

Fjordabåtbyen

av Erik Småland 2005

Etnolog og direktør ved Museumsenteret i Salhus

Utviklinga av industri og samferdsle heng nøye saman. Moderne tiltak som industri, meieri, handelslag, dagleg postførsle og reiseliv er utenkjeleg på Vestlandet utan fjordabåtane. Alt i 1858 vart Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane etablert og vart i sitt fylke ein viktig føresetnad for omlegginga frå sjølvberging til handelsjordbruk med Bergen som sentral marknad. I Bergensdistriktet, med si desentraliserte industrireising, vart ordna transportforhold tidleg ei viktig sak. Brødrane Jepsen i Ytre Arna var industripionerar, men vart også pionerar i lokalfarten då dei sette vesle D/S "Arne" i rute til Bergen i 1864.

Då industrialiseringa skaut fart kring 1850 hadde ikkje Bergen nokon Akerselv som gav grunnlag for storstilt industrireising nær sentrum. Men, inne i fjordane var det ikkje mangel på tenlege elver. Nye idear og ny teknikk, bergensk kapital og lokal arbeidskraft vart i tida kring 1850 til ei eksplosiv blanding som på få tiår skapte ei rad moderne fabrikkstader i dei skrinne fjordbygdene kring Bergen. Medan verkstadindustrien helst etablerte seg i nær sentrum, danna tekstilfabrikkar, møllebruk, og seinare den elektrokjemiske industrien, nye fabrikkstader inne i fjordane. Historikaren Egil Ertresvåg påviser i Strilesoga at strilelandet, trass Bergensarane si oppfatning av Strilane som bønder, kring 1920 var blitt ein av landets mest industrialiserte regionar med over 9000 sysselsette i industrien.

I Europa står damplokomotivet som symbolet på utviklinga av moderne samferdsle. Men, etableringa av eit jernbanenett er svært kapital- og kompetansekravjande og vart difor oftast ei statleg oppgåve. Landskapet langs kysten av Noreg gjer jernbaneanlegg til eit svært kostbart alternativ, langt utanfor rekkevidda av lokal finansiering. Ei jernbane frå Karmøy via Odda og Voss til Vik i Sogn og vidare mot Ålesund vart utgreia av eit statleg utval, men sidabana frå Voss til Granvin vart einaste konkrete resultatet av dei stortenkte planane. Den delen av Vossebana som ligg mellom Arna og Bolstad gjev oss eit inntrykk av korleis ei jernbane langs vestlandsfjordane ville sett ut; på nedsida av stasjonane ligg dampskipskaiane der lokalskipa korresponderer med ein jernbane som erstatta dei større langruteskipa til byn. Med i dette biletet er også at Bergensbana eigentleg endar heilt ute heilt på Skoltegrunnskaien, med direkte ombordstiging i Englandsbåten på den eine, eller i Amerikabåten på den andre, sida.

Om geografen langs kysten er problematisk for jernbanen, så ligg han svært godt tilrettes for dampskipet. Med ferdig og vedlikehaldsfritt "linjenett" vart kostnaden med å starte dampskipsruter så overkomeleg at eit par bygdelag kunne slå seg saman, kjøpe eit brukt skip og setje i gong sjølv. Då fekk dei samstundes lagt den viktige samferdsla under lokal kontroll og setje teneleg kommunikasjon, og ikkje størst mogleg overskot, som føremålsparagraf for selskapet.

Sjølv om dampskip var noko nytt var sjøvegen gamal og hevdvunden. Det vart difor kontinuiteten som fekk prege samferdsleutviklinga. Då jernbana aldri fekk nokon sentral rolle for samferdsla på Vestlandet mista heller ikkje Vågen i Bergen si historiske rolle som sentral hamn for varer og folk frå distrikta. Dampskipa representerte ikkje noko grunnleggjande brot med tradisjonen, men medførde snarare ei styrking og fornying av det gamle mønsteret. Den låge terskelen for å setje i gong ruter, førde også til at det i distrikta nærast Bergen tidleg vart svært mange lokalruteselskap med hard konkurranse på dei viktigaste rutene. I Nordhordland åleine var det fram til omlag 1950 heile sju ruteselskap på sjø og fem på land.

Det vart difor dampskipet og ikkje lokomotivet som hjå oss var arbeidshesten som drog tyngste lasset på vegen frå bondesamfunn til velferdsstat. Skipa vart bøtt og flikka på i generasjonar og vart med åra institusjonar i sine ruteområde. Rekorden i så måte har D/S "Framnæs" som gjekk mellom Bergen og Sogn og Fjordane i 93 år. Ein rekord det er grunn til å rekne med vert ståande. Generasjonar etter at desse båtane vart selde til

opphogging lever dei enno vidare i minne og forteljingar, nær knytte til sjølve den vestlandske identiteten.

Frå siste del av 1800-talet til fram mot 1970-åra kan Vågen i Bergen i følgje den engelske marinehistorikaren Mike Bent ha vore verdas største lokalskipsterminal. Til saman fleire hundre ruteskip gjorde i løpet av denne perioden Bergen til midtpunktet i eit finmaska rutenett som fanga inn alle bygdelag langs kysten og i fjordane. I Sogn og Fjordane, Hardanger og Sunnhordland korresponderte mjølke- og motorbåtruter med lokalrutene som igjen korresponderte med langrutene til Bergen. I dei meir bynære stroka dreiv ein rik flora av lokalselskap direkteruter til Bergen frå mest alle nes og vågar. Og gjennom Kystruta til Oslo og Hurtigruta til Kirkenes deltok tilsvarande båtruter langs kysten i eit heildekkande rutenettverk som enda opp i Vågen i Bergen.

Kaien langs inste del av Bryggen stod ferdig i 1902 og vart bygd m.a. med tanke på båtane til Indre Nordhordland Dampbåtlag (INDL), Det Midthordlandske Dampskipsselskap (MDS) og rutene til Stavanger. Dette var første lekk av den store utbygginga som gjennom første del av 1900-talet omskapte Vågen frå seglskutehamn til moderne dampskipsterminal.

Takka vere ein fantastisk innsats frå frivillige organisasjonar har det no lukkast å taka vare på eit utval av dei skipa som jamleg var å sjå ved kai i Vågen for nokre generasjonar sidan. Mellom dei som enno har heimehamn i Bergen er sjølve gamledampen D/S "Oster" frå 1908 og M/S "Bruvik" frå 1949, som begge tilhøyrde INDL. MDS er representert med flaggskipet M/S "Midthordland" frå 1947. Frå HSD har vi heile fire farty; D/S "Stord" frå 1913, M/S "Tysnes" frå 1930 og M/S "Granvin" frå 1931 samt den freda bilferja M/F "Skånevik" frå 1967. I Sogn og Fjordane finn vi D/S "Stavenes" frå 1904 og M/S "Atløy" frå 1931, begge frå Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane. I Stavanger finn vi "Rogaland" frå 1929 og "Salten" frå 1956, med ei fortid i henholdsvis Kystruta og Hurtigruta.

Gamle fjordabåtar langs Bryggen gjev oss attende ein historisk samanheng og kompletterer det verna miljøet i denne delen av sentrum. Særleg skulle omsynet til det freda Skur 11 på Bryggen vere godt ivareteke med ei slik reetablering av det autentiske miljøet. Dette vil også skape ein spanande og lærerik kontrast til dagens snøggbåttrafikk på Strandkaien tvers over Vågen, og tilfører dermed Bergen hamn ein historisk dimensjon som i dag manglar. Det er difor forståeleg at veteranbåtlaga har ei sentral plassering i Vågen høgt oppe på ynskjelista. Dette vil også gje ein svært positiv effekt for økonomien i dei kulturtilboda veteranskipa tilbyr og dermed også for arbeidet med vern og vedlikehald av desse klenodia.

Andre nordiske hamnebyar har svert positive erfaringar med å leggje forholda tilrettes for slike farty. I Oslo er t.d. inste del av Akershuskaien reservert verna farty. I København er fartya ein viktig del av opplevinga av Nyhavn og flåten av gamle lokalruteskip er i dag ein sentral del av profileringa av Stockholm som turistby. Bergen, sjølve innfallsporten til fjordriket og ein gong verdas største lokalskipsterminal, skulle ha ei rekkje gode grunnar til å sjå nærare på desse føredøma.