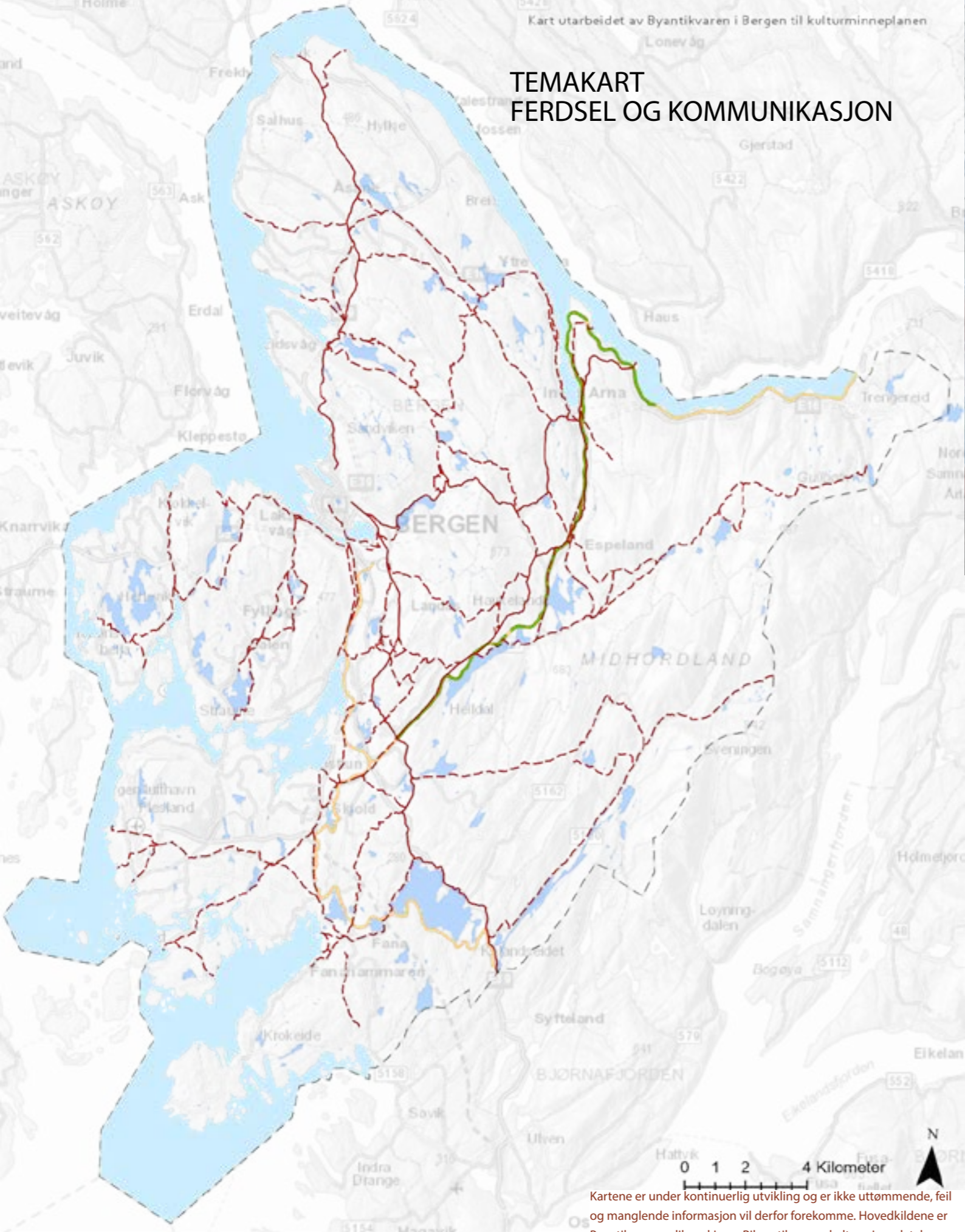


TEMAKART FERDSEL OG KOMMUNIKASJON



Kartene er under kontinuerlig utvikling og er ikke uttømmende, feil og manglende informasjon vil derfor forekomme. Hovedkildene er Byantikvarens ulike arkiv og Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden.no.

Lenke til det digitale Kulturmiljøkartet:
[Kulturmiljøkart](#)
Lenke til kartfortelling:
[Kartfortelling](#)

Tegnforklaring

- Museumsbane, vedtaksfredet
- Historisk jernbanetrasé
- Innsjø
- Sjø
- - - Andre historiske veifar
- Kommunegrense



Hollendergaten er et av de eldste gateløp vi har. Bergens eldste deler har på tross av utallige bybranner beholdt sitt middelalderske bebyggelsesmønster med tomtestruktur, steinkjellere og middelalderkirker, der historiske ferdselsårer som allmenninger, gatenett, smitt og smau består.

FERDSEL OG KOMMUNIKASJON

Frem til reformasjonen i 1537 ble veier og veihold administrert etter middelalderens lovgivning. Ordningen var at bøndene hadde plikt til å vedlikeholde veien, mens lensherrene og deres fogder førte oppsyn med veiarbeidet. Christian IVs Norske lov fra 1604 var en fornyelse av den gamle Landsloven fra middelalderen, og bestemte at veier, gjerder og led skulle være som de alltid hadde vært. Fra tidlig på 1600-tallet økte imidlertid kravene til kjørbare veger fordi det ble vanligere å ferdes med hest og vogn, og 1643 ble det utstedt en kongelig forordning om forbedring av veiene. Forordningen bestemte at veiene skulle planeres med et dekke av stein, sand, grus eller bark. I perioden 1643-1760 ble en del rideveier bygd om til kjøreveier, blant annet gjaldt dette deler av veien mellom Bergen-Christiania og Bergen-Trondheim.

Fra slutten av 1700-tallet gjennomgikk veibyggingen store endringer. Fra da bygget en i større grad i stein, både når det gjaldt fundamentering, broer og vegmurer. Omkring 1850 endret veibyggingen seg igjen da den gikk fra å være håndverk til maskinelt arbeid med nye materialer og eksakte teorier og formler for dimensjonering. I Bergen finner en eldre veilegemer utenfor tettbygde strøk, i hovedsak fra 1700-tallet og 1800-tallet, men linjeføringen eller traséen kan være eldre. I sentrum finnes bygater som har fått sin struktur tidlig i middelalderen.



Tørrmurt hellebro på postveien ved Grytebekken mellom Grimen og Haugo, trolig fra slutten av 1700-tallet. Den erstattet en eldre bro, sto ferdig i 1821 og skal ha kostet 170 spesiedaler. Veilegemet består av flate heller lagt utkragende oppå hverandre. Denne konstruksjonsmåten ble i løpet av 1800-tallet mer eller mindre erstattet av steinhvelvkonstruksjoner der huggen stein ble kilt inntil hverandre for å danne en hvelving som kunne holde vekten av broen. Bevarte hellebroer er svært sjeldne.



1. Utsnitt fra Gottbergs kart fra 1772 med markering av den tids postveiruter (ill: Byantikvaren) 2. Den tidstypiske og imponerende ekspedisjonshallen i hovedpostkontoret fra 1956. Bygningens interior er i dag innvendig ombygget til kjøpesenteret "Exhibition". (Foto: ubb-bros-03060) 3. Det gamle postkontoret i Domkirkegaten 1 (arkitekt Peter Dybwad) ble oppført i 1892-96, og revet allerede i 1956. (Foto: ubb-kk-nnx-0052)



Postvesen og postveier

Postgang var en vesentlig drivkraft i utviklingen av et veinett rundt Bergen. Fast postgang i Norge kom i gang i 1647, men Bergen hadde allerede to år tidligere etablert sitt eget lokale postsystem skal man tro en samtidig slektbok etter Anders Larentson Leck. Byen fikk først postgang mot Oslo (Christiania). I 1648 kom det også en kongelig forordning om skyssferd på land og sjø. Den omfattet også gjestgiverstedene langs ferdselsårene. Snart ble det også etablert postruter fra Bergen til både Stavanger og Trondheim. Store deler av rutene gikk sjøveien, men fjordkryssingene ble ofte forhindret av dårlig vær. I de påfølgende århundrene ble derfor stadig større strekninger forsert til lands. Postveiene var gjerne gamle by- og bygdeveier som ble forbedret, utvidet og av og til omlagt. Først på slutten av 1700-tallet kunne lengre strekninger av disse kjøres med hest og vogn.

I dag finner vi bevarte spor etter alle de tre hovedpostveiene:

Bergen-Trondheim: Byfjorden var med ugunstig vindretning ofte hard å forsere til sjøs, og ruten til lands fulgte byveien til Åsane gjennom Sandviken opp til Garpetjernet og ned til Eidsvåg, via Glaskaret til Rolland, via Mellingen til Falkanger, og derfra videre til Steinestø, senere til Tellevik. Postveien til Trondheim ble anlagt med 5½ alens (3,5m) bredde og skulle ha grøfter på begge sider. Veien fikk etterhvert brukbar standard og kunne etterhvert forseres av ridende postførere. Denne postveistrekningen er den absolutt best bevarte av hovedtraseene. Her finner en både injeføringen og større deler av selve veilegemet bevart.

Bergen-Stavanger: Denne postveien gikk fra Bergen via Kalfaret, Fløen og Landås til Midtun, derfra gjennom Birkelandsbotn over Vallahieiene til Hatlestad, Sandven og Kalandseidet, deretter via Søfteland og Hetlefloten til Osøyri og Hatvik der posten ble ført videre sørover sjøveis. Av denne strekningens opprinnelige trasé finner man deler i Nattlandsbotn, Ulsmåg, Birkelandsbotn og langs Kalandsvatnet. Dessuten finner man her Midttun bro trolig bygget rundt 1780, som er en av de eldste steinbroer som er bevart i Bergen.

Fra Christopher Johannes Hammers veiinstruks fra 1794

«At bygge Broe-Karr med Udskaadt af Steen, sparer i Tiide mange Penge, og er undertiden høyst nødvendig, men udfordrer tillige megen Forsigtighed, saafremt Broe-Karret skal staae og ikke falde af sin egen Tyngde.»

Fornemmelig maa det iagttages: at de nederste eller første Lag Heller ikkuns lidet utskydes, og de øverste mest, at ethvert Lag vel forbindes med den øvrige Muur, at de mindste Aabninger udfyldes med styk- kerslagne Steene, og at Hellerne i de øvre alletider dækker Sammenkomsterne af Hellerne i de undre Lag. Ved et Steen-Karr, som var 9 Al. høyt, har jeg paa denne Maade ladet avansere dets øvre Rand 3 Al. ud over Grunden, og ladet opbygge Broer af bare Steen, til meget Varighed.»

Bergen-Christiania: Postrutene fulgte tidlig den gamle byveien mellom Bergen og Indre Arna over Kalfaret, langs Svartediket opp Hardbakkadalen og over Borgaskaret. Fra Indre Arna gikk veien over Arnatveit og Åsheim til Tunes og derfra med båt innover Sørfjorden. Bare på deler av strekningen lot posten seg føre til hest, mens Borgaskaret måtte forseres til fots. Fra 1783 gikk postveien til Christiania over Nattland og Sædalen, via Grimen, Erdal og Bratland til Haugo og videre til Indre Arna. Strekket mellom Sædalen og Haugo er blant de best bevarte delene av denne veien. Strekningen mellom Åsheim og Tunes har også bevart sitt opprinnelige preg.

Postveitraséene er i stor grad angitt som hensynsoner kulturmiljø i kommuneplanens arealdel. De best bevarte sammenhengende strekningene finner vi i Rimmaskaret (Falkanger-Mellingen), i Glaskaret (Rolland-Ervik), mellom Eidsvåg og Sandviken sykehus, ved Hardbakka, mellom Åsheim og Tunes og mellom Grimen og Bratland i Arna. Disse veifarene representerer postruter fra ulike tidsepoker som strekker seg over flere århundrer og har svært høy verneverdi som kulturminner.

I tillegg til traséer og veilegeme er bygninger knyttet til samferdselshistorien viktige kulturminner. Steinbroer (som i Christieparken), postgårder og skysstasjoner som fortsatt eksisterer (f.eks. Sandven) og postbrygger som i Tellevik, er eksempler på slikt. Poståpnerier og postkontorer var en viktig del av distribusjonssystemet for post helt siden starten midt på 1600-tallet. Tradisjonelt ble disse plassert på allerede viktige knutepunkt for transport og handel i distriktet vårt. Før 1818 var postkontorene stort sett i postmesterens hjem der man hentet sin post, etter at postens ankomst var varslet med posthornet. Postombæring kom i gang først et godt stykke ut på 1800-tallet. Mot slutten av 1800-tallet ble en rekke poståpneri etablert ved dampskipskaier og jernbanestasjoner. Etter en omflakkende tilværelse i byen, har hovedpostkontoret siden 1872 holdt til i området rundt Bergen rådhus. Dagens hovedpostkontor i Småstrandgaten 3 ble innviet 30.april 1956.



Det er noe usikkert om broen ved bruket Bergendal øverst i Sandal kan regnes som en del av postveisystemet, dette fordi postrutene i dette området stadig har vært omlagt. Et imponerende byggverk og verdifullt kulturminne er det i hvert fall.

Kirkeveier

Fana kirke er første gang nevnt i skriftlige kilder i 1228, men ble trolig bygget rundt 1150. Birkeland gamle kirke (på Kirkebirkeland) er første gang nevnt i 1329 og var den gang trolig en stavkirke. Opprinnelig gikk ferdselsveien mellom de to kirkene forbi Smøråsgårdene, under Sandgotnaberget og videre gjennom Nøttveit og Titlestad mot Fana kirke. Veien fra Smørås til Kirkebirkeland var kun farbar til fots og med kløvhest, og møtte på Kirkebirkeland med postveien mellom Bergen og Stavanger. Den tjente som byvei til langt opp på 1800-tallet. Veien ble senere lagt på nordsiden av Smøråstoppen og ned mot Lilletvedt og Nesttun, og fra slutten av 1800-tallet var det farbar vei med hest og kjerre fra Skjold til Smørås. Deler av den opprinnelige kirkeveien brukes i dag som turvei.

De gamle kirkeveiene fra Krokeide, Fanahammeren og Nordvik til Fana kirke Fanagården er sammen med Stend blant de eldste i bygden. Folk som kom sjøveien til kirken hadde landingsplass ved Fanahammeren (kaie er der fortsatt) og fulgte ferdselsveien til kirken opp Kleivane til det som i dag er Høgseteveien. Kirken var også et valfartssted da den hadde et berømt sølvkors som hadde helbredende virkning.

Fra Fanahammeren gikk det en gammel kirkevei sørover forbi Salbu og Rødgårdene. Da Krokeidevegen ble anlagt, fulgte denne i all hovedsak traseen for den gamle kirkeveien som vi dermed ikke finner særlige spor av i dag. Kirkeveiene i Fana vitner om tidligere tiders infrastruktur og kommunikasjonshistorie, og er som sådan viktige og lesbare strukturer som kan fortelle om områdets historie.

By- og bygdeveier

Vi vet ikke i dag sikkert hvor lenge de ulike veifarene har vært i bruk, men enkelte av dem kan nok føres tilbake til middelalderen. Veifarene var opprinnelig «tilblivelser» gjennom et terreng hvor ruten ofte gav seg selv. Bøndene i opplandet rundt Bergen hadde behov for å frembringe sine produkter på «markedet» i byen og hente hjem varer som kornprodukter og salt, og deres vandringer utgjorde det meste av ferdselen. Dels utgjorde også gårdene punkter i nettverket av veifar, og veiene gikk gjerne over gårdtunene på de største gårdene. Mens man i Europa ellers hadde hatt «diligencar» i person og varetransport i flere århundrer, var de norske veiene knapt nok kjørbare for vogner før på 1700-tallet.

Fjøsangerveien ble anlagt i 1760-årene og omtales av Løndal i 1779 som en «uforbederlig god Cariol-Vei». Eksempler på byveier fra ulike tidsepoker er bufarsveien mellom Ulsmåg opp Kubakkene til Totland og videre over Riple til Frotveit, stien mellom Brattland og Vognstølen, veien fra Laksevåg over Melkeplassen og Løtveit til Sælenvatnet, veien mellom Rolland og Ytre-Arna og veien mellom Stend og Skage. De best bevarte av disse by- og bygdeveiene er i bruk den dag i dag, f.eks. veien fra Rådalen over Grimseid til Hjellestad. Bygdeveiene er ofte etablert gjennom pliktarbeid og bøndene, som nesten uten unntak avgav fri grunn til veien, måtte også bidra med arbeidsinnsats.

De gamle by- og bygdeveiene har lenge vært lite påaktet som kulturminner siden de sjelden har havnet i kategorien automatisk fredet etter Kulturminneloven, og veiene er blitt «slukt» av den løpende byutviklingen og byveksten. Selv om slike veifar kan ha mistet mye av sin opprinnelige funksjon, vil de i fremtiden gjerne kunne tjene som merkede turstier eller som gang- og /eller sykkelveier – altså «vern gjennom bruk» – og minne oss om de store endringene innen veitransport i kommunen vår. I tillegg til veifarene som etter hvert ble til postveier finnes det altså en rekke slike historiske veier og veifar i hele kommunen. Også mange av disse er angitt som hensynsoner i kommuneplanens arealdel.

Militærveier

Fra Smørås går det en gammel kjerrevei opp på Hamrefjellet og i ring rundt Bjørnekletten, Bjørnevatn og Smøråskletten, med en utløper til Nøttveit vest for Bjørnevatn. Veien er bygget som forsvarsanlegg av soldater innkalt til til nøytralitetsvakt i 1914-15. Fra Hamrefjellet kunne man dermed beskytte en fiende i

§ 35.5 Hensynssone bevaring kulturmiljø (570)

Kulturmiljø og historisk bebyggelse skal sikres og ivaretas. De karakteristiske trekkene ved bebyggelse, bebyggelsesstruktur og kulturlandskap definerer områder og gir det særpreg. Det skal derfor tas spesielle hensyn til dette ved søknad om tiltak og endret arealbruk.

26 Historiske veifar

Fast postgang i Norge kom i gang i 1647. Byen fikk først postgang mot Oslo (Christiania). I 1648 kom det også en kongelig forordning om skyssferd til på land og sjø, den omfattet også gjestgiver-stedene langs ferdselsårene. Snart ble det også etablert postruter fra Bergen til både Stavanger og Trondheim. De ulike generasjonene av postveitraséene er i stor grad angitt som hensynsoner i kommuneplanens arealdel, også der opprinnelig veifar er Hensynsonen skal oppfattes som et varsel om nærmere undersøkelser for å vurdere tiltaks innvirkning på kulturminneverdiene. Postveiene er kulturminner av nasjonal verdi/betydning, de er faktisk del av første generasjon offentlig vegnett som har bundet landet sammen.

- SVV (Statens vegvesen) skal høres i saker som angår postveiene.
- Strukturer som forstøtningsmurer, kulverter og broer bør bevares
- I plan- og byggesaker som berører kulturminner eller kulturmiljøer skal Byantikvaren gi en vurdering av tiltakets konsekvens med hensyn til kulturminneverdi.

Utfyllende retningslinjer til de enkelte hensynssonene fremgår av «Utfyllende informasjon til hensynsoner for bevaring av kulturmiljø», vedlegg 4 til KPA2018



Gamle Vossebanen er Norges eneste bevarte veteranjernbane med damplokomotiv fra 1913 og jernbanevogner i teak med original innredning. Toget kjører mellom Midtun stasjon og Garnes stasjon i sommermånedene, i med en unik variasjon i jernbaneanlegg- og stasjoner nøye tilpasset landskapet. (foto: Riksantikvaren)

hele området mellom Fanafjellet og Nordåsvannet med mobile 8,4 cm feltkanoner. Militærveien skulle bare gi sikker tilkomst og tilførsel av ammunisjon samt rom for manøvrering av artilleriet.

Også veien mellom Haugsdal over Brekkeleiva til Samnanger ble bygget som militærveg. Den fremstår i dag omtrent som da den ble bygget i 1910-1912, men her gikk det lenge før dette en buføringsvei eller byvei mellom Bergen og Samnanger. Militærvegene ble bygget slik både post-, gårds- og kjerreveier ble anlagt på 1800-tallet med steinsatt veilegeme og veikanter av større steinblokker. Slik de fremstår i dag, er de både militærhistorisk og veiteknisk viktige kulturminner.

Vossebanen

Vossebanen ble satt i drift mellom Bergen og Voss i 1883 som smalsporet (1067 mm) jernbane og ombygget til normalspor (1425 mm) i 1904 som en følge av at Bergensbanen var vedtatt bygget med denne sporbredden. Det var helt fra starten av planlagt å forlenge banen østover mot Oslo, og etter anleggelse av Bergensbanen som ble satt i drift 1909, ble aksjeselskapene for de to banene etter hvert slått sammen. For å forkorte reiseavstanden ble Ulrikstunnelen bygget i 1964. Dette førte til at lokalbanen mellom Bergen og Nesttun ble nedlagt året etter, men banen ble brukt til godstransport enda noen år etter dette. Strekingen mellom Fjøsanger og Midtun ble etter hvert omgjort til gang og sykkelvei, og det arbeides med planer om å utvide denne til sykkelstamvei. Strekingen mellom Midtun og Garnes er i dag veteranogtrasé og er vedtaksfredet ved forskrift som trådte i kraft 15.09.2016.

Banens linjeføring, enkelte kulverter, broer, skjæringer, samt noen bygninger tilknyttet jernbanen er fortsatt bevart. Disse er viktige strukturer som gjør jernbanen, og området historie lesbar. Etablering av Vossebanen har hatt en markant innvirkning på Fana og Arnas historie. Den ble et tidsskille i form av dens innvirkning på utparsellering av jordbruksjord, utbygging av boliger og industri, samt kommunikasjonen med Bergen.

Vossebanen førte raskt til at en rekke velstående familier bygget seg villaer i Fana. Etter hvert kom det også til innflyttere fra middelklassen. Vossebanen forteller derfor om samferdselsystemets betydning for industri og bosetting i det som da ble regnet som Bergens utkantområder.

Kulturminner og kulturmiljøer denne utviklingen har etterlatt har derfor høy verneverdi. At deler av banen drives som museumsbane, gjør den spesielt tilgjengelig, representativ og verdifull som teknisk kulturminne.

Osbanen

Da Osbanen åpnet 1894 betydde det en kommunikasjonshistorisk revolusjon for Fanabygden. Ikke bare fikk bøndene kortere vei til byen for å omsette sine produkter, men jernbanen åpnet også for økt boligbygging i området. Ved kongelig resolusjon i 1891 fikk et privat selskap konsesjon på jernbanedrift i 40 år, under vilkår av at selskapet stilte tog til disposisjon for militærtransport og at billettakstene skulle godkjennes av staten. Banen anlagt som såkalt tertiærbane, en lettbygd smalsporet 26 km lang jernbane med 12 stasjoner og med sporvidde på 750 mm. En kostnadsdrivende faktor ved baneanleggelsen var tunnelbygging og man bestrebet seg derfor på å unngå høydedrag. Dermed fikk banen mange og til dels krappe kurver, og det førte til at banens maksimale hastighet var 25 km/t.

Banen fikk postekspedisjon, og store deler av Midthordland og Osbygda fikk dermed raskere og sikrere postgang. I åpningsåret 1894-95 var det 67 500 passasjerer og mot slutten av første verdenskrig oppnådde et årlig passasjertall på 220 000. De mange militære som reiste til og fra Ulven leir utgjorde en vesentlig del av passasjertallet på denne tiden. Likevel ble banen aldri et foretak med stort overskudd. Fra 1918 til 1924 minket passasjerantallet med nesten 100 000, og 1924 var det siste året med driftsoverskudd. Med sin langsomme fart og det tungvinte

§ 35.5 Hensynssone bevaring kulturmiljø (570)

Kulturmiljø og historisk bebyggelse skal sikres og ivaretas. De karakteristiske trekkene ved bebyggelse, bebyggelsesstruktur og kulturlandskap definerer områder og gir det særpreg. Det skal derfor tas spesielle hensyn til dette ved søknad om tiltak og endret arealbruk.

25 Historiske jernbanetraséer

Osbanen var en smalsporet jernbane som gikk mellom Nesttun og Osøyro, den åpnet i 1894 og ble nedlagt i 1935. Traseen gikk fra Nesttun omtrent langs Fanavegen gjennom Rådalen til Fana og langs vestsiden av Kalandsvatnet og videre fra Kalandseidet langs E39 til Os.

Gamle vossebanen åpnet i 1883, og var første del av Bergensbanen. Jernbanen ble del av et større samferdselsnett, med postveier og fjordbåttrafikk. Ingen andre jernbanestrekninger kan i dag vise til denne kombinasjonen mellom tog- og båttransport.

Strekingen Tunestveit-Midtun er fredet.

- Strukturer som forstøtningsmurer, skjæringer, kulverter, portaler, tunneler, broer, samt jernbaneteknisk utstyr og bygninger bør bevares. For fredet strekning se Riksantikvaren for ytterligere informasjon.
- I plan- og byggesaker som berører kulturminner eller kulturmiljøer skal Byantikvaren gi en vurdering av tiltakets konsekvens med hensyn til kulturminneverdi.

Utfyllende retningslinjer til de enkelte hensynssonene fremgår av «Utfyllende informasjon til hensynssoner for bevaring av kulturmiljø», vedlegg 4 til KPA2018



Parti av Vossebanen fra strekningen mellom Hop og Fjøsnger viser opprinnelige skjæringer og linjeføring.



Store deler av jernbanetraséen mellom Nesttun og Os er fremdeles bevart. Selv om skinnene er borte og mye av traséen er asfaltert, finnes det flere steder spor etter banen, som murverk og stikkrenner. Som del av et større anlegg har Osbanetraséen høy kulturminneverdi.

omlastningssystemet til Vossebanen på Nesttun stasjon, var banen ikke lenger konkurransedyktig. Banen ble nedlagt i 1935, delvis fordi driftsselskapet selv hadde startet bilrute i 1927 – dette fortsatte som A/S Bilruta Os-Bergen.

Selv om skinnestrengen er fjernet for lengst, eksisterer fortsatt store deler av banetraseen som gang- og sykkelvei. Det er mulig å gå eller sykle stort sett hele traséen på 15km fra Nesttun til Kalandseidet. Langs traséen finnes det stadig rester etter forstøtningsmurer, kulverter, små broer og fundamenter for overgangsbroer med mer. Stasjonsbygningene på Stend og i Rådalen står fortsatt. Til sammen er disse viktige tekniske kulturminner som er med på å formidle en viktig del av kommunikasjons- og samferdselshistorien vår. Denne bruken av banetraséen er et godt eksempel på vern gjennom bruk, der tilretteleggingen hittil bare i noen grad har forringet kulturminnet som et historiefortellende element.

Dampskip og fergedrift

I 1861 satte firmaet Brunchorst & Dekke i Bergen inn dampskipet «Vøringen» i rute mellom Bergen og Hardanger og dette innledet en æra i transporthistorien som skulle vare i omtrent 100 år.

Bergen var tidlig ute med å legge om fra seil til damp. Byen gikk inn i 1870-årene med 35 dampskip, de fleste tilhørende nyopprettede rederier. Ved inngangen til 1900-tallet, sto Bergen frem som landets fremste sjøfartsby med sine bortimot 300 dampskip.

Fabrikkier Peter Jepsen kjøpte i 1863 et dampskip som ble satt i rute mellom Bergen og Ytre Arna, og alt ved utgangen av 1865 ble Dampbaadelaget etablert for å ivareta sjøveis transport i Bergensområdet, med fire skip i rute til bl.a. Askøy, Fjell og Laksevåg. Sørover ble det fart i sakene fra 1866 da Dampskipselskapet Bjørnen kontraherte et skip for å trafikere farvannene mot Os, Fusa og Samnanger.



Salhus var et viktig transportpunkt for reisende til og fra Bergen mot nord. Ferjekaien er typisk for si tid, med to betongtårn, vinsj og lem med tredekke. (Foto: Christine Hvidsten)

Fra 1885 drev kjøpmann Chr. Kahrs en egen dampskipsrute på Nordåsvannet med nybygde «D/S Skjold», fra BMV med anløp på Fjøsanger, Hop, Kråkenes, Skjold, Søvik, Nordeide og Straume. I 1889 ble Det Midthordlandske Dampskibsselskab etablert, og dette fikk flere stoppesteder på sin ferd til og fra kommunene rundt Bjørnafjorden, bl.a. Flesland og Sletten. Flere selskap kom til i Midthordland rundt århundreskiftet og antallet anløp økte stadig.

Også til kommunene vest, nord og øst for Bergen kom det i stand dampskipsselskap mot slutten av 1800-tallet. Dampmaskiner og dampskip ble etter hvert erstattet av dieselmotorer. I årene etter 1950 ble rutenettet stadig innskrenket, og rutebussene overtok som viktigste kollektive transportmiddel.

Fergedrift og fergekaier

Fergedriften i Bergen har lange tradisjoner, både lokalt i Bergen havn og som skystilbud i det offentlige veinettet, og er nok den eldste formen for kollektivtransport i vår del av landet. I første omgang var det pliktordninger knyttet til skyssing av post og offentlige tjenestemenn, etter hvert ble tilbudet mer ordnet med faste ruter og fergetakster. Flere av nabokommunene til Bergen er øykommuner som naturlig nok tidlig ble avhengige av et omfattende fergetilbud. Salhus fergekai er bevart som et representativt kulturminne for ferjedriften i siste halvdel av forrige århundre.

I Bergen havn har fergetrafikken på Vågen lange tradisjoner. *Mest kjent er nok den såkalte «Beffen» som har sin historie tilbake til 1896 med rutetrafikk mellom Bradbenken og Holbergskaien. Ellers er passasjerfergene mellom Dokken/Nøstet og Laksevåg de mest kjente – her strekker historien seg tilbake flere hundre år til en tid da havnen ble trafikkert av en rekke såkalte fløttmenn. Ved Zachariasbryggen finnes det en rekonstruksjon av et såkalt fløttmannshus som ble benyttet ved landligge i påvente av passasjerer. Det var også fløttmenns og senere

passasjerfergedrift på Store Lungegårdsvannet, over Nygårdstrømmen og Puddefjorden, samt i Nordåsvannet.

Kollektivtransport på land

Landverts kollektivtransport i Bergen var først basert på sporvei. I 1897 åpnet Bergen Elektriske Sporvei trikken tre linjer, og kort tid etter etableringen var det fem enkeltsporede linjer i drift

Trikken hadde de første 50 årene en viktig rolle i byens kollektivtransport, men ble etter 1950 gradvis nedbygd og erstattet med diesel- og trolleybusser frem til den ble nedlagt 31.12.1965. De historiske trikkelinjene er i liten grad bevart, selv om enkelte strekninger kun er over-asfalterte. Fortsatt finnes det fester for trikkenes kjøreledninger på enkelte fasader, og enkelte stolper står også igjen. I Markeveien er skinnenes plassering delvis markert med brosteinmønster. Ventepaviljongene i Inndalsveien 124 og Haukelandsveien 51 er bevarte.

De første rutebilene eller bussene kom i drift i 1917, og i årene som fulgte ble det etablert en rekke busselskaper i bergensområdet. Disse ble med årene fusjonert og ble i 1998 samlet i ett selskap. I et kulturminneperspektiv er det kanskje bevaring av busser fra de ulike tidsepokene har størst betydning. Flere av de eldre bussene fra Bergen og omland har til nå vært sikret gjennom ulike veteranbussforeninger. Vern av kjøretøy omfattes imidlertid ikke av Kulturminneloven, slik tilfellet er for vern av fartøy.

Flyplass og sjøflyhavn

Bergensområdet fikk sin første lufthavn en god stund før etableringen av Bergen lufthavn på Flesland. I Sandviken kom det en sjøflyhavn i drift allerede i 1934 med landingsbane på Byfjorden. Under krigen etablerte den tyske okkupasjonsmakten flyplass på Herdla, og en sjøflyhavn på Flatøy.

På Hjeltestad i daværende Fana herred ble det i 1948 etablert en sjøflyhavn trafikkert av ulike flyselskap. I tillegg til en liten hytte som tjente som kontrolltårn, var det en liten passasjerterminal som senere er blitt ombygd til selskapslokaler (Sandringham). Ambisjonen var å gjøre Hjeltestad til landets største lufthavn, bl.a. gjennom en molo til øyen Dronningen, men planene ble skrinlagt pga. kostnadene. I stedet ble det etablert en ny flyplass på Flesland som stod ferdig i 1955. Den ble også en viktig brikke i NATOs flystyrkestrategi og har av den grunn både svært lang rullebane og en militær forgrening med underjordiske hangarer og depoter. Flyplassen og terminalbygningene er flyttet og ombygget en rekke ganger. Av de best bevarte elementene fremstår den gamle terminalen (Flyplassveien 535) som i dag tjener som helikopterterminal for nordsjøtrafikken.

Bergen elektriske sporvei

Landverts kollektivtransport i Bergen var først basert på sporvei, og i 1897 Bergen Elektriske Sporvei trikken tre linjer, og kort tid etter etableringen var det fem enkeltsporede linjer i drift:

1. Kalfarbakken-Torget
2. Sukkerhusbryggen-Torget
3. Nygård-Torget
4. Bradbenken-Torget
5. Sandvikskirken-Sandbrogaten

Linjene ble etterhvert forlenget, kommunen overtok eierskapet i 1917, og i 1932 nådde sporveisnettet sin største utstrekning:

1. Sandviken – Torget – Småstrandgaten – Minde
2. C. Sundts gate – Småstrandgaten – Fridalen
3. Tyskebryggen – Torget – Møhlenpris
4. Nordnes – Småstrandgaten



Trikkeløypen på Wergeland. Plassen har flere elementer bevart fra tiden som snuplass for Mindetrikken som gir identitet og forteller stedets historie. Trikkeløypen som venterom: Med sine avrundete hjørner og sammenhengende vindusbånd, representerte ventepaviljongen i Inndalsveien 124 nye tider, både i størrelse og utforming. Bygget ble tegnet av byarkitekt Kaspar Frederik Hassel i 1929, og var kostnadsberegnet til 7.500 kroner. (Foto: Christine Hvidsten)