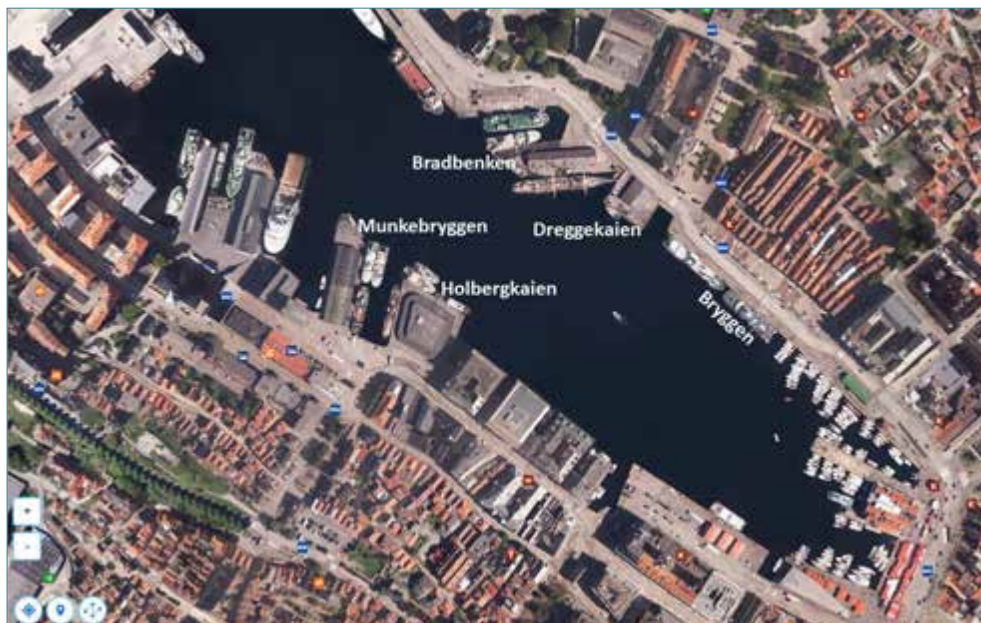
Med den bredde i fartøytyper, fordeling på mange rederier, ulike fartsområder og alder som de verneverdige skipene har, vil dette imidlertid neppe være en hensiktsmessig metode. Det vil spre flåten i sommersesongen, vanskeliggjøre tanken om en mest mulig samlet presentasjon, og redusere muligheten for synergieffekter ellers.

En kan også argumentere med at hele Vågen er et kulturminne i seg selv. Dermed vil vernede båter knyttes opp mot et vernet landskap, nesten uansett hvor de plasseres.

Ut fra en samlet vurdering, ses det som mest hensiktsmessig å velge en plassering som er funksjonell ut fra behovene flåten og byen har i dag, som også er fremtidsrettet.

Kriterier som må tas med i vurderingen av geografisk plassering, er ting som profilering, møtested, bygge miljøer, tilgjengelige kaimetre, lagerplass, tilkomst, muligheter for fremtidig ekspansjon av flåten, havnens øvrige behov, reguleringsmessige forhold, eksponering, turisme, mm.

Det ligger allerede en rekke veteranskip i Vågen, både fartøy med fast plass, og regelmessig besøkende. Statsraad Lehmkuhl ligger ved Bradbenken, og disponerer hele havneskur 7 med kontorer, møterom, lager og serveringssted. På motsatt siden av Vågen, på Holbergskaien, ligger Stord I, Vulcanus, Stavenes, Granvin m.fl. Noen av disse fartøyene disponerer et mindre felles lager i havneskur 14.



Regelmessig besøkende veteranskip legger til kai på ulike steder i Vågen. Ofte ved Bryggen og Braadbenken. Men også andre steder som Holbergskaien, Munkebryggen, eller hvor det til enhver tid er plass. Besøkende veteranfartøy styrker dermed ikke nødvendigvis det samlede bildet rundt veteranskipsflåten, og reduserer også frivillighetens mulighet til å bli bedre kjent med hverandre, og bygge faglig fellesskap mannskapene imellom.

Resultatet er at fartøyene formidles stykkevis og delt til publikum, og dermed ikke gir en samlet kulturhistorisk opplevelse.

Verneflåten er heller ikke statisk. Hvis en ser på de større fartøyene som naturlig hører hjemme i Vågen, er flåten økende, og knapt noen har falt fra de senere årene.

Aktiviteten rundt fartøyene er også økende. Stadig flere har nylig fått, eller får med det første sertifikat, og blir dermed seilende fartøy, de fleste med passasjerer. Dette øker kravet til infrastruktur rundt fartøyene.

Endringer kan skje plutselig, og er ofte uforutsigbare. Hos frivilligheten skjer anskaffelse av veteranskip sjelden etter grundig planlegging og vurdering. Nyere eksempler er Solundir, Sunnhordland og Vulcanus.

Solundir ble anskaffet etter direkte initiativ fra Riksantikvaren, og uten at frivilligheten var særlig medvirkende. Sunnhordland ble kjøpt av private med egne midler og seilt hjem til Stord. Vulcanus ble kjøpt spontant av private da de hørte at BDS-klenodiet skulle selges ut av byen.

Selv om ikke alle nåværende og fremtidige veteranskip i Hordaland vil høre til i Bergen på fast basis, vil byen trolig være regelmessig besøkshavn for de fleste. F.eks. har Sunnhordland fast havn på Leirvik på Stord, men er hyppig gjest i Bergen. Vestgar ligger i Øygarden, men er mye i Bergen i sommerhalvåret. Det samme med Oster, som har hjemmehavn i Bjørsvik i Lindås. Atløy fra Florø har nærmest fast tilhold i Bergen i sesongen.

Selv om interessen for selve fartøyet kan være stor nok lokalt, er markedet for inn-tjening størst i Bergen.

Fremtidens veteranskip kan neppe få automatisk *rett* til plass i en dedikert veteranskipshavn i Vågen, men det må forventes at de vil ønske dette. BNV må derfor ha regler med kriterier for kaiplass og betingelser rundt dette for alle delhavnene, slik det allerede finnes for Sandviken Veteranbåthavn. Dette er imidlertid detaljer som ikke inngår i denne utredning.

Mange seilende veteranskip har blitt overtatt av frivilligheten nærmest som vrak, eller sterkt ombygget. Hovedrestaureringen med større utskiftninger på skrog, overbygg og dekk, bytte og reparasjon av maskiner osv., skjer stort sett på ulike verft som Hardanger Fartøyvernssenter, Dåfjorden Slipp, Endur (tidl. Skjøndal slipp) og Solund Verft.

Mindre omfattende arbeid på verneflåten utføres gjerne av frivilligheten i fartøyenes lokale havn. Slikt arbeid kan ta lang tid. Det kan stilles spørsmål ved om det er formålstjenlig at denne type arbeid skjer ved kai i Vågen. Det kan dreie seg om støy, støv, estetikk, praktisk gjennomføring, prioritering av kaiplass, mm. Samtidig kan det argumenteres med at enklere restaurerings- og vedlikeholdsarbeid kan være interessant formidling til besøkende, også på så sentrale plasser som Bryggen, Bradbenken og Holbergskaien.

En kan derfor tenke seg at veteranskip som naturlig har fast plass i Vågen, legges i havnen til Kystkultursenteret når større arbeid foregår. Hvis havnen i senteret er rustet opp med nye kaifronter, slik senterets ledelse ønsker, vil det der være kaier som trolig kan egne seg. Dette drøftes nærmere i kapittelet om Bergen Kommunale Kystkultursenters rolle i BNV.

**Oppgaven i Vågen blir altså å finne en samlet plassering for veteran-
skipsflåten, som tilfredsstiller fartøyenes og fartøyvernernes behov i
dag og i fremtiden, byens og det offentliges ønsker, havnevesenets behov
for plass til besøkende fartøy, fritidsflåtens krav til kaiplass, m.m.**

Det peker seg ut fire hovedprinsipper for mulig fremtidig plassering av fartøyene i Vågen. Felles for alle er at de også vil ha behov for gjesteplasser.

- 1) Samle fartøyene på vestsiden av Vågen ved Holbergskaien, med muligheter for utvidelse til nærliggende kaier, som Munkebryggen.
- 2) Samle fartøyene på østsiden av Vågen, ved Bradbenken, med muligheter for utvidelse til nabokaier som Dreggekaien og Festningskaien. Statsraad Lehmkuhl ligger allerede her med fast kai og infrastruktur.
- 3) Kaistrekningen foran Bryggen, fra hopen ved Rundetårn til Dreggekaien.
- 4) En kombiløsning, der de vernede fartøyene ligger plassert i tråd med pkt. 2 eller 3 i sommersesongen, men har vinterhavn som i pkt. 1. Statsraad Lehmkuhl unntas. Denne beholder sin nåværende helårsbase ved Bradbenken.



Sum lengde kaier Festningskaien – Bryggens nordre hjørne: 443 meter

Sum lengde kaier Holbergskaien – Munkebryggen: 406 meter.

Kailengde Bryggen – Vågsbunnen: 312 meter.

Vi skal se nærmere på de ulike områdene:

4.2 Holbergskaien – Munkebryggen

Havnevesenet har i dag avsatt Holbergskaiens 168 meter kailengde til fire navngitte veteranskip. Det henger navneskilt på kaien, og fartøyene har derfor forutsigbarhet i forhold til havneplass. Hvis veteranbåtene er lenge borte, brukes plassen til andre ordinære fartøy som havnevesenet dirigerer til ledige plasser. Det er dermed ikke alltid eksklusiv formidling av veteranbåter som foregår her.

Mestedelen av Holbergskaien dekkes av det gamle HSD-bygget fra slutten av 1960 tallet, skur 14. Dette eies nå av Bergen kommune, og er i dag ombygget og utleid til øvings- og konsertlokaler. Noen av veteranskipene leier i fellesskap et mindre lager på bakkeplan i bygget.

Bygget er i seg selv verneverdig ut fra tiden det representerer med sin estetisk arkitektoniske tilnærming til funksjonen som havneskur for palletert last. Gjennom sin arkitektoniske utforming formidler det samtidens mest effektive krav til håndtering av gods til/fra sjø og land. På grunnplanet var det lager der en kunne kjøre direkte inn med godset, og håndtere det ved hjelp av gaffeltruck. Kontorene var i 2. etg. De store takutstikkene holdt varer og folk tørre mens de ventet på båttransport.

Hvis BNV-Vågen legges til Holbergskaien, er det lett å argumentere med den historiske koblingen mellom skur 14 og fartøyene. Innerst i hopen på Munkebryggen ligger også fergelemmen fra 1962. Denne ble restaurert for noen år siden, og ble gjenåpnet av riksantikvar Jørn Holme under Fjordsteam i Bergen i 2013.

*Et utvalg veteran-
skip fortøyd ved
Holbergskaien og
Munkebryggen under
et arrangement i 2019.*



Hvis hele eller deler av skur 14 innlemmes som en del av veteranskipshavnen, kan bygget tenkes med flere funksjoner tilknyttet veteranskipene: Lager, utstillinger, møteplass, kafe, verksted og kontorer tilknyttet funksjoner rundt driften av fartøyene.

De store arealene under takutsikkene gir et meget godt utvendig areal beskyttet mot regn. Disse er anvendelige under arrangementer, til ventende passasjerer, og ulik formidling rundt veteranskipene.

Munkebryggen med sine til sammen 203 meter lange kaifronter er nærmeste nabo i nord, og har fergelemmen som naturlig sammenbindende element. Ved behov for ekspansjon til flere fartøy, vil de to kaiene, sammen med landarealet mot veien, gi et naturlig sammenhengende areal.

Den en gang så livlige Strandsiden, har utviklet seg til å bli «skyggesiden» av Vågen. Området er preget av kontorer og butikker på dagtid, men er relativt dødt etter stengetid. Det er store asfaltflater med parkerte biler, og lite som innbyr besøkende og fastboende til opphold på gateplan, hverken på dag- eller kveldstid.

Det mangler noe som møblerer området, og gjør det attraktivt. Veteranskipene som ligger ved Holbergskaien, gir et lite løft, men skaper ikke liv av betydning på land.

Et kjent grep innen byutvikling for områder som en ønsker å gi et løft, er å foreta investeringer som trekker liv til området. Flytting eller etablering av kulturinstitusjoner brukes gjerne som redskap.

I Oslo ble operaen brukt for å skape nytt liv i Bjørvika. I Bergen har USF på Verftet, og den senere BOB utbyggingen på nabotomten, løftet dette området fra nedlagt industri og skraphauger, til et levende og attraktivt sentrumsområde.

Det vil være stor enighet om at området rundt Holbergskaien og Munkebryggen trenger et løft. En plassering av BNV-Vågen her, kan være et middel til å gjøre dette. Med aktive veteranskip langs kaiene, opprustet areal på land, og skur 14 som en ressurs for fartøy, frivillige og besøkende, kan dette bli et attraktivt myldreområde som skaper nytt liv på Strandsiden, og virke som motor for øvrige etableringer.

Veteranskip som formidles systematisk og samlet, antas å ha et stort potensiale for å trekke til seg besøkende; både byens befolkning, lokalt tilreisende, og turister. Med en mer målrettet markedsføring av veteranskipene som attraksjon ved kai, og turer med disse, må det antas at besøkstallene og tallet på reisende med båtene vil kunne økes vesentlig.

Ulempen med plasseringen er at området ligger utenfor den vanlige turiststrømmen, og der folk ellers gjerne oppholder seg. Det mangler tall for besøkende på området, men observasjoner tyder på at det er svært lavt i forhold til andre deler av Bergen sentrum. Turistene passerer stort sett i busser på vei til Akvariet.

Presset fra turistene er nå så stort på østsiden av Vågen, at veteranskipshavn ved Holbergskaien kan brukes som et middel til å spre turistene over større deler av sentrum.

Rekruttering av yngre frivillige til de vernede fartøyene, er en av de største utfordringene for miljøet. Den forholdsvis anonyme beliggenheten ved Holbergskaien, kan redusere muligheten for å rekruttere nye frivillige.

Hele området trenger en del opprusting og tilrettelegging for å bli attraktivt. Dette vil kreve investeringer fra Bergen kommune.

Munkebryggen brukes i dag til ordinær havnetrafikk. Med en utvidelse av veteranskipshavnen ut over Holbergskaien, vil ekspansjon skje på bekostning av denne bruken. Havneskur 15 var eid av havnevesenet, men ble ved den store eiendomsoverdragelsen mellom havnevesenet og kommunen i mai 2019, overdradd til Bergen kommune. Det ble så tilbakeleid til havnevesenet. Havnevesenet ønsker ikke skuret brukt til veteranskipsformål.

I sin høringsuttalelse til BNV-planen konkluderer Bergen havn med at BNV-Vågen bør ligge på Holbergskaien, og sier: «Når det gjelder de negative sidene av å ligge på Holbergskaien, så mener vi tilgang til Skur 14 er nøkkelen til at dette skal bli en attraksjon». Som vist lenger oppe, kan dette være vanskelig å få til. Skuret er leid ut til øvings- og konsertlokale og ombygget og tilpasset dette formålet. En endring i leieformålet og tilpasning til BNVs behov, kan bli en utfordring å få til.

4.3 Oppsummering Holbergskaien

- | | |
|---|--|
| + Allerede avsatt til veteranskip. | - Begrenset med kaiplass. |
| + Havnebygg, skur 14, subsidiært skur 15, med muligheter for fellesfunksjoner. | - Vanskelig å få plass til besøkende veteranskip. |
| + Store takutstikk med potensiale for aktiviteter ute under tak. | - Møteplass på land forutsetter tilgang til skur 14 eller 15. Skur 14 er ombygget til øvingslokale. Endret bruk av deler av bygget krever event. oppsigelse av nåværende leietakere, og større ombygging. Skur 15 leies av Bergen havn. De har stilt seg negativ til bruk av dette til veteranskipene, og det kan bli en krevende prosess om dette skal bli disponibelt for BNV. |
| + God plass på kaaien. | - Ligger på skyggesiden av Vågen. |
| + Den vernede fergelemmen grenser til området. | - Svak eksponering i bybildet, reduserer muligheten for rekruttering av frivillige. |
| + Ekspansjonsmuligheter til Munkebryggen. | - Ingen mulighet for felles presentasjon sammen med Statsraad Lehmkuhl. |
| + Stort landareal, men krever opprusting. | - Ligger utenfor den etablerte turiststrømmen. |
| + Grunnleggende god infrastruktur med vann, strøm og lett tilkomst. | - Mindre muligheter for økt inntjening for veteranskipsflåten. |
| + Bra parkeringsmuligheter, dårlig kollektivtilbud. | |
| + Oversiktlige eiendomsforhold. Kommunen/havnevesenet eier/leier kaier og bygg. | |
| + Byutviklingspotensiale gjennom opprusting av området som en del av etablering av BNV-Vågen. | |
| + Mindre problematisk eksponering av fartøy under restaurering og oppussing enn på Bryggen-siden. | |
| + Kan bidra til å spre strømmen av turister, og redusere presset på øst-siden av Vågen. | |

4.4 Bradbenken – Dreggekaien

Strekningen søndre hjørnet av Festningskaien – nordre enden av Bryggen består av tre hoper, og to utstikkerkaier. I nord ligger Bradbenken med skur 7, i sør Dreggekaien med skur 8. Samlet kailengde er 443 meter.

Statsraad Lehmkuhl er veletablert langs sørsiden av Bradbenken, og disponerer skur 7. Her er det nå bar med liten scene og enkel servering, kontorer, lager og resepsjon for seilskuten.

Statsraad Lehmkuhl er en viktig del av bybildet og er byens flytende stolthet. Skuten er ikke vernet, men definert som veteranskip.

Noen hundre meter lenger ute, på Skolten og Bontelabo, ligger et flertall av de over 300 cruiseskipene som besøker Bergen årlig. Disse har med seg over en halv million passasjerer. En stor del av denne gruppen turister vandrer den korte veien innover langs kaiene, forbi Dreggekaien, Bradbenken, og ender opp langs Bryggen og videre inn i sentrum. Oppholdet er ofte kort med noen få timer, og gir kun tid til opplevelser i nærområdet.

Tellingene på Bryggen viser at det i 2016 var 1,459 millioner besøkende på verdensarvstedet. Tallene har i 2018 trolig passert 1,5 millioner. Tallenes tale er altså klare. Det myldrer med folk langs østsiden av Vågen, og de aller fleste går langs, eller nær, kaiene.

Langs vandringsruten fra Skolten/Bontelabo til Vågsbunnen, ligger noen av byens viktigste trekkplaster: Bergenhus festning med Håkonshallen og Rosenkrantz-tårnet, Bryggen, Mariakirken, Hanseatisk museum, Statsraad Lehmkuhl, m.fl. Den historiske byen som ble bygget på sjøveis handel og transport sjøveien, har tunge innslag av historiefortellende bygninger og områder på land. Langs kaiene som fronter den historiske byen, er det imidlertid stort sett tomt. Det er lite som viser byens tilknytning til sjø. Uten fartøyene, blir det en amputert fortelling om det historiske Bergen.

Bradbenken og Dreggekaien med Skur 8 har byens beste eksponering, der veteranfartøyene vil spille på



Med veteranskip langs kaiene, kan bildet og fortellingen om Bergen bli mer komplett. Dette kan også være med og avlaste slitasjen på verdensarvstedet Bryggen, ved å spre turiststrømmen.

Kaiene i området Bradbenken – Dreggekaien og nordre Bryggen har generelt liten belastning. I sommerhalvåret er det et visst innslag av besøkende større lystyachter og mindre turistskip. Sommeren er også tid for Statsraad Lehmkuhl til å dra på tokt. Den er derfor lite synlig i bybildet den delen av året det er flest besøkende. Langs kaiene er det med andre ord lite å se på som kan få besøkende til å stoppe. Først lenger inn langs Bryggen, mot Vågsbunnen, kan en vente å finne liv langs kaiene. Da i form av moderne fritidsbåter.

Det er ingen overdrivelse å si at Bryggen utenom turistsesongen er et forholdsvis dødt område. Butikker og øvrig næringsdrift er i hovedsak delt mellom turistorienterte butikker, utesteder og kontorer. Det er lite som trekker folk til Bryggen og kaiene utenom noen hektiske sommermånedene.

Dette brukes også som et av flere argument for å legge Bybanen over Bryggen. Denne utredning tar ikke stilling til Bybane-traseen, men uavhengig av denne, har en trafikkfri brygge behov for flere aktiviteter som trekker folk og skaper liv. BNV kan være en brikke i puslespillet som bygger en ny og bedre merkevare for området, og igjen åpner for folkeliv også når turistene mangler.

Kaiene i området er godt egnet til veteranskip. Det er gode kaiflater for besøkende å bevege seg på, det er hopet og variert kaistruktur som kan danne et levende og variert bilde av veteranskipene. Veteranbåtruten på tvers av Vågen med Beffen er også et 125 år gammelt innslag her som passer godt inn i prosjektet.

Statsraad Lehmkuhls skur 7 kan fungere som møteplass for frivilligheten rundt veteranskipene, og trolig også felles salgsarena for turer med veteranskip. Ut over det legger Statsraad Lehmkuhl beslag på havneskurets øvrige areal.

Skur 8 har potensiale som verksted, lager, møterom, formidlingsarena, mm. for veteranskipene. Hvis skuret skal brukes av veteranskipene, må dette avklares i forhold til andre interessenter som ønsker å ta bygget i bruk til sine formål. Kommunen bygget våren 2019 offentlige toalett i deler av skuret.

Bygget har gjennomgått samme eierskifteprosess som skurene på motsatt side av Vågen, men er leid tilbake til Bergen Havn. De har for flere år siden inngått leieavtale med S-8 Eiendom AS, som ifølge presseoppslag ønsker å lage et større service- og restaurantbygg på eiendommen. Hvis skur 8 skal få en fremtidig rolle i BNV, må Bergen kommune løse ut nåværende leiekontrakt. Eventuelt BNVs behov integreres i et nybygg.

Statsraad Lehmkuhl er et trekkplaster og yndet fotomotiv når den ligger til kai. Stiftelsen Statsraad Lehmkuhl sier i sin uttalelse rundt BNV at aktivitet skaper aktivitet, og at siden seilskipet er ute store deler av året, vil det kun være positivt med flere veteranskip langs kaiene her. Det vil også være med å styrke merkevaren at veteranflåten ligger samlet. Det er ingen tydelig konkurranse mellom seilskipet og øvrige veteranskip.

Hvis en ser for seg et bilde der det ligger tett med veteranskip langs kaiene fra nordre delen av Bryggen, og videre utover til Bradbenken, så vil det ut fra statistikken

vandre over en million turister her årlig langs skuteseidene. Eller i snitt rundt 5–6000 mennesker daglig når båtene har driftssesong. Dreggekaien/Bradbenken har altså allerede et stort kundegrunnlag for turer, besøk og bespisning.

Ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv, bør veteranskipene ha størst mulig egeninntjening, slik at de offentlige tilskuddene når flere. For å gi et forenklet bilde av potensialet med den passerende turiststrømmen, kan en se for seg at fartøyene som ligger ved kai, holder åpent skip dag og kveld. Her vises det rundt, serveres mat, kaffe, øl og vin, og selges ulike artikler fra båten. En del av båtene har lugarer som egner seg for overnatting for tilreisende. Disse kan leies ut når skipet ligger til kai, og frokost serveres i messen. Dette kan skje i regi av den enkelte båt, som et samarbeid mellom båtene, eller i samarbeid med et nærliggende hotell.

I Stockholm er denne typen overnatting om bord i veteranskip vanlig.

Veteranskipene kan by på kulturhistoriske opplevelser om bord med omvisning, fortellinger, mat og drikke, overnatting og turer på fjorden. Alt etter hva som passer det enkelte fartøy. Dette kan skje stort sett uten å konkurrere med andre tilbud i byen. De vil også møblere havnen og komplettere det historiske bybildet og opplevelsen for besøkende.

Noen enkle regnestykker for å beskrive mulighetene som ligger i eksisterende turiststrøm i dette området:

Hvis en enkelt omvisning om bord koster så lite som kr. 30,-/person, og en får f.eks. 3 prosent – eller ca. 30.000, av de over en million turistene som allerede går langs kaiene til å komme om bord, vil dette alene generere en årlig inntekt på ca. en million kroner – uten særlig kostnader. Hvis halvparten av disse i tillegg setter seg ned og tar en kopp kaffe og vaffel til kr. 70,-, har en omsatt for over en million kroner i tillegg. Potensialet må antas å være langt større når annet salg, overnatting mm. regnes inn.

Rekruttering av nye og yngre frivillige er en av fartøyvernets største utfordringer. Det må antas at den gode eksponeringen som fartøyene vil få her, også vil gjøre det enklere å tiltrekke seg nye frivillige. Å vandre kailangs for å beskue eldre fartøy, kan lett vekke interessen hos flere.

På samme måten som Holbergskaiaen tvers av Vågen i dag er et relativt dødt område, skjer det forholdsvis lite i området ved Dreggekaiaen og Bradbenken. En plassering av BNV-Vågen her, vil bidra til økt aktivitet og verdiskaping i denne delen av sentrum.

I høringsuttalelsen om BNV fra Bergen havn sies det at nordsiden av Bradbenken og Festningskaiaen er tilrettelagt for de mange store yachter som besøker Bergen, og at kaiaen(e) stort sett er opptatt i sommersesongen. Bergen havn mener også at *«Dreggekaiaen er uaktuell på flere måter. Denne brukes i dag som en av- og påstignings kai til mye av turvirksomheten i havnen, inkludert Beffen på nordsiden. Skur 8 er også utilgjengelig for BOH AS, fordi denne er knyttet opp mot en lengre leieavtale med et eiendomsselskap...»*

Denne utredningen mener nevnte funksjoner for yachter og av- og påstigning med enkle grep kan flyttes til kaier på motsatt side av Vågen.

4.5 Oppsummering Bradbenken – Dreggekaien

- + Bra kaier med gode eksponeringsmuligheter.
- + Lav utnyttelsesgrad av kaiene i dag.
- + God plass på land for besøkende.
- + Ligger på solsiden av Vågen.
- + Samlokalisering med Statsraad Lehmkuhl gir felles eksponering av veteranskipene.
- + Statsraad Lehmkuhl ser positivt på samarbeid med øvrig veteranskipsflåte, som felles billettsalg, mm.
- + Når Statsraad Lehmkuhl er på lengre tokt, kan seilskipets plass benyttes av andre veteranskip, fortrinnsvis besøkende.
- + Havneskur 8 kan utvikles til en viktig ressurs med fellesfunksjoner for veteranskipene.
- + God formidling av sammenhengen mellom den historiske havnebyen på land, og de flytende kulturminnene.
- + Stort økonomisk potensiale i eksisterende strøm av turister i området.
- + God eksponering gir godt rekrutteringsgrunnlag for fartøyene.
- + Mulig for besøkende veteranskip å ligge opp mot området. Både ved Bryggen nord, og Festningskaaien sør.
- + Fleksibelt område pga. tilknyttede kaier mot nord og sør gir muligheter for fremtidig ekspansjon hvis ønskelig.
- + Flere kaimeter enn Holbergskaaien/Munkebryggen.
- + Planlagt bygging av Bybane over Bryggen gir mindre innvirkning enn ved pkt. 4.6.
- + Godt kollektivtilbud.
- + Veteranfergen Beffen har allerede etablert kai og rute fra området.
- Begrenset med parkeringsmuligheter.
- Eksponert beliggenhet stiller større krav til presentasjon av fartøyene, og kan begrense restaureringsarbeid.
- Deler av kaifrontene er i bruk til yachter og av- og påstigning. Dette er funksjoner som eventuelt må flyttes til kaier andre steder i Vågen.

4.6 Vågsbunnen ved Rundetårn, til Bryggen nord

Under Fjordsteam, Torgdagen, og lignende arrangement, er dette den foretrukne plasseringen for alt som kan flyte av store og små veteranbåter. Eksponeringen er maksimal, med kort vei for besøkende å beskue båtene. Fartøyene rammes inn av den historiske bykjernen, og 312 meter kailengde, pluss Torgutstikkeren, gir bra med kaiplass.

Sammenhengen mellom bebyggelse, sjø og fartøy blir tydelig, og området har historisk autentisitet til en del av passasjerfartøyene.

Strømmen av turister langs denne delen av havnefronten er minst like stor som ved Bradbenken – Dreggekaaien, og muligheten for å utnytte det store økonomiske potensialet som ligger i dette, er tilsvarende.

Avstanden til Statsraad Lehmkuhl er ikke så stor at sammenhengen mellom områdene trenger å bli brutt.

Skur 8 vil ligge i ytterkant av området ved en slik plassering, mens skur 11 inntil videre er forbeholdt lagring for torghandlerne og offentlig toalett. Tilgang til området er bra, men uten parkeringsmuligheter. Av og påstigning og varelevering er mulig.

Mye av argumentasjonen fra pkt. 4.4 kan overføres til dette forslaget.

Den sentrale beliggenheten er imidlertid samtidig det som gjør det attraktivt for fritidsflåten å ligge her. Bryggen, med Torgutstikkeren, Zacharias bryggen, Torget og Blomstertorget frem til Børshopen, er derfor i hovedsak tilrettelagt for fritidsflåten. I perioder i sommerhalvåret er pågangen av båter betydelig, men også rundt helger før jul.

Hvis en velger denne plasseringen for veteranskipene, vil konsekvensen være at de fortrenger lystbåtene langs hele Bryggen. Det må da finnes annen plassering av disse. Kaiene fra Torgutstikkeren til Børshopen kan likevel brukes av lystbåtene, og tettheten med båter økes noe her. Uansett vil det bli mangel på plasser til besøkende båter. En løsning kan være å tilrettelegge Holbergskaien til disse. Holbergskaien har 168 meter kailengde, mot Bryggens 312, altså 144 meter kortere. Dette vil gi for lite kaiplass i høysesongen. Allerede med eksisterende løsning for lystbåtene, er plassen for liten i perioder, og havnevesenet utreder derfor avlastnings- og tillegghavn utenfor Vågen. F.eks. kan et område ved Kristiansholm være aktuelt for dette.

På lengre sikt lar reduksjonen av plasser for fritidsflåten seg kompensere med bedre utnytting av resterende kaier i Vågsbunnen, omgjøring av Holbergskaien til kai for fritidsbåter, samt avlastningshavn utenfor Vågsbunnen. Det siste er uansett ønskelig, da mange gjestende båter synes det er for urolig i Vågsbunnen.

Ellers kan mange av argumentene for og mot Bradbenken – Dreggekaaien også brukes for denne muligheten. Tålegrensen for arbeid på veteranskipene vil imidlertid være svært lav langs denne kaien, pga. den direkte eksponeringen mot publikum. Samtidig vil muligheten for å trekke folk om bord, av samme grunn antas å være bedre.

Argumentene for rekruttering av yngre frivillige til fartøyvernet, vil gjelde i enda større grad ved en så eksponert plassering som langs Bryggen.

4.7 Oppsummering Bryggen nord – Vågsbunnen ved Rundetårn.

- | | |
|---|---|
| + Bra kailengde, med byens beste eksponering. | + Muligheter for bruk av havneskur 8 til fellesfunksjoner, men ligger noe langt unna. |
| + Bra plass på land for besøkende. | |
| + Ligger på solsiden av Vågen. | + God formidling av sammenhengen mellom den historiske havnebyen på land, og de flytende kulturminnene. |
| + Statsraad Lehmkuhl ligger nord for området, men samtidig så nær at det skapes en viss sammenheng mellom områdene. | |

- + Stort økonomisk potensiale i eksisterende strøm av turister i området.
- + God eksponering gir godt rekrutteringsgrunnlag for fartøyene.
- + Mulig for besøkende veteranskip å ligge opp mot området, ved Bradbenken og Dreggekaien.
- + Gir muligheter for fremtidig ekspansjon nordover hvis ønskelig.
- + Flere kaimeter enn Holbergskaien/Munkebryggen, men færre enn alternativ 4.4, Bradbenken.
- + Godt kollektivtilbud.
- Vil fortrenge den viktigste besøkshavnen for fritidsflåten.
- Ikke parkeringsmuligheter.
- Eksponert beliggenhet stiller store krav til presentasjon av fartøyene, og kan begrense restaureringsarbeid.
- Virkningen av planlagt bygging av bybane over Bryggen er usikker.

4.8 Sommerhavn øst i Vågen, vinterhavn ved Holbergskaien

De tre skisserte løsningene ovenfor kan kombineres ved å la veteranskipene ligge i tråd med pkt. 4.2 eller 4.6 i høysesongen om sommeren, for så å legges i vinterdvale ved Holbergskaien, og delvis ved Kystkultursenteret. En vil da høste fordelene ved byens beste eksponering om sommeren, samtidig som fartøyene får en tilbaketrukket tilværelse om vinteren, der frivilligheten mer uforstyrret kan drive vedlikeholdsarbeid på båtene.

4.9 Oppsummering sommerhavn Vågen, vinterhavn Holbergskaien

I tillegg til det som naturlig følger av de tre tidligere diskuterte alternativene, nevnes følgende:

- Konflikt med fritidsflåten i sommerhalvåret.
- Vanskeligere å etablere fast møteplass for frivilligheten på land.
- Vanskeligere å etablere fast landbase med lager og enklere verksted.
- Miljøet kan bli spredd om vinteren.
- Redusert samarbeid med Statsraad Lehmkuhl.
- Svakere profilering av flåten og BNV-Vågen.
- Redusert sammenheng mellom flytende kulturminner, og Bergens viktigste kulturminner på land.
- Vanskeligere å etablere overnattings- og andre helårstilbud om bord.

4.10 Kommentarer fra veteranskipene, Bergen Havn m.fl.

Når en vurderer plasseringen av BNV-Vågen, er meningene til frivilligheten i fartøyvernet viktige. Plasseringen skal på flest mulige områder støtte og stimulere driften av fartøyene. Gode rammebetingelser stimulerer frivilligheten, noe som produserer mye fartøyvern og merverdi for samfunnet. Samtidig er det en rekke andre hensyn å ta. Havnevesenet skal ivareta havnens øvrige behov for rasjonell og kommersiell drift, men dette skal igjen veies opp mot byens og kommunens overordnede ønsker for byutviklingen.

Fartøyenes syn på plassering kan sammenfattes slik:

- Et flertall av fartøyene ønsker sommerhavn ved Bradbenken/Dreggekaaien, men noen ønsker vinterhavn ved Holbergskaaien/Munkebryggen. Stord I legger vekt på det siste som en ønsket løsning.
- Bradbenken/Dreggekaaien gir nærhet til markedet, og gjør fartøyene til en unik del av Bergens og Vestlandets identitet. Bedre synlighet gir også større mulighet for rekruttering av frivillig mannskap og ulike fellestjenester.
- Noen fartøy ser det som en fordel å kunne trekke seg tilbake til Holbergskaaien om vinteren, og ha landfasiliteter der.
- Fartøyorganisasjonen Fjordabaatane påpeker at Skur 8/Dreggekaaien vil være et ideelt sted for billettsalg og avgang for åpne turistruter.
- Fjordabaatane mener at indre del av Bryggen ikke er brukbar pga. unødvendig konflikt med lystbåtene, og dårlig adkomst fra land for mannskap og varer og utstyr.
- Ønsket om egnet lager på land, vektlegges.

Bergen Havn AS sier blant annet at de er «...klar på at veteranskipene skal ha en tydelig plass i Bergen havn også i fremtiden. For oss er det viktig å bevare historien til havnen og støtte alle de gode tiltak som blir gjort for å ta vare på disse båtene som tidligere hadde tilhold i Bergen».

De peker også på at de som offentlig havn, må ta vare på alle fartøys behov. Det inkluderer lystbåtene, som har krav på plass i Vågen på linje med den kommersielle flåten.

De sier videre: «Rapporten har imidlertid pekt på at entusiasme og penger ikke er nok, men at disse skipene trenger infrastruktur og støtteapparat som sikrer forutsigbarhet. Hvert skip har frem til nå kjempet for seg og sitt, bl.a. opp mot BOH som har hatt begrenset infrastruktur til rådighet for disse skipene. At man nå ønsker å samle og forenkle dette veteranbåtarbeidet ser vi på som svært positivt.

Dagens Bergen og Omland havn AS (Bergen Havn) ønsker å knytte denne historien sammen med nåtidens fartøy og behov på best mulig måte, men Vågen har sine begrensninger og vi skal ivareta mange parter. Vi ønsker likevel på samme måte som BNV en forutsigbarhet for hele flåten som forenkler administrasjon og avtaler rundt de forskjellige fartøyene slik som vi ser i dag.»

Bergen Havn AS konkluderer slik når det gjelder plassering: «Bergen og Omland havn AS ser det som mest aktuelt at kaiområdet rundt Holberg kaaien videreutvikles og at miljøet sammen med kommunen finner løsninger på å utvikle Skur 14.»

Kulturadministrasjonen i Bergen kommune sier blant annet: «Vi ønsker den optimale løsningen som gir fartøy og frivillighet best mulig vilkår, samtidig som fartøyene formidles best og mest. De må være tilgjengelig for bergenserne og turister. Når skipene ikke er synlige, er de politisk og markedsmessig svakere.»

Fylkeskommunen v/fylkesdirektør for kultur mener dette om plassering i Vågen: «Området rundt Bryggen og Bradbenken. Fartøyene vil her smykke havnebassenget».

Byantikvaren viser til reguleringsplanen for Vågen, der det blant annet står: «I reguleringsplanen for Vågen, kaiene og Bryggen er det avsatt formålsområder kalt KHB, som er plass avsatt for kulturhistoriske båter. Det er også knyttet bestemmelser til hvilke typer fartøy dette gjelder. (§5.2) Det gjelder Holbergskaien (avsatt til store veteranskip av BOH, ikke KHB) og plass for Statsraad Lehmkuhl på Bradbenken (Skur 7). I tillegg Dreggshopen for seilbåt, dampskip ved Skur 11 og «torgbåter» ved Torget. Dette er et formål i planen som i liten grad er fulgt opp og som kan aktiviseres i større grad.... Det har historisk vært mye skipsaktivitet rundt hele Vågen, også foran Bryggen. Aktivitet i havnen er noe av Bergens særpreg som by og viktig å ivareta.»

Stiftelsen Statsraad Lehmkuhl: «Det går fint med flere veteranbåter i området rundt Bradbenken. Aktivitet skaper aktivitet. Samtidig er driften av Statsraad Lehmkuhl veldig forskjellig fra de andre veteranskipene, så selve driften av dem kan ikke blandes. Statsraaden er blant annet ute store deler av året. Det vil derfor være positivt med flere veteranskip rundt Bradbenken og Dreggekaien.. Det vil skape mer aktivitet i området, og det er positivt».

Riksantikvaren mener at fartøyene ideelt sett burde knyttes opp mot kaiene de opprinnelig lå ved, men mener Holbergskaien har godt utviklingspotensiale hvis en kan inkludere funksjoner for veteranskipene i skur 14.

Bergen Reiselivslag v/daværende reiselivsdirektør Ole Warberg er klar på at fartøyene hører hjemme på østsiden av Vågen: «Vi må øke attraksjonskraften, og kle byen med det som er bygger byens identitet og særpreg. Det gjør vi med å gjøre veteranskipene mer synlige i bybildet. Det er de ikke i dag.»

4.11 Tekniske utfordringer

Kaiene ved alle de skisserte alternativene er i hovedsak sammenlignbare og funksjonelle for ordinær havnedrift og som veteranskipskaier. Denne utredning går ikke inn i detaljer rundt eventuelle behov for opprustning av selve kaiene. Dette må ses på som en del av det ordinære vedlikeholdet av kaiene, da de i det daglige brukes av skip av tilsvarende størrelse eller større enn de vernede.

Veteranskipene er avhengige av tilgang til landstrøm når de ligger til kai. Strøm fra land er også i tråd med gjeldende politikk for å holde nede lokale utslipp i Bergen. Landstrøm er tilgjengelig i ulik grad langs de aktuelle kaiene, og må trolig delvis oppgraderes. Dette er kostnader som uansett må antas å være en del av ordinært vedlikehold og oppgraderes etter behov. Det samme gjelder vann.

4.12 Reguleringsmessige forhold i Vågen

Kommunedelplan 15780000: Holbergskaien, Bryggen–Bradbenken–Dreggekaien er her satt av til gangarealer med byromsbruk. Munkebryggen er avsatt til byutviklingsområde, inkludert delområde med åpent blandingsformål.

Reguleringsbestemmelser for Vågen, kaiene og Bryggen, plannr. 16040000, vedtatt i bystyret 11.12.2006, sist rev. 22.10.2014:

- *Skur 11 er fredet. Bygget bør på sikt gis en bruk i tråd med opprinnelig funksjon som lagerskur i tilknytning til fartøyene og aktivitetene langs kaien. Planen legger opp til at torghandlernes lager- og garderobebehov skal ivaretas gjennom utbyggingen på Torget.*
- *Havneformål i sjø: Vågen skal nyttes til havnevirksomhet. Havnens ubrutte tradisjon som levende flerbrukshavn skal videreføres bl.a. ved stor fleksibilitet og sesongvariasjoner.*
- *Ved bruksendring, nybygg og opparbeiding av uteareal langs kaiene skal tiltakenes konsekvenser for havnevirksomheten avklares.*

Retningslinjer:

For formidling av havnens ubrutte tradisjon er det på plankartet angitt områder der kulturhistoriske fartøy vil kunne gi god eksponering sammen med havnebebyggelsen eller situasjonen på kaien.

Buffersonen rundt verdenskulturminnet Bryggen må ivaretas ved at viktige siktforbindelser ikke sperres i urimelig grad. Det er derfor angitt følgende anbefalinger for forvaltning av kaiplassene:

Plass for kulturhistoriske fartøy:

- *Statsråd Lehmkuhl ved skur 7 på Bradbenken, seilbåt ved Dreggshopen nær Bryggen, dampskip ved Skur 11, og torgbåter ved Torget.*
- *Begrenset fartøystørrelse: Langs en strekning foran Bryggen og Blomstertorget kan fartøy med større lengde enn 20 m, og større høyde enn 3 m, ikke ligge til kai mer enn to døgn av gangen.*

Kaifront prioritert allmenn ferdsel:

- *Hele kailinjen langs de offentlige arealene rundt Vågen skal kunne nyttes til fortøyning av fartøy.*
- *Langs kaien skal det være nødvendige tilførselspunkt for vann og strøm. Det skal samtidig være uhindret tilgjengelighet for allmennheten.*

Kaien foran indre Bryggen:

- *Dette er et helhetlig kaianlegg med bebyggelse, kaiskur og kaifront fra samme tid. En fast båtplass for et av dampskipene vil gi et helstøpt tidsbilde med samtidighet mellom sjø og land.*
- *Skur 11 bør få en funksjon som er mer knyttet til fartøyene langs kaien.*

Holbergskaien:

- *Holbergsallmenningens kontakt med Vågen, både visuelt og funksjonelt, må gjenopprettes.*
- *Den funksjonelle forbindelsen for fotgjengere tvers over kjørevei til allmenningens sjøfront bør gjenopprettes. Det må legges vekt på god utføring av kryssløsning som gir god tilgjengelighet for alle brukergrupper.*
- *Det kan etableres en ny turistbussterminal på Holbergskaien der kaiskuret kan tas i bruk.*
- *Turistbussknutepunkt (to-timers stopp) kan ha omstigning til mindre kjøretøy eller båt.*

Det er gode argumenter for og imot alle de fire vurderte plasseringene i Vågen. Det er ikke noe i reguleringsbestemmelsene som er til direkte hinder for noen av alternativene. Teknisk sett er de ulike kaiene sammenlignbare. De er allerede funksjonelle for større fartøy, og har muligheter for landbase.

Anbefalingene under er gjort ut fra en samlet vurdering av fartøyenes, byens og havnens behov.

4.13 **Anbefaling BNV-Vågen**

- 1) BNV-Vågen plasseres i tråd med pkt. 4.5, ved Dreggekaien og Bradbenken.
- 2) Nevnte kaier tilrettelegges for helårsbruk av veteranskipene, og opprustes i forhold til vann og landstrøm.
- 3) Tilgrensende kaier nord og sør for dette, prioriteres til besøkende veteranskip.
- 4) Skur 8 sikres som fremtidig fellesressurs for veteranskipene.
- 5) Statsraad Lehmkuhl beholder sin kaiplass.
- 6) Beffen beholder sin nåværende kaiplass.
- 7) Det legges til rette for et samarbeid mellom øvrige veteranskip og Statsraad Lehmkuhl på områder som faller naturlig.
- 8) Fartøy som skal gjennomgå oppussing og reparasjoner som er for omfattende i forhold til den eksponerte beliggenheten ved Dreggekaien og Bradbenken, henvises til Bergen Kommunale Kystkultursenter, eller egnede verft, mens arbeidet foregår.
- 9) Det etterstrebes en levende havn med seilbare fartøy. Fartøy som ikke kan seiles, skal være åpne museumsskip.
- 10) Veteranskip skal ikke betale havneavgift. Det gjelder også besøkende veteranskip.
- 11) Strøm og andre kostnader belastes etter kostpris.



*Gamle båter steller godt med mannskapet. Eldre sjøfolk steller godt med båtene.
Da holder begge seg lenge. Maskinist Sverre Oddekalv kjenner etter at Alfaen fra 1958 har det bra.*

5. NÅR BÅTENE VOKSER FRA FRIVILLIGHETEN OG KAIENE

Hovedflåten av de norske veteranskipene har til nå vært båter som har vært av en håndterlig størrelse for private, eller lag og organisasjoner. Unntakene var lenge seilskipene Statsraad Lehmkuhl, Sørlandet og Christian Radich.

I 1996 ble imidlertid 195,6 fot lange D/S Hestmanden vernet av Riksantikvaren. Båten er nå kjørbær for egen maskin, og driftes over egen post på statsbudsjettet. Den eies av Stiftelsen Hestmanden. Restaureringen har vært norsk fartøyverns største enkeltprosjekt med en kostnad på ca. kr. 140 millioner kroner til nå.

Noen år senere ble M/S Hamen på 252 fot, ca. 77 meter, også vernet og er under restaurering.

Verken Hestmanden eller Hamen kan tenkes driftet gjennom kommersiell drift. De er også for ressurskrevende og store til å holdes av kun frivillige. I Gdansk i Polen er Soldek plassert midt i indrefiletten av byen som en del av det maritime museet. Båten er nesten identisk med Hamen, og kan brukes som diskusjonsgrunnlag for bruk og plassering av større museumsfartøy i Bergen. Se for øvrig kapittel 18.11 i denne utredning.

Er det plass for f.eks. den 77 meter lange Hamen hvis den ønsker havneplass i sin tidligere hjemby Bergen? Gdansk har en lignende båt liggende midt i sentrum av byen.



Det gamle hurtigruteskipet MS Nordstjernen ble vernet i 2007 og fredet i 2012. Skipet drives som kommersielt passasjerfartøy. I Stavanger ligger MS Rogaland og MS Sandnes sentralt i Vågen. Begge er store passasjerskip som driftes i en kombinasjon mellom frivillighet og profesjonelt mannskap.

Av de få ting som er sikre, er at alt nytt blir gammelt. Norge har etter hvert vært gjennom et halvt århundre med oljeutvinning i Nordsjøen. Supplybåtene har utviklet seg fra ombygde fiskefartøy, til en flåte store spesialskip. Ingen av disse er vernet, men på et tidspunkt kan dette bli tema.

Den samme utviklingen vil en finne gjelder de fleste typer fartøy. Det samme med oljeriggene.



Fremtidens kulturminne? Også X-bow fartøy blir gamle veteraner med tiden.

På et tidspunkt må en da – lokalt som nasjonalt, stille spørsmålene:

- Hvor går grensen for hva vi kan ta vare på?
- Hvor skal de største fartøyene ligge?
- Hvem skal betale kostnadene med båtene?
- Hvem skal ta vare på dem?

Svarene er ikke gitt. De største fartøyene og oljerigger vil trolig måtte tas vare på gjennom dokumentasjon, blant annet 3D skanning utvendig og innvendig. Besøkende vil da kunne oppleve fartøyene gjennom digital vandring i og rundt båten. Eventuelt også gjennom en form for kommersiell drift.

Riksantikvaren sier det slik: «... de store fartøyene, spesielle fartøy og fartøy som skal vernes ved kai, oppfattes å ligge utenfor grensene for det mulige – både for de frivillige og for museene. Riksantikvaren ser derfor behov for nye former for samarbeid dersom det skal være mulig å realisere restaurering og vern av slike fartøy. For å kunne tildele midler over post 74 er vi avhengig av robuste og stabile organisasjoner som kan ta ansvaret for forvaltning av de store fartøyene».

Videre: «De norske maritime museene har pr. i dag ikke etablert museumshavner eller engasjert seg i vern av viktige fartøy som ligger utenfor de frivilliges mulighetshorisont. Riksantikvaren håper at havner som BNV kan representere en løsning på dette, da en slik modell åpner for å utvikle samarbeid og verneformer som har potensiale for å løse denne type oppgaver».

For BNV setter Vågen de fysiske rammene for hvilke fartøy som kan få kaiplass. Hvis tilfanget av veteranskip vokser og sprenger kapasiteten her, vil en på et tidspunkt måtte prioritere strengere. Å fylle store deler av Vågen med store veteranskip, vil neppe være ønskelig.



Historisk sett har større skip ligget for anker på Sandviksflaket eller Puddefjorden. En kan tenke seg at et større veteranskip ankres opp her, som et historisk tidsbilde, og at besøkende fraktes med tilbringerbåter. Dette vil bli en ressurskrevende måte å ta vare på et fartøy, som vil ta ressurser fra det øvrige fartøyvernet.

Et større lasteskip, eller mindre tankskip, kan også tenkes brukt som flytende kulturhus med teater- og konsertscene, der en tar i bruk lasterom og tanker til scener, kombinert med servering, konferanser osv. Dette kan flyttes rundt og få en regional funksjon.

Historien er ikke slutt med oss. BNV må derfor ha en gjennomtenkt plan for å imøtekomme ønsker om plass fra fremtidige større fartøy. Dette kan gjøres gjennom regler og prioriteringer, der en søker variasjon i størrelse, alder, type fartøy, mm., etter samme prinsipp som det lenge har vært gjort i havnen til Bergen Kommunale Kystkultursenter. En søker altså å ta vare på et representativt utvalg av fortidens fartøy, innenfor gitte rammer.

Alt nytt blir gammelt, og kan dermed bli verneverdig. Bare fremtiden vil vise om den russiske lystyachten blir kandidat.

5.1 Anbefaling

- 1) Det utarbeides regler for hvilke fartøy som kan få plass i BNV-Vågen ut fra et ønske om å gi plass til et representativt utvalg som gir variasjon og bredde i flåten.
- 2) Hvis det blir mangel på havneplass, prioriteres fartøyene etter viktighet i forhold til det som er nevnt overfor, og rammebetingelser ellers for havnen.
- 3) Fartøy som vurderes til å være for store eller ressurskrevende til å bli tatt vare på fysisk, dokumenteres og 3D skannes. Dette materialet gjøres digitalt tilgjengelig på nett og i annen formidling.
- 4) Vurderingene overfor gjøres i samarbeid med fartøy-antikvariske myndigheter.

6. BNV-KYSTKULTURSENTERET OG SANDVIKEN VETERANBÅTHAVN



Bergen Kommunale Kystkultursenter ble formelt opprettet av Bergen kommune i 2002. Driftsselskapet var det kommunalt eide «Fellesenheten ved Sandviksboder Kystkultursenter AS». I 2016 ble navnet endret til Bergen Kommunale Kystkultursenter AS, til daglig kalt Bergen Kystkultursenter. I 2019 var det 15 leietakere i senteret.

I Bergen kommunes ABM plan for 2012–2021 står det blant annet dette om Kystkultursenterets havn: «Havnen skal som hovedsak omfatte fartøy av høyeste antikvarisk verdi og en balansert fremstilling av Bergen havns fortid, men det kan gis rom for noen fartøy som er praktisk viktig for brukerne av Kystkultursenteret.»

Videre under «tiltak» pkt. 11: «Havnen ved Sandviksboder kystkultursenter skal være utstillingsvindu for verneverdige og vernede fartøy i Bergen».

Om ambisjonene ut over det lokale: «Bergen kommune ønsker å bidra til å utvikle kystkultur og fartøyvernfeltet som en sentral del av byens kulturhistorie. Det gir her ikke mening å snakke om bergensk historie alene. Fartøyenes og kystens historie er en felleshistorie som Bergen må ivareta og utvikle sammen med omegnskommuner og det øvrige Vestlandet» Videre: «Fellesenheten styrkes administrativt og faglig»

Til vanlig er det rundt 30 veteranbåter av ulik størrelse i havnen. Fra robåter, til snekker, seilbåter, og opp til de største på 60 og 70 fot. Båter inntil 50 fot er normalt prioritert på grunn av naturlige begrensninger i havnen.

Kystkultursenterets havn gir plass til rundt 30 veteranbåter med stort og smått, og spiller på lag med de gamle sjøbodene.

Tallet på større båter er redusert de siste årene på grunn av havnens dårlige tekniske stand, kombinert med manglende beskyttelse mot vindretninger fra vest til nord.

Båtene er hovedsakelig eid av medlemmer i lagene/organisasjonene i senteret, og driftes derfor av frivilligheten. Noen få båter er også eid av lagene/organisasjonene, og driftes i fellesskap. Et par vernede fartøy er også eid av Kystkultursenteret.

Det er egne retningslinjer for hvilke fartøy som skal prioriteres i havnen. Plass tildeles etter søknad, og disse behandles av et eget utvalg i havnen, Havneutvalget.

Bystyret bevilget 25 millioner kroner til utbedring av havnen på 2018 budsjettet. Opprustningsarbeidet står på vent i påvente av arbeidet med den nye områdereguleringsplanen for området. Ferdig utbygget havn med skikkelige kaifronter, også ut mot Byfjorden, samt bølgebryter ved innløpet til havnen, åpner for at havnen vil kunne leve opp til ABM-planens og Kystkultursenterets ambisjoner. Det blir plass til langt flere båter inne i havnen fordi den er beskyttet mot været, og kaifrontene ut mot Byfjorden kan benyttes av de større veteran skipene. Dybder og kailengder er ikke til hinder for dette.

For å gjennomføre ambisjonene trengs imidlertid langt større midler enn de bevilgede, og kommunen må bevilge penger til utbygging og utbedring som ikke bare dreier seg om sikkerhet, men også for å skape en funksjonell havn og uteområde.

Mindre fartøy vil ikke kunne ligge på utsiden av ny kaier ut mot Byfjorden. Belastningen fra vær og vind, og bølger fra større passerende trafikk på Byfjorden blir for stor. Større fartøy bør imidlertid kunne ligge trygt der.

Det er i utgangspunktet ikke ønskelig med fast plass for større veteran skip langs de ytre kaiene. Disse bør forbeholdes besøkende båter og tilrettelegges for fartøy som har plass i BNV-Vågen, men der det skal drives arbeid om bord som ikke kan gjøres i den publikumseksponerte havnen i Vågen.



Slik kan Kystkultursenteret fremstå om noen år. (Ill. Vidar Rune Synnevåg)

Kystkultursenteret har allerede enkle verksteder for tre og metallarbeid, inkl. en mindre smie. Som en del av BNV-Sandviken bør det bygges opp en mer fremtidsrettet smie og metallverksted, tilgjengelig for frivilligheten. Området bør også opprustes generelt i forhold til å kunne drive med ulikt håndverk tilknyttet kystkulturelle aktiviteter. Dette dreier seg om enkel repslagning, reparasjonsverksted for mindre fartøy, kaikrane, og båtbyggerverksted for formidlingsbygging av mindre båter.

Det bør ikke være konflikt mellom grunnideen bak Kystkultursenteret, og en slik utvidet bruk av de nye havnefrontene. Flere aktører på samme område må ses på som en styrking av miljøet ved at senteret dermed fungerer som møteplass mellom ulike grupperinger innen fartøyvernet.

Under publikumsarrangement som Sandviksdagene, kan ytre havnefronter brukes av veteranskipene for å styrke formidlingen og berike arrangementet i forhold til publikum.

Formidlingspotensialet i senteret bedres med andre ord dramatisk når den omtalte utbyggingen av havn og uteområde er ferdig.

Bergen kommune planlegger som nevnt å investere store summer i utbygging og utvikling av havnen. For å komplettere denne satsingen, bør også landanlegget og eksisterende havnefasiliteter opprustes parallelt, slik at anlegget fremstår komplett og funksjonelt for aktivitetene når utbyggingen er ferdig.

Molo er også absolutt nødvendig for å få en havn som kan oppfylle bystyrets ambisjoner. Denne er kalkulert til kr. 25 millioner. Moloen er ikke finansiert.

I tråd med ABM planen, har Kystkultursenteret lenge hatt ambisjoner om å ta en regional, og til dels nasjonal rolle, innen sitt kulturfelt. En kan se for seg økt satsing på kurs, ulik formidling, konferanser, kystkulturelle treff, kunnskapsutveksling, mm. De økonomiske og administrative ressursene til Kystkultursenteret har imidlertid vært for små til at det har vært mulig å ta den ønskede plassen på den kystkulturelle arenaen.

Senterets strategiplan sier at det ønsker å være et «*samlende kompetansebyggende senter*», med et utadrettet blikk. Med potensiale til å være et av landets største kystkultursenter, beliggende i landets største kystby, bør senteret utvikles med ressurser til å være et kraftsentrum for kystkultur og fartøyvern på Vestlandet.

De tildelte økonomiske ressursene har vært for små til at aktivitetene i særlig grad har kunnet løftes ut over kaifrontene i Sandviken. Som en del av opprettelsen av BNV bør administrasjonen i Kystkultursenteret styrkes med regionale funksjoner som mål. Frem til nå har Bergen kommune vært den eneste finansieringskilden. For å nå målene, vil det være naturlig at driften også finansieres med tilskudd fra Hordaland Fylkeskommunes (Vestland fra 2020) budsjett.

6.1 Tekniske utfordringer

Havnen er en HMS-messig utfordring for båteiere, brukere, og ansatte ved Norges fiskerimuseum og Kystkultursenteret. Både i det daglige og spesielt ved uvær.

Bevilgede midler er ikke nok til å løse viktige havntekniske utfordringer som kaier mot Byfjorden og molo. Med planlagt utbygging, molo, og opprusting av bryggene for de mindre båtene, vil havnen kunne tjene sitt tiltenkte formål i mange år fremover, og bli forsvarlig å ut fra en HMS-vurdering.

6.2 Anbefaling

- 1) Det bevilges midler til molo, og arbeidet med denne prioriteres.
- 2) Indre del av havnen rustes opp med nye flytebrygger og fortøyningsutstyr som tillater bedre formidling av de mindre fartøyene og tilfredsstiller grunnleggende HMS-krav.
- 3) Det bygges nye kaifronter rundt vest- og sørsiden av Tangen, og vest i havnen mot Kristiansholm, slik at større veteranskip kan utføre enklere vedlikehold og restaurering her som ikke kan gjøres ved kai i BNV-Vågen.
- 4) Det tilrettelegges med gjestehavn for veteranbåter, som en del av en utadrettet virksomhet. Gjestende veteranbåter skaper kontakt på tvers av ulike beslektede miljøer, og styrker erfaringsutvekslingen.
- 5) Havnen rustes opp med smie og metallverksted i eget bygg ute på Tangen. Denne skal også kunne benyttes av besøkende større veteranskip.
- 6) Det bygges formidlingsbygg på Tangen for bygging av mindre trebåter. Bygget skal ha åpne/glassvegger mot publikum. Plassmessig forutsetter dette oppretting av kaifronter og utfylling på Tangen.
- 7) Det vurderes lagerbygg for veteranmotorer.
- 8) Kystkultursenteret styrkes administrativt for å ta en regional og dels nasjonal rolle innen sitt felt. Styrkingen skjer gjennom økte kommunale midler, og økonomisk medvirkning fra Hordaland Fylkeskommunes. Det søkes statlig og privat økonomisk deltakelse i driften.

7. BNV-GAMLE BERGEN

Sjølinjen til Gamle Bergen har lange maritime tradisjoner. Rundt 1785 ble det opprettet skipsverft på området. Restene etter verftet er der ennå, i form av den nå forholdsvis slitte slippet.

Den 54 meter lange Masteboden ble reist i 1800–1801 for å bygge nye master til det russiske krigsskipet St. Peter. Master og baugspryd hadde havarert i en storm vest av Austevoll i 1799.

I 1850-årene ble et av byens første industribygg reist sør på området, Melteri-bygget. Det store gråsteinshuset står der fremdeles, og er under opprustning av Bymuseet.

Sjøfronten mellom melteribygningen og slippet består dels av eldre steinkaier, og en murt steinmolo som beskytter kaiene innenfor.



Havnen til Gamle Bergen er forholdsvis utsatt fra flere vindretninger. Den vesle moloen gir bare beskyttelse til noen mindre båter. Bymuseet har ikke ambisjoner om en større havn med plass til mange båter. Museet ser heller for seg et utvalg historiske fartøy, som kommunens Enigheten, og andre båter knyttet til byens historie.

Havnen i Gamle Bergen kan gi plass til utvalgte historiske fartøy. Sommeren 2019 fikk den anløp av den nye Beffen-ruten til Sandviken.

Det er planer om å utvide museets aktive område slik at trehusmiljøet oppe i bakken knyttes naturlig sammen med sjøen og kaiene og bygningene der. Dette vil gi en bedre formidling av byens historie, der land og sjø historisk sett henger tett sammen. For å få til en helhetlig sammenheng her, må det ligge aktuelle fartøy i museumshavnen. Dette kan være båter eid av museet, eller private/lagseide som har avtale med museet. Båtene kan delvis ligge der for det visuelle uttrykket, og dels som båter som kan ta besøkende ut på sjøen.

Sommersesongen 2019 ble Sandviken-ruten med Beffen forlenget til Gamle Bergen. Dette ble mulig ved å benytte to gamle BEF-båter: BEF 2 og MF Vågen. Evaluering av ruten har konkludert med at den var en suksess, og ønskes videreført de kommende årene.

Bymuseet er en sterk faglig organisasjon, som selv kan utvikle og drifte havnen. Det er likevel naturlig at den inngår i temaet BNV via merkenavnet, markedsføring og samlet tenking rundt presentasjon av temaet. Dette kan gjøres gjennom et samarbeid mellom BNV og Bymuseet.

7.1 Tekniske utfordringer

Havnen i Gamle Bergen er i teknisk brukbar stand, men trenger opprustning om den skal bli funksjonell som utstillingshavn for aktuelle veteranbåter knyttet mot Gamle Bergens formidlingstema. Deler av kaifrontene har en estetisk god og tidsriktig utforming, med en fin steinmolo som beskytter den indre delen av havnen. Andre deler i nord med gamle trebrygger mm. krever større opprustning for hensiktsmessig bruk.

Området på land langs sjøen formidler dårlig sammenhengen med resten av museet oppi bakken, og bør få en publikumsvennlig utforming som sikrer kommunikasjon mellom museumsbyggene og sjøen.

Havnen er ikke egnet til å ta imot besøkende veteranskip av noe størrelse slik den er i dag. Foran havnen har Sandviken motorbåtforening flytebrygger og bølgebrytere. Disse gjør det for utfordrende eller umulig for større veteranskip å manøvrere til og fra kai. Utsiden av moloen ville ellers med enklere opprusting kunne fungere som kai for besøkende veteranskip.

I den beskyttede delen av havnen bak moloen ble det våren 2019 godkjent og lagt ut flytekai for Beffen-ruten. Steinkaien er for høy for enkel tilkomst for mindre båter, og robåter. Dette kan løses med flytebrygger eller trapper langs deler av kaifronten.

7.2 Anbefaling

Det lages en helhetlig plan for havnen, der det blant annet ses på følgende:

- 1) Fjerning/flytting av den private båthavnen, eller omstrukturering av denne slik at større besøkende veteranskip kan komme til kai på utsiden av moloen.
- 2) Moloen rustes opp med pullerter, fending mm, slik at den egner seg til fortøyning.
- 3) Funksjonell og estetisk opprustning av havnen slik at den egner seg til formidling av utvalgte veteranbåter.
- 4) Det lages en helhetlig plan for å knytte den gamle delen av museet oppe i bakken, sammen med havnen, for helhetlig formidling av Bergens historie.



Formidling til nye generasjoner
er sentralt i kulturminnevernet.
Asbjørn Andahl i Sandviken Motorklubb
demonstrerer gamle båtmotorer.

8. MØTESTEDER

Veteranskipene drives nesten utelukkende av frivillige. Det sosiale fellesskapet er uvurderlig for mange av deltakerne. De fleste finner dette ombord på det enkelte fartøy de deltar på. For å utvikle miljøet, skape større fellesskap på tvers av fartøyene, og åpne for en bredere rekruttering og faglighet, bør det skapes arenaer utenom selve båten, der det føles naturlig å treffes.

Veteranskipene er imidlertid mer enn isolerte øyer for entusiastene. Et viktig poeng med å løfte dem frem med egne havner, er å skape en møteplass mellom historiefortellingene de representerer - i samspill med de historiske bymiljøene, og menneskene på begge sider av kaikanten.

Her skal besøkende fra nært og fjernt oppleve fartøyene, historiene rundt dem, og menneskene som gjorde og gjør dem levende. Fartøyvernerne skal kunne formidle fartøyenes historie, møte besøkende nysgjerrige, gi opplevelser til disse, og høste kunnskap, impulser og anerkjennelse tilbake.

Møtestedene på land vil være rene sosiale treffsteder, men også arena for faglighet i form av møter, konferanser, kurs, mm., og samtidig et sted det er naturlig for besøkende å oppsøke. Planlagt eller impulsivt.

Til flere veteranfartøy som kommer inn i flåten, til viktigere er det at folk kjenner hverandre på tvers av båtene. Dette gjelder ikke minst for nye som vil inn i miljøet, og for besøkende veteranbåter. Det bør være lav terskel for å få innpass i veteranskipsmiljøene. En skal ikke undervurdere verdien av den tilfeldige praten på kaikanten, om bord i fartøyene, eller i et møtelokale.

Et tankeeksperiment: Hvis en regner at f.eks. åtte større veteranfartøy ligger til kai samtidig i Vågen, og de faste dugnadsfolkene møtes på samme dag, vil det fort kunne bli opptil 100 mennesker samlet. Selv om disse driver dugnad om bord i fartøyene, brukes det mye tid på sosialt samvær. Et felles møtested på kaien der mange fra frivilligheten finner det naturlig å søke sammen, bør lett kunne utvikles til en arena for faglig utvikling, rekruttering, formidling, sosiale aktiviteter, osv.

BNV er en merkevare med tre delhavner med en viss fysisk avstand. Ideelt sett skulle miljøet vært samlet geografisk, men det er ikke mulig. I en del sammenhenger er det naturlig at miljøene fra de ulike delhavnene treffes, da interessene og temaene kan være sammenfallende. I andre tilfeller vil det være naturlig med uavhengige møtestedder opp mot hver delhavn.

De tre delhavnene har høyst ulik fysisk struktur, og til dels adskilte miljøer. Historisk sett er det forholdsvis liten kontakt mellom miljøene rundt de store veteranfartøyene, og de mindre båtene.

Vi skal se på mulighetene for møtesteder i de enkelte delhavnene, samt mulighet for et felles treffpunkt, uavhengig av nåværende eierforhold og bruk. Følgende kriterier bør kunne dekkes:

- 1) Sosialt treffsted med mulighet for enkel bevertning med kaffe mm.
- 2) Areal som kan benyttes til kurs, konferanser, utstillinger, mm.
- 3) Mulighet for kontorlokaler for fellestjenester.
- 4) Nærhet til veteranbåtene.
- 5) Toaletter og universell utforming.

8.1 BVN-Vågen

Avhengig av om BNV-Vågen blir på øst- eller vestsiden av Vågen, peker det seg naturlig ut tre mulige møtesteder på land: Skur 14 på Holbergskaien, skur 15 på Munkebryggen, skur 8 på Dreggekaien, og Statsraad Lehmkuhl sitt skur 7 på Bradbenken. Felles for alle havneskurene er at de har et historisk preg som passer inn i forhold til veteranskipene.

Skur 14, Holbergskaien, er stort med to etasjer, og er leid ut til konsert- og øvingslokaler. Eier er Bergen kommune. Potensialet for å utvikles som møtested er stort. En tilrettelegging av arealer i 1. etg. frem mot Vågen vil kunne være en god løsning, og pkt. 1–5 tilfredsstilles. Å gjennomføre dette i praksis ser imidlertid ut til å være blokkert av omfattende ombygginger og leieavtale til nåværende bruk.

Skur 15, Munkebryggen, har potensiale for skissert bruk. Bygget er eid av Bergen kommune, men leid ut til Bergen Havn AS. Bygget står høsten 2019 tomt etter konkurss hos tidligere leietaker. Bergen Havn AS har signalisert at de har andre planer enn at skuret skal brukes av veteranskip.

Skur 8, Dreggekaien. Bygget eies av Bergen kommune, men er leid ut til Bergen Havn AS, som igjen leier ut til S-8 Eiendom AS, og som ifølge presseoppslag ønsker å lage et større service- og restaurantbygg på eiendommen. Hvis skur 8 skal få en fremtidig rolle i BNV, må Bergen kommune løse ut nåværende leiekontrakt, eventuelt at BNVs behov integreres i et nybygg. Med plassering av BNV-Vågen ved Dreggekaien/Bradbenken, vil bygget etter en del tilpasninger, kunne dekke pkt. 1–5 ovenfor.

Skur 7, Bradbenken, disponeres fullt ut av Statsraad Lehmkuhl til skjenkested, møtelokaler, lager og kontorer. Punktene 1, 4, og 5 vil kunne dekkes her. Men det er ikke ledige kontorlokaler. Møterom vil kunne lånes etter avtale. Pkt. 2 og 3 kan ikke dekkes tilfredsstillende.

8.2 BNV-Kystkultursenteret

Kystkultursenteret holder til i fredete bygninger, med 15 ulike leietakere i bygnin-
gene. Selv om alle har kystkultur som fellesnevner, kan fokuset være fra historie
(Norsk Skipsfartshistorisk Selskap), via spesialskoletilbud, til mer direkte sjøret-
tede aktiviteter. Fellesnevneren kystkultur betyr imidlertid at interessene krysser
hverandre på mange felt, og at det samarbeides godt på f.eks. publikumsdager.

Politikken i Kystkultursenteret de senere årene, har vært å lage flere felles arenaer
inne, med færre eksklusive arealer. Her er felles tre- og motorverksted, flere rom
for båtbygging, seilmaking og rigging, og andre håndverksaktiviteter. Det er et lite
felles møterom, og et stort møterom med kjøkken i bod nr. 16, der det holdes felles-
møter, konferanser, kurs, sosiale sammenkomster, mm. Det store møtelokalet har
en øvre begrensning på ca. 60 personer.

4 etg. i bod 17 har et høyloftet rom som teknisk sett kan bygges om til felleslokale
som trolig kan romme enda flere enn 60 personer. Pga. fredningsbestemmelser og
kravet til rømningsveier, kan dette imidlertid være komplisert å få til. Rommet er
også prioritert til ulike håndverksaktiviteter.

Felles sosiale rom ligger i 3. etasje i bod nr. 16. Behovene i pkt. 1–5 dekkes i stor
grad inn allerede, med unntak av pkt. 3, kontorlokaler. Her benytte i dag Norges
Fiskerimuseums kontorlokaler i bod 20. Det er i dag ikke ledig kapasitet til flere
kontorplasser der.

Norges Fiskerimuseum har også møterom og kafe i bod 24. Til en viss grad kan
disse tenkes benyttet, men tilgjengelighet og konflikt med utstillingsareal mm.
gjør trolig disse lokalene lite hensiktsmessige i denne sammenhengen.

For å tilfredsstille ønskene nevnt innledningsvis om et naturlig treffpunkt mellom
de faste brukerne, og besøkende, har Kystkultursenterets møtested den åpenbare
ulempen at det ligger i 3. etg. Det gjør at det ikke fungerer som et naturlig treffsted.
Som daglig møteplass mellom ulike leietakere, har det også sin begrensning som
sted der alle naturlig søker inn, da en stor del av aktivitetene foregår i 1. etg., eller
ute på kaiene og om bord i båtene.

Det ideelle ville ha vært et møtested på kaiplan. Ingen av de eksisterende inn-
vendige arealene er naturlige for slik bruk. Det foreligger fremtidige planer om
nybygg i form av smie, verksted for småbåtbygging, mm. på utearealet. Det bør
vurderes om deler av et slikt areal kan imøtekomme i alle fall punktene 1, 3 og 5.

Et alternativ kan også være lokaler i den privateide såkalte «Grevstadboden»,
nærmeste nabo sør for Kystkultursenteret. Boden er romslig, og bare delvis i bruk.

8.3 BNV-Gamle Bergen

Sjølinjen i Gamle Bergen med havn og slipp, gamle boder og verkstedbygninger, er
under opprusting, men det er et stykke frem til området fremstår som attraktivt
for besøkende. Havnen er også lite utviklet.

Bergen Kystlag holder til i lokaler i Njørboden. Tilgang til, og arrondering av
området rundt boden og ellers, gjør stedet mindre egnet som møtested for mer til-
feldige gjester.

Hvis det skal utvikles et mer utadrettet møtested for veteranbåtmiljø og museumsbåter i Gamle Bergen, må dette ses i sammenheng med en generell opprusting av hele området i regi av Bymuseet. Gamle Bergen er et av de mest besøkte museene i Bergen. Med en utvidelse av publikumstilbudet ned til sjøen, må tallet på besøkende antas å øke. Potensialet for området er stort dersom - eller når det det lages en bygningsmessig historisk sammenheng mellom øvre og nedre del av friluftsmuseet.

Det vil da være naturlig å lage et møtested ved havnen, der formidling av det gamle havnemiljøet med historiske fartøy skjer, opp mot frivilligheten rundt museet. Dette kan gjøres i et av de eksisterende byggene, eller i et nybygg.

8.4 Et samlende felles møtested?

Som beskrevet ovenfor vil de ulike delhavnene i det daglige ha til dels adskilte miljøer. Hovedsakelig på grunn av geografisk avstand. For å styrke miljøene sosialt, faglig mm., bør en se på muligheten for et fyrtårn for hele miljøet, der det er naturlig med større samlinger. Seminarer, konferanser, faglig utvikling og sosiale møter der det er fellesnevnerne som angår alle, og der befolkningen ellers inviteres inn, har potensiale for å samle mye folk.

Blant de alternativene som er vurdert ovenfor, er det skur 14 Holbergskaien, og skur 8 Dreggekaien, som har dette potensialet pga. størrelse og beliggenhet. Den privateide «Grevstadboden» ved Kystkultursenteret kan også ha muligheter ved kjøp eller leieavtale.

Anbefaling

- 1) Det sikres arealer for BNV-Vågen som tilfredsstiller behovene i pkt. 1–5 ovenfor. Arealene bør også ha lagerkapasitet til bruk for fartøyene. Ut fra anbefaling om plassering av BNV-Vågen ved Dreggekaien/Bradbenken, bør skur 8 sikres for bruk av veteranskipene, og bygges om til dette formålet.
- 2) Mulighetene for å skape et møtested på kaiplan i Kystkultursenteret utredes, eventuelt som del av et nytt verkstedsbygg eller i nabobygg som Grevstadboden.
- 3) Når sjøområdet ved Gamle Bergen utvikles, tilrettelegges det med møtested ved havnen.
- 4) Et av stedene utvikles til et samlende felles møtested. Skur 8 peker seg ut som best egnet.

9. FELLESTJENESTER OG REKRUTTERING

– samseilingsrederi/program

De vernede fartøyene har en del utfordringer som bør prøves løst gjennom en funksjon som tar seg av felles oppgaver og utfordringer. I oppdraget til denne utredning er dette benevnt som «samseilingsprogram/rederi». For å foregripe mulige misforståelser og gi funksjonen et bredere innhold, velger vi her å bruke begrepene «fellestjenester og servicekontor for veteranskipene», der arbeidet med rekruttering inngår. Rekrutteringsarbeid inkluderes derfor i dette kapittel.

I forhold til problemstillingene som tas opp her, er det hensiktsmessig å skille mellom de mindre, stort sett privateide fartøyene, og de større veteranskipene. De større skipene har også ulike behov, etter hvilken type fartøy det er: Passasjerskip, lastebåt, slepebåt, ferge, m.fl. Driftsgrunnlaget og behovet for fellestjenester rundt driften vil variere.

Vi skal først se på en del av kjennetegnene og utfordringene ved driften av de vernede fartøyene.

Fartøyene opptrer som juridisk uavhengige selskap når det gjelder driften. De har egne medlemmer, egne mannskap, selvstendig økonomi, opptrer på vegne av seg selv overfor sjøfarts- og andre myndigheter, osv.

Hvert fartøy må altså ha sin egen driftsorganisasjon som skal forholde seg til stadig mer kompliserte regler, skaffe mannskap, gjøre innkjøp, holde fartøyet sertifisert, skrive søknader, drive markedsføring og booking, rekruttere mannskap, osv. Dette er arbeid som i vanlig kommersiell drift gjøres av rederiansatte. Hos de vernede fartøyene gjøres dette av frivillige. Ofte pensjonister, gjerne med helt annen yrkesbakgrunn enn administrasjon i maritime næringer.

Sentralt for egenfinansieringen av driften til passasjerførende veteranbåter, er turer med passasjerer, og bevertning til disse. Turer selges dels direkte fra hvert fartøy, dels via Bergensbaserte Maritime Tours AS, og dels via turistinformasjonen.

Det kan være vanskelig med langtidsplanlegging av oppdrag for eldre skip med driftsmessige utfordringer og gammelt utstyr. Noen år er de på verft, noen år seilingsklare. Stabil drift kan være en utfordring. Uforutsigbarheten betyr at planer for seilings sesongen ofte først er klare, like før oppstart av sesongen.

Innsalg av turer til de større turistoperatørene, bør ideelt sett starte våren året før turene skal gå, og deretter utover høsten. Planleggingstiden i reiselivsbransjen er lang, og kravet til forutsigbarhet stor.

Hvis veteranfartøyene ikke er helt sikre på neste års seilingssesong i forhold til mannskap og teknisk drift, kan heller ikke turer selges inn lang tid i forveien. Fartøyene mangler også dels profesjonelle booking-system, og personer som kan følge dette tett nok opp.

Det er også stadig flere fartøy som skal konkurrere om de samme kundene. Uten økt kundegrunnlag, kan det bli for få passasjerer til å fylle båtene.

Det finnes i dag ingen egentlig felles markedsføring av veteranskipene, bortsett fra under arrangement som Fjordsteam, Torgdagen, Kystsogevekene og 2. pinse-dagsturene. Disse turene markedsføres lokalt, men oppslutningen med stort sett fulle båter viser potensialet.



Kadetter ved Sjøkrigsskolen i Bergen får opplæring ombord i Vulcanus.

Sjøfartsdirektoratets krav til sertifisering av de større veteranbåtene er et endeløst diskusjonstema i veteranskipsmiljøene. Eldre fartøy kan være vanskelige å tilpasse nye krav uten større ombygginger og tilpasninger, som kommer i konflikt med antikvariske hensyn. Kravene til sertifisert mannskap har også økt, slik at mange pensjonerte sjøfolk sliter med å tilfredsstille nye krav. Kursene som kreves for å sertifisere mannskap er også omfattende og kostbare.

En del fartøy har rikelig med frivillig mannskap, mens andre sliter med å skaffe kvalifiserte folk.

Utfordringene er størst for de større veteranskipene i dels inntektsbringende drift. Ikke bare passasjerførende, som nevnt lenger oppe, men også taubåter, lastebåter, og andre tidligere yrkesfartøy. Eldre båter er nesten uten unntak utstyrt med propell og ror akter, og ellers ingen hjelpemidler som sidepropeller eller annet mer moderne utstyr som letter manøvrering av båtene. Å håndtere slike båter kan være utfordrende for yngre førere som kun har ført moderne fartøy. Før disse kan slippes til alene på broen, trengs det grundig opplæring med erfarne førere.

Det samme vil gjelde maskineri og annet teknisk utstyr. Dette kan være helt ukjent for yngre maskinister.

I dag skjer rekrutteringen nokså tilfeldig gjennom kjennskap og vennskap, visning av fartøyene under arrangement, spesielt interesserte som oppsøker fartøyene, og



det siste året gjennom et samarbeid med maritim utdanning der elever får praksis om bord i noen av fartøyene.

Rekrutteringen er imidlertid lavere enn økningen i gjennomsnittsalderen for de frivillige. Det er enkel matematikk å spå at om få år vil den vernede flåten ligge til kai hvis ikke fokuset på rekruttering økes vesentlig. Å erstatte frivilligheten med betalt mannskap, er neppe ønskelig eller mulig.

Selv om den typiske frivillige er 50+, ferdig med etableringsperioden, har større barn, og mer fritid, bør det satses målrettet på rekruttering fra maritime skoler og rederier.

Driften av veteranskip er mer enn å kjøre båt og drifte maskin og teknisk utstyr. Men frivilligheten rundt fartøyene er preget av folk som nettopp vil drive med båt og alt som knytter seg til dette – på fritiden. Hvis administrativt arbeid blir for dominerende, kan dette kvele lysten til å bruke fritid på disse fartøyene.

Den vernede flåten har altså nådd et nivå i antall og drift, der behovet for profesjonalisering gjør at det bør opprettes fellestjenester for veteranbåtene. Frivilligheten bør fortsette med – og stimuleres til det den er best til, mens oppgaver et ordinært rederikontor ville tatt seg av, i stor grad gjøres av fellestjenestene.

Uten den store dugnadsinnsatsen, vil det være umulig å holde den store veteranflåten i drift.

9.1 Sentrale oppgaver for veteranskipenes fellestjenester

- Øke inntjeningen ved å skaffe flere oppdrag og få mer ut av eksisterende ressurser.
- Redusere utgiftene.
- Være kompetansesenter for det som har å gjøre med regler, drift og sertifisering.
- Bidra til større forutsigbarhet rundt driften.
- hjelpe til med søknader.
- Ha stort fokus på rekrutteringsarbeid og samarbeid med maritim utdanning.
- Felles innkjøpsordninger.
- Regnskaps- og sekretærfunksjoner.
- Drive booking og organisere seilinger.
- Samarbeide tett med reiselivsnæringen og andre relevante aktører.
- Bidra ved større felles arrangement.
- Være mannskapspool og hjelpe til med å skaffe mannskap.
- Hjelpe til ved kontraktsinngåelser.
- Bidra til å opprettholde møteplass.
- Ved behov opptre som talsperson for veteranskipene.
- Bidra til økt faglighet gjennom konferanser, møter, kurs, mm.

Med andre ord opptre som rederi for båtene. Med ett viktig unntak: *Fellestjenestene skal ikke eie båtene, men være et servicekontor som tilbyr fellestjenester.* Veteranskipene må organiseres rundt frivillighet og entusiastiske enkeltpersoner. Uten å føle eierskap til og stolthet over fartøyet, kan interessen hos de frivillige fort forsvinne.

9.2 Anbefaling

- 1) Det opprettes fellestjenester i form av et servicekontor i tråd med det beskrevne.
- 2) Fellestjenestene skal være et servicekontor for veteranskipene, og ikke eie båtene.
- 3) Funksjonen knyttes geografisk opp mot BNV-Vågen.
- 4) Det opprettes ved etablering minimum en 100 prosent stilling til arbeidet.

10. FORMIDLING



Fartøyvern er mer enn å ta vare på gamle flytende gjenstander. Å formidle fartøyenes historie, virksomhet, rolle i samfunnet, og menneskene tilknyttet fartøyene, er en viktig del av BNV. En ønsker å levendegjøre historien og ta den med inn i samtiden og videre fremover. Dette gjøres gjennom å vise frem selve fartøyene ved kai i et historisk riktig miljø, gjennom aktiv bruk, samt å presentere fartøyenes historie og historiske sammenheng via bilder og tekst om bord i hvert fartøy, presentasjon på land, omvisninger, og gjennom digitale løsninger.

Alle delhavnene vil presentere fartøyene visuelt ved at de ligger ved kai, seiler, eller for de mindre båtene; er landsatt for oppussing og reparasjon. I tillegg må det utvikles et formidlingsopplegg for fartøyene og deres historiske sammenheng for hver enkelt delhavn.

Formidling av tradisjonelle håndverk til nye generasjoner er viktig og en naturlig del av rekrutteringsarbeidet. Her fra smien i Kystkultursenteret.

Det er gjort en del dokumentasjon av de enkelte fartøyene, men dette vil variere mye fra fartøy til fartøy. Det er også begrenset hvor tilgjengelig denne er for publikum. Det finnes ingen samlet presentasjon av materialet og fartøyene.

Museum Vest, Bergens Sjøfartsmuseum og Bymuseet har alle sagt seg interessert i å bidra til å bygge opp og delta i en slik formidling. De har fagkompetanse som det er naturlig å bygge på, heller enn å starte på nytt fra grunnen av.

Museum Vest er allerede i ferd med å ta en nasjonal digital rolle med MuseumsLosen. Museet jobber med å finansiere og starte prosjektet «*Digital havn for veteranfartøy*».

I prosjektbeskrivelsen for den digitale havnen – databasen, sier museet blant annet: «Staten, ved Riksantikvaren, stiller få eller ingen krav til formidlingen av denne viktige kulturarven. *For mange fartøy har historiene gått tapt. Vi står igjen med mange restaurerte skip og fiskebåter – men med få historier*».

Den digitale havnen er ment å være landsdekkende. Her skal ikke bare selve fartøyene formidles, men også historiene rundt dem, og betydningen for lokalsamfunnet de tilhørte.

Museum Vest tenker seg at databasen – den digitale havnen – skal inneholde informasjon som:

- Fotodokumentasjon av fartøyet utvendig og innvendig.
- Filmdokumentasjon, også i 3D slik at en kan bevege seg gjennom fartøyene.
- Teknisk dokumentasjon av fartøyet.
- Historien om/rundt fartøyet, mannskapene og samfunnsmessig kontekst.
- Info om turer, verftsopphold, behov for frivillige, mm.

Formidling av veteranskipene og historiene rundt dem, må altså gjøres på flere plan: Vise frem selve fartøyene, invitere folk om bord og på turer, formidlingsopplegg på land og om bord med bilder og tekst, og digital formidling.

10.1 **Anbefaling**

- 1) Det lages helhetlig formidlingsopplegg i samarbeid mellom BNV, fartøyene og organisasjonene rundt dem, aktuelle museum, og reiselivsnæringen.
- 2) Det lages egen formidling for hver delhavn, som også viser sammenhengen mellom delhavnene i BNV.
- 3) Prosjektet «den digitale havnen» gjennomføres med Museum Vest som eier, og BNV som samarbeidspartner.

11. INSTITUSJONELT EIERSKAP AV FLYTENDE KULTURMINNER

I Norge er fartøyvernet i hovedsak basert på frivillighet og omfattende dugnadsarbeid. De større Bergens-baserte veteranskipene som Oster, Stord I, Vulcanus, Stavenes, m.fl. er godt ivaretatt gjennom medlemsorganisasjoner og frivillige. Det samme gjelder til en viss grad mindre veteranbåter som egner seg til fritidsbruk. For eksempel fiskeskøyter, agentbåter, seilfartøy, og ulike ombygde arbeidsbåter. Øvrige veteranfartøy eies av institusjoner som museer, eller er rene fritidsbåter.

Ut fra et faglig hensyn bør flytende kulturminner ivaretas etter en overordnet plan, der smak og behag, tilfeldigheter og økonomi hos enkeltpersoner og grupper, ikke alene bestemmer hvilke flytende kulturminner som bevares for ettertiden.

Det finnes en del fartøy med høy verneverdi, som faller utenfor kategoriene som er nevnt ovenfor, og som ikke fanger interessen hos private. De kan være for små til å fungere som samlende fartøy for et lag/organisasjon, eller uegnede som fritidsfartøy. En kan nevne fartøy som føringsbåter, brannbåter, små slepebåter, flakskuter, dykkerfartøy, havnetankbåter, og ulike andre arbeidsbåter.

Det er naturlig å tenke seg at museer med faglig tilknytning til sjøen, vil være de rette til å ta ansvar for slike flytende kulturminner. Erfaringen tilsier imidlertid at få museer har interesse, vilje, eller ressurser til dette.

Å ta vare på utvalgte viktige flytende kulturminner er en krevende øvelse, men likevel av så stor samfunnsmessig viktighet at det bør prioriteres.

Bergen Kommunale Kystkultursenter står i en mellomstilling mellom frivillighet og museum, og har gjennom sin konstruksjon stor frihet til å definere sin egen rolle innen fartøyvernet.

For et kystkultursenter med base i Bergen, er det naturlig å fokusere på den urbane kystkulturens fartøy. Altså arbeids/yrkesbåter og fritidsfartøy. Dette er også nedfelt i gjeldende ABM plan.

Bergen har flere museer med maritim tilknytning, men uten flytende fartøy. Norges Fiskerimuseum ligger i Kystkultursenteret, med havnen bokstavelig talt utenfor veggene. Bergens Sjøfartsmuseum ligger ikke sjønært, men museets tema forteller at de har et maritimt ansvar. Gamle Bergen har ikke maritimt tema, men tankene om å utvikle sjølinjen gjør at flytende farkoster rykker stadig nærmere.

Det er stor grad av skepsis i museumsverden mot å ta ansvar for fartøyer på sjøen. Museenes natur er å ha dem på land i utstillinger eller magasiner. Samtidig har museer med maritimt tema et uttalt ønske om å kunne ha tilgang til fartøy som en del av formidlingen.

Kystkultursenteret, og frivilligheten rundt dette, har omvendt tilnærming til temaet. De ønsker å ha kjørbare fartøy, og bruke dem mest mulig.

Disse to verdene bør kunne møtes ved at Kystkultursenteret tar vare på et representativt utvalg fartøy, som aktuelle museum har ønsker om å kunne bruke i sin formidling.

Ved å opprette et «rederi», kan fartøy det er viktig å ta vare på, sikres institusjonelt via senteret. Dette gjøres gjennom en kombinasjon av fast ansatt(e), arbeidstreningssprosjekt via NAV, og frivillige. Kystkultursenteret får dermed ansvaret for vedlikehold og drift av fartøyene, mens museene har tilgang til dem etter behov.

Med en slik organisering kan museene dermed «kjøpe seg fri» fra å ha egne fartøy, samtidig som de har tilgang til dem når de ønsker dette.

Norges ratifisering av UNESCO-konvensjonen om immateriell kulturarv våren 2007 sidestiller kunnskapen om å lage en gjenstand, med selve gjenstanden. Å opprettholde kunnskapen om å bygge og ta vare på fartøyene er derfor like viktig som selve fartøyene. Museene bør ha et særlig ansvar for dette, men det bør vurderes om dette helt eller delvis kan overføres til en parallell organisasjon som Kystkultursenteret.



*Føringsbåten Markol
V er vernet og eies av
Kystkultursenteret. Den
er den siste av sitt slag,
og en av de viktigste
arbeidsbåtene å bevare
fra Bergen havn.*

11.1 Anbefaling:

- 1) Kystkultursenteret påtar seg eierskap og forvaltning av utvalgte flytende kulturminner, som ellers står i fare for å forsvinne. Fartøyenes størrelse bør begrenses oppad til ca. 50 fot, eller det som ellers har naturlig tilhørighet i senterets havn.
- 2) Aktuelle museer trekkes inn i arbeidet med faglig, praktisk og økonomisk støtte. Bruk av fartøyene til ulik formidling, er gjenytelse.
- 3) Kystkultursenteret oppretter en håndverkergruppe med formål å vedlikeholde og drifte nevnte fartøy.
- 4) Kystkultursenteret styrkes økonomisk for å kunne iverksette pkt. 1–3. Midler hentes delvis ved overføring fra museumssektoren ellers, jfr. Pkt. 2.

12. FELLESKONSERVATOR FOR FARTØYVERN

Museene har felleskonservatorer for bygningsvern. Dette er rådgivende instanser for vernede og verneverdige bygninger. En finner lignende funksjoner ved de tre fartøyvernssentrene i landet.

Den vernede og verneverdige flåten som faller inn under BNV sitt område representerer et stort antall små og store fartøy, og store verdier. For å ta vare på dem som representative kulturminner, er det viktig at arbeidet med fartøyene skjer på en faglig og historisk rett måte. Forståelsen og kunnskapene rundt dette vil variere sterkt fra fartøyeier til fartøyeier. Bruk av feil materialer og arbeidsmetoder kan fort svekke fartøyetets verdi som kulturminne, på samme måte som med bygninger.

For å øke kunnskapsnivået og kunne gi faglig gode råd, kan egen felleskonservator for fartøyvern være veien å gå. Med den store lokale/regionale flåten, bør konservatortjenesten være lokalisert der hovedtyngden av båtene er, altså i Bergen. Hardanger Fartøyvernssenter har en slik funksjon i dag, og de to partene bør samarbeide og utfylle hverandre.

De frivillige på fartøyene innehar en enorm kunnskap rundt det å drifte flytende tekniske kulturminner. Mange av dem er fagfolk innen sitt felt. Samlet sett er dette en kunnskapsbase som få formelle institusjoner kan måle seg med. Det er viktig at en felleskonservator for fartøyvern samarbeider tett med de frivillige for å ta vare på og formidle videre denne kompetansen.

Felleskonservatoren for fartøyvern bør være knyttet tettest mulig opp mot det aktive fartøyvernet og frivilligheten. De fleste museene i BNVs geografiske område har minst en armlengdes avstand til praktisk fartøyvern, og varierende erfaring med frivillighet. Det ses derfor som mest hensiktsmessig å knytte stillingen direkte opp mot BNV.

Oppgaver for felleskonservatoren for fartøyvern kan være:

- Kompetanseoppbygging med rådgivning for hele regionen.
- Arrangere faglige kurs og andre samlinger som har som oppgave å styrke det faglige nivået hos eiere av veteranfartøy.
- Oppsøkende virksomhet til fartøyeiere.
- Bindeledd mellom Riksantikvaren og lokale fartøy.
- Støttefunksjon for fartøyeiere ved større arbeid som må gjøres på verft.
- Rådgiver ved høringsrunder rundt fartøyvern.

12.1 **Anbefaling:**

- 1) Det opprettes stilling som felleskonservator for fartøyvern.
- 2) Stillingen legges administrativt direkte under BNV, men opererer bredt på hele feltet.

13. VETERANBÅTRUTE

Problemstillingen kan kort sammenfattes til at *alle ønsker en veteranbåtrute, men ingen vet hvordan.*

Før veitrafikken overtok, var Bergen knutepunkt for et omfattende nett av lokale passasjerruter internt i Bergen, og til omlandet. Det seilte egne ruter på Store- og Lille Lungegårdsvann mellom Møllendal, Strømmen og Kaigaten. Det gikk små elektriske ferger på kryss og tvers av Vågen. Passasjerer ble fraktet over Puddefjorden flere steder. Det gikk små dampbåter til Sandviken, Askøy, Sotra, Åsane, og videre sør, nord og vest.



Laksevågfergen Bergen var en av flere passasjerferger som gjennom årene trafikkerte mellom gamle Laksevåg kommune og Bergen.

I dag er det kun Beffen(e) igjen i sentrum, og moderne hurtigbåter til Askøy og Nordhordland, som driver denne typen personbefordring.

Ideen om å reetablere et lite stykke fortid i form av en lokal veteranbåtrute, i tillegg til Beffen(e), har levd en stund. Bergen kommune har i en ca. ti-års periode budsjettet et støtte til en slik rute. Under blant annet kulturbyåret 2000 seilte Dokken i rute mellom Vågen og Sandviken.

Mangelen på egnede båter, og et apparat til å drive en veteranbåtrute, har hindret etablering av en slik. Eksisterende veteranskip som Granvin og Stord I er uegnet for denne typen fart, blant annet på grunn av størrelse og manøvreringsevne.

Egnet fartøy for rute ute på Byfjorden, bør også ha baug i begge ender, og gjerne ha en kapasitet på 60–100 passasjerer.

Båter i størrelsesorden Beffen og Dokken er for små og væravhengige til regulær trafikk utenfor indre havn.



Passasjerferge som trafikkerte mellom Kaigaten og Møhlendal.

13.1 Prøvedrift veteranbåtrute Vågen-Sandviken

Bergen Kommunale Kystkultursenter startet i mai 2015 prøvedrift av veteranbåtrute med Beffen – båten B.E.F.2. Den var da tatt ut av drift av Beffen-rederiet i ruten Bradbenken-Nordnes, og erstattet med en ny elektrisk båt. Det ble inngått avtale med eierne, og B.E.F.2 ble satt i rute mellom Vågen v/Rundetårn og havnen i Kystkultursenteret for å frakte besøkende til Norges Fiskerimuseum og senteret ellers. Prøvedriften skulle også gi erfaring med drift av veteranbåtrute i en aktuell fremtidig ordinær rute.

B.E.F 2 har kapasitet på 16 passasjerer, og gikk ca. 1 gang i timen, 7 timer for dagen, i 4 sommer måneder. Rutetidene varierte litt fra år til år for å teste ut hva som fungerte best.

Sesongen 2019 fikk Kystkultursenteret utvidet ruten til også å få med akvariebåten MF Vågen (forhenværende BEF 1). Med to båter ble det mulig å seile følgende rute: Vågen v/Rundetårn – Tollbodkaien – Kystkultursenteret/Fiskerimuseet – Gamle Bergen. Det seilte en båt fra hver ende hver hele time. Ruten fungerte som et samarbeidsprosjekt mellom Kystkultursenteret, Norges Fiskerimuseum, Akvariet i Bergen og Bymuseet/Gamle Bergen.



Vågen, alias BEF 1 fra 1945 er den eldste bevarte av de små passasjerbåtene som trafikkerte Vågen.

Det kan være vanskelig å overføre erfaringene med Beffen fra sesongene 2015–2019 til en større passasjerbåt. En kan likevel kort oppsummere:

- Tilbakemeldingene fra både turister og lokalbefolkning er at dette er noe de vil ha.
- Den nye ruten er blitt et minicruise og «Bergensiana», der en ser byen fra sjøsiden. Ruten har meget høy sjarmfaktor, og er blitt en viktig del av merkevaren til Kystkultursenteret og Fiskerimuseet.
- Forlengelsen av ruten til Gamle Bergen fungerte godt og ble godt mottatt av publikum.
- En fremtidig veteranbåtrute bør ha båt(er) som tar flere enn 16 passasjer. Beffen-båtene er ofte fulle.
- Båtene er for små når det blåser sommerkuling på Byfjorden.
- Eventuelle andre og større båter, bør ha baug i begge ender for å redusere tiden den bruker til og fra kai.
- Det er neppe mulig å drive en veteranbåtrute uten offentlig støtte og/eller private sponsorer.
- Båter av type Beffen passer best til en veteranbåtrute i lukket farvann som Vågen og Store Lungegårdsvann.
- Bergen kommune utreder en «blå bybane». Det kan tenkes at veteranbåtruten kan innlemmes som en del av denne.

B.E.F. 2 fra 1977 har i fem sommersesonger vært innleid til å trafikere ruten mellom Vågen og Sandviken.



Kystkultursenteret kjøpte MF Vågen høsten 2019 for å sikre at den bevares som et aktivt flytende kulturminne i Bergen, og bruke den videre i veteranbåtruten til Sandviken. Båten hadde da vært for salg i over et år.

13.2 Fartøy og veteranbåtruter

Når veteranbåtrute i Bergen nevnes, trekkes ofte de gamle Laksevåg-fergene frem, eller andre tilsvarende som gikk i lokale ruter til Askøy, Åsane, osv. Disse var gjerne spesialbygget som pendelferger for passasjertrafikk.

I forbindelse med BNV-utredningen er det gjort grundige undersøkelser av om noen av de gamle passasjerfergene, inkludert Laksevåg-fergene, som seilte på Bergen fremdeles eksisterer i noenlunde original eller restaurerbar form. Det inkluderer dykking på sunkne fartøy i Nyhavn, og undersøkelser rundt andre antatt eksisterende ombygde tidligere ferger.

Det konkluderes med at de enten er senket, sunket, eller hugget.

Topdal (bygget 1874) ble for eksempel senket ved et uhell av noen tjuagutter i Store Lungegårdsvann 10. juli 1946. Båten ligger forholdsvis intakt på grunt vann, og er den eneste som teoretisk sett kan heves og restaureres.

Da Kristiansund for noen år siden ønsket å reetablere veteranbåtrute med en av Sundsbåtene, hadde de valget mellom å restaurere restene etter det tidligere flaggskipet Framnæs 3 (i rute 1917 til 1951), eller å bygge kopi. Valget falt på å bygge kopi etter gamle tegninger, men tilpasset dagens maritime krav. Båten har en fungerende mindre dampmaskin til demonstrasjon, men drives av en moderne dieselmotor. Båten går i ordinær rute i havnebassenget i Kristiansund om somrene, og brukes ellers til blåturer. Nye Framnæs ble finansiert privat, og kostet ca. 10 millioner 2012 kroner. Driften finansieres med inntekter fra ordinær drift.

Det fantes opprinnelig flere Framnæs-ferger som gikk på Oslofjorden. To ble solgt til Bergen, Framnæs 6 og Framnæs 2, og ble til henholdsvis Uren og Oldernæs. Oldernæs gikk i ulike ruter til Laksevåg, Oldernes, Florvåg m.fl. Den var i drift til



Framnæs er en nybygget kopi og seiler mellom øyene i havnen i Kristiansund.

ut på 50-tallet, og ble hugget hos Einar Cook i Nyhavn i 1959. Oldernæs var 86 brt, og 65 fot lang.

Det har vært ønskelig med mer omfattende veteranbåtruter, som dekker en større del av Bergen, og gjenskaper flere av de historiske rutene. En kan tenke seg en rute som går Vågen - Sandviken (flere stopp) - Laksevåg - Nøstet - Nordnes - Vågen.

Denne ruten kan tenkes å dekke inn sentrale kulturtilbud/institusjoner i området, slik at den fungerer som transport for en blå kulturløype, der bergensk kulturhistorie formidles fra sjøen i form av en havnehistorisk sjøreise, med formidling underveis mellom stoppestedene.



Oldernæs var en av flere passasjerferger som trafikkerte Bergen i begynnelsen av forrige århundre.

En annen aktuell rute i smult farvann, er på Store Lungegårdsvann. Med nye kulturinstitusjoner, skoler og boliger rundt vannet, kan en slik rute være høyaktuell. En kan også tenke seg en rute sørover, under Strømme bro og til Nordåsvannet.



Hvis en tar utgangspunkt i at det ikke lenger finnes gamle fartøy som har hatt tilknytning til Bergen, og som egner seg i en veteranbåtrute, åpner det seg flere muligheter.

- 1) Heve Topdal, og restaurere denne. Topdal er 76,5 fot, tok 159 passasjerer, og var utstyrt med en to sylindret 15 hk dampmaskin. Ulempen er at den ikke har baug i begge ender.
- 2) Bygge en kopi av en tidligere ferge, f.eks. Oldernæs, etter eksempel fra Kristiansund. Dette er antatt å være rimeligere enn å restaurere et dårlig eksemplar, men blir samtidig et nybygg. En nybygget kopi kan oppleves som juks og en kulisse i veteranbåtsammenheng, avhengig av hvor autentisk kopien bygges. Oldernæs har en håndterbar størrelse, og baug i begge ender. Andre fartøy kan også tenkes som modell. F.eks. en av fergene som gikk i trafikk i smult farvann.
- 3) Kjøpe en egnet veteranbåt fra annet sted, f.eks. Sverige, der de har et bedre utvalg. Flere av våre mest skattede veteranbåter ble opprinnelig kjøpt fra utlandet, eller fra andre steder i Norge, og dette er slik sett i tråd med tradisjonen.
- 4) Se til Venezia, der nesten all personbefordring skjer med passasjerferger, eller vaporetto som de kalles. Disse er skreddersydd til passasjerbefordring og kan tenkes importert til Bergen. Det kan da velges en eldre modell, hvis slike er på markedet.
- 5) Fortsette ruten med Beffene, og forsterke ruten med en av de andre eksisterende tilsvarende båtene, som Dokken - forutsatt tilgjengelighet. Disse små båtene har imidlertid store begrensninger i forhold til passasjertall, vind og bølger.

Kollektivtransporten i Venezia foregår sjøveien med effektive «sjøbusser», som trafikkerer på kryss og tvers i byens kanaler.



I sommerhalvåret går noen av veteranskipene ulike turer i regionen med passasjerer. Havner i Sunnhordland, Hardanger, øyene vest for Bergen, og Nordhordland besøkes regelmessig.

Sogn og Fjordane trafikkeres hovedsakelig av Atløy og bilfergen Skånevik. Sistnevnte i turistfergerute i Sognefjorden. Bortsett fra Skånevik, er dette imidlertid ikke faste ruter med regelmessige avganger. Turene er en blanding av blåturer og enkeltturer der folk kan kjøpe billett.

En nå mangeårig bergensk tradisjon med 2. pinsedagsturer, der de større passasjerførende veteranskipene drar på felles dagsturer med betalende passasjerer til varierende havner, er svært populært, med stort sett fulle båter. Disse turene viser at det finnes et marked for veteranbåtturer. Også under arrangement som Torgdagen, Kystsogevekene og Fjordsteam settes det opp turer med veteranskipene, og flere hundre plasser fylles raskt opp.

Faste ruter med avganger daglig, eller flere ganger i uken, har vært vanskelig å etablere av ulike grunner: Fartøyene kan være ute av drift i lengre perioder på grunn av reparasjoner, mangel på mannskap, eller planleggingen er for kortsiktig.

I innspill til denne utredningen skriver Hardanger Voss Museum og Hardanger fartøyvernssenter at «*For Hardanger sin del er veteranbåtruter på Hardangerfjorden ein interessant framtidvisjon*».

De mener også at hvis BNV kan gi gode havnefasiliteter i Bergen, kan det være aktuelt med flere tokt med den 71 fot for store hardangerjakten Mathilde mellom Hardanger og Bergen for å gjenskape den historiske linken med jaktefart mellom by og land.

I perioden 2012–2016 gjennomførte Hardanger fartøyvernssenter kulturhistoriske rundturer med veteranskipet M/S Granvin i Hardangerfjorden gjennom prosjektet «Den kulturelle fjorden». I rapporten fra prosjektet sies det blant annet at:

- For Hardanger sin del er veteranbåtruter på Hardangerfjorden en interessant fremtidvisjon.
- Utfordringen er å få et forutsigbart produkt fra år til år, samtidig som seilingstiden må utvides til minst hele sommersesongen.
- Det er behov for profesjonalisering, og å utvikle konsept som er bærekraftig over tid både for materiell og mannskap
- Markedsundersøkelsen viser at 57 prosent av de reisende ønsker seg fjordtur. Granvin gikk i to pilotturer, totalt 5 dager. 100 prosent av gjestene ville anbefale turene for andre, 95 prosent benyttet seg av tilbud i land når båten lå til kai.
- Erfaringen viser at selve båtdriften må ha et driftstilskudd i bunnen.
- Kontinuitet er avgjørende og forutsetter drift i minst 3 år, og minst 3 mnd. seilingsperiode. Dette igjen betyr grunnfinansiering over flere år.

Passasjerer som reiser med båter som Granvin, gir svært positive tilbakemeldinger.



- Å basere faste ruter på veteranskip med frivillig mannskap er utfordrende.
- Konklusjonen er at veteranbåtrute i Hardangerfjorden kan ha livets rett, med de rette forutsetningene på plass.

Det er vanskelig å vurdere hvor mye av erfaringene fra Hardanger som kan overføres til andre regioner. Turer med utgangspunkt i Bergen, vi ha et mye større kundegrunnlag like ved skutesiden. En kan tenke seg dagsturer til Sunnhordland, Nordhordland, øyene i vest, osv. Men også turer med utgangspunkt i f.eks. Stord og Rosendal, og andre sentrale knutepunkt i regionen.

Den gamle hardangerjakten Gurine ble ferdigrestaurert og sjøsatt sommeren 2019, og skal blant annet kunne ta gjester på fjorden med utgangspunkt i hjemmehavnen Rosendal.

13.3 **Anbefaling:**

- 1) Utrede ønskelige by- og distriktsruter med veteranbåter avhengig av tilgangen på ulike fartøy.
- 2) Utrede muligheten for, og hensiktsmessigheten med å bygge kopi av Oldernæs, alternativt heve og restaurere Topdal.
- 3) Utrede innkjøp av hensiktsmessig veteranbåt fra annet sted.
- 4) Det vurderes hvordan en aktivt kan bidra til å styrke eksistensgrunnlag og rutetilbud til Beffene. Dette inkluderer mulig kjøp av flere av båtene hvis nødvendig.
- 5) En rute med båt av Beffen-typen utredes på Store Lungegårdsvann, sett på bakgrunn av den store utbyggingen rundt vannet, og den kommende Bystranden.
- 6) Det økonomiske grunnlaget, og de økonomiske forutsetninger for de ulike veteranbåtrutene utredes.

14. BNV SOM REISELIVSPRODUKT OG VERDISKAPNING

Noen tall fra reiselivet i Bergensregionen:

- Det ventes en dobling i tallet på tilreisende i forhold til 2014.
- I 2018 passerte ca. 1,5 millioner tilreisende Bryggen.
- I perioden 2014–2019 vil Bergensregionen få 60 prosent flere hotellrom.
- Målet er 1 million flere solgte romdøgn fra 2014–2024.
- I perioden 2013–2017 økte gjestedøgnene med 62 prosent.
- I 2017 ble den reiselivsmessige omsetningen i Bergensregionen beregnet til 14,5 milliarder kroner.
- Tallet på cruisepassasjerer til Bergen var i 2017 ca. 600.000.

Som reiselivsprodukt er det to nøkkelord som peker seg ut for veteranskipene: «Attraksjonskraft» og «merkevarebygging». De konkrete bidragene fra veteranskipene kan være:

- Turer med passasjerer.
- Fartøyene og havnene som attraksjoner i seg selv.
- Overnatting og servering.
- Havnefester (omtales i eget kapittel).

BNV bør altså bli en merkevare med så stor attraksjonsverdi at folk ønsker å oppleve den, samtidig som hver enkelt delhavn må utvikles til å være en attraksjon i seg selv. Det betyr langsiktig satsing, volum, synlighet, markedsføring, tilgjengelighet og investeringer, og et godt samarbeid med den øvrige reiselivsnæringen for felles nytte.

I årsberetningen til Bergen Reiselivslag for 2016 står det blant annet: «Videre er det viktig at vi styrker regionens attraksjonskraft på kultur- og reiselivssiden...». Reiselivssesongen er utvidet til 5 måneder, og merkevaren er «Opplevelsesbyen Bergen».

Ifølge reiselivslagets årsberetning for 2017 sies det videre at en må «...skape en helhetlig opplevelse hvor stikkordene skal være bærekraftig bruk av ressursgrunnlaget vårt som er naturen og kulturen, estetikk i bygningsmasse og urbane elementer

som utvikler atmosfære og miljø, en best mulig tilgjengelighet og unike, verdifulle opplevelser. Altså en attraktiv by og region å besøke».

BNV bør passe godt inn som en brikke i dette byggverket.

Passasjerbefordring som kommersielt produkt er stort sett forbeholdt de større veteranfartøyene som naturlig hører hjemme i Vågen. Men en kan også se for seg at det utvikles tilbud med turer med inntil 12 passasjerer med mindre fartøy. Sjøfartsdirektoratets sikkerhetskrav for inntil 12 passasjerer er forholdsvis overkommelige å etterkomme.



Pinseturene med veteranskip til ulike reisemål rundt Bergen, går med utsolgte båter. Her fra Kvalvåg i Austevoll i 2011.

Et samfunns mål for veteranbåtene er at de i størst mulig grad skal være selvfinansierende. Det betyr at de må ta ut verdiskapingspotensialet som ligger i flåten.

For de passasjerførende deles sesongen inn i seilingssesong om sommeren, og opplag med reparasjoner og vedlikehold i vinterhalvåret. Noen få sommermåneder skal finansiere hele året. Eldre fartøy er dyrere i drift, med mer vedlikehold og reparasjoner, og større mannskapsbehov enn moderne fartøy. De fleste fartøyene er derfor avhengige av ekstern offentlig og privat støtte.

BNV-Vågen ligger midt i innfallsporten til turistene som reiser til - og via Bergen for å oppleve byen og regionen. BNV-Sandviken og BNV-Gamle Bergen ligger sentralt i den lokale turistløypen via Sandviken, med Gamle Bergen som endestopp.

Status i dag er at Bergen og omegns veteranbåtflåte er en nær velbevart hemmelighet for tilreisende. Som turistattraksjon er den knapt markedsført, og da i hovedsak båtene enkeltvis.

Ved Holbergskaien ligger fartøyene litt bortgjemt, men synlig på avstand fra Bryggen. BNV-Sandviken er lite utviklet og trenger kraftig opprustning, mens BNV-Gamle Bergen knapt er i etableringsfasen.

Bergen Reiselivslag v/tidligere direktør Ole Warberg oppsummerer ønskene for veteranflåten slik:

- *Veteranskipene i Vågen må samlokaliseres på Bryggen-siden, og bli mer synlige i bybildet. Selv om det skulle gå på bekostning av fritidsbåtene.*
- *Veteranskipene vil her kle byen, være med og bygge byens identitet og merkevare, og spille på lag med bygningene og historien, og styrke særpreg. Selv om det blir en type kulisser, så selger det og vil øke etterspørselen etter sjøbaserte opplevelser. En finner ikke veteranskip som dette mange andre steder.*
- *Båter ved kai og åpent skip har også stor interesse.*
- *Synlighet er viktig for å skaffe inntekter og støtte.*
- *Skal havnen i Kystkultursenteret bli interessant, må havnen utvikles og tallet på båter økes.*
- *Fritidsflåte i plast finnes over alt, og har ingen interesse for tilreisende. I konkurranse om plassen, må fritidsflåten vike.*
- *Det bør være havnefestivaler som Fjordsteam og Tall Ships Races hvert år. Det bygger attraksjonskraft.*

Det foregår som nevnt innledningsvis en kraftig utbygging av sengekapasiteten i hotellnæringen i Bergensregionen. Dette for å dekke forventet vekst i tallet på besøkende de kommende årene.

Under kapittelet lenger oppe som beskriver og argumenterer rundt plassering av BNV-Vågen, er muligheten tatt opp for å bruke veteranskip med lugarer som flytende overnattingstilbud når de ligger til kai. Noen av fartøyene har mange lugarer, andre få.

En kan tenke seg en ordning der overnatting samkjøres med booking av turer, slik at disse ikke kolliderer. Det forutsetter profesjonalisering, langsiktig planlegging og forutsigbarhet.

Dette tilbudet bør også være aktuelt når fartøyene ligger i vinteropplag, og det ikke foregår større arbeid ombord.

Å koordinere og gjennomføre dette, må antas å være for omfattende og ressurskrevende for frivilligheten. Arbeidet bør derfor overlates til fellestjenestene/servicekontoret, som igjen f.eks. kan samarbeide med aktuelle hotell i nærheten. Eller veteranskipene kan operere som en selvstendig koordinert overnattingsenhet.

En kan tenke seg følgende:

- Booking via avtalepartner, som er et hotell, eller via fellestjenestene.
- Overnatting på aktuelle fartøy, der en velger fra en meny av tilgjengelige fartøy.

- Frokost kan konsentreres til å serveres på et av skipene, der kapasiteten er størst. Eventuelt kan servering spres på flere.
- Tilgang til dusj og toaletter vil variere, men kan eventuelt tilbys på land eller nabobåt.
- Åpne båter med servering/restaurant på kveldstid.

Slike tilbud bør belaste frivilligheten i minst mulig grad, styrke fartøyenes økonomi, øke oppmerksomheten rundt veteranskipene, og gjøre sentrum mer attraktivt. Andel av inntektene kan være med og finansiere fellestjenestene.

Tallet på lugarer er ikke så stort at det konkurrerer med de ordinære hotellene, men kan være attraktivt for utvalgte kundegrupper. Reiselivsnæringens tall for investeringer i nye hotellsenger, viser også at det er behov for nye overnattingstilbud.

BNV består av tre delhavner. Utad mot reiselivet skal dette være en merkevare med felles markedsføring, som samlet skal gi en helhetlig opplevelse. Vågen har den mest sentrale beliggenheten. Tyngdelovene gjør at turiststrømmen naturlig vil passere her med minimal markedsføring.

BNV-Sandviken er knyttet tett opp til Norges Fiskerimuseum, som ligger i Kystkultursenteret, mens BNV-Gamle Bergen ligger i en av Bymuseets avdelinger.

Det må utvikles en formidlingspakke, der de tre delhavnene inngår som et helhetlig tilbud, og utfyller hverandre. Dette vil også trolig føre til flere besøkende i museene som ligger tilknyttet delhavnene. Transporten kan i sommerhalvåret gå med Beffen-båtene så lenge det er plass nok. Båtene er veteranbåter, og en selvstendig del av BNV-konseptet.

Veteranskip til kai må anses som et viktig reiselivsprodukt i seg selv. Både den visuelle berikelsen av området, og det å få komme om bord og oppleve fartøyet.

Imidlertid er historiske turer på fjorden det viktigste tilbudet fartøyene kan gi. Korte turer, og lengre regionale turer. Dessuten turer i lokale destinasjoner som Hardangerfjorden, Sunnhordland, øyene vest for Bergen, og Nordhordland. Gjerne også til søndre delen av Sogn og Fjordane.

Slike turer har vært prøvd i en årrekke, med ulikt resultat. Bruvik gikk i en del år turer inn Osterfjorden, og prøvde seg med «matcruise» på Byfjorden i 2017. White Lady gikk i mange år turer i farvannene rundt Bergen. De inngikk imidlertid ikke inn i en større markedsføringsmessig sammenheng med vekt på veteranbåter.

I kapittelet om veteranbåtrute er prosjektet «Den kulturelle fjorden» med utgangspunkt i Norheimsund beskrevet. Dette er et reiselivsprosjekt som viser mulighetene når en setter veteranskip i sentrum for tilbudet, men også begrensningene et slikt prosjekt har. Blant annet behovet for markedsføring, oppfølging, kontinuitet og profesjonalisering.

Bergen er og blir turistmotoren for regionen. Storparten av tilreisende strømmer til og gjennom byen. Bergen er derfor også det naturlige sentrum for reiseliv knyttet opp mot veteranskip. Regionale og lokale tilbud bør knyttes sammen og samarbeide, slik at de drar veksler på hverandre, f.eks. med rundturer og bruk av lokale spise- og overnattingstilbud på land. Det har med hell tidligere vært

gjennomført rundturer, der veteranskip, -tog og -busser samkjører. At flere miljøer samarbeider, bør styrke alle parter

Samarbeidet bør også innbefatte praktiske områder som å skaffe mannskap, reservefartøy, booking, administrasjon, korresponderende tilbud, markedsføring, m.m.

Koordinering og utvikling av produktene bør skje i fellesskap av deltakende parter, opp mot et sentralt koordinerende ledd.

14.1 Anbefaling

- 1) Det lages felles formidlingsopplegg for de tre delhavnene, og fartøyene i disse.
- 2) Det tilrettelegges for at egnede veteranfartøy ved kai i Vågen også kan fungere som hotellskip, med servering om bord.
- 3) Det lages ulike reisetilbud med veteranskip. Både lokalt og regionalt. Lengre regionale turer kan tilrettelegges som rundturer, med overnatting om bord eller i land, og besøk på historiske steder lang ruten.
- 4) Havnefester inngår som en del av reiselivsproduktet.
- 5) Gjennomføring av punktene ovenfor skjer via veteranskipenes fellestjenester i nært samarbeid med utøvende parter.



Torgdagen i Bergen er en årlig havnefest som trekker mye folk.

15. HAVNEFESTER

Bergens historie er bygget rundt funksjonen som havneby. Bergen kommune har i gjeldende ABM plan som mål å styrke denne identiteten gjennom årlige havnefester av nasjonal og internasjonal karakter.

I begrepet havnefest inngår Fjordsteam, Tall Ships Races, Torgdagen, Hansadager mm. Fjordsteam og Tall Ships Races arrangeres i Bergen med noen års mellomrom, mens Torgdagen er en årlig affære. Forbundet Kystens landsstevne er eksempel på arrangement som kunne blitt arrangert i Bergen med jevne mellomrom. Det kan også skapes nye produkter. Bergen kommune holder på med en egen plan for dette.

Havnefester med veteranfartøy viser tydelig hvor engasjerende flytende kulturminner er for folk. Det er en anledning for fartøyvernerne å vise at båtene ikke bare er kulisser ved kai for de få direkte involverte, men at de også har bruksverdi for samfunnet rundt.

Tall Ships Races i Bergen 2019 fikk flere hundre tusen til å vandre kailangs for å se på mangfoldet av seilskip.



Tall Ships Races og Fjordsteam er så store arrangement at de har nasjonal og internasjonal karakter, men har samtidig sterk lokal forankring. Fjordsteam har en rekke regionale markeringer og turer fra/til distriktene med veteranskip. Tall Ships Races har stoppesteder for en del av båtene i lokale havner. Torgdagen er primært et lokalt endags arrangement, med et dominerende innslag av arrangører og deltakere fra distriktene, selv om hovedarrangementet skjer sentralt i Bergen.

Felles for disse arrangementene, er at de tiltrekker seg mye folk. For Fjordsteam og Tall Ships Races over 100.000 mennesker, med et stort antall tilreisende. Havnefestivaler med veteranbåter og kystkultur som hovedinnhold når med andre ord et bredt publikum, og er en god måte å markedsføre regionen som veteranbåtbyen og -landsdelen.

Med økt markedsføring og samarbeid med etablerte reiselivsaktører, må det antas at eksisterende og nye havnefester er reiselivsprodukt som kan utvikles med potensiale til å nå et større publikum i et videre geografisk område.

Vågen med Bryggen, Vågsbunnen og Fisketorget er attraktiv for havnearrangement. Arrangementene kommer lett i konflikt med at innerste delen av Vågen er prioritert for fritidsflåten. Tidspunktene for havnefester faller stort sett sammen med periodene med flest fritidsbåter i havnen. Det blir lett en tautrekning med havnevesenet om å få tilgang til nok kaifront, veid opp mot fritidsflåtens behov. Med kommunalt ønske om flere havnefester, må det opprettes smidige ordninger som gjør det enkelt å få kaiplass til deltakende veteranskip.

Tilgang til landstrøm til skipene er til dels svært dårlig utbygget i Vågen. De fleste veteranskipene ønsker å ligge tilkoblet landstrøm, i stedet for å kjøre støyende og forurensende hjelpemotorer. Ved arrangement blir det i dag lagt ut strømskap med nødvendig kapasitet og tilkoblinger. Dette er kostbart og arbeidskrevende.

Landstrøm er også i tråd med kommunal politikk for å redusere CO2 utslipp, og vil kunne benyttes av andre fartøy resten av året.

Tall Ships Races gjennomføres med lønnede ansatte, og mange frivillige. Samtidig er de store seilskipene i stor grad flytende bedrifter med en blanding av profesjonelt mannskap og frivillige. Fjordsteam er et nesten like stort arrangement, og arrangeres av kun frivillige fra veteranskips, -bil og -buss miljøene.

Terrorfare, og generelt økende fokus på sikkerhet, gjør det stadig mer krevende å lage arrangement som samler store mengder publikum. Havnefester som Tall Ships Races og Fjordsteam faller inn under denne kategorien.

Kravet til profesjonalisering av arrangementene er derfor blitt påtrengende. Det er behov for et nært samarbeid med havnemyndigheter, politi, Statens vegvesen, ulike kommunale etater, grunneiere, strømleverandører, m.fl. Det skal lages omfattende plandokumenter med risikoanalyser, skiltplaner, osv. Dette er svært krevende for frivillige å gjennomføre. Samtidig vil arrangement som Fjordsteam og Torgdagen være umulige å gjennomføre uten et dominerende innslag av frivillige. Det har derfor presset seg frem behov for en administrativ enhet som kan holde tråden fra år til år, og være støttespiller for de enkelte arrangementene. En slik funksjon vil være med å sikre kontinuitet og at frivilligheten ikke brenner ut,

men kan holde fokus på å fylle arrangementene med det de er best til: Engasjement og innhold.

Bergen arrangementsselskap vart ment å ha mye av denne funksjonen. Av ulike grunner ble dette nedlagt og funksjonen lagt direkte inn under kommunen. Denne utredning tar ikke stilling til organiseringen av dette arbeidet, men konkluderer med at det er avgjørende å beholde funksjonen for å sikre kontinuitet for havnefestene.

15.1 **Anbefaling**

- 1) Eksisterende arrangement fortsetter, og utvikles videre.
- 2) For å fylle år uten større arrangement under temaet havnefest, stimuleres det til utvikling av nye slike.
- 3) Det utvikles standardiserte håndbøker og maler for arrangementene, der alle spørsmål rundt sikkerhet, veistengninger, strøm, ulike krav og betingelser, mm. er ivaretatt og besvart, og enkelt kan tilpasses varierende arrangement. Det etterstrebes gode digitale løsninger.
- 4) Det sikres kontinuitet gjennom en administrativ enhet som ivaretar arbeidet i punktet ovenfor, og er støtteapparat for arrangører av havnefester.
- 5) Det lages avtaler som sikrer enkel adgang til nødvendige kaiareal under havnefester.
- 6) Kaiene opprustes med landstrøm tilpasset aktuelle skipsstørrelser.



Brannbåter i aksjon under Bryggen-brannen i 1955. Sjødampsprøyte I i midten er bevart og under restaurering, og vil bli et av fartøyene som formidles i veteranskipshavnen.

16. BNV: ORGANISASJONSMODELL, ROLLER OG EIERSKAP

BNV er tenkt som en overordnet struktur med administrasjon og konkrete oppgaver i tråd med det som er nevnt i denne utredning. Navnet er ambisiøst med bruk av ordet «nasjonale».

Tyngdepunktet for norske veteranskip ligger på Vestlandet, med Bergen som senter. Her er det samlet en stor frivillighet, profesjonelle aktører, og støttespillere, med kompetanse bygget opp over mange ti-år. Den naturlige plasseringen av *et nasjonalt kompetansesenter for fartøyvern og kystkultur*, og som speiler alle sider og utfordringer rundt dette, er derfor Bergen.

16.1 Rolle og innhold i BNV vil være mangfoldig. Det nevnes noe:

- Kompetansesenter med systematisk oppbygging av kunnskap.
- Nav i nasjonalt nettverk for flytende kulturminner.
- Ta en ledende rolle og være nav for en sammenslutning av norske veteranbåthavner.
- Være nasjonalt møtested med nasjonale og internasjonale konferanser innen feltet.
- Pilot for utprøving av nye modeller for drift og verdiskaping rundt veteranskip.
- Arbeide frem modeller for vekselvirkning mellom frivillighet og profesjonalisering av drift.
- Bidra til økt verdiskapning rundt veteranfartøy.
- Synliggjøring av veteranfartøyenes verdiskapende rolle i samfunnet.
- Være et bindeledd mellom museumssektor, myndigheter, privat næringsliv og frivilligheten i forhold til synlighet, merkevarebygging, verdiskapning mm.
- Oppbygging av en nasjonal digital havn i samarbeid med aktuelle museum.
- Drive systematisk oppbygging av håndverkskompetanse i samarbeid med fartyøyvernsentrene og andre med spisskompetanse innen feltet.
- Rekruttering.

Det ligger i prosjektets natur at det vil komme i inngrep med driften av Bergen Kommunale Kystkultursenter, og Bymuseets havn i Gamle Bergen, siden det skal fronte og samordne veteranskipene og formidlingen rundt disse best mulig.

Kystkultursenteret med havnen er veletablert, men har et stort utviklingspotensiale. Havnen i Gamle Bergen er på planstadiet som veteranbåthavn, men har et visst innslag av veteranbåter uten direkte tilknytning til museet. BNV Vågen skal etableres med en mer permanent plassering og struktur.

De tre delhavnene skal utfylle hverandre, og formidles som en enhet med felles merkenavn. Havnen i Gamle Bergen bør fortsatt styres av Bymuseet og være underlagt dette, men samarbeide med BNV under det felles merkenavnet. BNV kan også brukes som samtalepartner og fagkonsulent rundt utviklingen av havnen i Gamle Bergen.

For å få til en overordnet strategisk samordning av de tre stedene, kan det tenkes flere organisasjonsmodeller:

- 1) BNV legges administrativt inn som egen avdeling under et av de etablerte konsoliderte museene, f.eks. Museum Vest.
- 2) BNV etableres som en ny selvstendig enhet, der Kystkultursenteret blir en integrert underavdeling, og havnen i Gamle Bergen formidles og eventuelt administreres etter egen avtale med Bymuseet.
- 3) Bergen Kommunale Kystkultursenter får det overordnede administrative ansvaret, der BNV blir lagt inn som en del av driften.

Veteranbåtene i BNVs nedslagsfelt er med få unntak eid av lag, organisasjoner og stiftelser. De større skipene er sjelden eid av enkeltpersoner. Omvendt for de mindre. Felles er at de i all hovedsak driftes av frivillighet. Ytterst få er eid av institusjoner som museer ol.

Dagens veteranbåtflåte kan ikke tenkes uten frivillighetens innsats. Museer har sjelden ressurser eller vilje til å eie og drifte veteranbåter som ligger på vannet. Det finnes unntak, som Hardanger Voss museum med Hardanger Fartøyvernssenter. Museenes vilje til, og ønske om å benytte seg av fartøy i formidlingen, kan imidlertid være stor.

Erfaringen viser også at det kan være vanskelig å få til et enkelt og knirkefritt samarbeid mellom museene og frivilligheten. Møtet mellom profesjonell formidling, og frivillighetens engasjement og forståelse for feltet, kan ha mange skjær i sjøen.

Det kan derfor være flere grunner til å holde de to partene formelt adskilt, og i stedet drive utstrakt samarbeid der det faller naturlig. Kystkultursenteret er frivillighetens tumleplass, med en administrativ ledelse som tilrettelegger for frivilligheten. Samtidig er det etablert et godt samarbeidet mellom Norges Fiskerimuseum og frivilligheten i senteret, der senterets administrasjon ofte er mellomledd.

Med en slik armlengdes avstand mellom frivillighet og institusjon, ser det ut til at de to kan hente det beste ut av hverandre, uten å trække for mye i hverandres sirkler.

BNV bør av samme grunn også administrativt ha en armlengdes avstand til museene, men samtidig ha oppgaver som gir en viss institusjonell tyngde. En bør også unngå for mange administrative enheter med overlappende funksjoner.

Ved valg av administrativ modell, må det også vektlegges hvilke signaleffekter dette har mot omverden. Navnet Bergen Nasjonale Veteranskipshavn signaliserer en overordnet større enhet, som kan være en naturlig paraply for de kystkulturelle aktivitetene i Bergen og regionen. Kystkultursenteret bør kunne legges administrativt under BNV, og samtidig beholde lokal hovedstruktur som i dag.

Kystkultursenteret har siden 2008 hatt egen administrativ ledelse, som gradvis er bygget opp, og har god kontakt med Gamle Bergen og veteranmiljøet i Bergen. Rent praktisk kan Kystkultursenteret bygges ut til å ta det overordnede ansvaret, med BNV som avdeling. Imidlertid kan dette antas å redusere den overordnede signaleffekten som navnet er ment å ha.

Å etablere en nye overordnet administrativ enhet, betyr at noen må eie og styre den. Med en rolle som både er lokal og regional, og med klare nasjonale ambisjoner, er det naturlig å tenke både Bergen kommune, Hordaland Fylkeskommune og staten som eiere. Men også lokale kommuner med ambisjoner innen veteran skip og bruk av dem. Det finnes f.eks. større veteran skip med tilhørighet i Stord, Kvam, Øygarden, Lindås og Florø. De regionale fartøyene samarbeider allerede gjennom fellesforeningen Fjordabaatane, og har Bergen som regelmessig besøkshavn.

Eiere vil gjerne styre selskaper de eier. Samtidig kan det være behov for et bredt sammensatt styre der flere enn eierne er representert. Det kan være interesseorganisasjoner som Fjordabaatane, reiselivsnæringen, aktuelle kommuner, museer, kulturliv, faginstitusjoner, m.fl., for å sikre nødvendig teknisk og historisk maritim kompetanse. Det er viktig at fartøyvernernes interesser er ivaretatt gjennom styrerepresentasjon. Samtidig må tallet på styremedlemmer være hensiktsmessig og begrenset.

Driftsmidler kan også komme fra en bredt sammensatt gruppe av de som er nevnt ovenfor. At en gir driftsmidler betyr nødvendigvis ikke det samme som at en ønsker å være eier eller sitte i styret. Riksantikvaren kan av habilitetshensyn ikke delta i styret, men opptre som rådgivende- og høringsinstans.

Som juridisk organisasjonsmodell er det to former som peker seg ut: Stiftelse og aksjeselskap. Bergen kommune ønsker på generelt grunnlag ikke lenger stiftelser, da stiftelsesloven gjør disse vanskelige å styre. Den foretrukne modellen er aksjeselskap. AS er lett å opprette, og aksjeloven gjør det lett å drifte og styre. Fylkeskommunen ser også AS som en god modell.

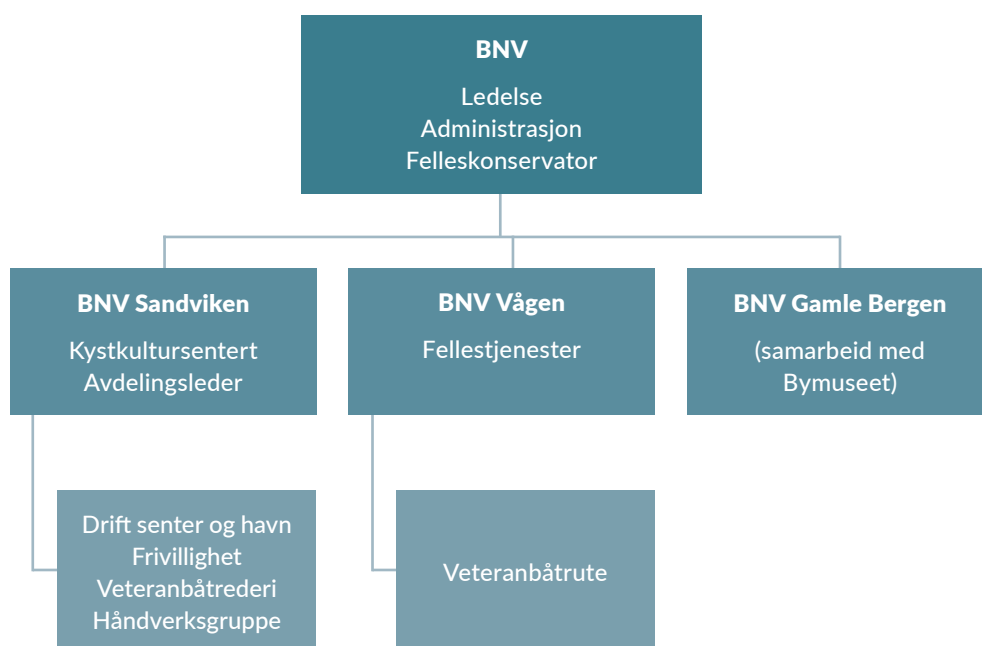
Bergen kommune og Hordaland Fylkeskommune (Vestland fra 2020), peker seg naturlig ut som hovedeiere. Med den tenkte nasjonale rollen, bør den mest vanlige museumsmodellen for finansiering etterstrebes: Staten 60 prosent, fylkeskommunen 20 prosent, og kommunen 20 prosent.

Det kan også være naturlig med driftstilskudd fra aktuelle kommuner med en viss veteranbåtflåte, og med interesse for økt fokus på feltet. Staten bør bidra med tilskudd til driften, men vil trolig ikke være medeier. Det kan også være ulike private stiftelser og andre private givere som kan være interessert i å gi tilskudd, men ikke sitte i styret eller være eiere.

16.2 Anbefaling

- 1) BNV opprettes som overordnet administrativ enhet. Kystkultursenteret legges administrativt under BNV. BNV etablerer samarbeid med Bymuseet om markedsføring og formidling, og eventuell drift av havnen i Gamle Bergen.
- 2) BNV etableres med aksjeselskap som anbefalt modell.
- 3) BNV eies av Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Det vurderes flere deltakere på eiersiden for å få et bredest mulig fundament for BNV.
- 4) Det opprettes et styre bestående av eierne, medlemmer fra veteranbåtmiljøene og faginstitusjoner.
- 5) Driften av BNV finansieres gjennom tilskudd fra Bergen kommune, Hordaland Fylkeskommune, Staten, øvrige deltakende parter, m. fl.

16.3 Organisasjonsmodell, forslag



16.4 Budsjettutkast ved etablering

UTGIFTER:	
Stillinger:	Kr 9.000.000
BMV leder (ny)	
Administrativ stilling (ny)	
Fellestjenester (ny)	
Reiseliv, salg, markedsføring (ny)	
Felleskonservator fartøyvern (ny)	
Leder Kystkultursenteret (eksisterende)	
Frivilligkoordinator Kystkultursenteret/BNV (økes til 100 prosent)	
Arbeidsleder, rådgivende båtbygger (ny)	
Håndverker (eksisterende)	
Håndverksgruppe - NAV finansiert (2 nye)	
Drift, husleie, diverse	Kr 1.700.000
Sum Utgifter	Kr 10.700.000

INNETEKTER:	
Kystkultursenteret tilskudd eksisterende	Kr 1.600.000
Bergen kommune, nytt tilskudd	Kr 2.000.000
Vestland fylkeskommune tilsv. Bg. kommune	Kr 3.600.000
Staten	Kr 2.430.000
Fartøyene og andre 10 prosent	Kr 1.070.000
Sum inntekter	Kr 10.700.000

17.1 Konkluderende anbefalinger for BNV

Bergen anses som den eneste reelle kandidaten til å ta oppgaven som nasjonal veteranbåthavn. Både ut fra lokal og regional tonnasje med veteranfartøy, og ut fra historisk bakgrunn.

- 1) Bergen Nasjonale Veteranskipshavn opprettes som overordnet organ for veteranskipshavnene og organiseringen av veteranskipene i Bergen.
- 2) I Vågen lokaliseres BNV ved Bradbenken og Dreggekaiaen, sammen med Statsraad Lehmkuhl.
- 3) Havneskur 8 på Dreggekaiaen får funksjon som servicebygg for BNV-Vågen.
- 4) De to øvrige delhavnene BNV Kystkultursenteret og BNV Gamle Bergen tilrettelegges og opprustes for funksjonen.
- 5) Kystkultursenteret og delhavnene legges administrativt under BNV.
- 6) Det legges til rette for møtesteder der frivillighet og besøkende naturlig treffes, og fartøyene og historiene rundt naturlig formidles.
- 7) Det opprettes fellestjenester under BNV, i tråd med det beskrevne.

- 8) Kystkultursenteret får rollen som eier og forvalter av utvalgte flytende kulturminner, i tråd med fremlagt plan. Senteret opprustes til å håndtere dette.
- 9) Det opprettes stilling som felleskonservator for fartøyvern.
- 10) Det jobbes videre med veteranbåtruter ut fra anbefalte modeller.
- 11) Veteranskipene og havnene utvikles som reiselivsprodukt for økt verdiskaping.
- 12) Bergen havn tilrettelegges og opprustes for årlige havnefester.

18. VEDLEGG

18.1 Høringsinnspill til BNV

BNVs ressursgruppe kom med innspill til gitte problemstillinger tidlig i arbeidet. Mange av meningene var derfor kjent og ble tatt hensyn til allerede da planen ble skrevet.

Høsten 2018/våren 2019 var planen til høring hos medlemmene i ressursgruppen m.fl. Det kom inn åtte høringsinnspill. Disse er oppsummert nedenfor. Alle innspillene dreide seg om plasseringen av BNV-Vågen.

Avsender	Utdrag høringsinnspill	Merknader tas til følge	Merknader tas ikke til følge	Er allerede behandlet i planen
Stiftelsen DS Stord I	Styret mener planen er grundig og dekkende om veteranshipsflåtens utfordringer og muligheter. Mange av merknadene til planen ble tatt hensyn til ved innspill fra ressursgruppen. Styret mener Holbergskaiaen er best egnet til vinteropplag, med god tilgjengelighet for vedlikehold mm. og liten fare for innbrudd. I seilingssesongen mener Stord I at Dreggekaien/ Bradbenken er best, og at det er positivt med felles eksponering med Statsraad Lehmkuhl.		Planen prioriterer helårsligge på østsiden av Vågen	Problemstillingene rundt plassering er behandlet i planen.
Voss Museum, Hardanger Fartøyvernssenter	Mener planen er viktig også for kystkultur- og fartøyvernarbeidet i Hordaland og vestlandsregionen ellers. Mener at det er på høy tid verneflåten for bedre fasiliteter og at flåtens potensiale blir bedre utviklet. Planlegging, tilrettelegging og drift av BNV bør komplimentere og samordne fagmiljøene innen fartøyvern. Målet må være en samordnet, kostnads-effektiv og faglig god satsing på kystkultur i hele regionen, der miljøene støtter og utfyller hverandre. Driver hardangerjakten Mathilde, og med bedre havnefasiliteter i Bergen, vil flere turer legges dit. Har tro på lønnsomme historiske ruter, og mener disse kan driftes av BNV.			Problemstillingene er behandlet i planen.

Avsender	Utdrag høringsinnspill	Merknader tas til følge	Merknader tas ikke til følge	Er allerede behandlet i planen
Byantikvaren i Bergen	Byantikvaren støtter initiativet med BNV, og mener Bergen med sin historie er rett sted for en nasjonal veteranskipshavn. Påpeker at planen bør ut på en bredere høring når den er ferdig, der flere samfunnshensyn blir belyst. Mener en mer samlet organisering av veteranskipsmiljøet er riktig og viktig og stiller seg bak intensjonene med planen. Legger vekt på de frivillige utgjør en form for kunnskapsinstitusjoner, og savner en oppstilling av kunnskapsmiljøene. Legger stor vekt på at planen må være forankret hos frivilligheten/eierne. Når det gjelder plassering, ser byantikvaren fordel ved Dreggekaia/Bradbenken, men ønsker at en ser nærmere på fleksible løsninger som også innebærer Holbergskaia. Ønsker videre utredet konkurrerende arealinteresser, som skur 8.	Videre høring av planen bestemmes i kommunen under saksbehandlingen.		Høringsrunden viser at planen er forankret i frivilligheten. Fleksible løsninger rundt plasseringer behandlet i planen.
Veteranbåtlaget Atløy	Mener ideen med veteranskips som flytende hotell er genial. Viser til at turistrute i Hardanger var vanskelig å få til, og at finansiering med være på plass i god tid. Er opptatt av at Riksantikvaren følger dårlig opp finansiering av utbedringer fra år til år, og at dette gjør langsiktig planlegging vanskelig for fartøyene.			Problemstillingene er behandlet i planen.
Organisasjonen Fjordabaatane	Mener en plassering ved Dreggekaia/Bradbenken er best, med stort potensiale for å utvikle og selge gode produkter. Ser det som svært viktig at skur 8 sikres til prosjektet. Hvis ikke dette er mulig, er Holbergskaia med utvidelse til Munkebryggen og bruke av skur 14 eller 15 andre prioritet. Indre delen av Bryggen anses som lite egnet. Mener BNV ikke bør utvikle og selge kommersielle tjenester, men at dette overlates Fjordabaatane. Mener det må være et stort potensiale i å utvikle veteranbåtrute til Sandviken, og at egnet båt trolig må kjøpes utenfra.	Spørsmålet om plassering og bruk av havneskur er i hovedsak i tråd med planen.	Planen konkluderer med at felles-tjenester bør ligge under BNV.	Innspillene er i hovedsak behandlet i planen.
Hordaland Fylkeskommune	Fylkeskommunen har støttet prosjektet økonomisk, og ser BNV som et strategisk viktig prosjekt. Ønsker en tydeligere prioritering og systematisering av anbefalingene, med vekt på oppretting, organisering og lokalisering. Vil ha tydeligere frem hva som er nasjonale og regionale oppgaver. Har ikke sterke meninger om plassering i Vågen, men «har sans for å bruke BNV til å gje Strandsiden eit løft, og prøva å spreia turiststraumen meir ut i det historiske bysenteret». Det gjøres også oppmerksom på at det er flere interesser rundt skur 8. Har satt av midler til fartøykonsulentstilling, men under Museum Vest.	Planen prøver å gjøre nødvendige prioriteringer, men ønsker også å favne bredt.	Prioriterer østsiden av Vågen i planen. Er uenig i at fartøyvern-konsulentstillingen legges under Museum Vest, da dette har liten kontakt med frivilligheten i fartøyvernet og ikke deltar i feltet ellers.	Interessekonflikter rundt skur 8 er omtalt i planen.
Veteranskipet DS Oster	Påpeker feil i opplysninger rundt Oster.	Opplysningene er rettet.		

Avsender	Utdrag høringsinnspill	Merknader tas til følge	Merknader tas ikke til følge	Er allerede behandlet i planen
Bergen Arrangements-selskap	Planen oppleves som positiv, fornuftig, tydelig og meningsfull. Kan bli litt for detaljert. Årlige havnefester er urealistisk i forhold til kapasiteten i lokalsamfunnet.		Detaljeringsgraden er et bevisst valg. Det lages også en enklere kortversjon av planen.	Planen legger opp til ulike havnefester med forskjellige aktører for ikke å bruke opp kapasiteten til enkeltmiljøer.
Bergen Havn	Enig med planens ønske om å gi veteransksflåten forutsigbarhet slik at administrasjon og avtaler kan forenkles. Omdanningen av Bergen og Omland havnevesen til AS gjør at tidligere fritak for havneavgift må vurderes på nytt som en mulig del av en sponsorstrategi. Er tydelig på at de mener Holbergskaien er beste stedet for BNV, med mulig utvidelse til Munkebryggen. Legger vekt på viktigheten av å spre turiststrømmen. Havnevesenet mener tilgang til skur 14 er en nøkkel til å gjøre området til en attraksjon for veteranflåten. Mener inder del av Bryggen er uaktuell. Bradbenken/Dreggekaia er mye opptatt i sommermånedene med store lystyachter og som av/påstigningskai. Mener også at veteranskipene kan spres på flere kaier, etter behov.	Problemstillingene er prøvd belyst i planen.	Planen prioriterer Bradbenken/Dreggekaia og argumenterer for dette. Skur 14 er låst til annen bruk i uoverskuelig fremtid. Lystyachter og av/påstigning kan lett flyttes til andre kaier som frigjøres hvis veteranskipene flyttes til østsiden av Vågen.	Problemstillingene diskuteres i planen og er behandlet der.

18.2 Offentlige planer og BNV

Ønsket om en bedre organisering av veteranskipene og havnene, utvikling av feltet, bedre tilgjengelighet, synlighet og profesjonalisering, er forankret i ulike offentlige planer.

18.3 Bergen kommunes ABM plan 2012–2021 sier blant annet:

- Bergen kommune ønsker å bidra til å utvikle kystkultur og fartøyvernfeltet som en sentral del av byens kulturhistorie. Det gir her ikke mening å snakke om bergensk historie alene. Fartøyenes og kystens historie er en felles historie som Bergen må ivareta og utvikle sammen med omegnskommuner og det øvrige Vestlandet.*
- Bergen kommune støtter planene om utvikling av en nasjonal veteranbåthavn i Bergen.*
- Kystkultur er noe Bergen har felles med nabokommunene og regionen. Det skal derfor etableres samarbeid på feltet som reflekterer dette, særlig knyttet til fartøyvern.*
- Bergen og omland havnevesen ønskes som sterkere partner i fartøyvernet.*

Om Festivaler:

- *Kontinuitet og et felles sekretariat vil gi grunnlag for felles sponsoravtaler, økt markedsgjennomslag og enklere gjennomføring.*
- *Det etableres årlige havnefester der bl.a. Fjordsteam inngår.*
- *Torgdagen styrkes som festival for Bergens historiske samkvem med nabokommunene.*

18.4 Hordaland Fylkeskommune, «Premiss kultur: Regional kulturplan for Hordaland 2015–2025»:

Kulturminne og kulturmiljø er i aukande grad sett som ressursar for lokal samfunnsutvikling og verdiskaping. Med grunnlag i stortingsmeldinga Lev med kulturminner sette Miljøverndepartementet og Riksantikvaren i verk ei nasjonal programsatsing i 2006. Det er potensiale i målretta satsing på kystkultur, industriarv og verna fartøy for turisme og reiseliv.

Mål: Kulturminnekategoriar der Hordaland merkar seg ut skal gjevast særskild merksemd i planperioden.

Kystkulturen:

Kyst og hav er ein sentral dimensjon ved Noreg og kystkulturen sine kulturminne er eit av dei mest markante trekka ved Hordaland; sjøbruksmiljø, naust, kystgardar, handelsstader mv. Også i dag er det meste av busetnad og aktivitet konsentrert i eit smalt belte langs sjøkanten, som difor vert eit pressområde.

Fartøy:

Hordaland er det fylket som har flest listeførte og freda fartøy i Noreg. Stort frivillig engasjement og profesjonelle fagmiljø gjer at Hordaland står sterkt rusta til å ta vare på dei flytande kulturminna. Særlege utfordringar er knytt til vilkåra for dei som forvaltar og driftar fartøya og rekrutteringa av barn og ungdom. Det er trong for fellestiltak som kan forenkle og samordne styresmaktene sin innsats i høve dei frivillige.

Fra kulturplanens handlingsprogram 2015–2018:

Pkt. 5.2 Formidling og deltaking:

«Digitale arenaer på kultur- og idrettsfeltet skal utviklast slik at dei er tilgjengelege og tilrettelagt for alle.»

Pkt. 5.3 Verdiskaping:

«Utvikle møteplassar og samarbeidsmodellar der frivillige organisasjonar kan auke kompetansen, utvikle nettverk og samarbeide med offentlig sektor.»

«Prøve ut modellar med auka profesjonell tilrettelegging av frivillig arbeid innan kultur og idrettsfeltet.»

«Kulturbasert næringsutvikling skal styrke verdiskapinga i og rundt kultursektoren, og auka attraktivitet og bulyst.»

«Kulturnæringa skal vere ein viktig del av komplette verdikjedar. Kulturnæringar skal ha tilgang til næringspolitiske verkemiddel og støtteordningar på linje med andre næringar.»

«Skape nettverk mellom kulturfeltet, kulturnæringane og resten av næringslivet.»

«Styrke kulturminnevernet som grunnlag for verdiskaping.»

Pkt. 5.5 Kulturminnevern og museum:

«Styrke dokumentasjon for auka kunnskap om kulturminne og samanhengane dei er del av.»

«Kulturminne og kulturlandskap som ressurs til kunnskap. Opplevingar og bruk skal løftast fram.»

«Styrke rekrutteringa til fartøyvernet gjennom systematisk kontakt med maritim utdanning og maskinistorganisasjonar.»

18.5 Staten v/Riksantikvaren, «Nasjonal Verneplan for Fartøy 2010–2017»:

- *Det er et mål om bedre tilrettelegging i havnene slik at vernede fartøy lettere får kaiplass og mulighet til å inngå i samlede maritime kulturmiljøer.*
- *Rett til havnefasiliteter (kaiplass, skur på land og enkle tekniske fasiliteter) er en avgjørende faktor for om frivillige krefter makter å verne om flytende kulturminner. Havneplasser er spesielt krevende å oppdrive i bynære strøk hvor konkurransen er stor og prisene høye.*
- *Fiskeri- og kystdepartementet la i 2009 frem ny havne- og farvannslov. Et av hovedmålene med den nye loven er å skape et juridisk rammeverk som bidrar til at havnene får utvikle seg som logistikknutepunkt. Kommunene står ut i fra den nye loven friere til å ta kommersielle hensyn, noe som kan forringe vernede fartøyers mulighet for kaiplass. Det er uheldig at det på den ene siden bevilges offentlige midler til istandsetting og drift av vernede fartøy mens det på den andre siden oppkreves avgifter til det offentlige (det kommunale havnevesen) for kaiplass og havneopphold fra de samme fartøyene.*
- *En kommunes viktigste ansvar overfor fartøyvernet er å bidra med havnefasiliteter for vernede fartøy. Göteborg kommune i Sverige bidrar med både havneareal og midler til drift av utstillingshavnen «Maritiman» i byens sentrum. Vel 20 fartøy ligger til kai som flytende kulturminner og er samlet en viktig miljøfaktor i bybildet. Ledelsen for «Maritiman» har et nært samarbeid med byens havnevesen.*

Strategi:

- *Styrke fartøyeiers rett til havnefasiliteter og legge bedre til rette for samlede, helhetlige maritime kulturmiljøer. Øke mulighetene for at vernede fartøy som ikke har anledning til å seile inngår i veteranskipshavner/utstillingshavner og maritime opplevelsessentra.*

Forslag til tiltak:

- *Sentral kulturminneforvaltning arbeider bevisst opp mot andre statlige myndigheter, som blant annet Fiskeri- og kystdepartement-et, for å sikre gode rammevilkår for vernede fartøy i havner.*
- *Sentral og regional kulturminneforvaltning arbeider bevisst opp mot kommunene for å likestille fartøyvern med andre lokale kulturvernaktiviteter. Dette for å oppnå tilrettelegging i havner fra kommunenes side, samt for konserverende opplag.*
- *Sentral og regional kulturminneforvaltning arbeider for fritak fra avgifter på havnefasiliteter for vernede fartøy.*
- *Sentral kulturminneforvaltning arbeider opp mot kommuner og fylkeskommuner for etablering av arbeidshavner, veteranskipshavner/utstillingshavner og helhetlige maritime miljøer.*

18.6 Frivillighet i tall

Det finnes ikke nøyaktige tall for verdien av frivillig arbeid på den vernede flåten. Men ifølge beregninger gjort av seniorrådgiver Erik Småland hos Riksantikvaren i 2009, utførtes det ca. 130.000 dugnadstimer årlig på de 90 fartøyene som på landsbasis fikk tilskudd fra Riksantikvaren i 2009. Dette tilsvarer en verdi på kr. 39 millioner kroner, hvis en regner en timesats på frivillig arbeid på kr. 300/time. Det er ingen grunn til å tro at innsatsen er redusert siden da.

En undersøkelse som Norsk Forening for Fartøyvern gjorde blant sine medlemmer i 2015/16, viser at tallet på årlige dugnadstimer om bord i de større fartøyene, er ca. 30.000. Eller tilsvarende ca. 17 årsverk, fordelt på rundt 180 aktive frivillige.

Med en timepris for frivillig arbeid på kr. 300,-, tilsvarer den årlige innsatsen fra de frivillige ca. kr. 9 mill. om bord i de ni fartøyene som da var aktuelle.

Frivilligheten er naturlig nok mye mer enn verdier som kan måles i penger. Det er gjort flere undersøkelser som viser viktigheten denne har for trivsel og helse, spesielt for pensjonister og andre som ikke deltar i det vanlige arbeidsliv. Det kan likevel være nyttig å ta med seg at frivilligheten også bidrar med lokal verdiskapning som også kan måles i reell pengeverdi.

18.7 Større fartøy tilknyttet Bergen og Sogn og Fjordane

For å gi perspektiv på veteranshipsflåten størrelse og betydning, skal vi vise en oversikt over de større veteranskipene som ligger i Bergen, bruker byens havn regelmessig og hyppig, eller ventes å gjøre dette når de er ferdig restaurert.

Atløy, Solundir og Loyal hører til i Sogn og Fjordane.

Dette vil gi et tydeligere bilde av de havnemessige behovene og utfordringene, og hvilke historiske verdier og formidlingsmuligheter som ligger i den vernede og verneverdige flåten.

Med vernet fartøy menes fartøy som Riksantikvaren har vernet. Andre fartøy kan også anses som verneverdige, men uten å ha fått denne statusen. Enten fordi de ikke har søkt vernestatus, eller fordi de av ulike grunner faller utenom Riksantikvarens strenge kriterier.

Slike kan likevel vurderes som en naturlig del av BNV. En kan nevne Statsraad Lehmkuhl og Loyal.

BNV bør fange opp et bredt utvalg båter, der en også åpner for fartøy uten formell vernestatus, slik at disse også gis de samme rammebetingelser som de vernede fartøyene. Ved behov for prioritering, bør imidlertid vernede fartøy komme først. I tillegg til listen under, er det en rekke mindre fartøy som er vernede eller verneverdige, men som naturlig vil høre hjemme i andre delhavner i BNV.

Totalt i Norge står det oppført totalt ca. 250 fartøy på Riksantikvarens liste over verneverdige fartøy.

VERNEDE SKIP:

Atløy

Byggeår: 1931

L: 25,9 m, br.: 5,41 m

Eier: A/L Atløy



Bruvik

Byggeår: 1949

L: 41,82 m, br.: 7,45 m

Eier: Cruise Service AS



Folgefonn

Byggeår: 1938

L: 40 m, br.: 8,8 m

Eier: Hardanger Voss
Museum/Hardanger
Fartøyvernssenter.



Granvin

Byggeår: 1931

L: 27,4 m, br.: 5,6 m

Eier: Veteranskipslaget
Fjordabåten.



Gurine

Byggeår: 1875

L: 24 m, br.: 6,3

Eier: Interesselaget for
Galeas Gurine.



Hardingen

Byggeår: 1966

L: 45,44 m, br.: 11,25 m

Eier: Fjord-2 Fjord Cruises
AS



Mathilde

Byggeår: 1884

L: 24 m, br.: 7 m

Eier: Hardager Voss
Museum/Hardanger
Fartøyvernssenter



Midthordland

Byggeår: 1947

L: 34,89 m, br. 6 m

Eier: Det Midthordland-
ske Dampskibsselskab AS



Nordstjernen

Byggeår: 1956

L: 74,6 m, br.: 16,6 m

Eier: MS Nordstjernen AS



Oster

Byggeår: 1908

L: 35,66 m, br.: 6,55 m

Eier: Nordhordland
Veteranbåtlag



Skånevik

Byggeår: 1967

L: 39,5 m, br.: 9,9 m

Eier: Ferjelaget Skånevik



Gamle Solundir

Byggeår: 1972

L: 22,16 m, br.: 5,09 m

Eier: Veteranbåtlaget
Atløy



Stavenes

Byggeår: 1904

L: 34,1 m, br. 6,5 m

Eier: Veteranskibslaget
Stavenes



Stord I

Byggeår: 1913

L: 47,4 m, br.: 7,3 m

Eier: Stiftelsen DS Stord I



Sunnhordland

Byggeår: 1943

L: 53,47 m, br.: 10 m

Eier: HSD Sunnhordland AS



Tysnes

Byggeår: 1930

L: 22,8 m, br.: 4,8 m

Eier: Geir Røssland



Vestgar

Byggeår: 1957

L: 31,34 m, br.: 6,35 m

Eier: Øygardsbåtane AS



Vulcanus

Byggeår: 1959

L: 27,92 m, br.: 7 m

Eier: Vulcanus
Taubåtkompani



VERNEVERDIGE, IKKE PÅ RA'S LISTE:

Loyal

Byggeår: 1877

L: 24,85 m, br.: 7,7 m

Eier: Galeasen Loyal AS



Statsraad Lehmkuhl

Byggeår: 1914

L: 72,39 m, br: 12,58 m

Eier: Stiftelsen Seilskipet
Statsraad Lehmkuhl



White Lady

Byggeår: 1943

L: 27,71 m, br.: 4,86 m

Eier: Åkrafjorden Opple-
ving AS



18.8 Samlede offentlige investeringer i utvalgte vernede fartøy per 2015

Navn	Riksantikvaren	Kulturminnefondet	Fylkeskommune	Kommuner	Samlet investering
D/S Stavenes	9.588.000,-	395.000,-	*450.000,-	**40.000,-	10.473.000,-
D/S Oster	7.000.000,-		920.000,-	*** 513.000,-	17.000.000,-
D/S Stord I	11.947.500,-	1.389.500,-	2.183.000,-	765.000,-	16.275.000,-
M/S Tysnes	650.000,-		510.000,-		1.160.000,-
M/S Granvin	9.795.000,-	50.000,-	750.000,-	195.000,-	10.790.000,-
M/S Atløy	5.670.500,-		*250.000,-		5.920.500,-
M/S Midthordland	6.361.400,-		655.000,-		7.016.400,-
M/S Vestgar	2.934.455,-	55.000,-	330.000,-	315.000,-	3.634.455,-
M/S Vulcanus	3.250.000,-		480.000,-	450.000,-	4.180.000,-
M/F Skånevik	8.319.000,-		1.530.000,-		9.849.000,-
M/S Solundir	450.000,-		-		450.000,-
Til sammen per 2015	70.157.273,-	1.889.500,-	8.058.000,-	2.278.000,-	82.382.773,-

* Sogn og Fjordane Fylkeskommune. ** Fra kommuner i Sogn & Fjordane.

*** Kr. 83.000,- fra Nordhordlandskommunene, resten fra Bergen kommune.

Som tabellen viser, er det store summer den vernede flåten drar inn. I tillegg kommer penger fra private givere og fond, og direkte omsetning på fartøyene. De mindre båtene er ikke med i tabellen, men mange av disse får også vesentlige summer fra de samme kildene.

Pengene brukes til å vedlikeholde og drifte fartøyene. Mestdelen av arbeid og leveranser kommer fra lokale bedrifter, og flåten bidrar dermed til sysselsetting hos lokalt næringsliv. I Hordaland gjelder dette i hovedsak Dåfjorden Slipp, Hardanger Fartøyvernsenter, Skjøndal Slip & Mek Verksted, noen mindre lokale båtbyggerier og slipper, og ulike firma som er leverandører av service og materiell til maritim virksomhet.

18.9 Vernede fartøy i Hordaland

LISTE OVER FREDA OG VERNA FARTØY I HORDALAND PR. 18.10.2018

Utarbeidd av Hordaland fylkeskommune på grunnlag av den landsfemnande lista til Riksantikvaren.

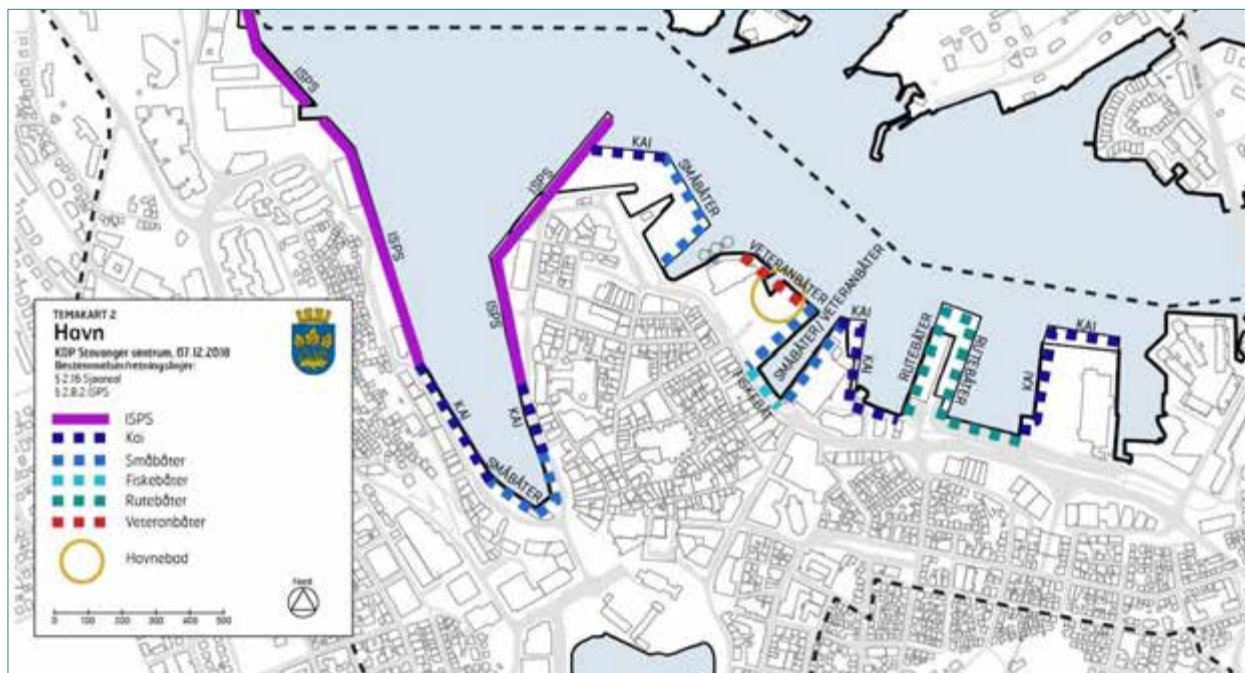
Fartøy	Type fartøy	BRT	Byggjeår	Byggjestad	Framdrift	Materiale	Eigarform
Amy VII	Motorbåt/raserbåt	2	1921	Arendal	Motor		Privat
Axel	Frakt, passasjer, spesial	40	1878	Lindholmens Varv, Göteborg	Motor	Stål	Privat
Bergseth	Motorkutter Sandfart	199	1915	Moss verft	Motor	Tre	Privat
Bjørn	Tankbåt/tidl. brannbåt	22	1867	BMV	Motor	stål	Lag
Bjørn West (KNM YJR)	Ferje/Kanonbåt	140	1887	Horten Carljohansværens verft	Motor	Stål	Lag

Fartøy	Type fartøy	BRT	Byggjeår	Byggjestad	Framdrift	Materiale	Eigarform
Bruvik	Passasjer	307	1949		Motor		AS
Børingen	Bilferge	67	1948		Motor	Tre (?)	Firma (Hjartøy Entreprenørforetning AS)
Christian Børs	Spesial	46	1937	Sunde, Kvinnherad	Motor	Tre	Lag/stifting
Dokken	Passasjerfarty	10	1937				Lag/stifting
Eitrheim		68					
Erkna	Fiske/fangst	58	1907	Ålesund	Motor	Stål	Privat
Faun	Fritidsbåt	15	1916	Bergen	Motor	Tre	Museum
Folgefonn I	Passasjer/bilferje	197	1938	Bergen Mek.,Bergen	Motor	Stål	Museum
Fyk	Spesial	7	1917	Grimstad	Motor	Tre	Museum
Gamle Nyborg	Frakte/fiskefartøy	228	1924	Cochrane & Sons LTD Shipbuilders i Selby	Motor	Stål	Forening
Granvin	Passasjer	115	1931	Bergen	Motor	Stål	Lag/stifting
Hardangerfjord	Bilferge	236	1953	BMV Laksevåg	Motor	Stål	
Hardingen Sr	Bilferge	632	1966	AL Florø	Motor	Stål	Rederi Fjord 1
Lete (MS Marivi?)	Kabel	85,28	1947	Drammen Standard Båtbyggeri	Motor	Treskrog aluminium overbygg	Privat Samling
Lindenes	Passasjer	75,5	1943	Nordtveit båtbyggeri, Fusa	Wichmann 2AC	Tre	AS/skal omdannes til stifting
Markol V	Føringsbåt	25	1956	Løfallstrand, Kvinherad	Motor	Tre	Museum/AS
Mathilde	Frakt	71	1884	Ølve, Kvinnherad	Segl	Tre	Museum
Midthordland	Passasjer	184	1947	Leirvik, Stord	Motor	Stål	AS
MOT	Fiskefarty		1972	Bergen	Motor	Tre/ alu-overbygg	Lag/stifting
Nordstjernen	Hurtigruteskip	2191	1956	Blom & Voss Hamburg	Motor	Stål	
Oster	Passasjer	207	1908	Kristiansand	Damp	Stål	Lag/stifting
Quest	Spesial; agentbåt	65	1943	Lundegrend, Tysnes	Motor	Tre	Privat
Reidulf II	Passasjer	49	1914		Motor	Tre	Privat
Rygene II	Slepebåt	22	1954		Motor		AS
Selma	Fiske	24,5	1917	Risør/Arendal	Motor	Tre	Privat
Sjøgutt (Ex Terje)	Fiske	16	1921			Tre	
Skånevik	Passasjer/bilferge	378	1967	Ulsteinvik	Motor	Stål	Lag/stifting
Sporen	Spesial/agentbåt	42	1933	Kvinnherad/Ølve	Motor	Tre	Privat
Stord I	Passasjer	469	1913	Bergen	Damp	Stål	Lag/stifting
Sunnhordland	Passasjer	1105					
Tysnes (ex Vartun)	Passasjer/bilf	77	1930	Mjellem & karlsen, Bergen	Motor	Stål	Privat
Tysso	Passasjer	25	1917	Oma, Stord	Motor	Tre	Museum
Vaarsol	Fiske	35	1920				LAG/Stifting
Vestgar	Passasjer	220	1957	Høivolds mek. Kristiansand	Motor	Stål	AS
Vikingen	Fiske	20	1915	Hatlestrand, Kvinherad	Motor	Tre	Museum
Vulcanus	Spesial	142	1959	Bolsønes Verft, Molde	Motor	Stål	Lag
Wedøy (opphørt 2015 v/ eierskifte)	Passasjer	21	1938	Vågland, Nordmøre	Motor	Tre	Lag/stifting

18.10 Veteranskipshavner i andre norske byer

Stavanger

Stavanger Veteranbåthavn er nyetablert, og har ennå ikke fått fast havne plass for medlemsbåtene. Ildsjelene bak prosjektet har imidlertid gjennom lobbyvirksomhet og politisk arbeid fått inn i den nye sentrumsplanen at Steinkarkaien øst for Oljemuseet skal dedikeres veteranbåtene. Stavanger har en stor flåte veteranbåter, med Rogaland og Sandnes som de største.



Tanken er at ulike veteranbåter skal rotere på plassene i veteranbåthavnen, slik at en får vist alle frem. Stavanger Veteranbåthavn ønsker også plass på land i et av havneskurene. Veteranbåtene skal ha utadrettede publikumsaktiviteter, arrangere turer, omvisninger, spre kunnskap mm.

I juni 2019 ble Veteranbåthavnen dag arrangert med lokale og tilreisende fartøy i hopen ved Steinkarskaia. Planen er å ha dette arrangementet hvert år.

BNV har etablert samarbeid med initiativtakerne.

Kristiansand – Porto Franco

Porto Franco var definert som Kristiansands kulturelle havn, og skulle bygge nettverk mellom ulike kunnskapsinstitusjoner, frivillige lag og myndigheter med engasjement for det maritime utdannings- og kulturvernet i byen.

Målet var å sikre de vernede og verneverdige fartøyene sentrale og gode kaiplasser i sentrum av byen, sikre god forvaltning, og styrke kompetansen innen ivaretaging og drift av fartøyene. Dessuten å formidle og synliggjøre den maritime kulturarven. Prosjekteier var Vest-Agder fylkeskommune.

Av reguleringsmessige og andre grunner, er funksjonene i prosjektet i praksis ivare tatt som en del av Bragdøya kystkultursenter og Bredalsholmen fartøyvern-senter.



*Bredalsholmen
fartøyvernssenter
ivaretar en del av
funksjonene som var
tiltenkt Porto-Franco.*

Trondheim

Kystlaget Trondhjem er et av landets største og mest aktive, med landbase og havn i Østre Kanalhavn ved Fosenkaia. Her har de verksteder, møtelokaler og kafe. Kystlaget har lenge hatt ønske om å utvikle havnen og sikre den mot at moderne byutvikling finner andre funksjoner for det sentrale og verdifulle området.

*Kystlaget Trondhjem
har gode lokaler og
kai på Fosenkaia
sentralt i Trondheim.*

Kystlaget ønsker å utvikle havnen som veteranbåthavn, og lederne for laget har hatt jevnlig kontakt med BNV og Stavanger Veteranbåthavn for utveksling av ideer og erfaring.



18.11 Eksempler fra utlandet

Veteranskip formidles på mange ulike måter rundt i verden. I hovedsak er det maritime museer som har fartøy knyttet opp mot seg, der de stort sett vises frem ved kai som åpne museumsskip. Gjerne med ulike grader av frivillighet knyttet til vedlikehold og formidling.

Den store nederlandske flåten av veteranfartøyer med hovedbaser i Rotterdam, Amsterdam og den Helder er imidlertid i all hovedsak eid og drevet av frivilligheten, og gis stor og sentral plass i byene.

Her er noen korte glimt fra steder der veteranskip formidles på ulike måte.

Amsterdam, Rotterdam og den Helder, Nederland

Nederland har en stor flåte av flytende kulturminner. De aller fleste eid av private, og svært mange brukt som flytende boliger på kanaler og i havner i sentrum av byene. Seilende båter som brukes som permanent bolig, defineres ikke som bolig i forhold til plan- og bygningsloven. Dette gjør det derfor svært attraktivt for mange å velge å ta vare på eldre romslige fartøy egnet som bolig.

Det er 30 offisielle museumshavner i landet. Staten yter ikke tilskudd til veteranbåtene, og landet har ikke noe system for at antikvariske myndigheter verner fartøy som settes på en egen verneliste, slik Norge har via Riksantikvaren. Det totale antallet veteranbåter i Nederland er mellom 6 og 7000. Antallet er så stort at myndighetene ikke anser det som nødvendig med spesielle tiltak for å ta vare på dem.

Amsterdam har en dedikert veteranskipshavn like ved det maritime museet, med 20 ulike båter. Alle er privateide og de organiserer seg selv og bestemmer internt hvem som får plass. Som en del av museets formidling, er de svært opptatt av at båtene tar seg bra ut.

Øvrige veteranbåter i Amsterdam ligger i hundrevis langs de mange kanalene. Etterspørselen etter fortøyningsplasser er større enn tilbudet, og plassene selges for priser mellom 2 og 4 millioner kroner etter størrelse og plassering. De aller fleste båtene er bebodd og er tidligere lastebåter beregnet for kanalfarten.

Bobåtene ligger tett langs kanalene i Amsterdam, og er et karakteristisk innslag i bybildet.





Veteranskipshavnen ved det maritime museet i Amsterdam består av 20 privat-eide båter. De fleste er bebodd.

Midt i de dyreste og mest folksomme sentrumsområdene i Rotterdam, ligger også veteranbåtene i hopetall. Her er en egen formell veteranbåthavn med slipp og verksteder. Havnen er drevet av båteierne og gir plass til 170 båter. De største er inntil 50 meter lange. Havnen har egen havnesjef og møterom/kontorer på en flytebrygge midt i havnen. De fleste båtene er bebodd, og havnen drives etter strenge kriterier.

Det drives aktiv formidling, og noen leier ut til overnatting. Det anses ikke som konfliktfylt å ha veteranskipshavn, slipp og verksteder midt det mest attraktive sentrum i Rotterdam. Tvert i mot oppfattes det som en styrking av miljø og identitet.



De 170 båtene i veteranbåthavnen i Rotterdam ligger midt i travleste bysentrum, og er til dels store.



Det maritime museet i Rotterdam har en variert samling flytende kulturminner som formidles til publikum.

Det maritime museet i Rotterdam har også en større samling av veteranskip tilknyttet museet. Disse er åpne for publikum med omvisninger. Langs kaikanten er det en egen samling med kaikraner, havnelokomotiv, og et lite fyrtårn for å skape en helhetlig formidling.

Den Helder veteranskipshavn, Willemsoord, er knyttet opp mot en tidligere marinebase like ved sentrum av byen. Veteranskipsentusiastene kunne flytte rett inn til velholdte bygninger med verksteder, smie, lager, lokaler til kafe, kontorer osv. Rundt landbasen var det gode steinkaier med plass til større og mindre veteranbåter.

Da marinen flyttet, ble området liggende tomt. Byen ønsket byutvikling ved å fylle de tomme kanalene med liv, og valgte veteranbåter med tilhørende aktiviteter på land for å gjøre stedet attraktivt. De 20–25 større båtene som får plass er privateide eller eid av organisasjoner, skal være seilbare eller under aktiv restaurering, og ta seg godt ut. I tillegg er det et nasjonalt museum for redningsbåter på området.



Oversikt over veteranbåthavnen i den Helder.



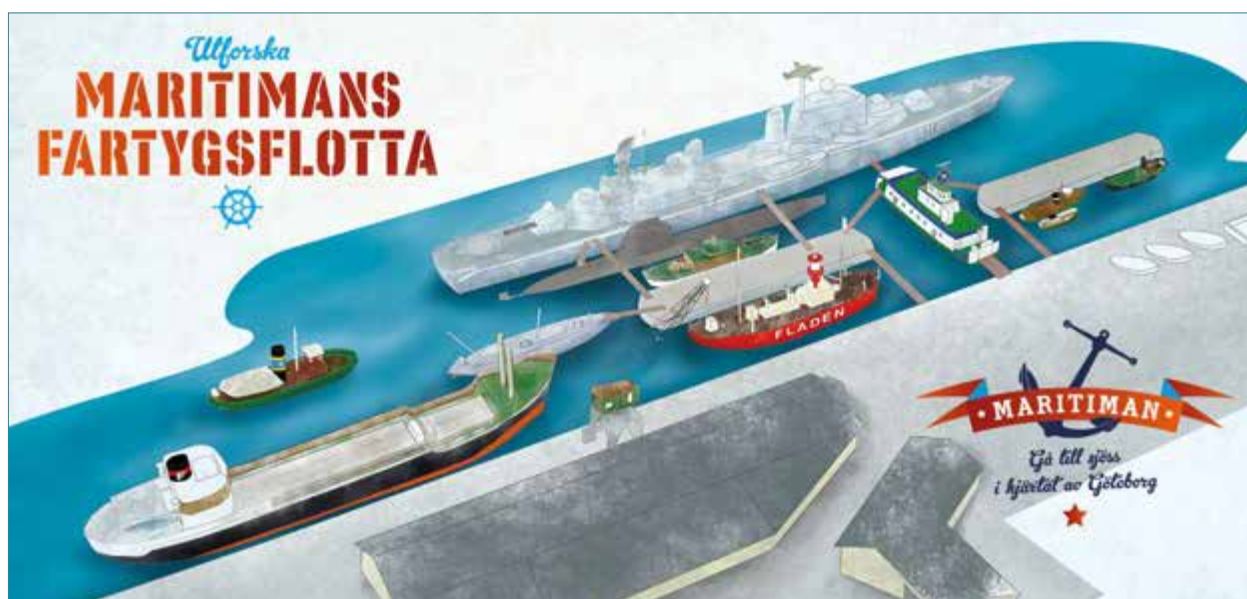
Veteranbåthavnen i den Helder har eget museum for redningsbåter. Resten av veteranbåthavnen er drevet av frivilligheten.

Havnen er blitt et sosialt møtested med store arrangement og tilbud til unge og voksne med sosiale problemer, og drives av ca. 125 frivillige på båtene. Kommunen støtter området med gratis kaileie, direkte økonomisk støtte, og forsikring av de frivillige.

Driften ligner mye på Bergen Kommunale Kystkultursenters drift, men volumet er mye større.

Gøteborg, Sverige

Maritiman i Gøteborg definerer seg selv som et flytende museum, eller maritimt opplevelsessenter. Museet ligger helt sentral i byen ved GøteborgsOperaen, og består av 13 fartøy. Fra krigsskip og brannbåt, til slepebåt, lastebåt, fyrskip, lekter, ubåt m. fl. Alle åpne for besøkende. Eller som de sier: «Hos Maritiman kan du gå till sjøss utan at kasta loss».



I tillegg til å gi opplevelser til de besøkende, er et av formålene med havnen å utvikle Gøteborg som turiststed.

Museet har egen venneforening med et stort antall frivillige som bidrar økonomisk og med praktisk arbeid på fartøyene. En del av båtene har også egne medlemsforeninger.

National Maritime Museum, Gdansk, Polen

Museet ligger på begge sider av elven som renner gjennom sentrum av Gdansk, og ligger plassert i indrefiletten av byen. Helt sentralt i den utendørs formidlingen er midtskipsbåten Soldek. Den ligger fortøyd foran den ene avdelingen i museet. Båten er åpen for publikum, med vandringsruter i lugarer, maskinrom og lasterom. I lasterommene er det utstillinger om fartøyet og maritim historie ellers.

Soldek er et rent museumsfartøy, seiler ikke, og formidles hovedsakelig som et museumsobjekt besøkende kan oppleve på dekk og innvendig. Plassering og formidling blir ganske identisk med å plassere f.eks. Hamen, nevnt i kapittel 5, langs Bryggen i Vågen i Bergen.



Midt i indrefiletten av Gdansk troner museumsfartøyet Soldek.

Estonian Maritime Museum, Tallin, Estland

Museet formidler et bredt felt innen Estlands maritime historie, og ligger ved havnen i Tallin. Det er store utstillinger inne i de gamle sjøflyhangarene, som på grunn av landheving nå står tørt. Her er alt fra en ubåt besøkende kan gå gjennom, til sjøfly utstilt.

Museet har også en veteranbåthavn direkte tilknyttet museet, med en blanding av militære og sivile fartøy. En del av de større fartøyene står utstilt på land, men museet har også et variert utvalg fartøy på sjøen. Fra mindre fartøy, til Suur Toll, verdens største dampdrevne isbryter. Flere av fartøyene er åpne for besøkende, og driftes av museet.

Veteranskipene er en del av museets utstillinger og formidles som dette, og ikke som seilende kulturminner driftet av frivillige. Modellen er dermed den motsatte av BNV, men en kan ikke se bort fra at også noen av våre lokale veteranskip i fremtiden må driftes som museumsskip ved kai etter samme modell.



Musée Maritime La Rochelle, Frankrike

Museet ligger sentralt i havnen i La Rochelle i Frankrike. Hovedutstillingene er om bord i veteranbåter som ligger ved kai. På land er det et moderne mindre museumsbygg der det hovedsakelig selges billetter, og er enklere formidling.



Det tidligere værskipet France I har utstillinger om skipets historie og virke, men i tillegg brukes lugar og andre innvendige arealer til varierende historier om fransk maritim historie. Museet består med andre ord hovedsakelig av fartøyene, og det de kan formidle i kraft av seg selv, i tillegg til utstillingene i ulike rom ombord.



18.12 Høringssvar

Disse ble bedt om å delta på høringsrunden:

SENDT TIL	SVAR	KOMMENTAR
Riksantikvaren	Nei	Ikke tid
Bergen Sentrum	Ja	
Kystmuseet Sogn og Fjordane	Nei	
S&F Fylkeskommune	Nei	Ikke tid
Stord I	Ja	
Hardanger Fartøyvernsenter	Ja	
Byantikvaren i Bergen	Ja	
Atløy	Ja	
Fjordabaatane	Ja	
Hordaland Fylkeskommune	Ja	
Oster	Ja	
Bymuseet i Bergen	Nei	
Museum Vest	Nei	
Bergens Sjøfartsmuseum	Nei	
Statsraad Lehmkuhl	Nei	
Havnevesenet	Ja	Mottatt september 2019
Bergen Næringsråd	Nei	
Bergen Reiselivslag	Nei	
Bergen Arrangementsselskap	Nei	
Kystsogevekene	Ja	

DS Stord I:

Styret i Stiftelsen D/S Stord I behandlet sak om uttale til utredning om BNV i styremøte 6.11. 2018. Det er en meget grundig og dekkende utredning om veteran-skipsflåten utfordringer og muligheter.

Styret viser til sine merknader til tidligere utredning oversendt 09.01.2017 og er glad for at mange av våre innspill finnes igjen i siste utredning som vi nå vil gi uttale til.

Stiftelsens formål er nedfelt i stiftelsens vedtekter:

§2. Stiftelsens formål.

Stiftelsens formål er å istandsette og vedlikeholde D/S Stord I som veteranskip med hjemmehavn i Bergen. Stiftelsen kan gjennom egne tiltak eller ved utleie sette D/S Stord I i drift.

Istandsetting og vedlikehold av D/S Stord I er hovedoppgaver for stiftelsen. Styret ser det derfor som særlig viktig at havnefasiliteter legger forholdene til rette for å løse disse oppgavene. Kaifasilitetene ved Holbergskaien er svært godt egnet som

vinterhavn. I perioden oktober-april pakkers skipet inn under presenning og da gjennomføres hovedarbeidene på dugnad innen istandsetting og vedlikehold.

Vi vil også peke på god tilgjengelighet på Holbergskaiaen for lastebiler/liftbiler og at vi har gode parkeringsordninger for dugnadspersonell. Her har også Stord I lager/verksted i skur på kaiaen.

Vi har vært trygge for Stord I i forhold til at uvedkommende i liten grad har tatt seg om bord i skipet. Vi er redde for at vinterhavn på østsiden av Vågen kan gjøre skipet mer eksponert og at det kan bli behov for utvidet vakthold, noe som det kan være vanskelig å dekke opp på dugnad.

Styrets holder sterkt på at D/S Stord I må ha vinterhavn på Holbergskaiaen.

D/S Stord I driftes som passasjerskip i perioden mai –september. Sesongen gjennomføres med om lag 30 seilingsdager. Av disse er ca. 15 åpne passasjer turer med forhåndssalg av billetter eller salg ved ombordstigning. I seilingssesongen ser vi fordeler av å ligge i sommerhavn på østsiden av Vågen, ved Dreggekaiaen eller Bradbenken.

Vi støtter det som er skrevet om eksponering av veteranbåtene i et historisk miljø på landsiden. Det vil pynte byen og bygge opp under vår markedsføring. Positivt om det blir samarbeid med Statsraad Lehmkuhl på aktuelle områder.

Det er mange gode forslag om utvikling av fellestjenester og samarbeid mellom veteranbåtene. Basis for dette må være at det er eierne/eierorganisasjonen som har styringsretten om egen involvering/deltaking i fellesopplegg.

Styret i Stiftelsen D/S Stord I ønsker lykke til ved det vider arbeidet med å utvikle Bergen Nasjonale Veteranbåthavn!

Fellesorganisasjonen Fjordabaatane:

Dokumentet Egil Sunde (ES) har utarbeidet om BNV er svært omfattende og grundig. Det beskriver en 3 delt havneløsning, på Vågen, ved Kystkultursenteret i Sandviken, og ved Gamle Bergen i Elsesro.

ES har bedt om innspill, men fått få tilbakemeldinger. Det kan skyldes dårlig respons, eller at det er gjort så godt arbeid at det er lite å tilføye. Å kommentere alle element i en 74 siders høring er ikke nødvendig, da det meste er det bare å si seg enig i. Her er kommentert det som spesielt går på fjordabåtene og er viktig for disse.

Plassering i Vågen:

Det som er av interesse for Fjordabaatane er hvor man tenker fjordabåtene plassert på Vågen. Det er her de har sin historiske tilknytning, sammen med Vulcanus og evt. Markol V. Her er to plasseringsalternativer, som begge er gode. I dokumentets konklusjon anbefales fjordabåtene plassert i området ved Dreggekaiaen/Bradbenken som det beste alternativet. Det gir best synlighet i bybildet, og det som er å bemerke, er at Statsraad Lehmkuhl ser positivt på å få fjordabåtene som naboer. Viktig er det også å legge merke til at reiselivsdirektøren også anbefaler plassering av fjordabåtene i området ved Bradbenken. I så fall er det svært viktig at Skur 8 sikres som felles areal for fjordabåtene. Her er plass både til lagerlokale, samt salg og møtelokaler. Skur 8 / Dreggekaiaen vil være et ideelt sted for billettsalg og avgang for åpne turistturer. Skuret bør ikke brukes til virksomhet som konkurrerer med baren til Stiftelsen Statsraad Lehmkuhl.

Skulle det ikke la seg gjøre å få tilgang til ovennevnte område, er Holbergkaaien, og ved behov søndre del av Munkebyggen et godt akseptabelt område å fortsette virksomheten på. Her er fergeledden restaurert, og kan f. eks. brukes av M/F Skånevik. Søndre del av Munkebyggen brukes kun som gjestebrygge, og bør ved behov kunne benyttes av fjordabåtene. Ved denne byggen er man i godt selskap med Norleds hurtigbåter, som bruker nordsiden av kaaien fast, og som er en fortsettelse av fjordabåttradisjonen med passasjertrafikk til og fra Bergen. Både på Holbergkaaien og Munkebyggen er det kaiskur med store arealer, som kan benyttes både til lager, utstilling og møtelokale, samt evt. kafe. Det kan registreres et økende antall turistgrupper som besøker Holbergkaaien, da dette er det beste utsikts- og fotopunktet i Vågen. Blir fjordabåtene værende her, bør denne turiststrømmen utnyttes bedre, gjerne med båter som har åpent for lunch i turistsesongen. På Holbergkaaien er fjordabåttradisjonene svært sterke, da dette var hovedkaaien for HSD i mange tiår.

Indre del av Bryggen er et ubrukelig alternativ. Det vil skape unødige konflikter med lystbåtflåten, være lite populært om fjordabåter er av gårde på tokt eller turer og kaifronter blir liggende tomme, samt upraktisk med hensyn til nødvendig bilbruk i forbindelse med drift av båtene. Enda mer upraktisk blir det om det evt. kommer bybane over Bryggen, og Bryggen skal bli bilfri.

BNVs ansvar og roller:

Fjordabaatane ser det som naturlig at BNV opprettes som overordnet organ for veteranskipshavnene. Hva som menes med organisering av veteranskipene synes ikke helt klart. Men for fjordabåtene sin del synes det naturlig at i den grad drift av disse samordnes, bør det ligge under samarbeidsorganet Fjordabaatane. Vi kan også vanskelig se for oss at et offentlig / kommunalt organ som BNV skal stå for utvikling og salg av kommersielle turistturer. Vi ser det er lagt opp til flere stillingshjemler i forbindelse med BNV.

Tiden er overmoden for at det blir minst en person ansatt for å bidra til drift av fjordabåtene, både når det gjelder salg, markedsføring, innkjøp m.m.

Utvikling av turistturer:

Plassert på Bryggesiden, midt i turiststrømmen, bør det være potensiale for å utvikle og selge nye turistopplevelser / åpne turer med fjordabåtene. Stord 1 er vel det skipet som har lyktes best de siste årene med søndagsturene i kombinasjon med damptog og veteranbusser. Det ligger i kortene at dette produktet vil utvikle seg, både i omfang og belegg.

Også Oster går faste søndagsturer om sommeren, til Lyngheisenteret og Utvandrerenteret på Sletta.

Granvin har vært involvert i flere turistprosjekt, sist som del av satsing på kystturisme i regi av Visit Sunnhordland, med bruk av Norleds hurtigbåter til Sunnhordland i kombinasjon med Granvin. Dette har foreløpig strandet grunnet manglende velvilje fra Skyss. Dersom de restaurerte Lindås - slusene blir satt i operativ stand, ligger det her et stort potensiale i å utvikle rundturer med Granvin / evt. Atløy fra Bergen til Lindås i kombinasjon med buss.

Når det gjelder å utvikle **havnerute** mellom Vågen og Sandviken bør her ligge et stort potensiale, både med hensyn til turistattraksjoner i området og ny bebyggelse som reiser seg. Positivt er det også med kaaien i Skuteviken som er blitt utbedret. Å

få tak i en båt som folk er nysgjerrige på å komme om bord i, vil være et stort pluss, f. eks en båt av typen Framnæs de har i Kristiansund. Alternativt ville en mindre dampbåt være spennende for folk å reise med. Bergen Kystlag har en dampbåt som vil kunne ta 10 – 15 passasjerer uten for store investeringer, men den vil være for liten som hovedbåt i en så pass lang havnerute som Vågen – Elsesro. Sverige har mange mindre dampbåter. Kanskje man kan få tak i en båt av passelig størrelse her. Henrik Ibsen, 1902, som går på Telemarkskanalen ble kjøpt fra Sverige for få år siden.

Veteranbåtlaget Atløy, Sogn og Fjordane:

Svært mykje bra i dette. Generelt kan eg vel sei at fartøya i “nordfylket” gler seg stort til Vestland, sjølv om vi privat kanskje er usikre. Ideen med flytande hotell i fleire fartøy er genial!!

Atløy gjekk somrane 2012-13-14 i Hardanger, og var truleg like aktiv i «Hardanger-ruta» som Granvin. Hovudproblemet med dei turane var nok at finansieringa kom for seint kvart år, slik at ein ikkje kom seg i gang med salet. Dessutan kunne det virke som hotella (les Ullensvang) berre i liten grad såg positivt på turane. Ettermiddagsturar ville dei i alle fall ikkje ha, det kunne gå ut over eige ølsal. Tidlegare snakka vi om turar med korrespondanse og overnatting i Skjerjehamn, kan være ein god ide å ta med vidare.

Avsnittet:

Selv om ikke alle nåværende og fremtidige veteranskip i Hordaland vil høre til i Bergen på fast basis, vil byen trolig være regelmessig besøkshavn for de fleste. F.eks. har Sunnhordland fast havn på Leirvik på Stord, men er hyppig gjest i Bergen. Vestgar ligger i Øygarden, men er mye i Bergen i sommerhalvåret. Det samme med Oster, som har hjemmehavn i Bjørsvik i Lindås.

...bør kanskje innehalde ein passus om Atløy.....vi anser oss nesten å ha fast plass på Holbergkaien.

Stod ein plass noko om at det er vanskelig med planlegging av sesong og at ein kjem seint i gang. Ei viktig årsak til det er også Riksantikvaren, som kjem med årets tilsagn i mars/april. Skal ein klare å bruke det opp i tide er det ofte for seint å starte opp i september/oktober når sesongen er ferdig. Eit poeng som kanskje kan synleggjeraast gjennom ein slik utredning?

Bergen Havn:

Høringsforslag- BERGEN NASJONALE VETERANSKIPSHAVN

Innledning (hentet fra mulighetsstudiet) Slik Bergen Havn vurderer fremtidsbildet, vil ikke indre del av Vågen være et naturlig sted for næringsrelaterte havneaktiviteter. Dette henger blant annet sammen med fremtidens krav til drivstoff og bunkring av dette. Går vi over på Hydrogen eller LNG som drivstoff på hurtigbåtene, kan disse ikke lenger ha «ventehavn» med bunkring i Vågen. Hurtigbåtene må da flyttes til Dokken, og Vågen bør derfor i større grad prioriteres som en arena for opplevelser i kombinasjon med fritidsbåter, «blå bybane» og etablering av «Bergen nasjonale veteranskiphavn». Holbergskaien er i dag forbeholdt veteranskip, og kan

utvikles videre som en del av «Bergen nasjonale veteranskipshavn». Her kan de gamle båtene ha servering, og være en utvidet del av byens aktivitetstilbud.

Kaifrontene fra Rundetårnet og langs Bryggen bør ikke «låses» til et enkelt bruksområde, men fungere som besøkshavn for et bredt spekter av båter og skip. Denne fleksibiliteten vil ivareta byens preg som en pulserende havneby, der befolkningen og tilreisende kommer tett på sjøen og sjøfarende. I tillegg vil det fortsatt være mulig å gjennomføre populære maritime arrangementer og aktiviteter langs Bryggen. Inntil det foreligger et alternativt sted for gjestehavn, vil dette området fortsatt være best egnet for besøkende fritidsbåter, men ved etablering av gjestehavn på Kristiansholm kan deler av kapasiteten flyttes dit. Om hurtigbåtene flytter til Dokken, vil utvidet gjestehavnfunksjoner også kunne lokaliseres til Strandkaisiden med servicebygg i Strandkaiterminalen.

En flytende bybane må også stoppe i Vågen. Her må det gjøres en vurdering av effektiv drift i høy fart, og et ønske om å komme lengst mulig inn i Vågen (med lav fart). Anlegg som Dreggekaaien, Nykirkekaaien og Munkebryggen kan alle være egnet som stoppested for en sjøgående elektrisk ferge. Videreutvikling av indre del av Vågen, inkludert kaianleggene på Nordnes-siden, bør følges opp av egne studier. Dette er også en naturlig oppfølging av den kommende sjøfrontstrategien og behovet for en mer helhetlig utvikling av sjøfronten. Bergen Havn deltar gjerne i dette arbeidet. I så måte er dette kapitlet om Vågen mer signaler og tanker enn løsningsforslag.

Bergen havn har i dag 2 båter som ligger fast ved Holbergkaaien (Skur 14) på vinterstid, og 2 i tillegg på sommerstid. Om sommeren kommer disse båtene med jevne mellomrom, men det er ingen som har fast plass eller faste ruter. Bergen er også hjemmehavn for seilskuten Statsraad Lehmkuhl som har sin faste plass på Bradbenken. I tillegg er MF Beffen en kuriositet, som frekventerer nord og sydsiden av Vågen.

Bergen Nasjonale Veteranskipshavn Ovenfor nevnte er hentet fra vår nylig utgitte mulighetsstudie for Bergen Havn, og danner grunnlaget for vårt hørings svar til Bergen Nasjonale Veteranskipshavn (BNV) Bergen og Omland havnevesen ble etablert allerede tilbake i 1735, og har derfor en lang historie å ta vare på. Mange forskjellige skip har kommet og gått ut av Vågen, og mange entusiaster er nå engasjert i å restaurere og ta vare på disse flotte skipene. På de siste sidene av rapporten som er laget for BNV, finner vi mange skip som etterhvert er renover og ivaretatt av disse ildsjelene som naturlig nok gjerne vil vise disse frem for allmennheten og sørge for at de bevares inn i fremtiden. Rapporten har imidlertid pekt på at entusiasme og penger ikke er nok, men at disse skipene trenger infrastruktur og støtteapparat som sikrer forutsigbarhet. Hvert skip har frem til nå kjempet for seg og sitt, bl.a. opp mot BOH som har hatt begrenset infrastruktur til rådighet for disse skipene. At man nå ønsker å samle og forenkle dette veteranbåtarbeidet ser vi på som svært positivt.

Dagens Bergen og Omland havn AS (Bergen Havn) ønsker å knytte denne historien sammen med nåtidens fartøy og behov på best mulig måte, men Vågen har sine begrensninger og vi skal ivareta mange parter. Vi ønsker likevel på samme måte som BNV en forutsigbarhet for hele flåten som forenkler administrasjon og avtaler rundt de forskjellige fartøyene slik som vi ser i dag.

Når vi skal inn å vurdere denne rapporten, er det først 3 områder vi spesielt må se nærmere på:

- Bergen og Omland Havn AS sin endrede rolle fra 1.mai 2019
- Tilretteleggelse for skip som kommer på besøk
- Kommersiell turtrafikk med veteranskip

Bergen og Omland Havn AS sin endrede rolle fra 1.mai 2019

Det siste året har mye endret seg for det som frem til 1.mai 2019 het Bergen og Omland havnevesen. Som et IKS (Inter kommunalt samarbeid) med Bergen Kommune som hovedeier og 10 andre omlandskommuner som deleiere, så forvaltet BOH alle de offentlige kaiene rundt byen (ca 6 km) samt parkeringsplasser og bygg som var knyttet til disse områdene.

I tilknytning til denne rollen var BOH en betydelig samfunnsaktør, og støttet økonomisk opp om mye av det som foregikk i havnen av samfunnsmessig betydning. Dette kunne være store arrangementer som årlig gikk av stabelen (Tall Ship, Hansadager, Fjordsteam, Torgdag mm), eller til spesifikke fartøy av samfunnsmessig betydning slik som Statsraaden, Redningsbåt, Brannbåt og ikke minst deler av flåten til veteranbåtmiljøet.

Ved virksomhetsendringen som ble gjennomført 1.mai 2019 endret dette bildet seg. Det gamle BOH ble lagt til side, alle offentlige eiendommer og kaifronter ble overført til Bergen Kommune og Bergen og Omland Havn AS (BOH AS) ble etablert.

Det nye selskapet (les: Bergen Havn) skal nå klare seg selv og leier kun tilbake kaifronter, parkeringsplasser og bygg av kommunen til det som er nødvendig for dagens havnedrift. I praksis betyr dette at det nye selskapet ikke lenger på samme måte vil kunne ta det samfunnsmessige ansvaret som BOH tidligere tok, men at Bergen Kommune nå må påta seg et større ansvar for dette.

Der BOH tidligere kunne fordele gode eiendomsinntekter til å støtte opp under samfunnsmessige viktige saker er forbi. En kai som Bergen Havn nå må betale leie for, kan ikke i den andre enden lenger gis bort gratis til støtte.

Til gjengjeld jobber Bergen Havn nå med en sponsor strategi. At selskapet kan gi økonomisk støtte til arrangementer, båtmiljøer eller andre i fremtiden mot profilering vil kunne være aktuelt. Først må imidlertid selskapet vise seg å være bærekraftig med de «nye» inntekter og kostnader Bergen Havn nå skal forholde seg til.

Tilretteleggelse for skip som kommer på besøk

Er det plass i Bergen Havn vil vi til enhver tid kunne legge til rette for veteranskip som kommer på besøk, og forsøke å plassere disse på det til enhver tid egnet sted. Veteranskip må imidlertid påregne havnevederlag på lik linje med andre. Her vil Bergen Havn sin nye prisliste bli gjeldende når den er ferdig utarbeidet høsten 2019.

Kommersiell turtrafikk med veteranskipp

Det er en betydelig kommersiell turtrafikk i Bergen Havn, og Bergen Havn kan ikke forfordle et miljø fremfor et annet når det gjelder kommersiell turtrafikk. Her vil derfor vanlige betingelser gjelde ihht våre prislister.

BOH AS sin konkrete tilbakemelding på oppgaven Å finne en samlet plassering for veteranskipsflåten, som tilfredsstiller fartøyenes og fartøyvernenes behov i dag og i fremtiden, byens og det offentliges ønsker, BOH AS sitt behov for plass til besøkende fartøy, fritidsflåtens krav til kaiplass mv. Kommentar til pkt 4.2) Holbergkaien

Å samle fartøyene på vestsiden av Vågen ved Holberg kaien, med muligheter for utvidelse til nærliggende kaier, som Munkebryggen.

I dag har veteranskipmiljøet tilgang til alle 3 kaifronter på Holberg kaien vest i Vågen, men kun med areal tilgang til en mindre bod i tilhørende Skur 14. At dette ikke er tilfredsstillende for å bygge opp og utvikle et miljø for BNV er forståelig, men at dette er det beste stedet for videre utvikling er Bergen Havn ganske tydelig på.

Tilgangen til Holberg kaien (les: manøvrering) og muligheten til å ha flere skip liggende inne samtidig, er det kun Holberg kaien som kan bidra med. Mulighetene til videre ekspansjon mot Munkebryggen er også kanskje en mulighet i fremtiden, selv om det i dag er etablert med annen trafikk og ikke er aktuell for dette.

Det er for øvrig lagt inn mange gode argumenter i rapporten for at dette er det ideelle stedet å utvikle, med bakgrunn i det historiske. Forutsetningen er tilgang til Skur 14 slik at dette kan utvikles til et samlingssted for miljøet i Vågen. Fra 1.mai 2019 er Skur 14 overtatt av Bergen Kommune i sin helhet og ikke i havnens eienomsportefølge lenger. Kaifronten er imidlertid leid av Bergen Havn og derfor må det forventes havnevederlag for kai ligge som nevnt tidligere.

Når det gjelder de negative sidene av å ligge på Holberg kaien, så mener vi at tilgang til Skur 14 er nøkkelen til at dette skal bli en attraksjon. Viktigheten av å spre turistene over større deler av sentrum er nevnt i rapporten, og dette ser vi også på som særdeles viktig argument for å samle dette miljøet på vest siden.

At BNV i sin rapport markerer at det er de skip som historisk sett har hørt til i Bergen som skal ligge fast i Vågen er Bergen Havn også opptatt av. Som rapporten viser, så er det svært mange fartøy som etterhvert har blitt restaurert. Vi overlater det imidlertid til veteranbåt miljøet å bestemme hvilke fartøy som skal prioriteres i Vågen.

Kommentar til pkt 4.4) Bradbenken - Dreggekaien

Bradbenken er hovedkaia til Statsraaden og er på nordsiden lagt til rette for de mange store yachter som besøker Bergen (sammen med Munkebryggen, Tollbodkaia og Festningskaia). Kaien er stort sett opptatt gjennom hoveddelen av sommermånedene. På nordsiden og hopen tilknyttet Festningskaia er det betydelig mindre plass enn ved dagens lokasjon ved Holberg kaien. Mulighetene til å legge til særlig flere enn 2-3 veteranbåter i dette området er svært begrenset, da man ikke kan ta i bruk utsiden av kaia som man gjør på Holberg kaien.

Dreggekaien er uaktuell på flere måter. Denne brukes i dag som en av- og påstignings kai til mye av turvirksomheten i havnen, inkludert Beffen på nordsiden. Skur 8 er også utilgjengelig for BOH AS, fordi denne er knyttet opp mot en lengre leieavtale med et eiendomsselskap. Et nybygg eller restaurering av eksisterende er under planlegging, med restaurant og servicesenter for småbåtfolket. Denne søknaden er for tiden til behandling hos kommunen.

Kommentar til pkt 4.6) Vågsbunnen ved Rundetårn, til Bryggen nord

Som nevnt i vår innledning som er hentet fra vår mulighetsstudie, så mener vi at Bryggen ikke bør «låses» til et enkelt bruksområde, men fungere som besøkshavn for et bredt spekter av båter og skip. Denne fleksibiliteten vil ivareta byens preg som en pulserende havneby, der befolkningen og tilreisende kommer tett på sjøen og sjøfarende.

Utfordringen med å ha en slik kai, er at fasilitetene aldri blir optimal for noen, men brukbare for alle. Likevel er dette en prioritering som er gjort fra Bergen Havn sin side, da Bryggen er vårt mest populære anløpssted og vi skal sørge for både ivaretagelse både av kaien og området rundt.

Muligheter

Det vi ser kan være en mulighet for å gi miljøet en attraktiv tilgang på vestsiden, er å la ett av veteranskipene ligge fast innerst ved «Dramshuset» i området mellom Skur 11 og Rundetårnet. Her har vi i dag noen begrensninger for fritidsbåtene, hvor det mangler strøm og det blir ofte trangt å manøvrere. Beffen går ut og inn helt innerst i hopen, og da kan et alternativ derfor være å la en av veteranbåtene ligge der, men kan da ikke bevege seg ut og inn som en turbåt. Manøvreringen til veteranbåtene er krevende, og er en av de største utfordringene med å la veteranbåtene gå ut og inn fra Bryggen hvor mange fritidsbåter ferdes. Dybden kan være en begrensning ift størrelse på båt og hvor langt inn båten kan ligge.

Det kan også være en mulighet å legge til rette for en veteranbåt på sommerhalvåret innerst mot Torget evt. Blomstertorget. Her vil det kreve litt mer tilrettelegging, og om fartøyet skal bevege seg ut og inn av Vågen. Her er det også en dybdebegrensning.

Oppsummering

Bergen og Omland havn AS ser det som mest aktuelt at kaiområdet rundt Holberg kaien videreutvikles og at miljøet sammen med kommunen finner løsninger på å utvikle Skur 14. Beste mulighet for presentasjon på østsiden av Vågen, vil være helt innerst mot Rundetårnet, men vil da ikke kunne gå på turer. Skal man på turer kan man se på løsninger rundt Torget/Blomstertorget. Endret organisasjonsform til Bergen og Omland havn AS, fører også til endret forretningsbilde for selskapet. Der det gamle BOH tidligere kunne støtte veteranskipene økonomisk, blir muligheten til dette mye mindre og ansvaret vil falle mer på kommunen sine budsjetter. Endelig strategi for sponsing i det nye Bergen Havn AS, vil bli gjennomført i løpet av høsten.

Med hilsen Bergen og omland havnevesen
– Nils Møllerup – forretningsutvikler

Hardanger og Voss museum, avd. Hardanger fartøyvernssenter:

Hardanger og Voss Museum med avd. Hardanger fartøyvernssenter (HFS) er glad for at det nå ligg føre ein plan for Bergen nasjonale veteranskipshavn (BNV). Sjølv om planen er lokal for Bergen er den viktig for kystkultur- og fartøyvernarbeidet i Hordaland og vestlandsregionen elles.

Frivillige miljø har gjennom lang tid lagt ned ein formidabel innsats med vern, istandsetting og drift av fartøy til tross for dårlege fasilitetar. Dette har gitt resultat og skapt positiv merksemd og forståing for fartøyvern i samfunnet. Det er på høg tid at verneflåten får betre fasilitetar og at potensialet i flåten av verna fartøy i større grad blir brukt.

Bergen var historisk navet for fjordabåtane på Vestlandet og byen har i stor grad same funksjonen for dei verna fjordabåtane i dag. Ut over fjordabåtane er mange slags verna fartøys spreidd i regionen, tilknytt sine lokalsamfunn. Dette gjeld særleg store og små trefartøy som gjerne var bygd i distrikta. Både frivillige og institusjonaliserte miljø står for restaurering og drift av desse fartøya. Istandsetting av fartøya fører til at ein tek vare på gamle handverksteknikkar, lokale byggetradisjonar og lokal kultur.

Nokre få private verft i regionen tek oppdrag på verna fartøy der det er krav om antikvarisk arbeid. Dei er viktige for verneflåten og må sikrast kontinuitet slik at desse kan vidareføre og utvikle sin spesialkompetanse.

I Hordaland er det to institusjonaliserte fagmiljø innan trebåtbygging og fartøyvern; det er Oselvarverkstaden og Hardanger Fartøyvernssenter. Både stat, fylke og kommunar bidreg til desse. Begge miljøa har spisskompetanse på sine felt som kan bidra til vernefeltet og til BNV med rådgiving og tenester. Planlegging, tilrettelegging og drift i BNV bør komplimentere og samordne seg med desse fagmiljøa. I offentleg samanheng må målet vera ei samordna, kostnadseffektiv og fagleg god satsing på kystkultur og fartøyvern i heile regionen der miljøa støtter og utfyller ein annan.

HFS er eit av tre nasjonale fartøyvernssentra og har særlege føresetnadar for å bidra både vernefagleg og praktisk til fartøyvernet i regionen. Senteret har tilsett fleire fartøyvernkonsulentar som arbeider med dokumentasjon, forskning og rådgjeving innan vernefeltet. Senteret held i hevd fleire små maritime handverksfag som er naudsynte for antikvarisk fartøyvern, me nemner særleg innreiingsarbeid, treskipsbygging, småbåtbygging (også livbåtar), skipssmed, riggarbeid og reipslagning. Alle desse funksjonane har tilsette fagfolk og senteret er godkjent læreverksemd i båtbyggjarfaget, smedfaget og reipslagarfaget. Nokre av desse faga er nemt i utreiinga og kan såleis skje i samarbeid med oss.

HFS driv den 73 fot lange hardangerjakta Mathilde (1884) som er i aktiv drift ca 8 mnd. i året og har leirskuletilbod med brukarar frå heile landet. Dersom BNV kan gi gode hamnefasilitetar kan det vera aktuelt med fleire tokt mellom Hardanger og Bergen. På den måten kan me gjenskape den historiske linken med jaktetart mellom by og land, og klippfiskfarten til Nordland.

Hardanger var eit viktig ruteområde for fleire av dei verna fjordabåtane i Bergen. Museet har drive eit verdiskapings- og pilotprosjekt med veteranbåtruter i Hardanger i samarbeid med Riksantikvar, fylkeskommune, veteranbåtar i drift og reiselivet.

Målet vårt er å bidra til vern gjennom bruk og vi håper at det i framtida kan la seg gjera å etablere lønsame ruter i eit kulturhistorisk konsept, gjerne drifta av BNV.

Hardanger og Voss museum eig den freda ferja MF Føgefonn (1937) som no er under restaurering. På sikt skal ferja inngå i museumshamna ved Hardanger fartøyvernsenter og formidle ferjedrift og epoken med overgang til landverts biltransport. Me vonar BNV også vil gi plass til formidling av denne historia og at vi kan samarbeida om marknadsføring og å leie publikum til vårt maritime museum i Hardanger og vice versa.

Noko av aktiviteten i planen er stadspesifikk medan anna er overlappande og komplimentært til drifta ved Hardanger fartøyvernsenter. Me ser fram til vidare samarbeid og samordning til det beste for fagfeltet og ynskjer lykke til med det vidare arbeidet.

Byantikvaren v/Johanne Gillow:

Det er invitert til en høringsrunde for utredningen av Bergen Nasjonale Veteranskipshavn. Vi antar at dette er en begrenset høring i hovedsak blant ressursgruppens medlemmer og fagmiljø, før endelig rapport foreligger. Vi forutsetter at endelig rapport vil komme på en bredere høring, der også andre faglige og politiske perspektiver belyses. Blant annet har utredningen konklusjoner som griper direkte inn i byutviklingsspørsmål, og der andre fagområder enn kulturminnevern også berøres. Denne høringsuttalelsen er derfor kun faglige innspill i en prosess.

Utredningen skal svare ut følgende spørsmål:

- Leverer en overordnet strategi for nasjonal veteranskipshavn i Bergen. Strategien skal være funksjonell i forhold til alle tre forvaltningsnivåer og politikk.
- Lage konkretiserte planer for samseilingsprogram/rederi, for samordnet formidling overfor publikum og utnyttelse av reiselivsinntekter. Planene skal være grunnlag for gjennomføring og finansiering fra relevante andre kilder, inkludert næringsutvikling.
- Etablere felles møtesteder for aktørene knyttet til havnene og til kystkultur/fartøyvern som inkluderer både frivillige og profesjonelle aktører.

Initiativet til en mer samlet organisering av det rike veteranskipsmiljøet er et riktig, og viktig, initiativ. Det er positivt at det er bred enighet om intensjoner, og vi kan også stille oss bak det. Veteranskipsmiljøet er et av de miljøene hvor frivilligheten er på sitt tydeligste innenfor ivaretagelse av kulturarven vår, både den materielle og den immaterielle. De frivillige miljøene besitter en unik, og imponerende, kunnskap og kompetanse sammen med tålmodighet, entusiasme og villighet til å bruke utallige dugnadstimer og private midler. Vi forutsetter derfor at dette arbeidet er godt forankret blant de frivillige/eierne og at de berørte kan stille seg bak konklusjonene.

Det fremgår av dokumentet at det har vært gjort prioriteringer som ikke alle nødvendigvis er enige i. Det fremgår ikke hvilke fordeler og ulemper som er veid opp mot hverandre og hva uenighetene har bestått i. En slik prosess vil selvsagt alltid vise uenigheter basert på aktørenes ståsted, og alt skal ikke refereres i slutt-dokumentet, men en balansert rapport bør belyse dette i hovedtrekk dersom

det er prinsipielle uenigheter. Det ville gjort det lettere å vurdere de forskjellige anbefalingene.

Utredningen berømmer verdien av det frivillige arbeidet, men kunne i sterkere grad også inkludert kunnskapen de besitter. Rapporten viser det sterke kunnskapsmiljøet Bergen har i maritime spørsmål, og trekker da frem de profesjonelle kunnskapsinstitusjonene. De kan vi alle være stolte av og ha stor respekt for – der er Bergen heldig – men vi vil også påpeke at de frivillige/eierne også utgjør en form for «kunnskapsinstitusjon» og savner dette i opplisting av kunnskapsmiljøene. De representerer ikke bare håndbåren kunnskap, men har ofte en detaljkunnskap og erfaring på sitt fagfelt som få formelle institusjoner kan måle seg med.

BNV skal løse mange oppgaver; blant annet samordning når det gjelder havneforhold, økonomi, mannskap, rekruttering, regelverk, søknader og rapportering. Dette er utenfor Byantikvarens kompetanseområde, men vi forutsetter at dette er forankret hos frivillige/eierne stiller dem som drifter og eier skipene seg bak. Dette vil være en vesentlig suksessfaktor.

Det er positivt at man i utredningen er tydelig på hva man ønsker å få til, men vi savner en nyansering i forhold til at noen av konklusjonene åpenbart er avhengig av andre prosesser og beslutninger.

Utredninger er tydelig på hvilke kriterier som er vurdert når man har vurdert den geografiske plasseringen: «Profilering, møtested, bygge miljø, tilgjengelige kaime-ter, lagerplass, tilkomst, muligheter for fremtidig ekspansjon av flåten, havnens øvrige behov, reguleringsmessige forhold, turisme, eksponering, mm.» Her vil vi påpeke at også andre samfunnshensyn kan ha innvirkning på løsningene. Vi imø-teser derfor en bredere høringsrunde der dette kan belyses bedre før det fattes politiske vedtak om BNV.

Når det gjelder havnefasiliteter, har vi tidligere vist til reguleringsplanen for «Vågen, kaiene og Bryggen» som angir noe om plassering av veteranskip. Byantikvaren er udelte positiv til at veteranskipene har havn i Vågen, og mener at dette vil være en styrking av opplevelsen av Bergen som historisk havne- og sjøfartsby. Historisk har mange av rutebåtene hatt anløp ved Holbergsallmenning og det er også her regule-ringsplanen plasserer skipene. Vi kan se fordeler ved å legge dem ved Dreggekaaien/ Bradbenken med tanke på turiststrømmene, men ønsker at man ser nærmere på fleksible løsninger som også innebærer Holbergskaaien. Der er også Skur 14 allerede i funksjon som havneskur for disse. Et slikt positivt miljø som oppstår rundt en samling båter, kan også virke positivt på nærmiljøet og gjøre også denne delen av sentrum mer attraktiv for både lokale og turister.

Når det gjelder plasseringen av de største skipene på Østsiden, er vi av den oppfat-ning at det kan være positivt hvis de er i fart deler av tiden, slik Statsraad Lehmkuhl er, men at det kanskje er mer uheldig plassering dersom vi snakker om mer perma-nent fortøyning for å være hotellbåter/faste serveringssteder fremfor aktivitet til sjøs. Spørsmålene rundt plassering, er dog et spørsmål vi mener må belyses i en mer formell høringsrunde, der flere parter bør ha tunge stemmer inn i hvordan det konkluderes.

Likeledes konkluderer man i utredningen også i spørsmål som gjelder konkur-rerende arealinteresser, og der arealbruk også er uavklart eller i prosess. Dette

burde fremgå mer tydelig, og er også noe som tilsier en bredere høring. Blant annet vil dette gjelde både bruk og utvikling av Skur 8, hvor vi kjenner til at det er pågående er prosesser allerede, og hvor det kanskje også kan være aktuell med annen bruk. Likeledes er det en pågående offentlig planprosess på Kristiansholm med tilliggende arealer, deri både Sandviksboder 16-24 og grendene bak. I en slik planprosess skal det gjøres avveininger mellom flere interesser. Denne utredningen foregriper konklusjonene i planprosessen, ved å konkludere på løsninger som er avhengig av støtte i et planvedtak. Dette mener vi er uheldig.

Byantikvaren er positiv til at det er gjort et slikt omfattende arbeid for å utrede mulighetene for etablering av en nasjonal veteranbåthavn i Bergen. Vi støtter initiativet, og er enige i at Bergen med sin sjøfarts- og handelshistorie, som både er lokal, regional, nasjonal, og ikke minst internasjonal, er et riktig valg som nasjonal veteranskipshavn. Mens verdensarvstedet Bryggen er sporene etter middelalderens handel og sjøfart, er den nyere historien og de flytende kulturminnene håndfaste spor etter Bergens kontinuerlige blikk mot sjøen som middel til kommunikasjon, god ressursbruk og verdiskaping.

Vi ber om at utredningen kommer på en bredere høring for å sikre at alle hensyn vurderes før endelige politiske vedtak.

Hordaland Fylkeskommune, Fylkeskonservatoren, Kultur- og idrettsavdelinga

Det er gledeleg at utgreiinga om Bergen nasjonale veteranskipshavn (BNV) ligg føre. At Hordaland fylkeskommune ser prosjektet BNV som viktig, går fram av tidlegare tildelingar av midlar gjennom Kulturelt utviklingsprogram og programmet Verdiskaping på kulturminneområdet, og av vurderingane som då vart gjort. Til dømes uttalte Hfk i 2014 at «Hordaland fylkeskommune ser på BNV som eit strategisk viktig prosjekt.

Bergen hamn si historiske rolle som senter for sjøfart og handel gjev prosjektet ei regional tyding.» Som det går fram av vedlegg 17.3., er det godt samsvar mellom prosjektet og fleire punkt i «Premiss kultur: Regional kulturplan for Hordaland 2015 – 2025» og med handlingsprogrammet til kulturplanen. Prosjektet har òg god forankring i planar frå både Bergen kommune og Riksantikvaren.

Bergen kommune peika i byrådssak 1353/12) på ei rekkje viktige føresetnader og utfordringar knytt til bevaring, drift og formidling av veteranshipsflåten i Bergen og omegn. Oppdraget frå Bergen kommune er omfattande, og utgreiinga svarar på oppdraget med ei lang rekkje tilrådingar, både på overordna og meir detaljert plan. Slik me ser det, er dei viktigaste måla dei som gjeld oppretting, organisering og lokalisering av BNV. Dette vert spegla i hovudkonklusjonane (punkt 4 i utgreiinga). Tiltak som m.a. samseglingssrederi, institusjonelt eigarskap til fartøy, og veteranbåtrute, forstår me som døme på aktiviteter som BNV skal eller kan driva med, og som det ikkje er avgjerande å få greia ut ferdig før sjølve BNV er etablert.

Me tilrår difor at lista over tilrådingar vert systematisert og slanka, og at det som gjeld oppretting, organisering og lokalisering av BNV vert framheva.

Når det gjeld BNV si rolle på overordna plan, heiter det at «Bergen Nasjonale Veteranskipshavn (BNV) skal være en overbygning for en nasjonal havn for

veteranskip i Bergen og regionen rundt. ... BNV skal også påta seg nasjonale oppgaver innen feltet.». Her kan det gjerast meir tydeleg på kva felt BNV skal ha nasjonale oppgåver, og på kva felt det skal ha eit regionalt virkefelt. Å vera eit nasjonalt kompetansesenter for fartøyvern og kystkultur er ei anna og større rolle enn fellestenester for den lokale/regionale flåten av veteranfartøy. Til dette høyrer spørsmålet om kva for tilhøve BNV skal ha til andre veteranskipshamner i Noreg.

Fylkeskommunens eventuelle rolle her i eigarskap og finansiering treng vidare drøftingar. Heilt generelt kan me seia at me i slike samanhengar deler Bergen kommunes skepsis til organisering som stifting.

Den tredelte lokaliseringa til Vågen, Kystkultursenteret og Elsesro ligg implisitt i oppdraget frå Bergen kommune. Dette er også ei naturleg plassering ut frå omsyn til kultur- og hamnehistorie, formidling og samspel med andre aktørar (musea mm). Når det gjeld den nærare plasseringa i Vågen, har me sans for å bruka BNV til å gje Strandsiden eit løft, og prøva å spreia turiststraumen meir ut i det historiske bysentret. For Skur 8 gjer me merksam på pågåande planarbeid for å erstatta det med eit nybygg for restaurant, info- og servicesenter retta mot småbåtmiljøet og turistnæringa. Skur 8 er òg peika på som mogleg plassering av eit verdsarvsenter for Bryggen. Dersom det er plass til fleire funksjonar på tomta, kan det opna for nye synergieffektar. Samstundes vert det særleg viktig å koordinera ulike aktørar og deira målsettingar.

Angåande konsekvensar av regionreforma og samanslåing av Hordaland og Sogn og Fjordane til Vestland: Dersom BNV sine fellestenester vert avgrensa geografisk (kva for fartøy som skal få nytta godt av tenestene), ser me det nye fylket ei naturleg avgrensing. Som del av regionreforma og oppgåveoverføring frå RA, vil fylka få fleire oppgåver på fartøyvernområdet. Det er venta ei endeleg avklaring av oppgåvefordelinga mellom RA og Vestland innan utgongen av 2018. Dette vil generelt gi grunnlag for ei forsterka fylkeskommunal innsats på fartøyvernområdet. Overføring av oppgåver frå Riksantikvaren kan få påverknad på habilitetsvurderingar (jf. 15.1. «Riksantikvaren kan av habilitetshensyn ikke delta i styret»).

Kommentarar til utvalde punkt:

Punkt 11, felleskonservator for fartøyvern: Her gjer me merksam på at det i framlegg til HFKs budsjett for 2019 ligg inne midlar til etablering av ei fartøyvernkoordinatorstilling ved Museum Vest. Fartøyvernkoordinatoren skal ha ein regional funksjon opp mot det frivillige fartøyvernet for å styrke samhandlinga og gje råd om istandsetting/drift av verneflåten, og ha ansvar for nasjonale oppgåver knytt til dokumentasjon av verneflåten og formidling av denne i eit større samfunnsperspektiv. Me trur at fartøyvernkoordinatoren ved Museum Vest vil verta ein god samarbeidspartnar for BNV.

**Kjersti Halvorsen, Bergen arrangementselskap/
Næringsrådgiver arrangement, Bergen kommune:**

Veldig bra!

Her er jo alt tatt med. Dette oppleves som lesar både positivt, fornuftig, tydelig og meningsfylt. Samtidig blir det en del steder særlig detaljert og dette gjør at man

«dette» av flyten i den totale sammenfatningen av hva man ønsker og foreslår ved en slik havn og alle elementene rundt denne.

Noen punkter

- S26 vedrørende regnestykket. + kap 14. – Mulig det ville være greit å bruke arrangementskalkulatoren (eller et annet verktøy) for å få frem tall som kan fremstå som enda mer realistiske enn kun synsing på hva man direkte økonomisk pr skute og helhetlig med BNV for samfunnsøkonomien kan få ut av prosjektet
- S 58 Uttalelse fra Ole Warberg – Det bør være havnefestivaler som Fjordsteam og TSR hvert år.... Mulig det kan bygge attraksjonskraft, men er helt urealistisk ifht kapasitet i lokalsamfunnet – være seg bl.a. økonomiske bidragsyttere (næringsliv og samarbeidspartnere), kjøpsvillighet blant publikum og offentlige samarbeidspartnere.
- Kap 14. Havnefester: Kan ikke i dagens situasjon kjenne igjen utfordring med tilgang til nok kaifront – dette handler om tidlig nok dialog med Bergen Havn, og avtaler med dem. At det i ABM planen er uttalt ønske om årlige havnefester betyr ikke at dette er omforent med arenautleier som er Bergen Havn. En del av utfordringene er nok at man som arrangør ikke har inngått avtaler med arenautleier før man har bestemt seg for at man skal gjennomføre et arrangement i havnen.

Det kan gjerne tilføres at Bergen kommune er en grønn by. I både kunstplanen og plan for store arrangement er det nevnt grønne arrangement og oppfordring til arrangører om å etterstrebe det. (Prøver å få inn vedtak om påbud om grønne arrangement) Det betyr at viktigheten med å få bygget ut strømmettet i Bergen Havn bør prioriteres. Det kan gjerne henvises til tiltak i Plan for store arrangement ifht anbefalingene og annet.

Steinar Kristoffersen, Bergen Sentrum AS:

Etter min oppfatning bør det gis plass til så mange veteranskip som mulig i Vågen, selvsagt forutsatt at det også gis tilstrekkelig plass til annen ønsket skipstrafikk. Tilknyttet dette bør man legge til rette for et moderne besøkssenter med blant annet serveringstilbud og museumsbutikk. Hovedargumentet for dette, er at sentrumskjernen trenger nye, permanente profesjonelt drevne opplevelser som kan være av interesse både for regionens egen befolkning og for tilreisende fra fjern og nær. Ideelt sett burde kaiene og bygningene både på Bradbenken og Holbergkaia tilrettelegges spesielt for veteranskipshavnen. Da ville også Beffen kunne få en ny og spesiell rolle som «shuttle» mellom disse. Hvis man skulle velge et av stedene, så ville jeg holde en knapp på Bradbenken og skur 8 fordi dette ligger enklere tilgjengelig der flest folk pt. ferdes.

Bergen Nasjonale Veteranskipshavn (BNV) skal være en overbygning for en nasjonal havn for veteranskip i Bergen og regionen rundt. Den skal være lokalt forankret i det sentrale havneområdet i Bergen, med regional betydning for Hordaland, dels Sogn og Fjordane, og i enkelte henseende også Vestlandet. BNV skal også påta seg nasjonale oppgaver innen feltet.