BERGEN KOMMUNE,
BYUTVIKLING.

KOMMUNEDELPLAN NÆRINGSKORRIDOREN

KULTURMINNEGRUNNLAGET
BYANTIKVAREN.
høst 1997.

FORORD.

I forbindelse med planarbeidet tilknyttet Kommunedelplan Næringskorridor ble det enighet om at Byantikvaren skulle påta seg utarbeidelsen av Kulturminnegrunnlaget for området.

Planområdet har ikke tidligere vært gjort til gjenstand for antikvariske undersøkelser, og svært få detaljregistreringer er foretatt innenfor området. Planområdet dekker et landskap som en gang strakte seg innom tre selvstendige herred. Denne tidligere kommunale tilknytning har hatt som følge at grunnlagsmaterialet, i tillegg til generelt å være begrenset, også framstår som svært ujevnt. Dette forhold gjør det nødvendig å ta forbehold med hensyn til unøyaktigheter i framstillingen av områdets tidlige periode.

Plangrensene ble opprinnelig trukket opp med tanke på en planmessig avklaring av trafikk- og industriarealene i området. Kulturminnegrunnlagets overordnete målsetting er å gi en vurdering av historiske landskap og bygninger som ut fra ulike hensyn er av kulturhistorisk interesse. I arbeidet med den foreliggende framstilling viste det seg ikke mulig å innfri denne målsettingen innenfor de gitte geografiske rammer. Følgelig har det stedvis vært nødvendig å gå utover de opprinnelig opptrukne plangrenser. Eksempelvis strakte kulturlandskapene tilknyttet den tidlige bebyggelse seg sørvestover til dagens Skogvei, dvs. langt utover plangrensen. I Solheimsviken er planens grense lagt til Løbergsveien. Den samme grense ble en gang trukket for Solheimsvikens saneringsområdet, og skulle veien dannet grense også i det foreliggende arbeid ville det hatt som konsekvens at den opprinnelige og bevarte del av arbeiderbebyggelsen i Solheimsviken ble utelatt.

Foreliggende utredning tar form av å være en lokalhistorisk, periodisk framstilling hvor vesentlige historiefortellende trekk og bevarte minner blir framhevet. Hvert hovedavsnitt, eller tidsepoke, blir avsluttet med et sammendrag som inkluderer vernepolitiske retningslinjer. Disse retningslinjene må imidlertid ikke vurderes som uttømmende for hva som er/kan bli av antikvarisk interesse i området.

Kulturminnegrunnlaget er utarbeidet av konsulent Ingrid Faye. Kartmaterialet er digitalisert av Vestnorsk Plangruppe.

Kommunalavdeling Byutvikling. Byantikvaren .

Siri Myrvoll

Siri Myrvoll
Byantikvar.

Ingrid Faye

Ingrid Faye
Konsulent.

INNHOLDSFORTEGNELSE

Førindustriell periode.

Næringsgrunnlag og topografi. s. 3
Eiendomsgrenser og grunneiere. s. 3
Lyststeder og gårdsbruk langs Damsgårdssundet. s. 8
Tidlige veiløp. s. 12
Sammendrag med vernepolitiske retningslinjer. s. 12

Første industrialiseringsperiode.

Tungindustrien langs Puddefjorden. s. 16
Utvikling av veinett og offentlig transport. s. 21
Jodd og blomster, trelast og tekstiler. s. 24
Boligbygging og allmennyttige bygg. s. 28
Sammendrag med vernepolitiske retningslinjer. s. 28

Industriforstaden.

Industrien tar feste. s. 33
NSBs område på Kronstad. s. 44
Veinett og offentlig transport. s. 47
Arbeiderboligene. s. 51
Boligselskap og kommunale initativ. s. 58
Sørlige del av planområdet. s. 61
Sammendrag med vernepolitiske retningslinjer. s. 71

Urbanisering. Viktige trekk etter 1920. s. 75

Bibliografi. s. 80

Hovedkart.

Viktige lyststeder og gårdshus ca.1850-1900 s. 5
Historiske veiløp, 1780 og 1862 s. 13
Historiske veiløp, 1883 og 1910 s. 14
Situasjonskart 1910 s. 30
Situasjonskart 1910, bevarte/ikke bevarte bygg og veiløp s. 31
Situasjonskart 1910/dagens situasjon s. 32
Sørlige del, bygninger av spesiell antikvarisk interesse s. 62
Situasjonskart 1920 s. 67
Situasjonskart 1920, bevarte/ikke bevarte bygg og veiløp s. 68
Situasjonskart 1920/dagens situasjon s. 69
Enkeltobjekt og anlegg. Tekniske kulturminner s. 70

BERGEN KOMMUNE
TRYKKSAKSEKSJONEN

FØRINDUSTRIELL PERIODE

Næringsgrunnlag og topografi.

Det aktuelle området var relativt fattig på naturgitte ressurser. Her fantes ingen elveløp egnet til oppdemming eller mineralforekomster egnet til bergverksdrift. Trevirke måtte fraktes fra mindre skogfattige områder og forutsetningene for landbruk var ikke de beste. Deler av området er beskrevet som en steinrøys, og store kampestein kunne sees ved Damsgårds veien så sent som i slutten forrige århundre. I sør strakte myrområdene seg. De beste jordbruksområdene fantes på Solheim gård, omtrent i sentrum for dagens planområde.

Topografiske kart viser hvordan kotenivåene danner buete terasser langst Løvstakkmassivet. Historiske kotekart, som bare er tilgjengelig for deler av området, viser flere dalsøkk med elveleier på fjellsiden. Elvene er idag temmet og lagt i rør og ujevnheter med dalsøkk forlengst planert. Tidligere inntok Solheimsvannet og Kristianborgsvannet en langt mer dominerende plass, med brede elver mellom dem og andre nærliggende vann.

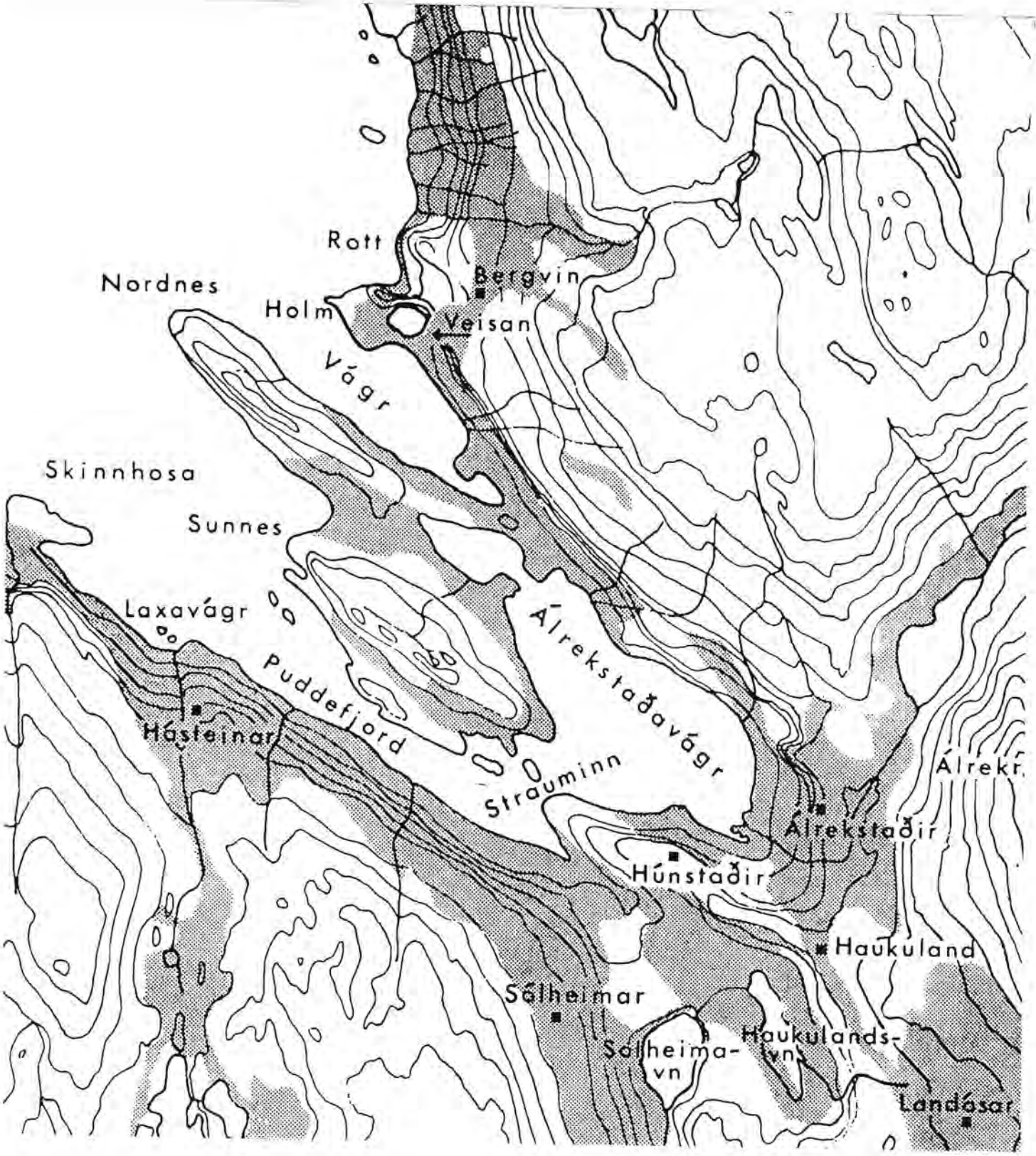
Om husmannsplassen Solheimsviken, som ble ryddet mot slutten av 1600-tallet, het det- "ikke noen herlighet uten et ringe fiskekast." Utsagnet var betegnende for de fleste plassene, særlig langs Puddefjorden. Gården var den viktigste produksjonsenheten, men magre vilkår ga mye strev uten tilstrekkelig utkomme. Fisket ble et viktig bierverv for innbyggerne på vestsiden av Damsgårdssundet, og i tillegg til husfisket og torgfisket ga også garnbinding, hampespinning, forarbeiding av redskaper, tresko og tønner gode ekstrainntekter. Leveranser av tønnestaver til bøkkerne ble fra midten av 1800-tallet også en viktig biintekt.

For befolkningen langs Puddefjorden betydde nærheten til byen en viktig mulighet til å tjene en ekstra skilling. For bøndene i Årstad og Fana var samkvemmet med byen også i det vesentligste av økonomiske karakter. Bøndene i byens nærområder hadde i århundrer drevet handel med bybefolkningen. Fra Årstad og tilgrensende deler av Fana drog bøndene daglig for å selge sine landbruksprodukter på byens markeder og torg. Enten sjøveien eller landeveien over Landås kom bøndene med sine melkevarer og sitt saltete kjøtt og var i flere hundre år et vanlig innslag i bybildet.

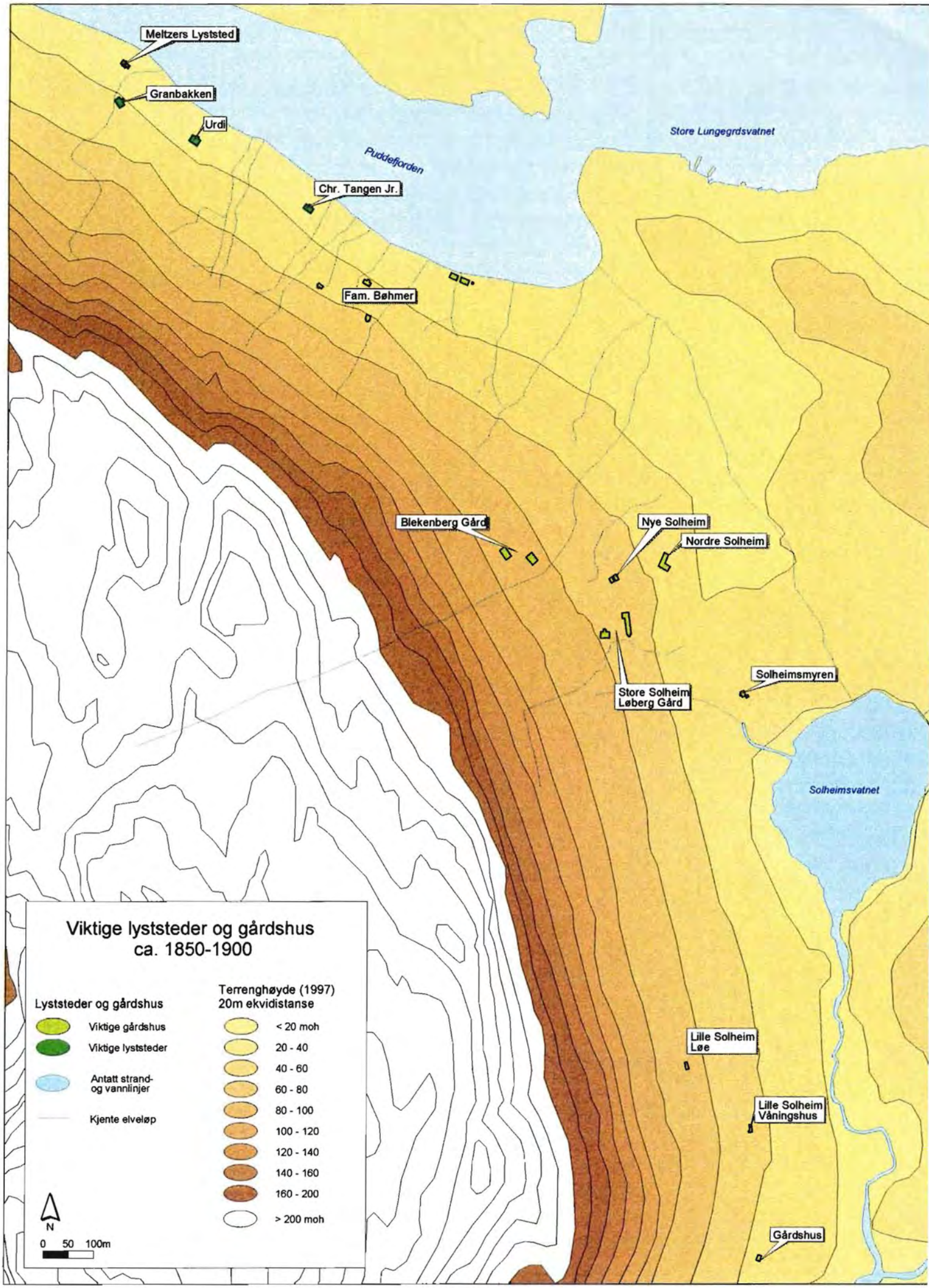
Eiendomsgrenser og grunneiere.

Dagens planområde er nesten sammenfallende med den gamle Solheimsbygden. Solheimsbygden utgjorde den vestlige delen av tidligere Årstad herred og strakte seg fra Strusshavn sogn (Askøy herred, senere Laksevåg), langs fjellet til Minde med Kronstad gårds utmark i øst. Foruten Store Solheim gård, besto bygden i 1776 av: Solheimslien, Uren, Solheimsbakken, Solheimsviken, Lille Solheim og en nylig ryddet gård som senere fikk navnet Krohnviken.

Flere av de største jordeiendommene i Årstad ble eiet av velstående handelsmenn eller embetsmenn. Slik også med Solheim gård, som lå under kirkemakten inntil gården i 1770-årene ble overtatt av Dankert Krohn. Sør for Store Solheim lå Lille Solheim som i sin tur hadde sørlig grense mot Storetvedt, Nyhaugen og Grønnestølen. Ifølge muntlig tradisjon ble gården gitt som en påskjønnelse av kongen og har vært i Solheimfamiliens eie i mange generasjoner. Det gamle



Kart over Bergensområdet før byen ble til. Grus og sandmasser, morener og terasser er skravert. De laveste kotene har 10 m. ekvidistanse, de høyere 50 m.
Merk Hásteinar ute på Damsgård og Sólheimar lenger mot sør langs samme terasse.
Etter prof. N.H.Kolderup, Tore Sunds avhandling.


Meltzers Lyststed
Granbakken
Urdi
Puddefjorden
Store Lungegrdsvatnet
Chr. Tangen Jr.
Fam. Bøhmer
Blekenberg Gård
Nye Solheim
Nordre Solheim
Store Solheim
Løberg Gård
Solheimsmyren
Solheimsvatnet
Lille Solheim
Løe
Lille Solheim
Våningshus
Gårdshus
Viktige lyststeder og gårdshus
ca. 1850-1900
Lyststeder og gårdshus
Viktige gårdshus
Viktige lyststeder
Antatt strand-
og vannlinjer
Kjente elveløp
Terrenghøyde (1997)
20m ekvidistanse
< 20 moh
20 - 40
40 - 60
60 - 80
80 - 100
100 - 120
120 - 140
140 - 160
160 - 200
> 200 moh
N
0 50 100m

våningshuset ble reist på 1700-tallet og er en lav, rektangulær 1 1/2 etasjes bygning. Det tidligere gårdhuset som i senere tid har gjennomgått flere mindre heldige vedlikeholdsarbeider, har idag adresse Løbergsveien 110. Løen, med dagens adresse Løbergsveien 103, ble bygget noe senere enn hovedhuset. Driftsbygningen er idag revet, men på den opprinnelige sokkeletasjen er det reist en stor trebygning seksjonert til fire leiligheter.

Ved Dankert Krohns død i 1808, ble store deler av eiendommen Store Solheim delt mellom hans arvinger og solgt ut av Krohnfamilien. Nye Solheim (opprinnelig Nordre Solheim) var blant de nye gårdsanleggene.Våningshuset ble bygget i begynnelsen av 1800-tallet. Huset som arkitektonisk er nær beslektet med det kjente lyststedet Frydenlund, har muligens også en gang vært benyttet som lyststed. Gården ble i 1869 kjøpt av Halvar Lund og en av de første veiløpene i området fikk sitt navn etter ham. Den vakre bygningen har mottatt støtte på antikvarisk grunnlag og har idag adresse Løbergsveien 43.

Øst for Nye Solheim, mellom Løbergsveien og dagens Skrivergaten, lå et gårdsanlegg også kalt Nordre Solheim. Eiendommen var i en periode eid av Løberg. Idag ikke har vi ingen synlige spor etter gårdsdriften her.

Den mest kjente eier av de resterende deler av Store Solheim gård etter Dankert Krohns død, er Ole Nicolai Løberg. Etter ham er også gårdsanlegget i noen sammenhenger kalt Løberg gård. Løberg kom opprinnelig fra Kongsberg og kjøpte gården i 1847. På Solheim gjorde han seg snart bemerket som en aktiv foregangsmann i jordbruket, og i amtmannens beretninger fra midten av forrige århundre blir "Eieren av Solheim" nevnt blant dem som drev med størst fortjeneste.

Det siste kjente våningshuset på Løberg gård lå mellom Søre Skogvei og Hordagaten. Bygningen var i dragestil med en takkonstruksjon inspirert av stavkirkene. Ikke lenge etter at Løberg hadde overtatt gården, ble han valgt til herredets ordfører og storstuen på gården ble forsamlingslokale for Årstad herredsstyre. Den særpregete bygningen ble ødelagt av brann på sekstitallet, etter blant annet å ha fungert som forsamlingslokale for Årstad menighet.

Allerede i 1859 skjøtet Løberg gården over på sin sønn Hjalmar, som snart tok etter faren både som foregangsmann i jordbruket som herredets ordfører. Idag bærer den første opparbeidete veien mellom Solheimsviken og Fjøsanger sitt navn etter Løbergene på Solheim.

På samme tid som Løbergene satt på Store Solheim, styrte angelmaker Andersen Ny Krohnborg eller Blekenberg gård. I 1860-årene var gården den tredje største i Solheimsbygden, målt etter vedlikeholdsplikt av veilengde. Hovedhuset er en sveitserbygning med glassveranda i to etasjer og rik dekor. Fremdeles ligger det fritt i terrenget og rester av den gamle trebeplantete gårdsveien som førte opp til våningshuset, finner vi idag som gangvei mellom Løvstakkveien og Blekenberg. Like vest for hovedhuset lå låvebygningen. I dag er det bygget bolighus på den tidligere gårdsbygningens sokkeletasje.

Solheimsmyren omtales første gang i 1840-årene. Antakelig ble bruket skilt fra Store Solheim som husmannsplass. I 1912 ble plassen kjøpt av Hansens Eftf., som planla å anlegge næringsvirksomhet på området. Da repslageriet sto ferdig noen få år senere, fikk pendlende arbeidere benytte løen som overnattingskvarter. Våningshuset, som gjenstår idag, er sannsynligvis bygget sammen med et av uthusene mot øst. Bygningen blir leid ut til beboelse og er fremdeles i Hansenfamiliens eie.

Nye Solheim (Nordre Solheim) ble bygget tidlig på 1800-tallet og har idag adresse Løbergsveien 43. (Foto Ingrid Faye).

Solheimsmyren ble sannsynligvis skilt fra Store Solheim som husmannsplass og senere solgt til Hansens Eftf. som etablerte repslageri og notfabrikk like sør for gårdshuset. (Foto Ingrid Faye).

Lyststeder og gårdsbruk langs Damsgårdssundet.

På Damsgårdssiden grenset gården Uren i nordvest mot Damsgård Hovedgårds utmark. Urens nordvestre grense dannet samtidig herredsgrensen mellom tidligere Årstad og Askøy (Laksevåg)herreder. Mot slutten av 1700-tallet ble deler av hovedgårdens utmark stukket ut og solgt til velstående bergensere. Snart lå lystgårder, bygget for sommerlig forlystelser, på rekke og rad fra Solheim til Gravdal. Beskrivende navn som Sommerlyst, Sorgenfri og Frydenlund forteller som gårdenes tiltenkte formål og ramme for festlige aktiviteter. For den stedlige befolkning, som kun utgjorde noen strandsittere og familiene på et par husmannsplasser, rykket byen plutselig nærmere. Bybefolkningen brakte med seg sin byggeskikk, sine klesvaner og sin sans for hagekultur. I kontrast til den stedlige bebyggelse, vokste det fram nyklassisistiske lyststeder med terrasserte hageanlegg og trebeplantete hageganger.

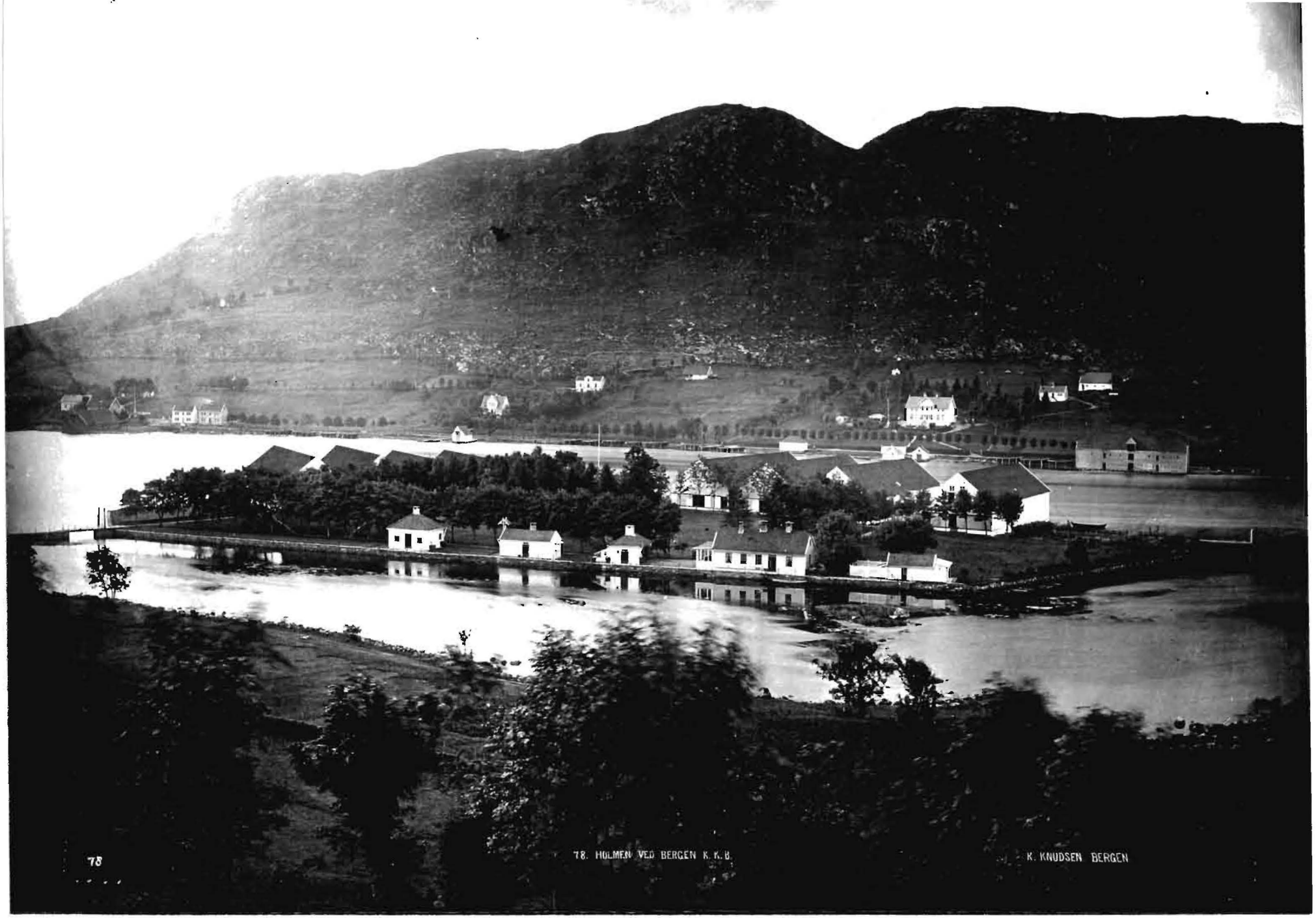
Eiendommenes vestgrense mot fjellet var i store deler sammenfallende med dagens Søndre og Nordre Skogvei. Noen steder dannet mindre elveløp grenseoppgang mellom eiendommene, slik tilfelle var mellom Uren og Lien (senere Solheimslien). Bekken renner fremdeles nordover fjellsiden, men er i likhet med andre, lagt i rør ved Skogveien.

På øvre side av Damsgårdsveien, nordvest for BMVs område i Solheimsviken, lå i siste halvdel av forrige århundre gården Viken. En liten trebeplantet bakke dannet gårdens grense mot mot naboeiendommen Krohnviken i nordvest. Deler av bakken finnes fortsatt og omtales idag som Brochbakken. Høyst sannsynlig fikk den sitt navn etter maleren Broch som i siste halvdel av forrige århundre bebygget og bebodde hjørneeiendommen Damsgårdsveien 16.

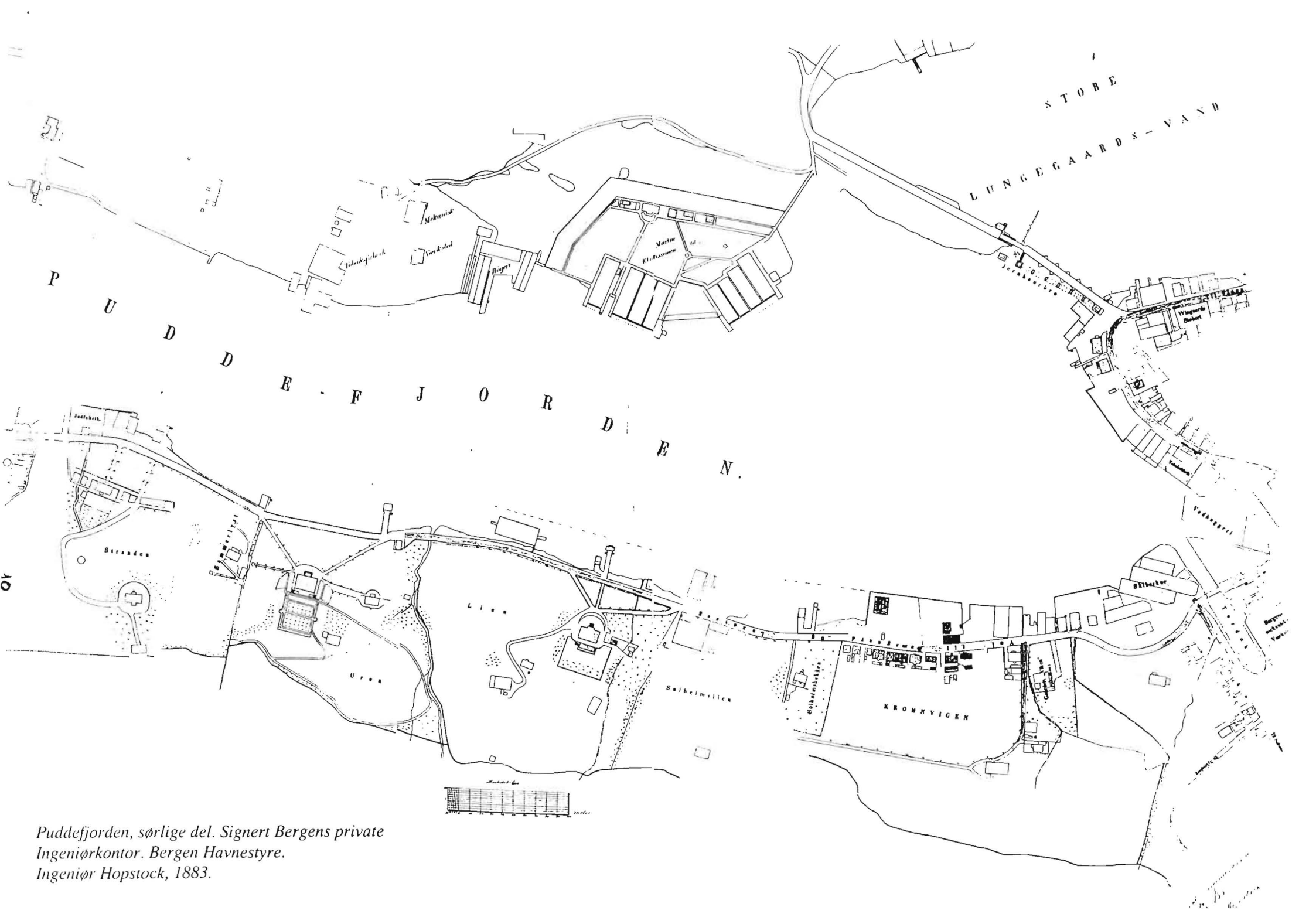
Den trebeplantete bakken endte i en nittigraders sving mot nord og førte videre gjennom Krohnviken til gården Solheimsbakken. Også denne veien var i en periode anlagt som allé. Spor etter den opprinnelige gårdsveien finner vi ved Bøhmergaten 6, og mellom Lien og Bøhmergaten kan en ennå se deler av den tidligere trebeplantningen. Veitraséen nordover fra toppen av Brochbakken ble senere lagt i et noe høyere løp og utvidet mot syd. Veiløpet fikk navnet Bøhmergaten etter familien Bøhmer som var eiere av gårdene Krohnviken og Solheimsbakken.

Nordvest for Solheimsbakken lå eiendommen Lien med oppar beidet hageanlegg. Velordnete plener, bed og hageganger skrådde nedover mot Damsgårdsveien og eiendommens kai. Symmetri og enkelhet var også grunntonen i hageanlegget på naboeiendommen Uren.
Kunstnerhuset og kultursenteret Urdi (fornorsket av Rusti) slik det står idag, er trolig tegnet av stadskonduktør Høegh som hadde sitt virke i Bergen mellom 1834 og 1848. Bygningen er regnet for å være et av de beste og mest gjennomførte eksempler på herskapelig senempir i Bergensområdet. Like før århundreskiftet ble eiendommen kjøpt av Frida og Olav Rusti. Under ekteparet Rusti ble den gresk-inspirerte bygningen et senter for norskdomsbevegelsen og hyppig besøkt av likesinnede kunstnervenner.

Kjøpmann Clamer Meltzer kjøpte eiendommen Stranden nordvest for Uren i 1796. Hagen ble anlagt omkring 1810, og den spredte vegetasjonen måtte vike plassen for enkel beplantning med allèer og terrasser. Gården skal ha vært kostbar å rydde "da den var ganske opfylt av sten og hver sten må mineres bort." Lyststedet bar eksteriørmessige likhetstrekk med hovedbygningen på Alvøen.



Damsgårdsiden med Marineholmen i forgrunnen. Omkring 1875. Merk trebeplantningen langs Damsgårdsveien. Det store våningshuset noe til venstre i bildet er hovedbygningen på eiendommen Lien som gjennfinnes på neste sides kart. (Atelier K.Knudsen, UiB.)



Puddefjorden, sørlige del. Signert Bergens private Ingeniørkontor. Bergen Havnestyre. Ingeniør Hopstock, 1883.

I 1873 kjøpte Johan Martens Kahrs Stranden eiendom. Han benyttet hovedbygningen til sommerbolig og bygget en 3etasjers bod ved sjøen hvor han hadde sag, høvleri og trelastlager. I en periode forsøkte han seg også på grisehold. I 1879 bygget han et nytt våningshus nærmere fjellet og kalte det "Granbakken". Hans sønn Paal overtok trelast bedriften og Wilhelm startet opp renseri i Meltzers engang så elegante lyststsed. Gårdsbygningene og lyststedet er revet, men det gamle våningshuset "Granbakken"ligger fremdeles i skråningen ovenfor Damsgårdsveien.

Hovedhuset på naboeiendommen Gyldenpris, lå omtrent i sentrum for den vestlige avkjørsel for dagens Puddefjordsbro. Og hvor kyrne en gang gresset, ligger dagens trafikkmaskin.

"Granbakken", bygget i 1879, etterat Johan Martens Kahrs kjøpte store deler av eiendommen Stranden. (Foto Ingrid Faye).

Tidlige veiløp.

Landeveien fra Bergen til Damsgård førte rundt Store Lungegårdsvann via Møllendal og Solheimsviken. Innerst i Viken rente Solheimselven ut i fjorden. Etter å ha passert den lille steinbroen, delte veien seg i et sørgående og et nordgående løp. Bergenskjøpmannen Jon Mariager, som satt som eier av Fjøsanger gård i siste halvdel av 1700-tallet, har fått æren for opparbeidelsen av det sørgående løp fra Solheimsviken til Fjøsanger.

Den nye veiforbindelsen fikk senere navnet Løbergsveien og Løbergsallèen. Skillet mellom "veien" og "alléen" går ved tidligere Lille Solheim gårds sørgrense eller ved den gamle herredsgrensen mellom Årstad og Fana. Med den nye traséen, som ble opparbeidet i 1770-årene, ble vestsiden av Bergensdalen gjort farbar. Veiløpet er omtalt i Sagen og Foss' Bergens beskrivelser (1820) som "en svært smuk, med trær beplantet vei". Her kunne byborgerne leie seg karjol til en billig penge og veien ble flittig benyttet som plaisèrtur for bergenserne.

Mot nord buktet Strandveien (senere Damsgårdsveien) seg langs Puddefjorden. Hvor gamle Fjæreveien (Møllendalsveien) eller Strandveien er, lar seg vanskelig fastslå, men de kan ha røtter tilbake til middelalderen. Det er sannsynlig at Gyldenkrantz, etter å ha bygget sin vakre sommerbolig på Damsgård i 1770-årene, tok initativ til å utbedre den gamle Strandveien. Veien ble beplantet med lindetrær og benyttet til søndagsturer for bergenserne. Utover på 1800-tallet ble imidlertid klagene på dårlig vedlikehold av veien stadig hyppigere. Men Årstad var ingen rik kommune og argumenter om at veien burde settes istand for de kondisjonerte byborgerne, gjorde ikke inntrykk på herredsstyrerepresentantene i Årstad.

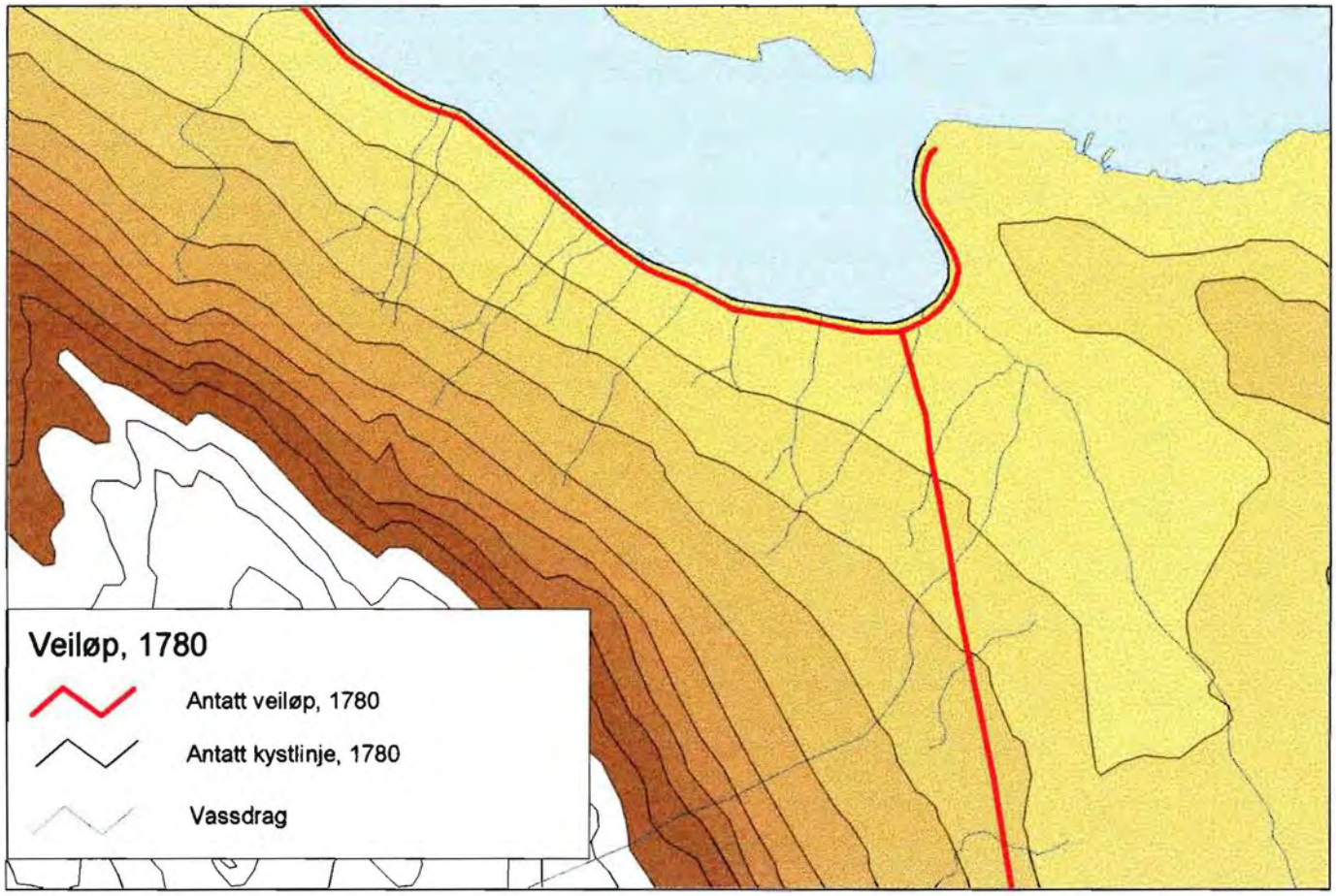
Sammendrag med vernepolitiske retningslinjer.

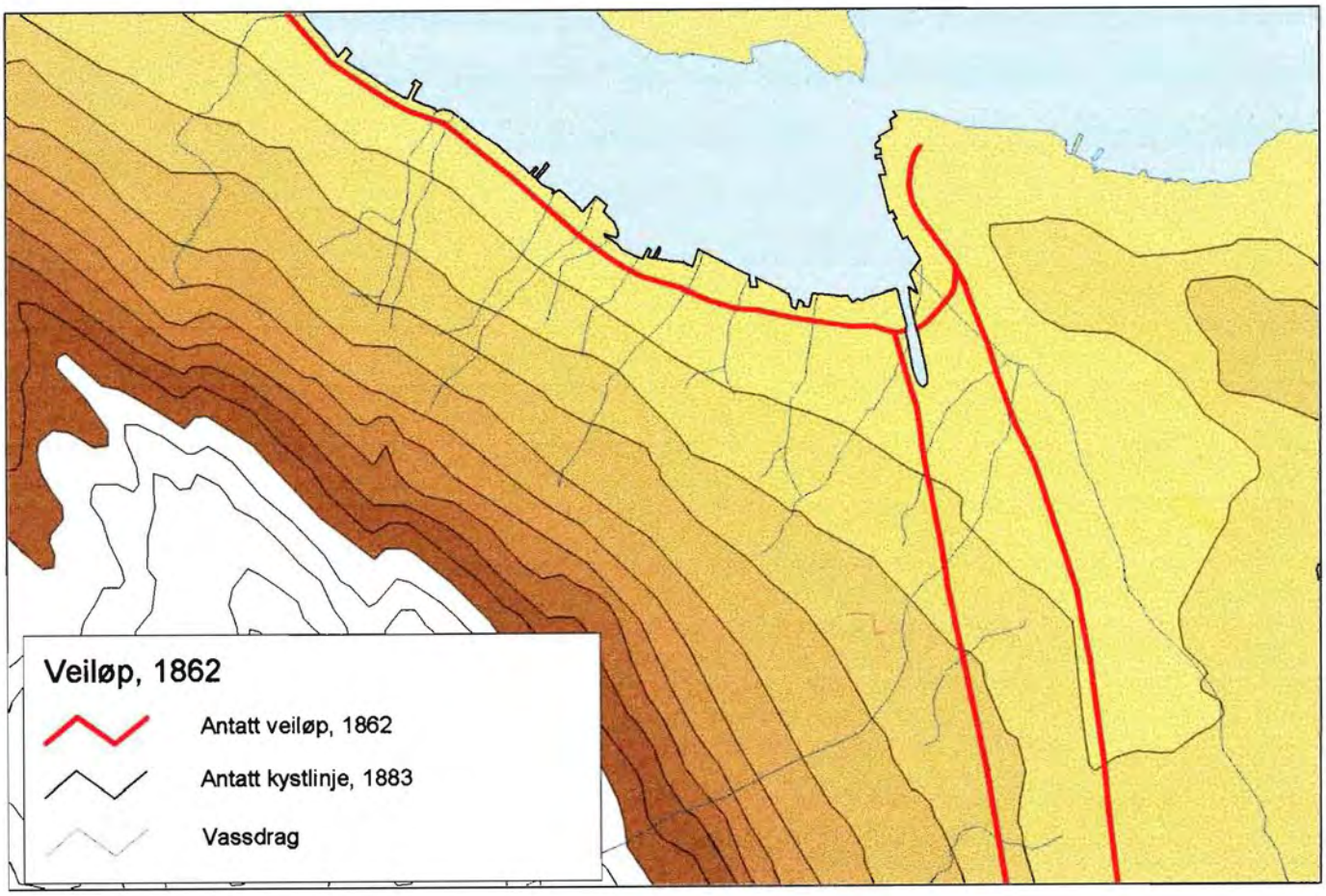
Ingen av de tidligere driftsbygningene fra primærnæringens periode er bevart i den gamle Solheimsbygden. Løer, fjøs og uthus er revet, men våningshusene på Lille Solheim, Nye Solheim, Solheimsmyren og Ny Krohnborg gård er bevart - og bebodd. Utbedrings- og vedlikeholdsarbeider er ikke alltid blitt utført med forståelse og respekt for bygningenes autensitet. Men i kraft av sin alder og historie har alle bygningene antikvarisk egenverdi og miljøverdi.

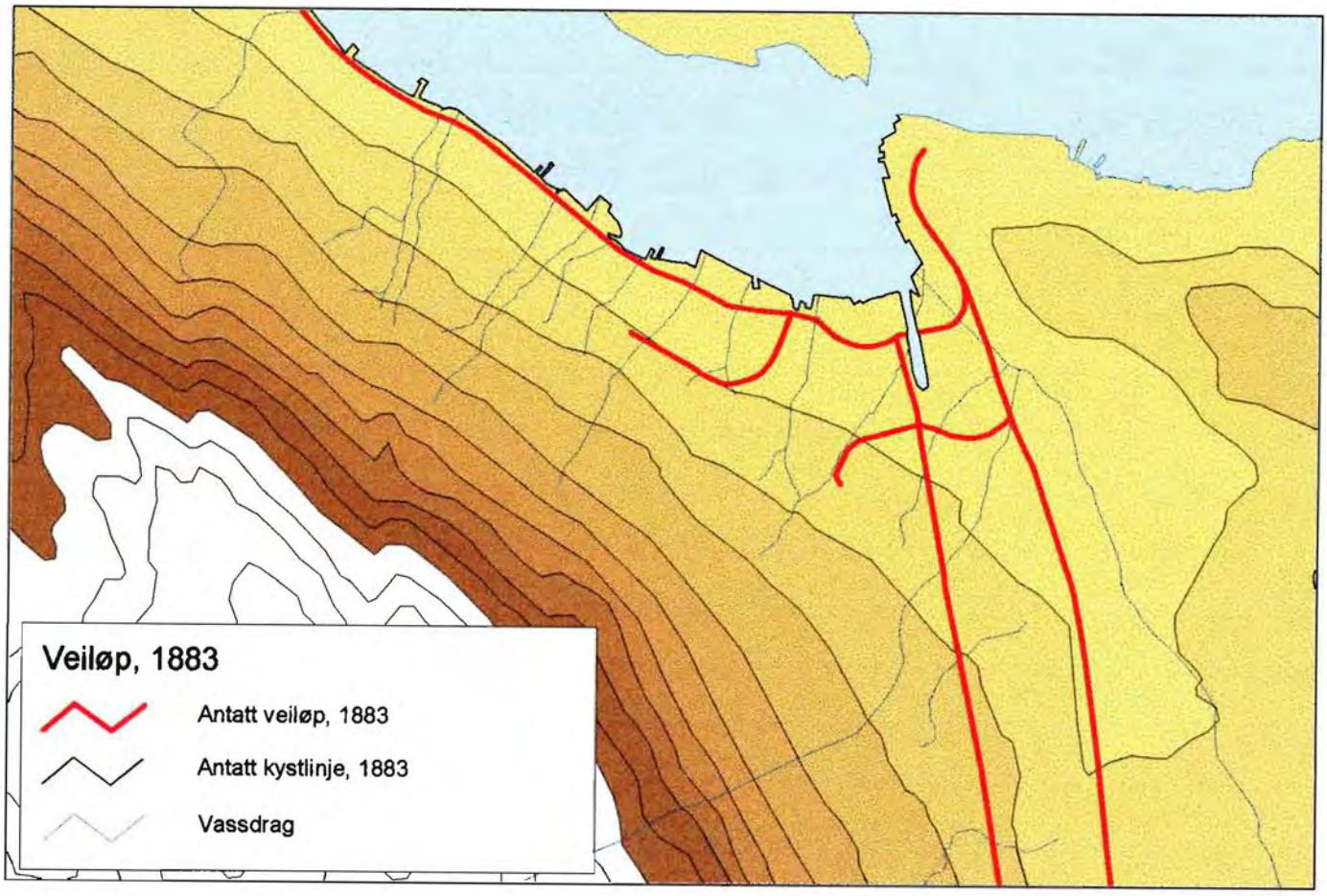
Historien om lyststedene på Damsgård er på langt nær en glemt historie. Bygningen Urdi gjentår som den eneste bevarte innenfor området og er idag fredet. Men med en av byens mest trafikkerte gateløp som nærmeste nabo har den vakre og særegne bygningen tapt sin glans. Damsgårdsveien skjærer seg tvers gjennom det tidligere parkanlegget. Tre tilsynelatende uforståelige og malplasserte lindetrær mellom Michael Krohnsgate og Damsgårdsveien vitner om et her en gang har vært anlagt en allè.

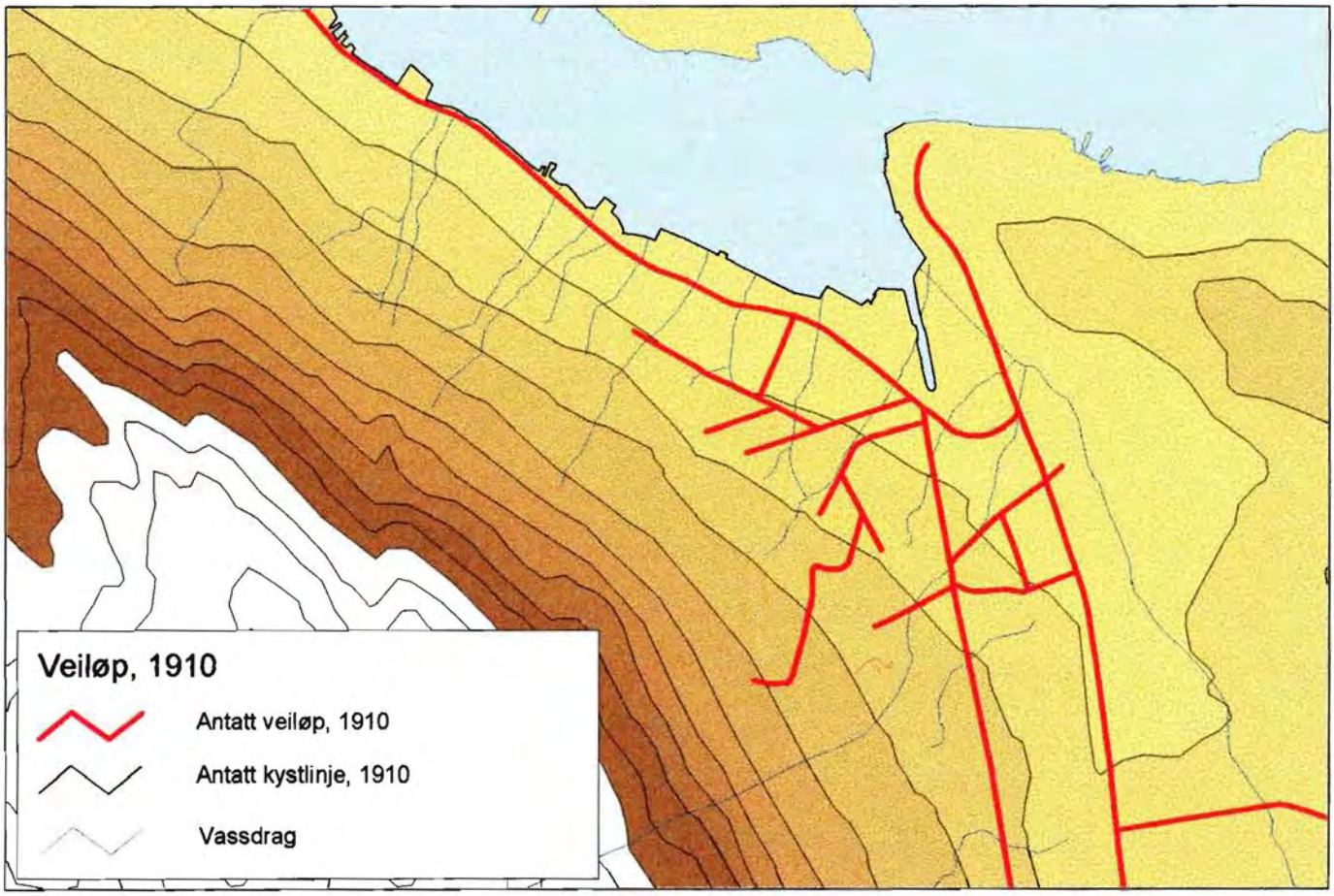
"Granbakken" ble bygget i 1870-årene. Men selv om gårdsanlegget ble forpaktet og våningshuset i en periode ble benyttet som sommerbolig, er huset for ungt til å bli betegnet som lyststed. Framfor det gamle våningshuset ligger fremdeles de siste restene av Strandens grønne marker og som det eneste bevarte gårdshus på Damsgårdsiden, er bygningen klart verneverdig.

I sterk nordavind kunne sjøsprøyten en gang slå langt innover den gamle Damsgårdsveien. I dag er den opprinnelig strandlinjen fylt ut med mellom 15 og 45 meter og bebyggelse skjermer og avskjærer Damsgårdsveien fra fjorden. De største fyllingene er foretatt ved Stranden og


Veiløp, 1780
Antatt veiløp, 1780
Antatt kystlinje, 1780
Vassdrag


Veiløp, 1862
Antatt veiløp, 1862
Antatt kystlinje, 1883
Vassdrag


Veiløp, 1883
Antatt veiløp, 1883
Antatt kystlinje, 1883
Vassdrag


Veiløp, 1910
Antatt veiløp, 1910
Antatt kystlinje, 1910
Vassdrag

innerst i fjorden ved Viken, hvor den første industrielle etableringen fant sted. Omtrentlig mellom nr. 24 og nr. 85 følger Damsgårdsveien den opprinnelige landeveien. Ved Stranden ble utfylling foretatt en gang i perioden mellom 1883 og 1910. Veiløpet "fulgte med", dvs. ble lagt noe i nordlig retning, og denne omleggingen er den eneste som har funnet sted ved Stranden. I Viken ble veiløpet ved flere anledninger flyttet i vestlig og sørlig retning ettersom BMV hadde behov for å utvide sitt anleggsområde.

Løbergsveien med Løbergsalléen førte opprinnelig helt fram til Solheimsviken. Krysset mellom Løbergsveien og Michael Krohnsgate er følgelig av gammel dato. Dagens gateløp fra Vikensgate til Grønnestølsveien følger den tidligere trasèen fra Solheimsviken til Fjøsanger hovedgård og er, sammen med den bevarte trebeplantning, av vesentlig kulturhistorisk verdi.

Løbergsveien ligger sørvest for dagens hovedinnfartsårer og de første kjente gårdsanlegg lå i umiddelbar nærhet av den gamle veitraséen, i skråningen mot fjellet. Kanskje gir de tidligere terrengforholdene i dalbunnen en forklaring på gårdenes og veiens beliggenhet. I tillegg til å være myrlendt, bidro muligens elver og vann til å gjøre området mindre attraktivt både med hensyn til trasévalg og jordbruksområde.

FØRSTE INDUSTRIALISERINGSPERIODE

fram mot århundreskiftet.

Tungindustrien langs Puddefjorden.

Bergen by førte ingen utpreget industrivennlig politikk i det forrige århundre. Bergenserne ønsket ikke støyende, illeluktende eller brannfarlig produksjon i nærheten av byens boligstrøk. Begrenset tomteareal, mangel på vannkraft og restriksjoner på bruk av dampmaskiner, presset den industsrielle virksomheten ut av byen. Store deler av landarealene utenfor bygrensene var i velstående bergenseres besittelse og interessen for å bo i mer landlige omgivelser økende. Situasjonen i tidligere Årstad herred eksemplifiserer forholdene. Samtidig som herredet ble omtalt som bergensernes nye villastrøk, vokste den første arbeiderbydelen fram i Solheimsviken.

Billig import av koks og jern sammen anvendelse av nye ovner stimulerte og muliggjorde bearbeidelse av jernet uavhengig av jernverkene, og i siste halvdel av 1800-tallet utviklet det seg et stadig økende market for ulike former for støpegods.

Ved Nygårdsstrømmens sørlige bredd etablerte Oluf P. Wingaard i 1850 et støperi og galvaniseringsverksted. Wingaard var selv ingen fagmann, men må ha sett mulighetene i markedet. Fra en forsiktig start, ekspanderte verket raskt. På femten år var arbeidsstokken mer enn tredoblet og talte 70 mann, i 1913 var den kommet opp i 120.

Som andre jernstøperier, var også Wingaards Jernstøperi, eller Strømmen Støperi, et mekanisk verksted. Hos Wingaard var driften imidlertid "væsentligst anlagt til Jernstøberi". Verket ble kjent for sine komfyrer, gryter, ovner og gravplater. Fra 1860-årene var verket også konkurransedyktig på framstillingen av vannledningsrør og Wingaard fikk etter hvert arbeid med å lage produksjonsutstyr til andre bedrifter. Det ble levert dampapparater til trankokeriene, støpegods til møllemaskinerier, verktøy og maskinell til reperbaner og maskinindustrien. Slik framsto den allsidige støperivirksomheten med mekanisk verksted som den industrialiserte periodes første underleverandører.

Tre år etter anleggelsen av støperiet, bygslet Wingaard fjæregrunnen med påstående pakkbod i Solheimsviken. Havnen var kjent for å være god under de fleste vindforhold. Michael Krohn hadde i 1851 stått i spissen for etableringen av Det Norske Dampskibsselskap, og nødvendigheten av et lokalt reparasjonsverksted for selskapet skip meldte seg raskt. Sammen med Ludvig Ameln grunnla de Bergens Mekaniske Værksted i 1855, og allerede innen et år ble det holdt kranselag på de viktigste verkstedsbygningene. Den største enkeltinvisteringen var tørrdokken, som la beslag på halve aksjekapitalen. Dokken målte 216 x 43 fot og var i sin tid den største i landet. Den forble et sentralt element i hundre år, både med tanke på dens plassering på anleggsområdet og med tanke på verftets kapasitet.

I løpet av verftets første tiår kom flere omkringliggende områder inn under BMVs eierskap. Det gjaldt deler av gårdene Ny Krohnborg og Solheim som dermed ga verket anledning til utvidelser. Opprinnelig grenset anleggsområdet i øst mot Wingaards eiendom. Deler av grenseeiendommen ble første leiet og senere kjøpt av BMV.

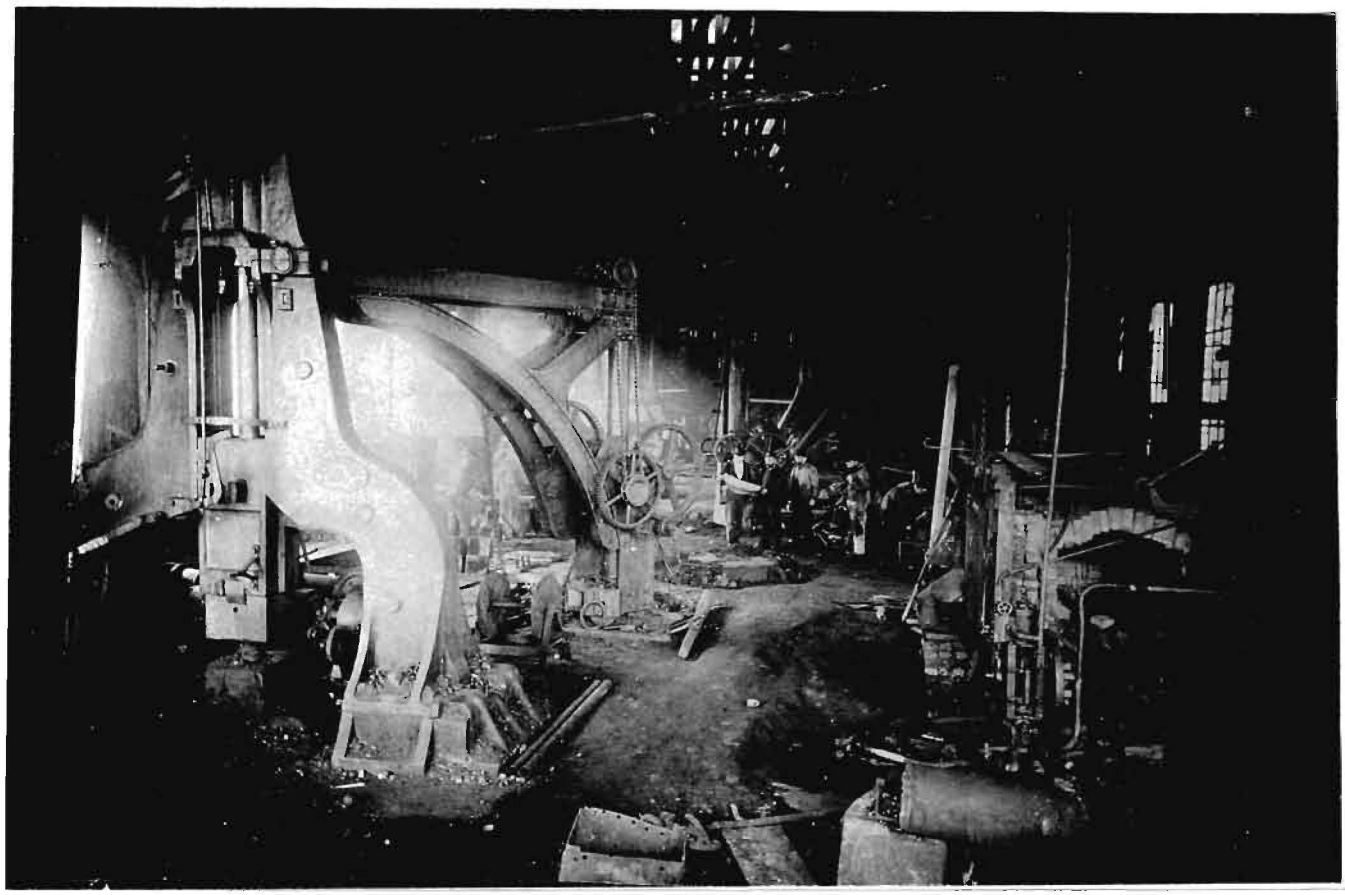
Bergens Mekaniske Verksted ble opprinnelig planlagt som et allsidig mekanisk verksted. I tillegg til vedlikehold og reparasjoner av skip, skulle BMV tilby mekaniske produkter tilpasset

kundenes behov. Markedet for mekaniske produkter var i 1850-årene imidlertid fremdeles begrenset og da verkstedet begynte å bygge skip, var det sannsynligvis for å holde arbeidsstokken beskjeftiget. Skipsverftet ble først anlagt i 1866 og fra den tid tok skipsbyggingen til for alvor. Inntil da hadde skip blitt reparert og bygget på verkstedets gårdsplass og ført på slede ned til sjøen.

Bergens tradisjonsbundne handelsborgerskap møtte etableringen av verkstedet med adskillig skepsis. Bransjen var svært konjunkturavhengig og en gjennomgang av verftets utvikling fram mot århundreskiftet viser et stadig skifte av gode og vanskelige år.

Bygging av dampmaskiner utgjorde en stor del av virksomheten i de første årene. Verkstedet utførte også en rekke andre arbeider og en gjennomgang av kontraktsboken gir innblikk i den tiltakende mekanisering som fant sted ved bedrifter i og omkring byen. Etter utbyggingen av skipsbyggeriet i slutten av 1860-årene, gikk verkstedet inn i en periode med gunstige konjunkturer. Ved utgangen av 1875 hadde verftet full bemanning med 400 mann i arbeid. Solide fagkunnskaper ble opparbeidet ved bedriften, og for rekken av mekaniske verksteder som vokste opp i Bergen på det tidspunkt, ble BMV som en moderbedrift både når det gjaldt ledere og arbeidere. Verkstedet i Solheimsviken ble en utdanningsanstalt for folk med fagkunnskaper på alle nivå.

Ordretilgangen skiftet brått og i 1890-årene ble det klart at skulle verftet klare seg i konkurransen, måtte anlegget gjennomgå en radikal fornyelse. Storparten av de opprinnelige bygningene ble revet, elektrisk lys installert og det nye århundret ble møtt med store maskinelle forbedringer og mer tidsmessige verksteder. I tillegg ble tørrdokken utvidet og kaianlegget bygget ut. Etter ombyggingen var BMV et moderne skipsverft i første klasse.



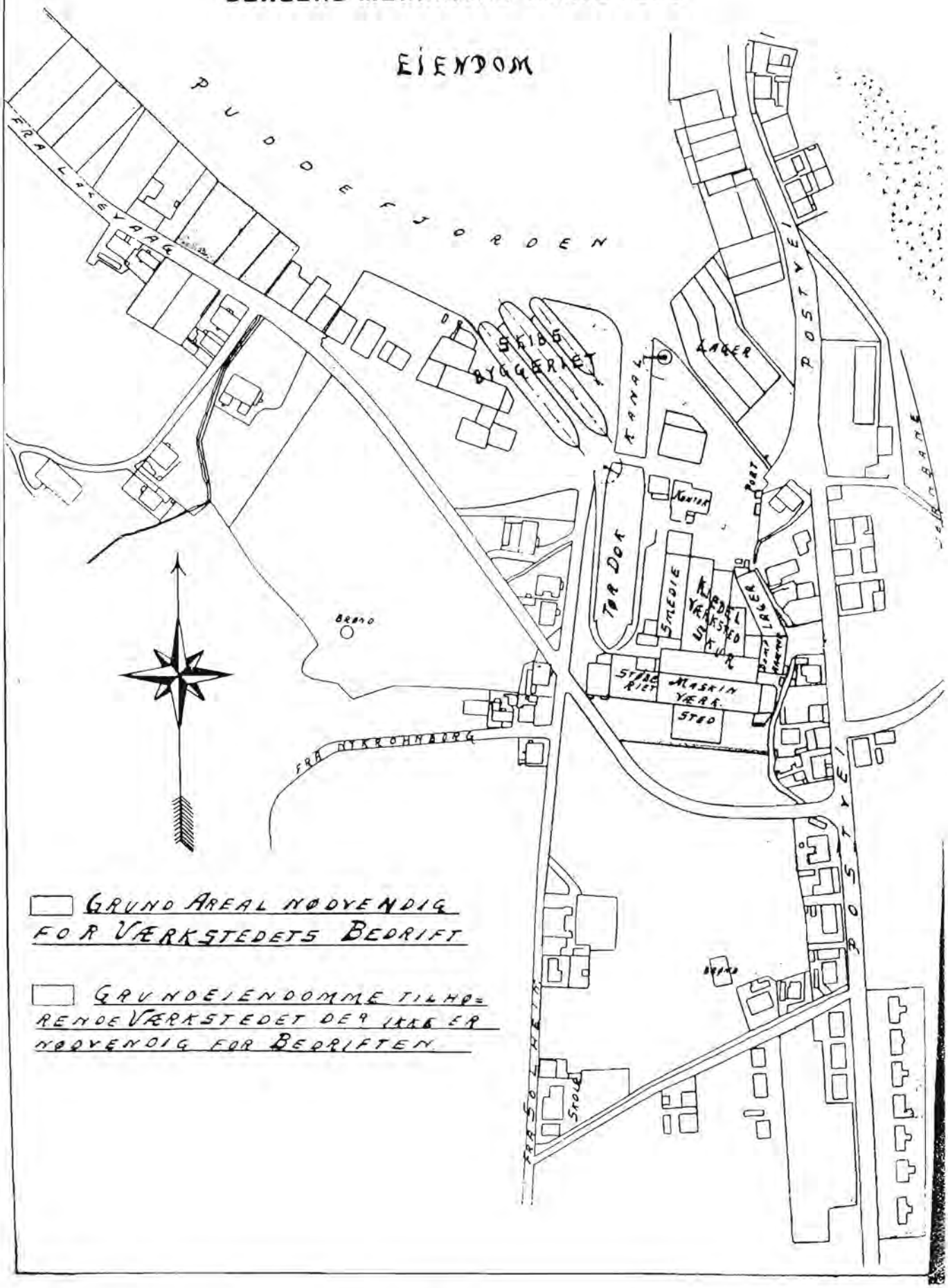
Interiør fra smien på BMV ved århundreskiftet. Menn i arbeid. (Atelier K.K.,UiB.)
Neste side: Situasjonskart over BMVs eiendommer. Fra omkring århundreskiftet.

KART

over

BERGENS MEKANISKE VÆRKSTEDS

EIENDOM



GRUNDAREAL NØDVENDIG FOR VÆRKSTEDETS BEDRIFT

GRUNDEIENDOMME TILHØRENDE VÆRKSTEDET DER IKKE ER NØDVENDIG FOR BEDRIFTEN

Oluf P. Wingaard trakk seg etter få år ut av ledelsen av BMV og kjøpte opp sin konkurrent Prahls Jernstøperi i Marken. Selv kjøpte Prahl grunn på Laksevågsneset og la der grunnlaget for Laxevaags Værk. Verket leverte ulike typer støpegods til skipsbruk foruten bygnings- og husholdningsgjenstander i jern og metall. I tillegg ble det bygget dampmaskiner, pumper og utført reparasjonsarbeider. Verket ble senere utvidet til mekanisk verksted. I 1883 ble bygninger, lager og maskiner samt firmanavn solgt til C.F. Huun og N.H. Bruun og flyttet til Stranden på Damsgård.

På Stranden, like sør for Puddefjordsbroen, vokste det i siste halvdel av forrige århundre fram et livskraftig industrisenter med mekanisk verkstedsindustri og støperier som kjernebedrifter. Verkstedene ble etablert både på sjøsiden og på fjellsiden av Damsgårdsveien. Damsgård jernstøperi ble anlagt i 1894 og ti år senere kjøpt av Huun.

"Nyeverket" eller Damsgård jernstøperier rommet modellverksted, sliperi, pusseanlegg og emaljefabrikk som fabrikkerte ovner, komfyrer, gryter og rør. I maskinverkstedene i to av de tidligere anlagte støperibygningene ble det produsert presser, kranespill og heiser. Det ble laget maskinstøpegods for dampmaskiner og motorer, og verket påtok seg kompliserte spesialoppdrag for de nye industrianleggene på Vestlandet. Verket hadde i 1893 46 arbeidere og 110 i 1910, og ekspansjonen fortsatte utover i første del av vårt århundre.

Ved århundreskiftet etablerte R.A.Lossius Gyldenpris Slip & Mek. Værksted og firmaet påtok seg verftsarabeider, dampskips- og motorskipsarbeid og produserte heiseapparater, opphalingsslipper, spill og wincher.

Strandenområdet og Damsgårdsveien i 1890-årene, med Damsgård Jernstøperi (på øvre side av veien), Laxevaags Værk og trelastlageret i bakgrunnen. (Fotograf ukjent, Bros.UiB.)

Wingaard Støperier med den nye Nygårdsbroen, tatt fra Florida. (Fotograf R..Wilson, UiB.)

Utsikt over Damsgårdsbukten og Solheimsviken omkring århundreskiftet. (Fotograf R.Wilson, UiB.)

Utvikling av veinett og offentlig transport.

Samferdselen mellom Solheimsviken og Nygårdshalvøen foregikk ved hjelp av fløttmannsbåter. En bro over Nygårdsstrømmen hadde stått på dagsorden lenge da arbeidet kom igang i 1849. Tre år senere ble broforbindelsen åpnet for offentlig trafikk. Før broen var ferdig kostet det 3 skilling å bli fløtet over. Ved ferdigstillelsen ble broavgiften 1 skilling pr.person og 2 skilling for hest og vogn.

"Tilførselsveiene" til den nye broen var imidlertid langt fra tilfredsstillende. På bysiden førte veien fra broen opp den bratte Nygårdsalléen og på sørsiden ble broforbindelsen tilknyttet den gamle landeveien gjennom Solheimsviken. Oppfatningen om at byen ville være best tjent med å ha hovedvei over Nygårdsbroen og sørover gjennom det laveste området av Bergensdalen bredte seg. Befolkningen her var allerede større enn langs Haukelandslinjen, og på amtstinget i 1852 ble det slått fast at "Nygårdsveien" over Solheim til Fjøsanger, var framtidens vei.

Med datidens øyne ble det betraktet som et stort kommunikasjonsmessig gjennombrudd da "Hovedveien" eller chaussèen ble åpnet i 1862. Ved broens sørside ble avkjørselen lagt i en svak høyrekurve og videre i nær rett linje til Fjøsanger. Hovedveiens nordlige del fikk senere navnet Solheimsgaten og etter omlegging ble den sørlige del fra Solheimsgaten 78 koplet til den senere anlagte Fjøsangerveien. Opprinnelig løp traséen sammenhengende fra broen til Fjøsanger. Veianlegget mellom Bergen og Nesttun ble utbedret ved århundeskiftet og medførte at mye av trafikken sørover ble overført fra Kalfaret og Årstadveien til Nygård og Hovedveien.

Etableringen av anleggsområdet i Solheimsviken førte ikke umiddelbart til noen omlegging av landeveien til Damsgård. Veien gikk tvers over verkstedsområdet og over dokkporten (eller broskipet) mellom kanalen og dokken. Ferdsel over dokkporten var ikke ufarlig og forårsaket store forsinkelser for forbipasserende. Hver gang innløpet til dokken ble åpnet måtte veien stenges, og dette skjedde bortimot hundre dager i året.

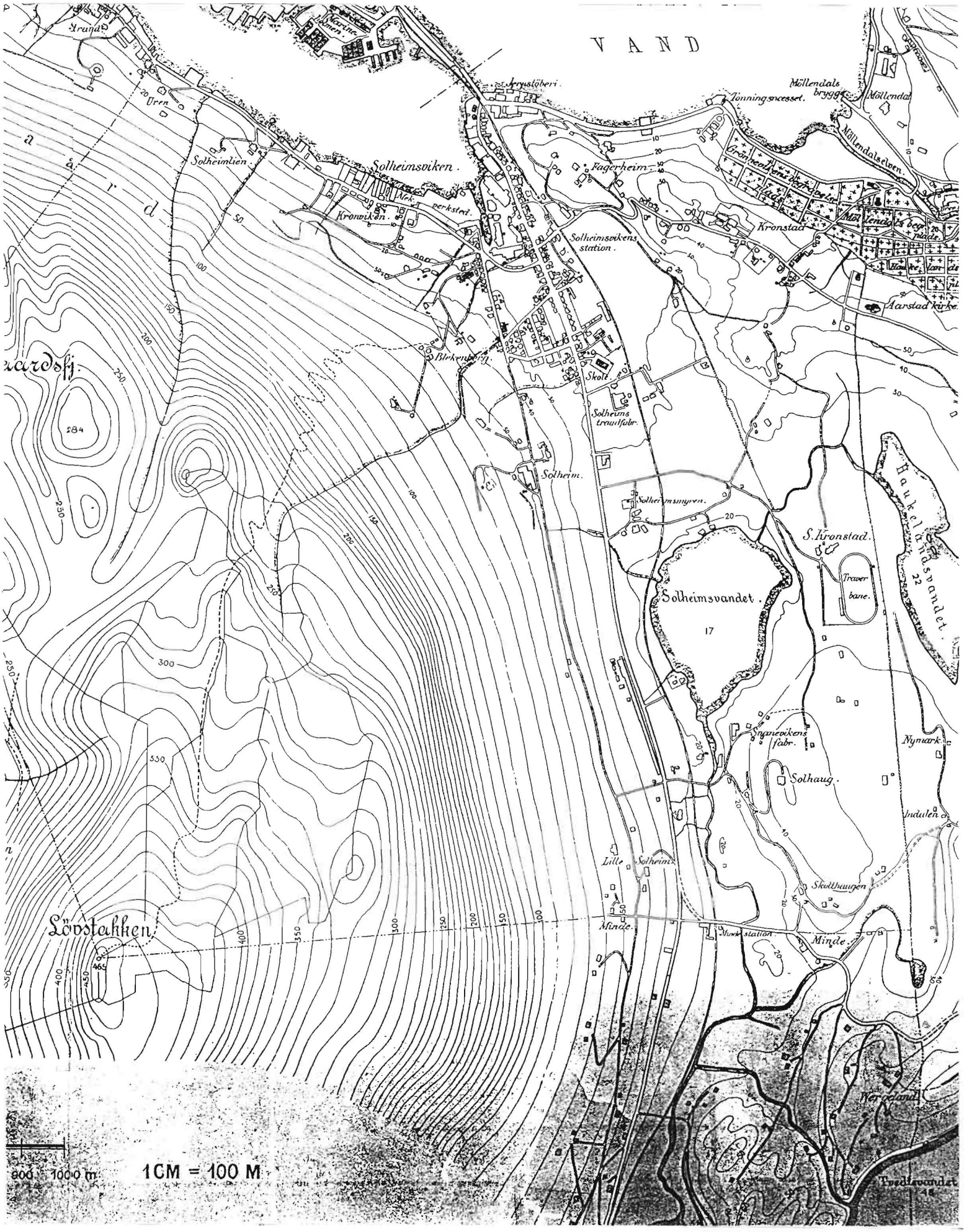
I 1874 ble det anlagt en forbindelsesvei bak maskinverkstedet som forbandt gamle Solheimsvei (Løbergsveien) med Hovedveien (Solheimsgaten). Bygging av stadig større skip og et økende antall dokksettinger hadde presset fram omleggingen. I 1881 ble forholdet ytterligere forbedret for BMVs vedkommende ved at Damsgårdsveien som før gikk langs stranden, nå ble ført i en stor sving fra broskipet og vestover. Ved dette ble skipsbyggeriets sammenhengende areal betydelig øket. Total stengning av allmenn ferdsel gjennom anleggsområdet og over broskipet, ble ikke gjennomført før i 1895. Da bekostet verkstedet omlegning av Damsgårdsveien. Veien ble ført i en bue sør for tørrdokken og maskinverkstedet fram til Hovedveien. BMV kunne nå fritt disponere over sine arealer, og forandringen fikk positive konsekvenser for verkstedets utvikling.

Ifølge tradisjon ble tanken om en jernbane mellom Bergen og Østlandet første gang presentert offentlig i et anonymt innlegg i Bergensposten den 24. august 1871. Idéen fenget umiddelbart og fikk etter kort tid samlet tilslutning fra de folkevalgte i Bergen kommune. Fire år senere ble Stortingets vedtak om anleggelse av Vossebanen feiret med dans i gatene og skåltaler for byens aktive jernbaneforkjempere. Realiseringen av prosjektet bød på mange problemer, men i mai 1883 kom banen i regulær drift.

Mellom mulige plasseringer, valgte man å legge jernbanestasjonen i Bergen ved Lille Lungegårdsvann. Over Nygårdsstrømmen ble det bygget en ny bro for jernbanetraséen like vest for den eksisterende. Jernbanebroen ble bygget på pilarer med i alt 7 spenn. Midterste del ble bygget som en svingbro, slik at seilskuter kunne passere, og konstruksjonen var innrettet slik at bare en mann kunne sveive broen tilside. Broens totale lengde var 97m.

Den første jernbanelinjen ut fra byen fulgte dagens Fjøsangervei fra broen til Danmarksplass' nordlige hjørne. Eller sagt på en annen måte - Fjøsangerveiens nordlige del var opprinnelige opparabeidet som jernbanetrasé. Omtrentlig der dagens apotek Bien ligger, ble Solheimsviken jernbanestasjon anlagt i 1883. Fra stasjonen i Solheimsviken ble jernbanetraséen lagt i en svak østlig kurve, skar seg igjennom tomten til våre dagers Yrkesskole, gjennom krysset Bjørnsonsgate/Edvards Griegsvei og videre tvers over Fabrikkgaten. Med stasjoner i Solheimsviken, på Minde og Fjøsanger hadde Vestre Årstad fått et velfungerende lokalbanenett allerede i 1880-årene.

Solheimsviken stasjon, etablert 1883 og nedlagt 1913. Bygningen ble revet i 1961. (Bros.saml. ukjent fotograf, UiB.)



Kart over vestre Årstad, fra omkring århundreskiftet. (Ukjent opphav).

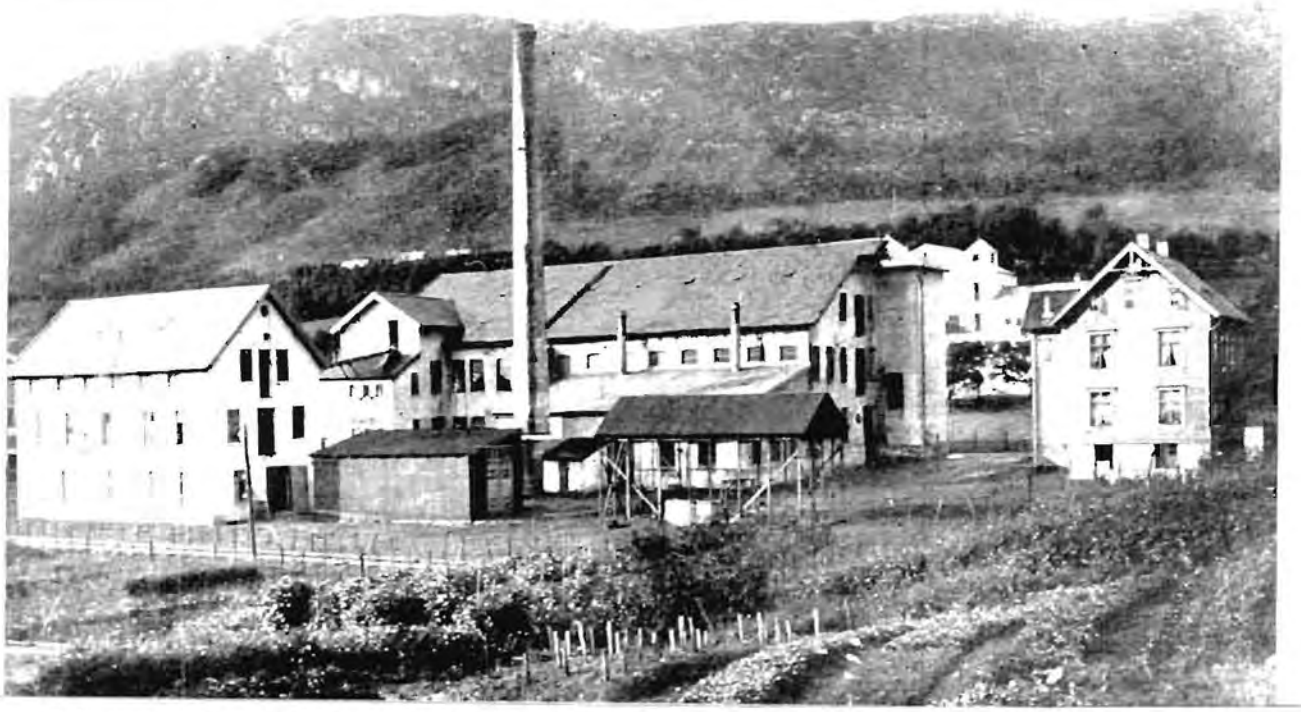
Jodd og blomster, trelast og tekstiler.

Tekstilindustrien har lange tradisjoner i Vestre Årstad. Fagerheims Note og Garnfabrikk som startet sin produksjon i 1873 med 20 arbeidere, lå ved dagens Jørgen Moes gate. Solheim Traadvarefabrikk ble i 1898 anlagt av Chr. Campbell Andersen og O.Nilssen & Søn.

Solheim Traadvarefabrikk med kantine/funksjonærbolig i Edvard Griegsvei 3, sett fra vest. (Atelier K.K. UiB.)

Tilsvarende perspektiv som ovenfor med dagens situasjon. (Foto Ingrid Faye).

Fabrikken lå ved gartner Ingvaldsens private vei som senere ble opparbeidet og fikk navnet Edvard Griegs vei. I fabrikken ble det spunnet garn og nottråd, snøretråd og kabelgarn fabrikkert av russisk, italiensk og indisk hamp. Fabrikkbygningen er idag murfoblendet , forlenget og noe ombygget. Den gamle trebygningen (Edvard Griegsvei 3) hvor det idag selges pizza, ble bygget som funksjonærbolig og kantine for de ansatte.



Solheim Traadvarefabrikk, sett fra øst. 1912. Merk jernbanelinjen nederst til venstre. (Foto Svanøe, Thowsens samling).

Tilsvarende perspektiv som ovenfor med dagens situasjon. (Foto Ingrid Faye).

Da Laxevaags Værk ble flyttet til Stranden, var et garveri og en lim- og guanofabrikk allerede etablert i området. Johan Kahrs åpnet Strandens Sagbruk og Høvleri i 1883 og femten år senere startet hans sønn renseri i Meltzers engang så vakre lyststed. Ganske tidlige ble også en joddfabrikk etablert i området. Joddfabrikkasjonen var avhengig av tilgangen på råstoff (tang og tare), som i stor grad måtte skaffes til veie av bedriftens egne folk. Når dårlig vær hindret sanking og frakt, førte det til permisjoner og innskrenkninger. Produksjonen må likevel ha kastet av seg. Ved århundreskiftet ble det i tillegg etablert en joddfabrikk i Krohnviken. Sistnevnte var forløperen for den kjemiske industri i området.

Næringsmiddelindustrien ble også tidlig etablert i området. I 1880-90-årene ble det opprettet flere bedrifter innen fiske-og hermetikkindustrien. Først ute var Preserving Comp. på Stranden, som ble innført i firmaregisteret i 1888 og inngikk som en del av Huunverkene.
Stømmen Sikorifabrikk startet i 1867 produksjon av kaffeerstatning. Kaffe var blitt en vanlig del av kostholdet, men den ekte varen ble beskattet med høy toll og sikoriroten anvendt som billig erstatning. Like nord for BMV området åpnet Nolte (senere "Victoria") tobakksfabrikk i 1880. Fabrikkbygningen, en toetasjers murbygning, lå like ved sjøkanten hvor Bergen Betong idag ligger. I Damsgårdsveien 50 ligger fremdeles bygningen til tidligere Krohnviken bryggerier og lengst sør ble Svaneviken Pølsefabrikk etablert mot slutten av 1800-tallet.

Både til boligoppvarming og til industrielle formål ble det anvendt store mengder kull og koks. Kullkompaniet av 1871 ble ved sammenslutning med en del mindre forretninger i praksis eneimportør av kull fra Storbritannia og det ble bygget opp en egen dampskipflåte til å frakte kullet. K71 fikk senere selskap av Vestlandske Kullkompani, Hansen & Hirsch og Victor Müller i den nordlige del av Solheimsgaten.

Som en kontrast til tungsindusstrien, grodde en rekke "grønne" bedrifter fram sør for verftsområdet. Allerede ved århundreskiftet dekket gartnerier større områder like sør og vest for Danmarksplass, og omfanget vokste utover i begynnelsen av 1900-tallet.

Damsgårdsveien 50 er det eldste bevarte næringsbygg i Damsgårdsveien. Opprinnelig bygget for Krohnviken Bryggeri og har gjennom årene huset en rekke ulike aktiviteter. (Foto Ingrid Faye).

Solheimsgaten med Kullkompaniet av 1871 til venstre. (Fotograf R.Wilson, UiB.)

Det særegne siloanlegget i Solheimsgaten 3 ble oppført i 1929 etter Per Griegs tegninger. (Atelier K.Knudsen, UiB.)

Boligbygging og allmennyttige bygg.

BMVs første arbeiderboliger sto ferdige allerede 1856. Antakelig ble de lagt til nordlige del av Løbergsveien, like før veien munnet ut i Damsgårdsveien. De fleste leilighetene besto av et værelse og kjøkken med spisekammer og innebygd sovested. I tillegg var det rom i kjelleren og på loftet. Da Damsgårdsveien ble lagt i et sørligere løp, ble to av boligene de første ofre for veiutbygging i området. Under BMSs liste over aktiva fra 1897, finnes oppført 7 arbeiderboliger, som sannsynligvis etter dagens adressering hadde beliggenhet ved Solheimsgaten 60 - 78.

Damsgårdsveien sydlige del ble også bebygd på et tidlig tidspunkt. På kart fra 1883 er det på veiens vestlige side tegnet inn en husrekke på 10 bygninger. I dag finnes rester av denne bebyggelse ved Damsgårdsveien 24 til 34. Bortsett fra disse, er all boligbebyggelse fra den tidligste periode revet.

Etter skoleloven av 1827 skulle bedrifter med over 30 arbeidere holde egen skole for arbeidernes barn. Allerede i 1857 kom den første skolen igang i Solheimsviken, riktignok i provisoriske lokaler i en av verkstedets boliger. I 1868 ble den første egentlige skolebygningen inviet. Verksskolen var åpen for barna til arbeiderne både ved Strømmen Støperi og BMV. Skolen ble anlagt ved Løbergsveien, rett overfor hvor Løbergsveien 19 og 21 ligger idag. Verftskolen viste seg snart å være for liten. I 1878 kjøpte og innredet man "Krudthuset" på Solheim til skole. Skolebygningen som lå like nord for Edvarg Griegsvei, var i bruk som vanlig folkeskole til den brant i 1963.

Skjenkestedene lå tett i den gamle Solheimsviken og Strømmen, til glede for noen og til forargelse for andre. Noe av motivasjonen bak etableringen av Godtemplarlosjen "Haabets Stjerne" i 1878 var å bedre den moralske vandel blant arbeiderne og redde kameratene fra alkoholens forbannelse. Avholdslosjen hadde mange berøringspunkter med Indremisjonsforeningen som ble stiftet 1874. De første årene ble møtevirksomheten lagt til verkstedsskolen. I 1880 ble Solheimsviken Bedehus bygget på dugnad. Ved sanering av området nær hundre år senere, ble bedehuset flyttet til Gamle Bergen og står idag gjenreist på museet som Torgsalen.

Under verftets ledelse ble Solheimsgatens Brødforening åpnet i 1887, og fremdeles selges det brød i Solheimsgaten, idag under forkortelsen Solbrød. Bygget i Solheimsgaten 58 er av nyere dato, men bygget etter originale tegninger.

Sammendrag med vernepolitiske retningslinjer.

Flere omstendigheter lå bak den industsrielle etableringen langs Damsgårdssundet og i Solheimsviken. Området lå utenfor byens restriktive industrilovgivning, men hadde kort avstand til byens marked. Etableringskostnadene var små og arbeidskraften billig. Her var ledig tomteland med tilgang til sjøen og bredden av industrielle virksomheter bar bud om det mangfold av etableringen som senere skulle finne sted.

Ved midten av det 1900-århundre vokste to livskraftige industrisentra fram. Tidligst ute var Strømmen Jernstøperi og Bergen Mekaniske Verksted i Solheimsviken. Noe senere utviklet Huunverkene seg på Stranden med Laxevaags Værk som kjernebedrift. Fra disse første anleggene, strakte den industrielle utbygging seg gradvis innover og utover langs fjorden. Med sjøen som den viktigste transportveien ble bebyggelsen naturlig organisert langs strandlinjen.

Sammenliknet med bruken av havnearealet i eldre deler av Bergen , fikk utnyttelsen av tomtearealet langs Puddefjorden en annen form og funksjon. Her ble strandlinjen fylt med industrielle anlegg eller pakkboder direkte tilknyttet slike.

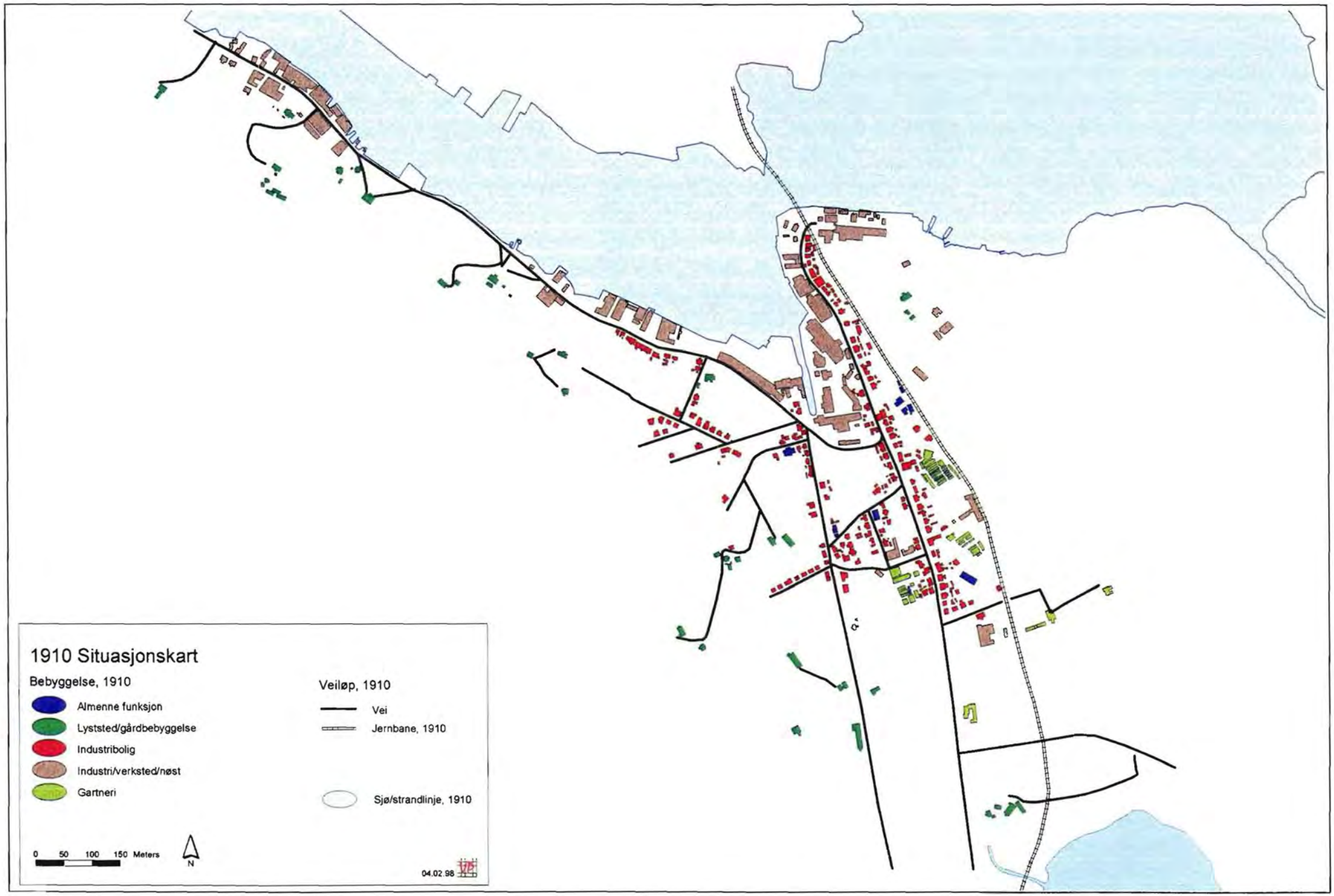
Boligbebyggelse i Solheimsviken ble reist fra verftsområdet og sørover langs veiløpene. Av den eldste trehusbebyggelsen gjenstår idag bare Edvard Griegsvei 3 i tillegg til resterende deler av den gamle husrekken i Damsgårdsveien (nr. 24 - 36), som både ut fra alder og autensitet har høy verneverdi.

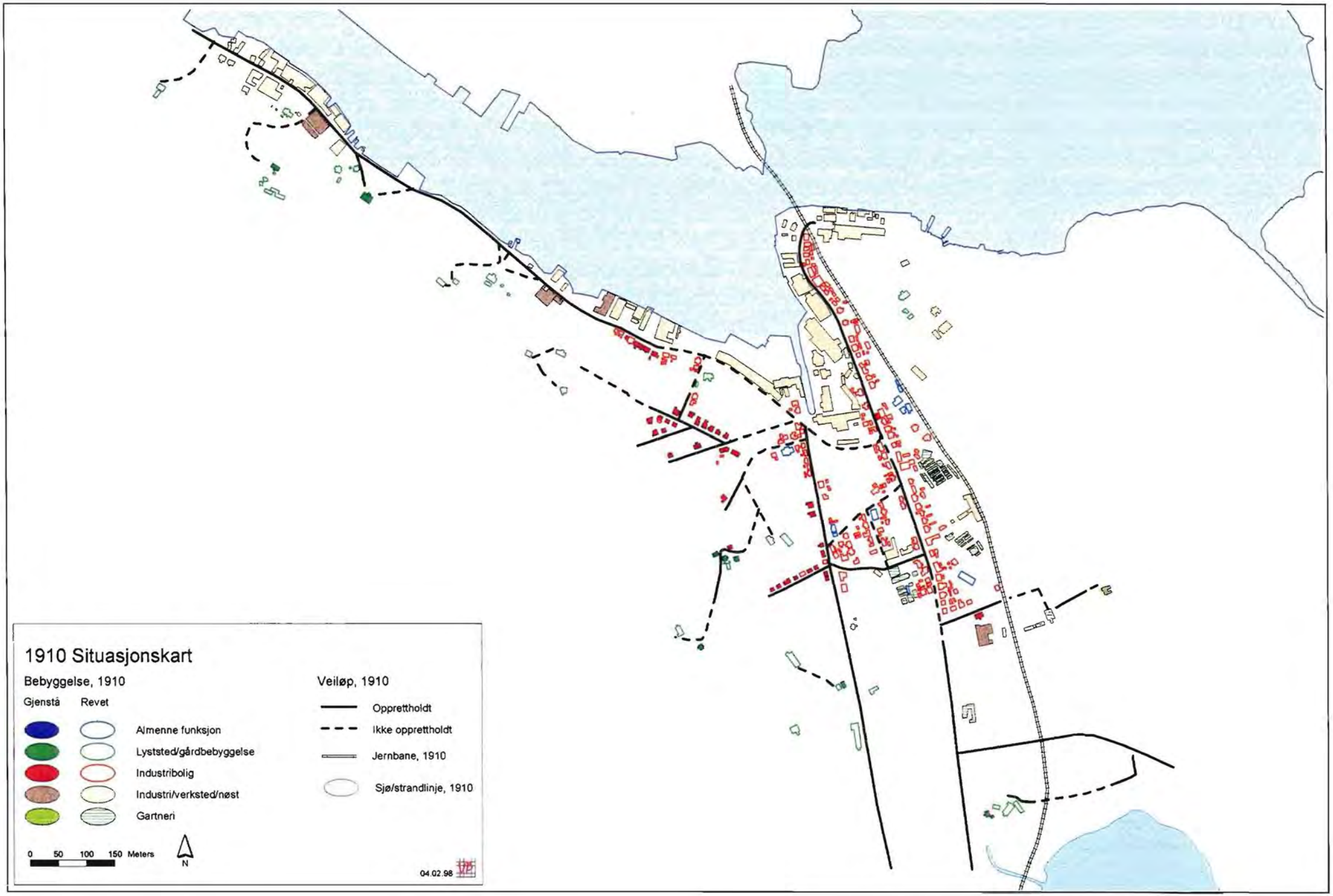
Allerede i 1880-årene hadde Vestre Årstad et godt utbygd transportnett. Løbergsveien, Hovedveien og jernbanens løp lå nesten parallelt i en topografisk naturlig nord-syd akse ved foten av fjellet. Med disse trafikkårene hadde et vesentlig trekk ved utformingen og struktureringen av området falt på plass.

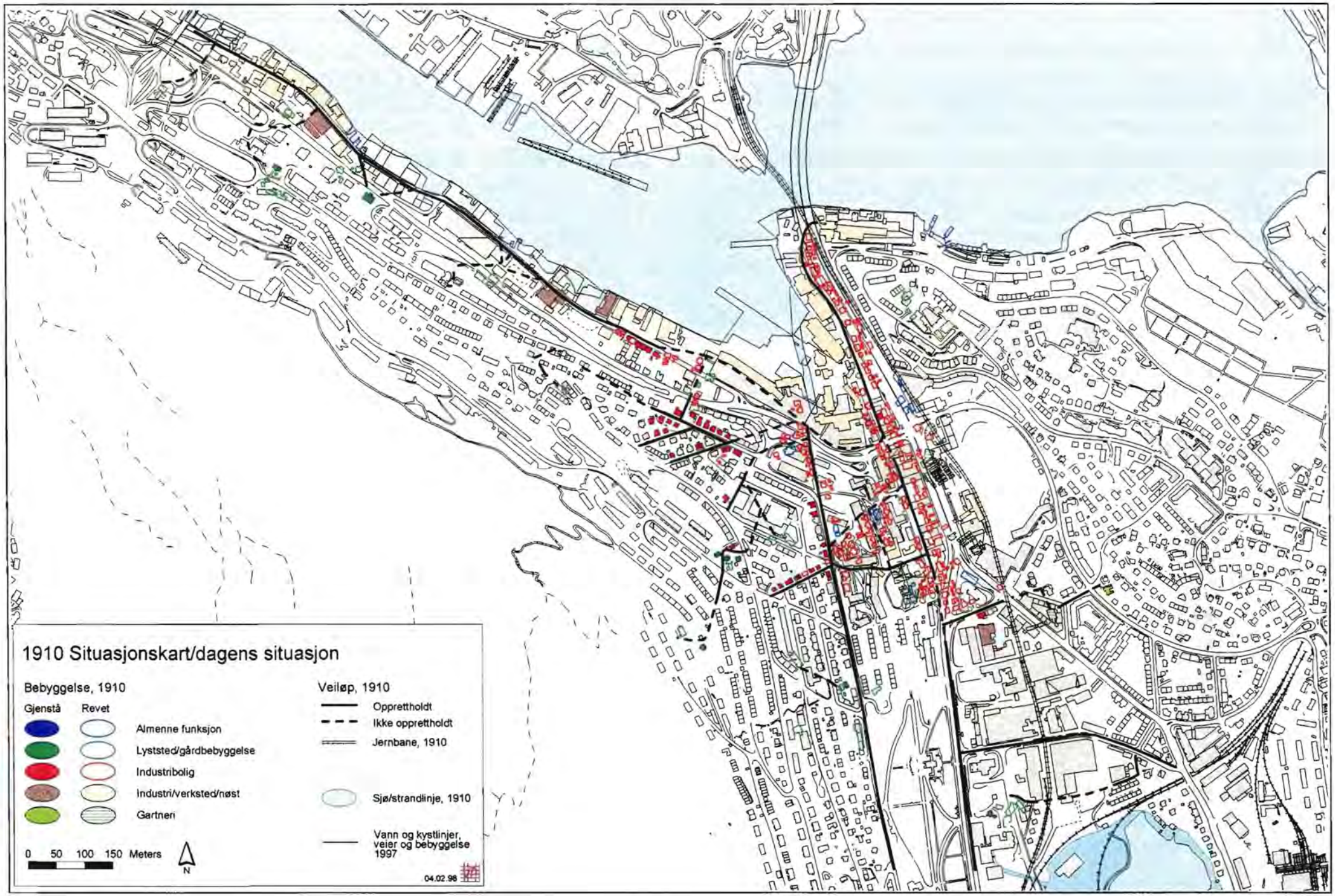
Transportsystemet var primært bygget ut med tanke på langdistansetrafikken. De gode kommunikasjonene bidro imidlertid samtidig til å gjøre Solheimsbygden til et attraktivt etableringsområde og landtransporten begynte å overta noe av den rollen sjøveien tidligere hadde hatt.

Edvard Grieg og Christian Michelsen var blant de mer prominente passasjerer som en gang var hyppigere brukere av jernbanen på strekningen mellom Hop og byen. Idag er de gamle stasjonsbygningene revet. Jernbanens trasé kan fremdeles spores ved byggegrenser og eiendomsgrenser. Jernbanelinjen ble opprinnelig lagt like vest for Solheimsvannet og gir en indikasjon på den utfylling av vannet som har funnet sted .

Oversiktsbilde fra omkring århundreskiftet.(Atelier K.Knudsen, UiB.)


1910 Situasjonskart
Bebyggelse, 1910
Almenne funksjon
Lyststed/gårdbebyggelse
Industribolig
Industri/verksted/nøst
Gartneri
Veiløp, 1910
Vei
Jernbane, 1910
Sjø/strandlinje, 1910
0 50 100 150 Meters
N
04.02.98


1910 Situasjonskart
Bebyggelse, 1910
Gjenstå
Revet
Almenne funksjon
Lyststed/gårdbebyggelse
Industribolig
Industri/verksted/nøst
Gartneri
Veiløp, 1910
Opprettholdt
Ikke opprettholdt
Jernbane, 1910
Sjø/strandlinje, 1910
0 50 100 150 Meters
N
04.02.98


1910 Situasjonskart/dagens situasjon
Bebyggelse, 1910
Gjenstå
Revet
Almenne funksjon
Lyststed/gårdbebyggelse
Industribolig
Industri/verksted/nøst
Gartneri
0 50 100 150 Meters
N
Veiløp, 1910
Opprettholdt
Ikke opprettholdt
Jernbane, 1910
Sjø/strandlinje, 1910
Vann og kystlinjer, veier og bebyggelse 1997
04.02.98

INDUSTRIFORSTADEN
1900 - 1920.

Industrien tar feste.

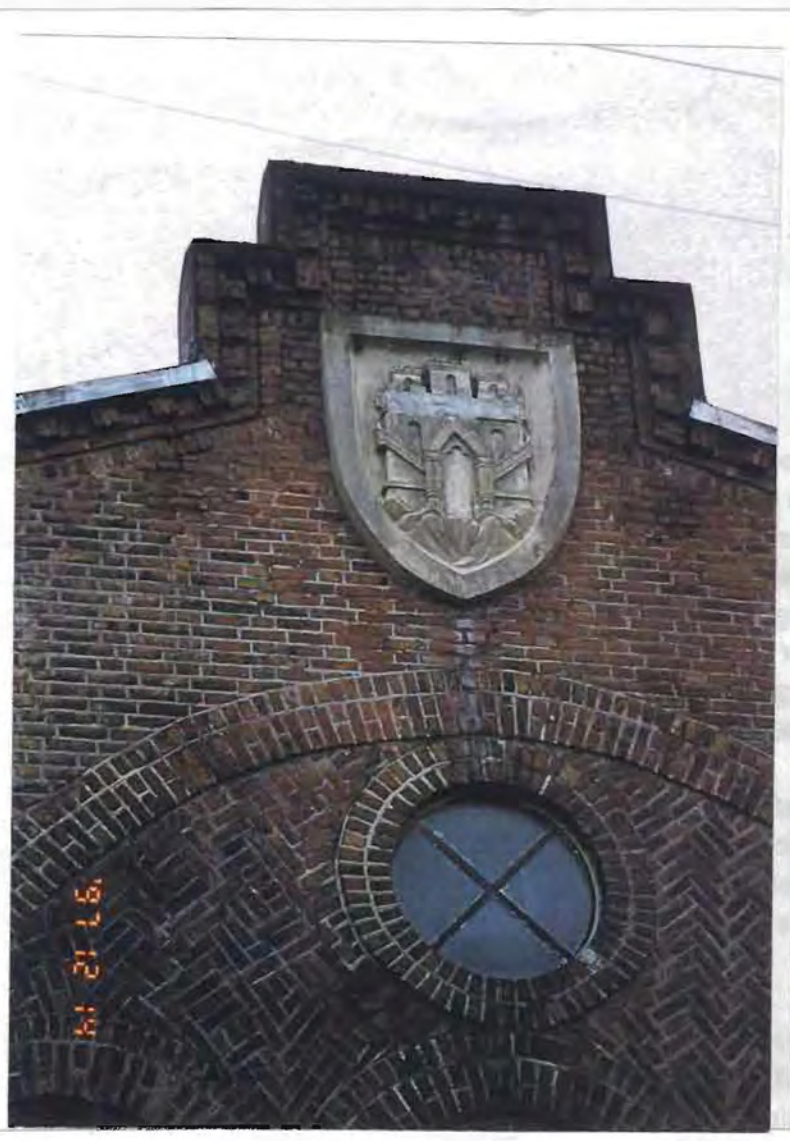
Et enkelt og entydig skille mellom håndverksmessig og industriell produksjon lar seg ikke med letthet fastslå. De bedrifter som ble etablert i siste havldel av forrige århundre, bar i seg seg vesentlige elementer av håndverkets tradisjoner og arbeidsorganisering. Innenfor tungindustrien hadde maskinelt utstyr overtatt de tyngste og groveste arbeidsoppgavene, men alt presisjonsarbeid måtte gjøres manuelt. Ved begynnelsen av vårt århundre endret dette bilde seg. Med radikale forbedringer av maskinelt utstyr og anvendelse av elektrisk kraft på stadig flere områder, med spesialisering og rasjonalisering fikk industrialiseringen gjennomslag og åpnet for dyptgripende sosiale, kulturelle og miljømessige endringer.

Et illustrerende eksempel på den nye tids industrielle etablering, er A/S Bergen Blikktrykkeri. Det internasjonale marked hadde begynt å åpne seg for norsk fiskehermetikk og til det trengtes pålitelig embalasje. Konkurransen krevde dekor og etiketter i pene farger. Etter hvert ble produsenter av andre vareslag oppmerksomme på blikkembalasjens fortrinn og blikket ble det unge århundrets framste emballasjemateriale.

På eiendommen Solheimslien, en gang sete for et idyllisk lyststed, ble en ny fabrikkbygning reist i 1913 etter tegninger av arkitekt Schak Bull. Den 120 meter lange bygningen imponerte samtiden både med sitt eksteriør med overlys og vakre stenrosetter og med sine lyse fabrikklokaler. Fabrikklokalene var "imponerende og fortrinnelig innrettet saavel i sanitær som i fabrikasjons henseende", med mekanisk verksted, smie, modellsnekkeri, papirtrykkeri, tegneverksted med litografisk anstalt, farvemølle og lakerovn. På ulike avdelinger ble hele arbeidsprosessen, fra produksjonen av maskiner på mekaniske verksted og tegning av etiketter på tegnesalene til de endelige boksene, bundet sammen til velfungerende enhet. I 1920-årene forbrukte fabrikken årlig 3000 ton blikk og beskjeftiget ca.300 ansatte. Mange av de gamle sardineskene med fargerike etiketter, har hatt sitt opphav her. Med en dypvannskai på 248 meter langs fjorden var transportmulighetene upåklagelige. Bedriften hadde også hånd om området bak fabrikkbygningen like til fjellet hvor arbeiderne skulle få bygge boliger på egne tomter og dermed bli tettere knyttet til bedriften.

Blikktrykkeriet ble en av flere bedrifter som videreutviklet maskin- og metallindustrien fra den første industrialiseringsperioden. Tilveksten av nye bedrifter innen denne næringsgrenen var i løpet av de første tiår av dette århundret formidabel. I Bergen som helhet økte antallet på ansatte innen næringen med 646% i årene fra 1899 til 1913. Ekspansjonen kan for en stor del tilskrives den produksjonsmessige utvikling som anvendelsen av elektrisitet muliggjorde. Tilveksten viste seg særlig innen jernindustrien og støperiene ved videreutvikling av de tradisjonelle produktene. For støperibedriftene var det nærliggende å satse på motor produksjon fordi det ville gi avsetningsmuligheter for støpegods. På Stranden ble Damsgård Jernstøperi inkludert i Laxevaag Værk i 1904 og i 1911 tok eierne initativ til å stifte Norsk Motor a/s i Damsgård Jernstøperis tidligere lokaler.

Markedet for elektriske motorer, arbeidsmaskiner og elektrisk materiell var sterkt økende og driften krevde snart utvidelser. I 1917 kjøpte Norsk Motor a/s en eiendom like ved LaxevaagVærk med egen strandlinje, stenkai og 5 patentslipper. Et spesielt system gjorde det mulig å foreta opptil 12-13 sjøsettinger pr.dag og i velutstyrte verksteder med skinneanlegg og



Detaljer fra tidligere Blikktrykkeriet a/s. Damsgårdsveien 60. (Foto Ingrid Faye).

Sidefasade av tidligere Damsgård Støperi, Laxevaag Værk. Damsgårdsveien 82. (Foto Ingrid Faye).

løftekraner ble det i tillegg til ulike typer motorer, produsert snurpenotspill og motorwinscher samt reservedeler til motorene slik at reparasjonene kunne foretas på hurtigst mulig varsel.

Firmaet Wingaard Jernstøperi tok også livlig del i denne nyskapningsvirksomheten og sammen med brødrene Schumann ble støperivirksomheten utviklet og utvidet med beslektete produkter. Snart viste det seg mest praktisk å skille ut de mer perifære produksjonsgrenene som egne firma. Motorproduksjonen ble etablert under navnet A/S Vestlandske Motorfabrikk, som etter få år skiftet navn til A/S De Forenede Motorfabrikker - FoMoFa. Omkring 1912 ble fabrikkbygningen i tegl reist i Krohnviken og har idag adresse Damsgårdsveien 37.

Flere av Wingaards datterselskaper etalberte seg i det som senere skulle bli Fabrikkgaten. I dette området ble det i årene mellom 1910 og 1920 skapt et nytt industriområde, med hovedvekt innen maskin- og metallindustrien. Wingaards metallstøperiavdeling ble konsentrert i Teknisk Bureaus Metalvarefabrikk og skilt ut som eget firma under navnet A/S Luna i 1909. Bedriften forarbeidet bl.a. utstyr til elektriske belysningsanlegg, ulike typer skipsbeslag og armatur for vann-, gass- og dampanlegg. Bedriften, med adresse Fabrikkgaten 8, forhandlet og reparerte også biler.

I 1914 ble Wingaards verkstedsavdeling skilt ut som A/S Mjølner. I Fabrikkgaten 5 ble firmaets produksjon delt mellom to avdelinger. Maskinavdelingen som bl.a. leverte turbinanlegg, heisanlegg, anker- og garnspill for fiskefartøy og jernkonstruksjonsavdelingen som framstilte tak- og søilekonstruksjoner, broer, master, tanker etc.

Selv etablerte Wingaard seg i Fabrikkgaten 6 og flyttet lager og deler av ovnsproduksjonen hit. Støperiet i Strømmen ble gradvis trappet ned og avviklet i 1930-årene. Mot Bjørnsonsgaten lå Bergen Jernstøperi, som senere ble slått sammen med Wingaard.

Sidefasade av tidligere Union DeNoFa. Damsgårdsveien 37.(Foto Ingrid Faye).

Fabrikkgaten 5. Tidligere a/s Mjølner. (Foto Ingrid Faye).

Fabrikkgaten 8. Tidligere a/s Luna. (Foto Ingrid Faye).

Oversiktsbilde. Fabrikkgaten 1955.(Fotograf Widerrøe, UiB.)

Tekstil- og bekledningsindustrien hadde etablert seg tidlig og ekspanderte raskt i de første tiår av vårt århundre.Solheim Traadfabrikk ble anlagt i 1898 og hadde i 1920 ca.100 arbeidere, hvorav nesten tre fjerdedeler var kvinner. Mot slutten av perioden ble fabrikkbygningen utvidet i sydlig retning. Campell Andersen hadde lenge planer om å anlegge en reperbane langs den gamle jernbanelinje i østre del av fabrikktomten. Disse ble aldri realisert. Derimot ble det bygget reperbaner langs Hovedveien, den senere Fjøsangerveien.

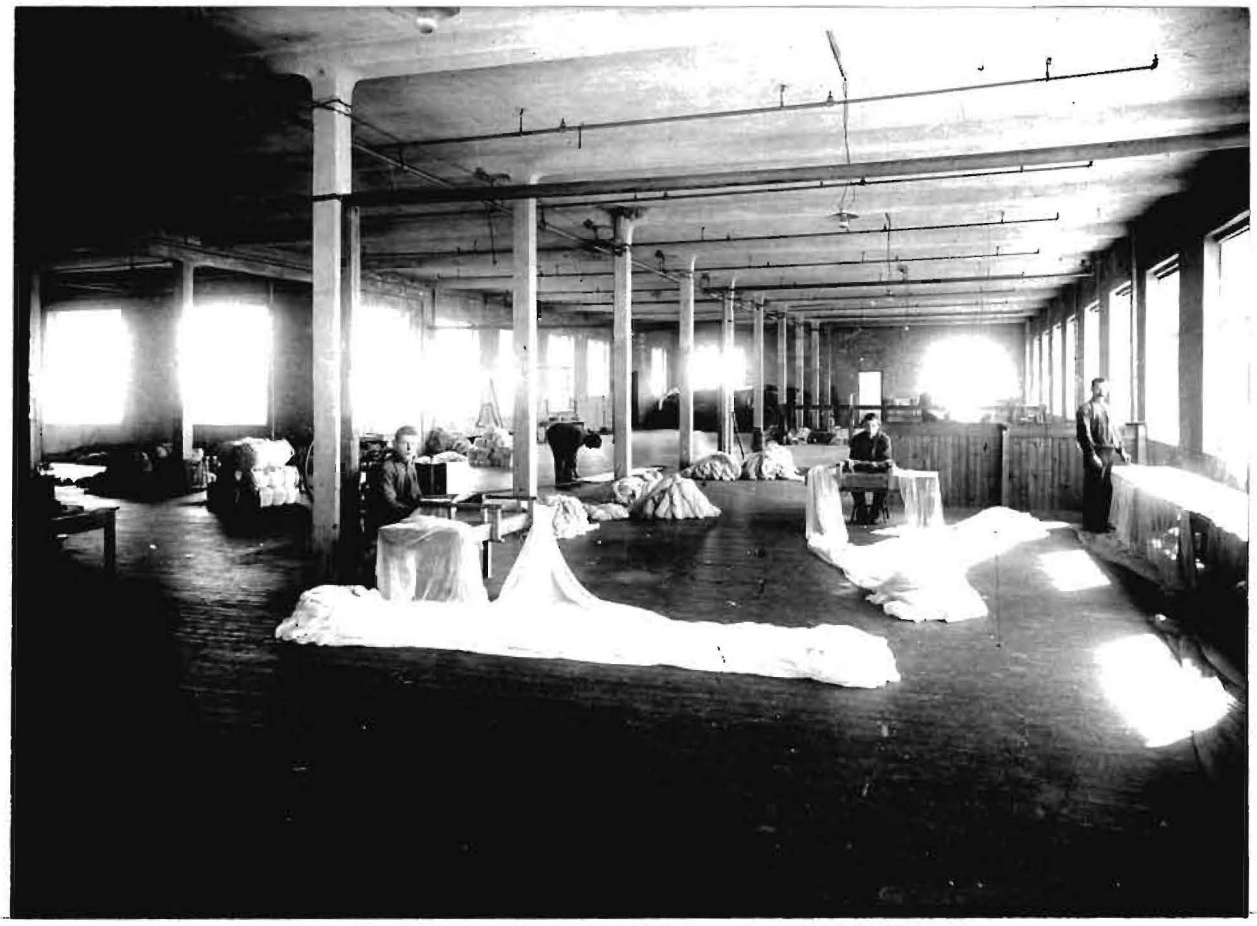
Først ute var Gerdt Meyer Bruun som flyttet Bruuns reperbane fra Sukkerhusengen til Årstad i 1897-98. Tomten langs veien var svært tilfredsstillende både med hensyn til repslageriets terrengsmessige og transportmessige behov. Den enetasjers repslagerbygningen var 320 meter lang. I tillegg ble det bygget en rekke verksteder tilknyttet virksomheten. Anlegget var blant de største i Skandinavia og anerkjent langt utover byens grenser.

Ved å flytte repslagervirksomheten til Årstad, fikk bedriften muligheter til utvidelse samtidig som tomter i sentrum ble frigjort. Tilsvarende beveggrunner lå bak reetableringen av Sunde & Hansens repslageri som ble flyttet fra Nygård i 1914-16. Firmaet hadde i 1886 kjøpt Fagerheim fabrikker og gikk i 1912 til innkjøp av en større eiendom som senere skulle få adresse Fjøsangerveien 66 (Idag Kanalveien 5) . I tillegg til den toetasjers reperbanen ble det reist en større fabrikkbygning for not- og garnspinning.

Til forskjell fra tidligere tiders repslagerier, fikk repslageriene i Årstad innlagt elektrisitet som forbedret arbeidsmiljøet og produksjonsprosessen. Framstillingmåten ble mekanisert, men arbeidsprosessen nødvendiggjorde den samme type bygninger, uavhengig av mekaniseringen Toetasjers bygninger ble mer vanlig, men ellers var replagerienes bygningskropp i hovedtrekk den samme i 1670 som 250 år senere.

Fjøsangerveien i 1919 med Hansens eftf.'s (Fagerheim Fabrikker) reperbane til venstre. (Fotograf ukjent, Thowsens samling).

Interiør repslageriet. Fagerheim Fabrikker 1922. (Atelier K.Knudsen, UiB.)



Interiør notloftet. Fagerheim Fabrikker. (Atelier K.Knudsen, UiB.)

Blant de andre større etableringene innen tekstilsektoren, bør nevnes Vestlandske Oljekledefabrikk, Norden Skofabrikk og Trengereid Fabrikker. Vestlandske Oljekledefabrikk fikk adresse Fabrikkgaten 10. Norden Skofabrikk holdt til i en teglstensbygning ved den gamle jernbanelinjen omtrentlig hvor Fjøsangerveien 30B er idag. (Skur tilknyttet Krohnsminde fotballplass). Fabrikken sysselsatte 100 arbeidere i 1920 og hadde hele landet som marked.

Trengereid Fabrikker ble etablert av Johan Jebsen i 1895 og femten år senere åpnet hans sønn en datterfabrikk på Solheim. De første fire år ble fabrikken kalt Jebsens fabrikk, men gikk i 1915 over til aksjeselskap under navnet A/S Trengereid Fabrikker. Fabrikken lå mellom Edvard Griegsvei og Fabrikkgaten ved den gamle jernbanelinjen.

Den kjemiske industri hadde etablert seg tidlig i Krohnviken og kom til å få varige røtter her. Ingeniør Fleischer overtok maskiner og materiell fra en tidligere kjemisk bedrift i Damsgårdsveien 35 og startet i 1915 Kjemisk Fabrikk "Monopol" og a/s Kjemiske Preparater. Fabrikken skal ha vært den eneste i landet som framstilte farmasøytiske produkter av norske råvarer. Enestående i nasjonal målestokk var også framstillingen av tekstilkjemiske produkter. Norsk Garveekstrakt og Kjemisk Fabrik benyttet i en periode lokalet til tidligere Krohnviken Bryggeri, Damsgårdsveien 50.

Firmaet A/S Norsk Skips Composition ble startet i 1905 og var tilknyttet Kjemiske Fabrikk med lokaler i Damsgårdsveien 35. Her hadde bedriften kai hvorfra transporten skjedde ved egen båt. Firmaet produserte ulike typer skipsmalinger og rustbeskyttende preparater. Bedriftens spesialitet "Composition" (bundstoff) besto bl.a. av giftige kobber og kvikksølvpreparater.

Norsk Skips Composition (Holtzapfel) og Union (DeNoFa). Omkring 1930. (Atelier K.Knudsen, UiB.)

Gatefasader til Damsgårdsveien 35 og 37, h.h.v. tidligere Norsk Skips Composition og Union(DeNoFa). (Foto Ingrid Faye).

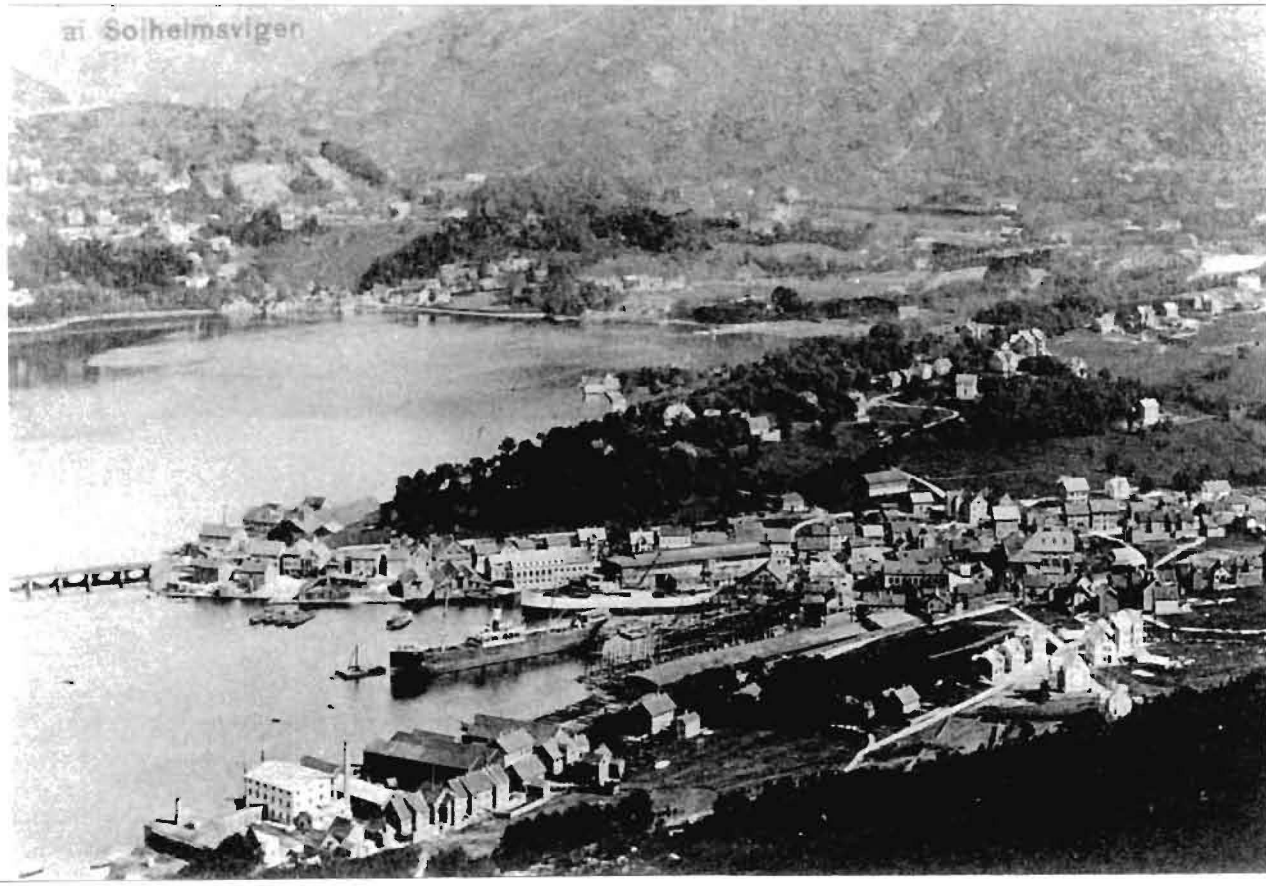
Danielsens garveri i Solheimsviken klarte industrialiseringens første utfordringer og moderniserte og utvidet anlegget i Solheims tverrgate og Fjøsangerveien 52. Bygningene er idag revet, i likhet med Fjøsangerveien 40 som engang huset Norsk Emaljefabrikk.

I tillegg til Paal Kahrs, fant det sted en rekke etableringen innen trevare- og trelastindustrien de første tiår av vårt århundre. Gyldenpris Trævarefabrikk og Florvåg Bruk på Lille Damsgård var lokalisert ved planområdets nordvestre grense. Omkring 1915 kjøpte Florvåg Bruk store arealer som tidligere hadde ligget under LilleSolheim gård. Firmaet har idag trelastlager i Minde allé og utsalg også i Damsgårdsgaten. Allerede i forrige århundre åpnet Martens et trelastlager og hoggeri hvor BMVs Utrustningsbygg ligger idag. Vedhoggeriet er i 1897 oppført under BMVs aktiva.

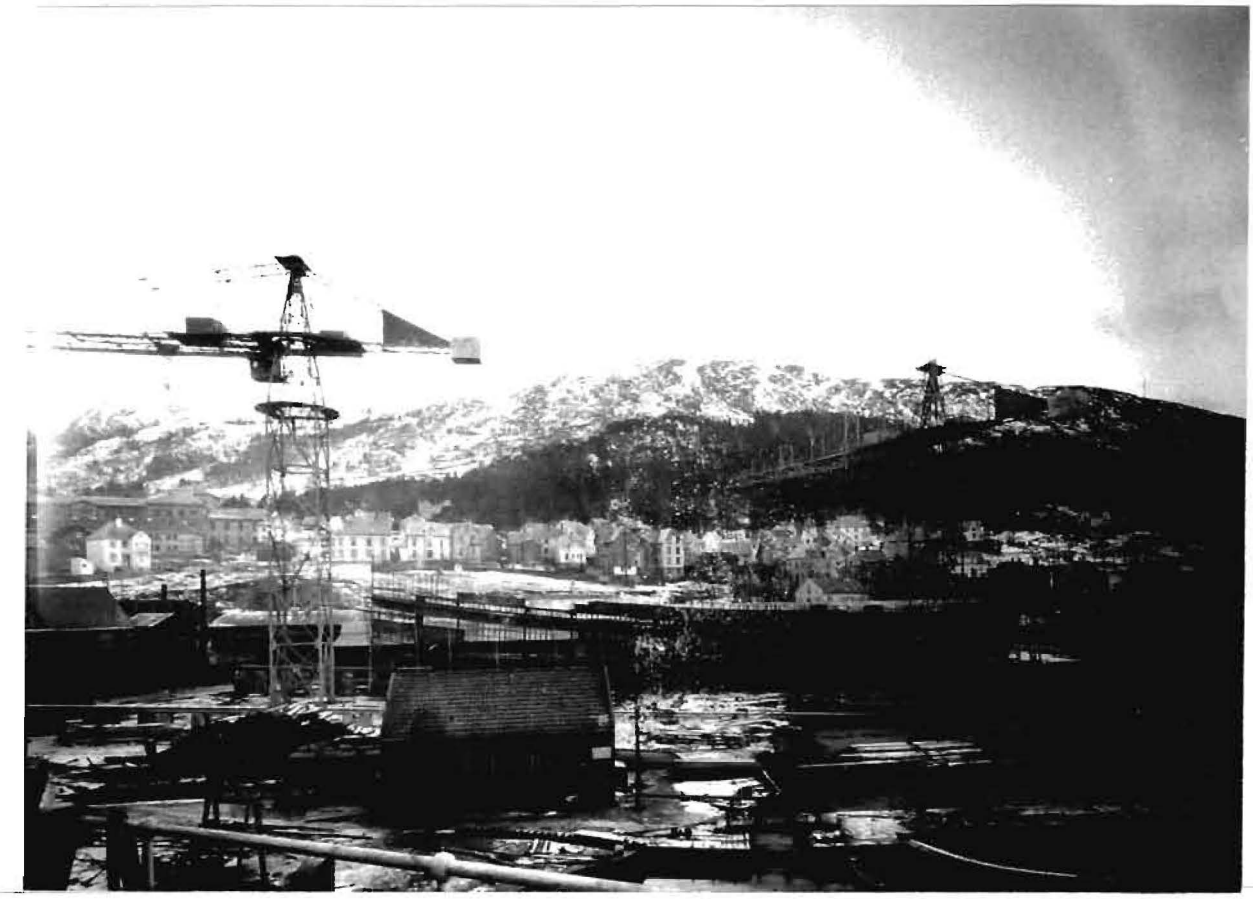
Solheimsviken Trevarefabrikk ble åpnet i 1909. Fabrikken lå ved sjøen innerst i Puddefjorden. Produksjonen besto i det vesentligste av alminnelige dører og vinduer. Bedriften påtok seg også finere arbeid, f.eks. bankinnredninger, teakdører, parkettgulv, spisestueinnredninger og møbler av forskjellig slag. Fram mot 1920 økte produksjonen kraftig og bedriften sysselsatte nær 50 mann.

Bergens Mekaniske Verksted framsto stadig som den ledende bedriften i området, både når det gjalt antall ansatte og omsetning målt i kroner og øre. I løpet av perioden ble anleggsområdet utvidet og bygningsmassen betydelig oppgradert. Store endringer fant sted ved århundreskiftet med anskaffelse av mer tidmessige maskiner og tekniske hjelpemidler. Elektrisk lys hadde vært anvendt på verkstedene i en årrekke. Endringer i 1902 resulterte i overgang til elektrisk drivkraft, fra egen dampsentral. Til dampsentralen ble det også montert en ny centrifugalpumpe for hurtig tømming av dokken.

På den tidligere vedhoggeritomten i østre del av anleggsområdet, ble det nye kjeleverkstedet reist i 1901. Bygget var konstruert i glass, stål og betong og innevarslet en ny tids ingeniørkunst og bygningsmessig estetikk. Skipsbyggeriet ble totalt forandret og der ble anlagt ny bedding for 6000 tons skip og en rekke nye kraner og wincher ble installert. I sum gjennomgikk anlegget på langt nær en total rehabilitering i løpet av perioden.



Oversiktsbilde over BMV og Solheimsviken omkring 1905. Merk den tidlige bebyggelsen langs Bøhmergaten og Granbakken, sistnevnte med forlengelse til Løbergsveien. (Fotograf ukjent, Bros. UiB.)



Miljøbilder BMV verkstedsområdet omkring 1925. (Atelier K.Knudsen, UiB.)

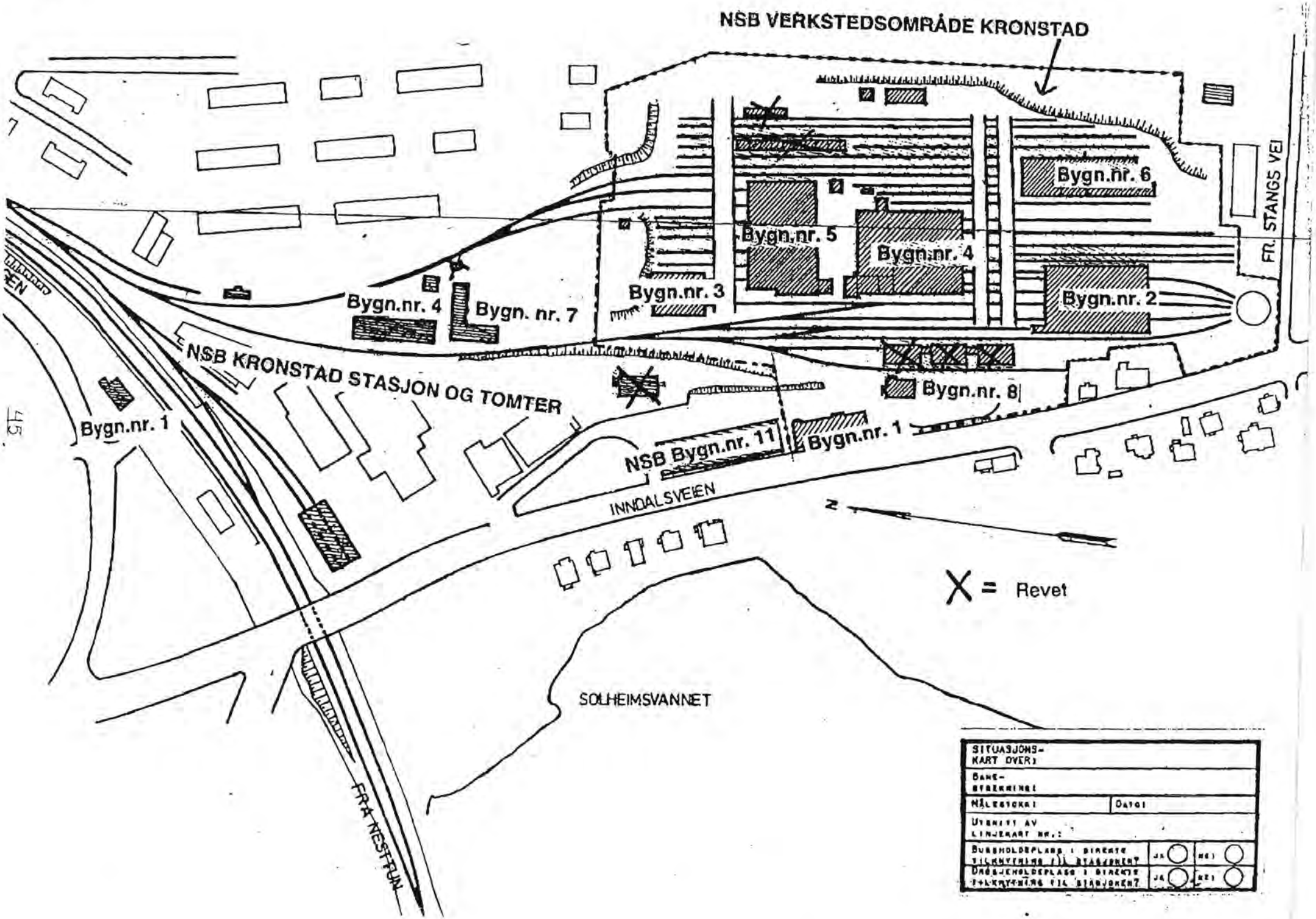
NSBs område på Kronstad.

Bergensbanen åpnet som bredsporet jernbane i 1909 og linjen fra den gamle jernbanestasjonen via Solheimviken stasjon ble nedlagt. I 1913 overtok Bergen nye jernbanestasjon tilknyttet nytt jernbanespor over Kronstad. En ny stasjonsbygning ble oppført etter tegninger av arkitekt Egill Reimers. Det framgår avvik i stilpreget mellom tegningene og det ferdige bygget. Mens tegningene viser en barokk bygning, er den ferdige bygningen mer preget av nyklassisismen.

I forbindelsen med åpningen av Bergensbanen i 1909 ble det bygget nytt jernbaneverksted på Kronstad. Omkring 1920 ble verkstedet utvidet med flere verkstedshaller. Hallene er bygget i nyromansk stil med rød upusset teglstein og rektangulære og flatbuete vinduer i jern. Østveggene er reist i tremateriale. De store hallene er overdekket av lange saltak, ofte med overlys, som er årsak til de karakteristiske gavlpartiene.

Verkstedsdriften omfattet vogn- snekker- og malerverksted, maskin- og lokomotivverksted, kjele- og plateverksted samt forrådslager. I forbindelse med bygningene ble det anlagt sporforbindelser og traversgraver slik at lokomotiv og vogner kunne rangeres inn i de forskjellige driftsbygninene. Bygning nr. 5, 4 og 8 er bevarte bygninger fra etableringen av verkstedsområdet i 1909. (Det henvises til kart). Høyhallene 5 og 4 ble benyttet til ulike typer verksted, lok- og maskinverksted, snekker- og vognverksted etc. Bygning nr. 8 er en mindre toetasjers bygning som opprinnelig tjente som lager og kontor for forsyningstjenesten. Bygning nr. 2 og 3 ble oppført i 1925. I 1953 ble det bygget nytt kontor og velferdsbygg tegnet av Kåre Frølich. Velferdsbygget har en funksjonalistisk utforming med vakre detaljer.

Haukelandsvannet med Kronstad stasjon til høyre. (Fotograf ukjent, UiB.)


NSB VERKSTEDSOMRÅDE KRONSTAD
Bygn.nr. 6
Bygn.nr. 5
Bygn.nr. 4
Bygn.nr. 3
Bygn.nr. 2
Bygn.nr. 4
Bygn. nr. 7
Bygn.nr. 8
Bygn.nr. 1
NSB Bygn.nr. 11
Bygn.nr. 1
NSB KRONSTAD STASJON OG TOMTER
INNDALSVEIEN
FR. STANGS VEI
FRA NESTUN
SOLHEIMSVANNET
N
X = Revet
SITUASJONS-
KART OVER:
BANE-
STREKNING:
MÅLESTOKK:
DATO:
UTSNITT AV
LINJEKART NR.:
BUSKSHOLDEPLASS I DIRECTE TILKNYTNING TIL STASJONEN?
JA
NEI
DRØSJEHOLDEPLASS I DIRECTE TILKNYTNING TIL STASJONEN?
JA
NEI

Over:
Fra NSBs verkstedsområde på Kronstad.
Bygning nr.3

Til høyre:
Kronstad stasjonsbygning fra 1913 etter tegninger av Egill Reimers.
(Foto Ingrid Faye).

Veinett og offentlig transport.

Omkring århundreskiftet grodde det fram et nett av gangveier mellom boligene og arbeidsplassene inderst i Puddefjorden. Ferdselsårene var av dårlig kvalitet og lignet heller gjørmete stier enn gateløp. Omkring 1910 hadde flere gangstier begynt å strekke seg oppover fjellsiden. Lengst i sør lå den bratte Halvar Lunds gate. Veiløpet fikk sitt navn etter gårdeieren i på Nye Solheim. Gateløpet skiller seg fra de senere regulerte gater ved sin lengderetning og sitt bratte stigningsforhold. Stigningsforholdet var årsak til at gateløpet var tenkt fjernet i forbindelse med den senere regulering. Gateløpet ligger der fremdeles, men har idag mistet sitt gatenavn.

I likhet med Halvar Lunds gate tok Løvstakkbakken av fra Løbergsveien. Spor etter det gamle veiløpet kan vi idag gjennfinne i gangveien nord og vest for Ny Krohnborg skole. Som forgreninger av Bøhmergaten strakte Granbakken (opprinnelig Bøhmerbakken) og Furubakken seg oppover fjellsiden og "hovedveiene" Løbergsveien og Solheimsgaten ble bundet sammen med flere tverrgående veiløp.

I årene forut for kommunesammenslutningen i 1915 ble det administrative sammarbeid mellom Bergen Kommune og Årstad Herred stadig tettere. I 1908 ble det nedsatt et utvalg bestående av medlemmer fra Bergens reguleringskommisjon og Fløen og Solheimsvikens bygningskommune. Målet var å legge fram reguleringsforslag for byens tilgrensende områder i Årstad.

Den opprinnelige reguleringsplanen har ikke latt seg oppspore.Trolig var den svært ambisiøs og ble aldri gjennomført i helhet. Av kommuneforhandlingene framgår det at Solheimsmyren og Krohnsmindemyren ble reservert for industrielle bedrifter. I tillegg skulle området rundt Damsgårdsveien tilrettelegges for industri. I 1913 ble det lagt fram en reguleringsendring for området sør for BMVs anleggsområde. Planen som viser en rigorøs kvartalsregulering, kom imidlertid i skyggen av regulering og opparbeiding av de større veianleggene.

Trafikkbelastningen på Damsgårdsveien hadde forlengst nådd tålegrensen. I det opprinnelige reguleringsforslaget ble det prosjektert en utvidelse av veien, men dette forslaget ville nødvendigvis medføre en reduksjon av det industrielle tomteareal. Løsningen ble et forslag om å legge hovedveien på et betydelig høyere nivå i terrenget. I dette første utkastet til hva som senere skulle bli Michael Krohnsgate, ble veiløpet tegnet i en bue, stigende fra Damsgårdsveien tilsvarende dagens situasjon for deretter å smelte sammen med Damsgårdsveien igjen ved dagens gatenummer 47 og 57, hvor det ble prosjektert offentlig kai med torg.

Utkastet tok hensyn til de gjenværende lyststeder, men kom i konflikt prosjekterte fabrikkanlegg. Et nytt forslag ble utarbeidet og med all tydelighet ble det vist at lyststedene og hageanleggenes tid var forbi. Den foreslåtte veitraséen skar igjennom hovedbygningen i Solheimslien og tvers over parken på eiendommen Uren. Reguleringens uttrykte mål var å sikre tilgang og tilrettelegging for industriell virksomhet.

Et annet prioritert reguleringsområde var Solheimsmyren, nærmere bestemt Fabrikkgaten. Endelsen "myren" forteller, i likhet med sammenstillingene Krohnsmindemyren og Mindemyren om hvilke terrengmessige endringer som har funnet sted i området. Ganske forskjellig må også de topografiske forhold rundt dagens Fabrikkgate ha vært. Regulering av gaten sto på sakskartet i en årrekke og ble stadig utsatt. Fabrikkbygninger hadde allerede reist seg og den gamle jernbanelinjen skar tvers over den prosjekterte gaten. De tilsynelatende største reguleringsmessige hindringene var imidlertid knyttet til utilfredsstillende lengdeprofiler og problematiske høydeforhold - omstendigheter som vanskelig lar seg lese ut av landskapet idag.

Forøvrig var også en mindre del av arealet mellom Edvard Griegsvei og Fabrikkgaten, i likhet med andre deler av planområdet, underlagt ubebyggelighetsklausul i begynnelsen av århundret.

Veiløpet som senere skulle bli Fabrikkgaten, er merket på kart fra århundreskiftet og med den samme knekk i linjeføringen som vi kjenner fra idag. Opprinnelig ledet veien til Søndre og Nordre Kronstad. På Søndre Kronstad, mellom Haukelandsvannet og Solheimsvannet førte veien fram til en travbane som lå på samme tomt som NSBs verksteder ligger idag. På approbert reguleringsplan fra 1917 munner gaten ut i et veikryss hvor en trasé er merket "til jernbanen" og en annen "til Inndalen". Jernbaneveien er idag identisk med Bjørnsonsgaten.

De Norske Statsbaners beslutning om å legge ned Solheim jernbanestasjon i forbindelse med omlegging av linjen fra Bergen sentrum, ble svært dårlig mottat i tidligere Årstad herred. Befolkningstyngden lå i Solheimsviken, og en ny stasjon på Kronstad nødvendiggjorde opparbeiding av ny vei fra Hovedveien til den nye jernbanestasjonen. Bjørnsonsgate ble opparbeidet med det som formål.

Kart fra 1917 viser seks parallelle gateløp mellom prosjekterte Bjørnsonsgate og Ibsensgate, fra Arne Garborgsgate til Kiellandsgate. Mot sydvest ble stadig flere bedrifter og industrielle anlegg etablert. Opprinnelig ble nordlige del av gateløpet lagt sammenfallende med deler av Edvard Griegsvei (tidligere gartner Ingvaldsens private vei)Ved denne løsningen kunne ekspropriasjon av gartneriet ungåes. Løsningen ble snart funnet lite hensiktsmessig og Bjørnsonsgaten fikk fra Edvards Griegsvei til Ibsensgate den buete form vi kjenner fra idag.

Vestenfor tidligere Ingvaldsens gartneri, lå Berles og Amlands gartnerier. Beliggende mellom dagens Danmarkplass og Yrkesskolen, holdt tiden på å renne ut også for disse bedriftene.

Allerede i desember 1908 besluttet reguleringskomitéen for Årstad å anmode oppmålingsjefen om å - "ta et prosjekt til bearbeidelse, hvoretter hovedforbindelsen fra Nygårds broen og i retning mot Minde anlegges etter den nåværende jernbanelinje til et punkt straks sør for den gamle jernbanestasjon (Danmarksplass nord, red.mrk.), hvor det anordnes en mindre plass. Fra denne utgaar hovedgaden til Laxevaag, og en gade utover til den nye jernbanestasjon med forgrening til nåværende hovedvei til Minde."

Med dette vedtaket var hovedgrepet for den senere Fjøsangerveien og Danmarksplass lagt. Traséen mellom broen og gamle Solheim jernbanestasjon var allerede opparbeidet. Sør for jernbanesstasjonen hvor jernbanelinjen løp i en østlig bue, ble det besluttet å legge den nye hovedveien i en rettlinjet fortsettelse fram til den gamle folkeskolen, som lå hvor grøntanlegget nord for Edvard Griegsvei ligger idag. På kart fra 1915 ser vi den prosjekterte hovedvei skjære over Amland og Berles gartnerier frammot den gamle folkeskolen, hvor veien deler seg i et østgående og et sørgående løp, (senere Bjørnsonsgate og Fjøsangerveien).

I 1919 ble den nordlige del av Fjøsangerveien regulert til 20meters bredde. Veien var forutsatt å skulle danne den naturlige fortsettelse av den planlagte nye bro over Nygårdsstrømmen og avløse Solheimsgaten som hovedferdselsåre fra sør.

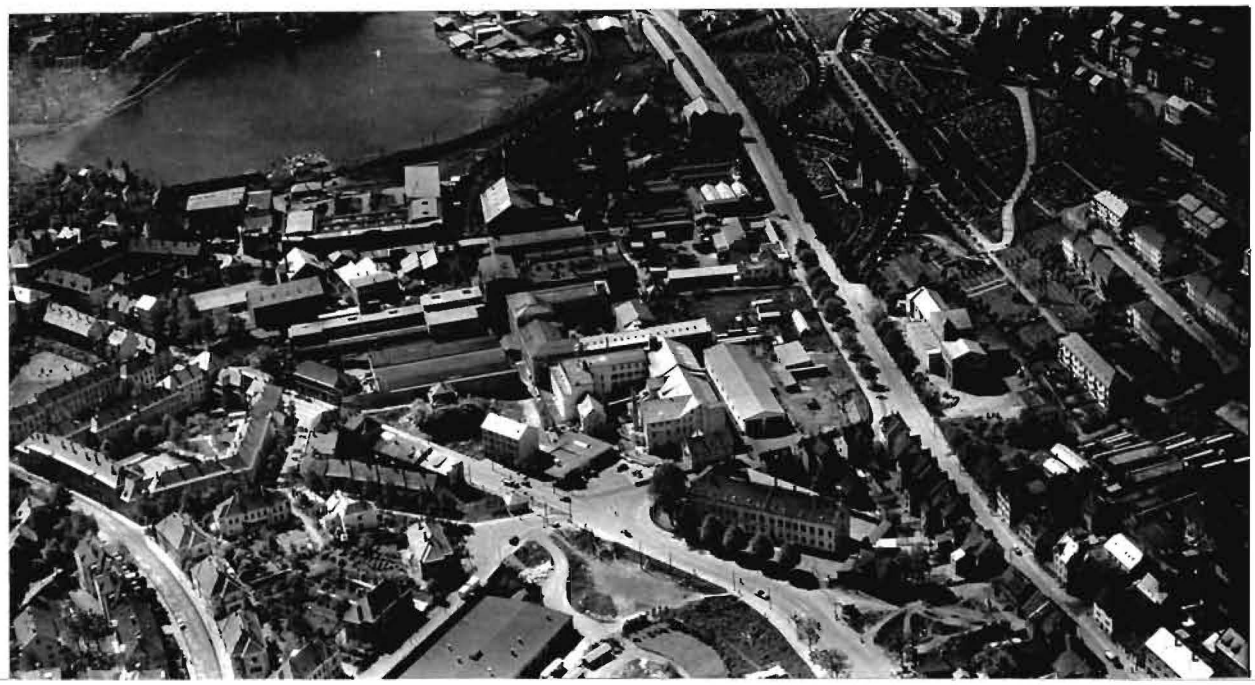
Opprettelse av en sporveislinje til Solheimsviken hadde stått på dagsorden lenge. I 1909 ble det prosjektert trikkelinje fra Florida til Solheim trådfabrikk (ved Edvard Griegsvei) gjennom dagens Solheimsgate. I 1919 ble linjeframføringen lagt til nordlige del av Fjøsangerveien hvor den tidligere jernbanelinjen hadde ligget. Stor usikkerhet var knyttet til framføringen av linjen sørover fra den gamle jernbanestasjonen (dagens Danmarksplass).

I 1914 ble det utarbeidet plan for anleggelse av vei mellom Kronstad og (tidligere) Fageråsveien. Det som senere skulle ble Inndalsveien var opprinnelig regulert til en bredde på 4 m. En betydelig boligbygging i området i årene framover mot 1920 presset fram kravet om opparbeidelse av veiløpet. I 1919 ble veien regulert til 16 meters bredde, inkludert fortaug à 3m. Opparbeidelsen ble ansett som meget påkrevet både med tanke på befolkningsøkningen i området og som hovedferdelsåre inn til byen.

Reguleringsplanen for Solheimsviken (Årstads nordlige del) fra 1913 med endring 1916 viser to parallelle gateløp mellom Solheimsgaten og Løbergsveien og tre parallellgater vest for Løbergsveien mot fjellet. Disse seks veiløpene i nord-sør retningen ble gjennomskåret av fire parallelle tverrgående løp, lagt i trang vinkel på de nord-sør gående gateløp for å begrense stigningsforholdet.

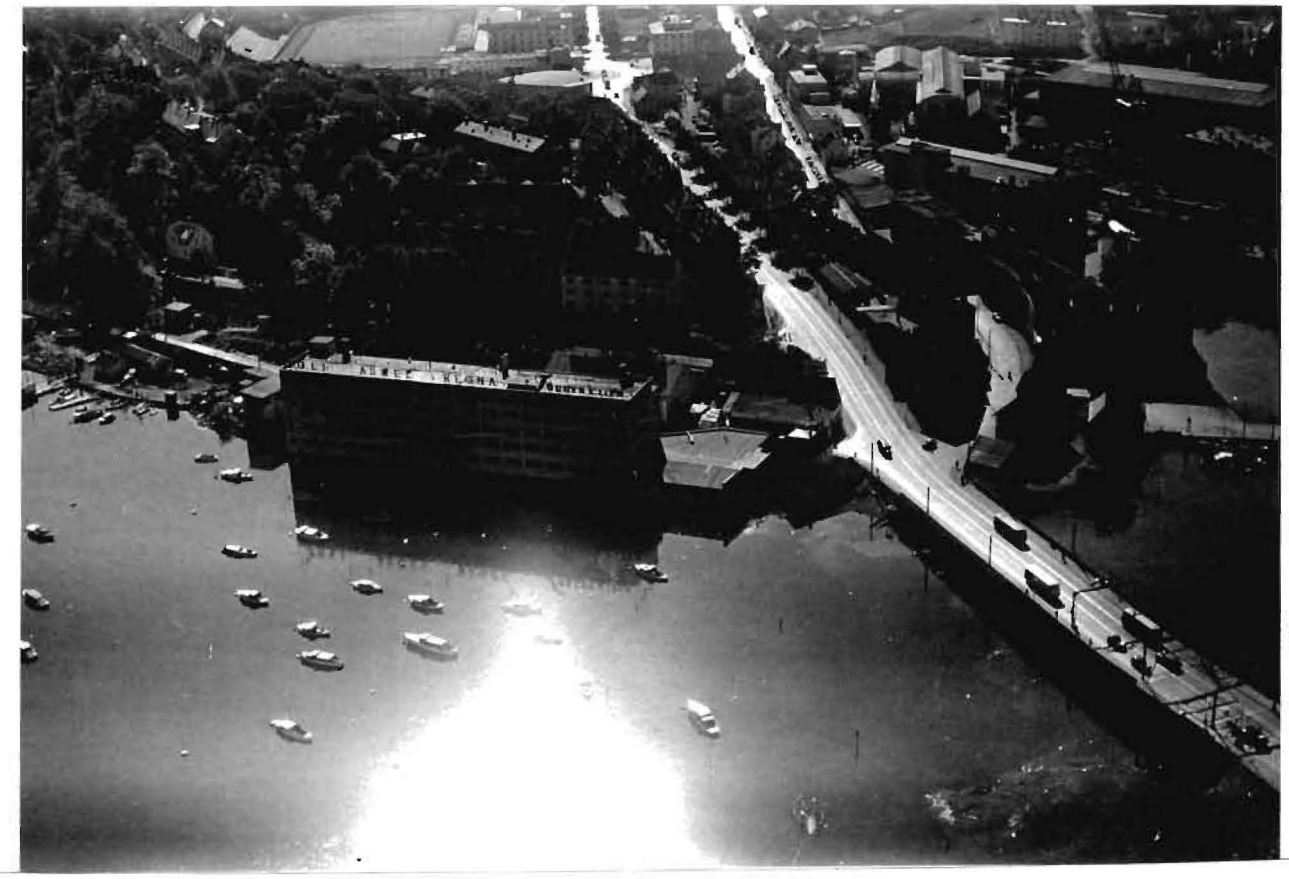
I Årstad var matrikkuleringsforholdene ved byinnlemmelsen dårlige. De fleste eiendommer ble kun betegnet med gnr. og bnr. eller bare med område som for eksempel Solheimsviken eller Kronviken. Gatenavn med nummering var nesten ikke-eksisterende. I 1916 ble det framlagt kart med foreslåtte gatenavn. Tre ulike forhold ble lagt til grunn for navngivingen. For det første bevaring av gamle stedsnavn, eks. Lien, Fjøsangerveien etc. For det andre gatenavn som tok utgangspunkt i Gulatingslagens fylker, eks. Sygnagaten, Møregaten, Firdagaten. For det tredje valgte man å navngi gateløpene etter litterære foregangsmenn og kvinner, eks. Jonas Lies vei, Ibsensgate, Camilla Colletsgate. Betegnelse på eldre veiløp som hadde fått sitt navn befestet gjennom generasjoner som f.eks. Solheimsvikens Tverrgate og Bøhmergaten, ble opprettholdt.

I forbindelse med navnsettingen ville det være rimelig å anta at gateløpene hadde fått sin fysiske opparbeidelse. Dette var langt fra tilfelle. Særlig i Solheimsviken viste reguleringen seg vanskelig å gjennomføre. En vesentlig reguleringsendring ble påkrevd i 1916 i forbindelse med Bergen Kommunes innkjøp av eiendommen Nykronborg til skoleformål. Befolkningstilveksten hadde vært formidabel og Solheim og Haukeland skoler var fylt til randen. Den prosjekterte skolebygning medførte vesentlige omreguleringer av det planlagte gatenett. Reguleringsendringen fikk blant annet konsekvenser for Bøhmergaten, som tidligere var planlagt som en sammenhengende gate helt til Sygnagaten i sør.



Luftfoto over Solheim med Solheim skole sentralt i bildet. 1955. Merk Solheimsgaten som fremdeles danner et sammenhengende gateløp.(Foto Widerøe, UiB.)

Solheimsviken, omkring 1925, før opparbeidelsen av Danmarksplass.(Atelier K.Knudsen,UiB.)



Oversiktsbilde Nygårdsstrømmen og Solheimsviken med nedkjørsel til Solheimsgaten fra Nygårdsbroen. Merk allé langs Fjøsangerveien. (Foto Widerøe, UiB.)

Arbeiderboligene

Den første boligbyggingen fant sted langs veiløpene. Mot 1910 var hele østsiden av Hovedveien fra Edvard Griegsvei til Nygårdsbroen bebygget, samtidig som nye tomter ved fjellsiden ble opparbeidet. Ti år etter århundreskiftet var store deler av Halvar Lundsvei, Bøhmergaten og stiene som senere skulle ble Granbakken og Furubakken, bebygget. Mellom nordre del av Løbergsveien og Hovedveien vokste en mer ustrukturert bebyggelse fram. Solheimsviken nærmet seg en sammenhengende bymessig bebyggelse og Bergens første, og kanskje eneste, arbeiderbydel begynte å finne sin form.

De første bolighusene var enkle og fordringsløse, bygget i en nøktern sveitserstil. Eksempler på dem finner vi i Halvar Lundsgate med små, identiske saltaksbygninger uten noen form for dekor. Byggematerialet var tre og bruken av et begrenset antall byggmestre kan forklare det nære arkitektoniske slektskap i deler av bygningsmassen.

I løpet av det andre tiåret av dette århundre, økte boligenes grunnflater og etasjeantall. Mellom bygninger med en streng og dekorløs fasadeutforming, dukket det opp større bolighus og leiegårder med arkutspring, valming og vindusutforming inspirert av jugend og andre stilretninger. Murtvangen kom senere i Solheimsviken og ble ikke overholdt med samme strenghet som i mer sentrumsnære områder. Følgelig ble den typiske bebyggelsen i Solheimsviken 2 1/2 eller 3 etasjers leiegårder i tre. Treromsleiligheter kunne forekomme, men i en 2 1/2 etasjers bygning var normen 8-10 leiligheter fordelt på 2 eller 1 roms leiligheter.

Bortsett fra to enkeltbygg, er idag hele den opprinnelige bebyggelse øst for Løbergsveien revet. Følgelig vil det som idag gjenstår av Solheimsvikens historiske arbeiderbebyggelse være å finne i området mellom nordre del av Løbergsveien og Søndre Skogvei.

Furubakken.(Foto Ingrid Faye).

Løbergsveien, nordlige del. (Foto Ingrid Faye).

Løbergsveien, nordlige del. (Foto Ingrid Faye).

Bøhmergaten. (Foto Ingrid Faye).

Bøhmergaten 27-41. Kommunalt boligprosjekt fra omkring 1922. (Foto Ingrid Faye).

Miljøbilde Solheims Tverrgate.1959. (Foto Gustav Brosing, Bros.saml. UiB)

Solheims Tverrgate idag. Nedre del av Halvar Lundsgate sees øverst til venstre i bildet. (Foto Ingrid Faye).

Solheimsgaten 82-80, gatefasade. 1960. (Foto Gustav Brosing, Bros.saml. UiB.)

Solheimsgaten 82-80, bakfasade. 1960. (Foto Gustav Brosing, Bros.saml. UiB.)

Miljøbilder fra Solheimsgaten. 1960. Øverst Solheimsgaten 56B.(Foto Gustav Brosing,Bros.saml.UiB.)

Damsgårdsveien 24 - 34 midt i bildet. Den eldste bevarte husrekken i Solheimsviken. (Foto Ingrid Faye).

Damsgårdsveien 24-28, bakfasader. (Foto Ingrid Faye).

Boligselskap og kommunale initativ.

I årene like før kommunesammenslutningen ble det dannet flere bolig- og byggeselskap. Blant dem var a/s Damsgård Boligselskap, som hadde som formål å "oppføre boliger på rimelige betingelser til billig utleie for arbeiderbefolkningen". Leilighetene hadde en beskjeden standard med to rom, kjøkken og utrom. Selskapet hadde ambisjoner om å bygge 26 1 1/2 etasjers trebygninger på eiendommen Uren. Byggeprosjektet kom i konflikt med veiregulering og deler av tomtearealet ble overtatt av kommunen.

Byggeselskapet "Fremad" a/s hadde siden 1912 hatt planer om utbygging på Solheim Trevarefabrikks eiendom Solbakken, som strakte seg fjorden til Skogveien. Etter oppkjøp av tomteareal og behandling i Årstad herresstyre, ble 8 av de opprinnelige 11 bygningene oppført. De store leiegårdene på 2 etasjer pluss mansardetasje, var den første prosjekterte utbygging av større omfang i Årstad herred og er fremdeles bevart.

Ved Nykronborg iverksatte Bergen kommune et kommunalt boligprosjekt. Den vakre husrekken med adresse Bøhmergaten 27-41 sto ferdig omkring 1922 og framstår idag som et viktig og særegent landemerke i området.

Det kommunale engasjement og utstrakte oppkjøp av eiendommer hadde to hovedårsaker. Boligknappheten i det gamle byområdet tvang Bergen kommune på en tilsynelatende endeløs jakt etter ledig tomteareal. Bro over Puddefjorden og innfartsåren fra sør hadde allerede stått på dagsorden i en årrrekke og kommunen så det som ønskelig å få råderett over landarreal i tilknytning til disse transportveiene. Ved oppkjøp av Gyldenpris og Krohnsminde med traséen fra Nygårdsbroen til nordre ende av Solheims stasjon (Danmarksplass), kunne kommunen slå to fluer i et smekk.

Planleggingen av utbygging på Gyldenpris tok til allerede i 1912. Boligprosjektet var av et stort omfang og byggearbeidene ble foreslått gjennomført i fem byggetrinn. Grunnet det preserende behovet for leiligheter ble det i hovedsak bygget barakker hvorav noen fikk en mer permanent karakter. I 1917 ble det meldt om 117 skolebarn i barakk på Gyldenpris med en forventet fordobling av antallet innen kort tid og klarsignal ble gitt for en ny skolebarakk. Ved full utbygging var det i 1919 forventet at "halvpermanentbyen" på Gyldenpris ville gi husrom til 1600 beboere.

Storparten av kommunens gigantiske utbyggingsprosjekt på Gyldenpris ble revet i forbindelse med gjennomføringen av de store tunnelinnslagene og idag gjenstår bare 6 bygninger fra den gamle trehusbebyggelsen.

Det forhold at Gyldenpris var beliggende i Laksevåg kommune, ble langt fra uproblematisk for Bergens Kommune. Regulering og opparbeiding av vei, vann og kloakk, såvel som saker tilknyttet beskatning, lot seg lettere gjennomføre på Krohnsminde som ble ervervet året før kommunesammenslutningen mellom Bergen og Årstad.

I motsetning til barakkene på Gyldenpris, ble rekkehusene på Krohnsminde bygget som varige boliger i mur og flere av byens kjente arkitekter ble engasjert. Det første vedtaket på utbygging kom i 1914, samme år som Bergen kommune hadde gått til innkjøp av området. Vedtaket gjaldt utbygging av 9 bygninger på 1 1/2 etasje med 4 leiligheter på 2 værelser og kjøkken. Denne første husrekken er idag revet, men ble opprinnelig lokalisert som beliggende øst for Solheimsviken stasjon og fikk senere adresse Jonas Lies gate. I 1916 ble det fattet vedtak om oppføring

4 blokker rekkehus og dobbelthus mellom dagens Klaus Hansensvei og Jonas Lies vei og i de påfølgende år reiste de idag så velkjente murgårdene seg langs Fjøsangerveiens østside.

I 1912 hadde Bergen kommune gått til innkjøp av flere parseller av gården Store Solheim. Formålet var anleggelse av ny kommunal gravplass. Etter bergensbrannen ble bolignøden i Bergen akutt og deler av Solheim begravelsesplass ble tatt i bruk som tomteareal for 26 barakker. I likhet med andre bydeler, fikk også Solheim sin "brakkeby".

Del av tidligere byggeselskapet "Fremad" a/s utbygging, fra omkring 1914. Øverst Lien 30-34, nederst Lien 7 og 9. (Foto Ingrid Faye).

Sørlige del av planområdet.

Områdene i sør var lenge uberørt av utviklingen i Solheimsviken og på Damsgård. Elver og fuktig myrterreng tok opp store deler av dalbunnen og Solheimsvannet og Kristianborgsvannet var langt mer dominerende enn idag. Over elven mellom vannene førte to små broer veiløp på tvers av dalen fra Svaneviken til Minde. Fra Løbergsveien og vestover på fjellsiden finner vi gangveiene igjen idag like sør for Solheim gravplass og ved Gåsestien. Dagens veitrasé Elvebakken følger fra Kanalveien til Nyhaugveien det gamle elveløpet til elven fra Tveitevannet.

Ved begynnelsen av vårt århundre var bebyggelsen fremdeles spredt. Svaneviken pølsefabrikk og det gamle ishuset (Isfabrikken, idag revet) hadde ligget ganske ensomme på hver sin side av Solheimsvannet siden siste halvdel av 1800-tallet og da industrien etablerte seg i Fabrikkgaten og nordre del av Fjøsangerveien, rakk ikke ekspansjonen lenger mot sør enn repslageriene.

Blant de bevarte gårdsbygningene i området er Lille Solheim allerede nevnt. Ved Fjøsangerveien, like sør for hovedhuset, ligger et annet gammelt gårdhus. Bygningen har røtter tilbake til 1856 da Minde ble skilt ut fra Nyhaugen gård. Store rydningsarbeider ble satt igang og nye teiger lagt inn under bruket. Ved arveoppgjør ble den del av gården som lå vest for jernbanelinjen skilt ut og huset på dette bruket ligger der idag med adresse Fjøsangerveien 133.

Blant de første ikke-gårdbrukende innflyttere, var det to som skilte seg ut, både fra resten av befolkningen og som representanter for hver sitt spesielle levesett. Bortsett fra å bo deler av sine liv i samme geografiske område, finnes det få likhetstrekk mellom Ambrosia Tønnesen og Erik Grant Lea.

Ambrosia Tønnesen var den første profesjonelle, kvinnelige billedhogger i Norge. Etter en rekke år i utlandet, slo hun seg ned i Bergen, hvor hun vekselvis bodde på "Knatten" i Fana og "Runeplassen" på Minde. Våningshuset ved Fjøsangerveien ble i 1992 flyttet til Hordamuséet. Fremdeles gjenstår atelieret som Ambrosia Tønnesen lot oppføre i hagen. Her utarbeidet hun, helt eller delvis, mange av de velkjente byster og skulpturer som idag smykker Bergen by.

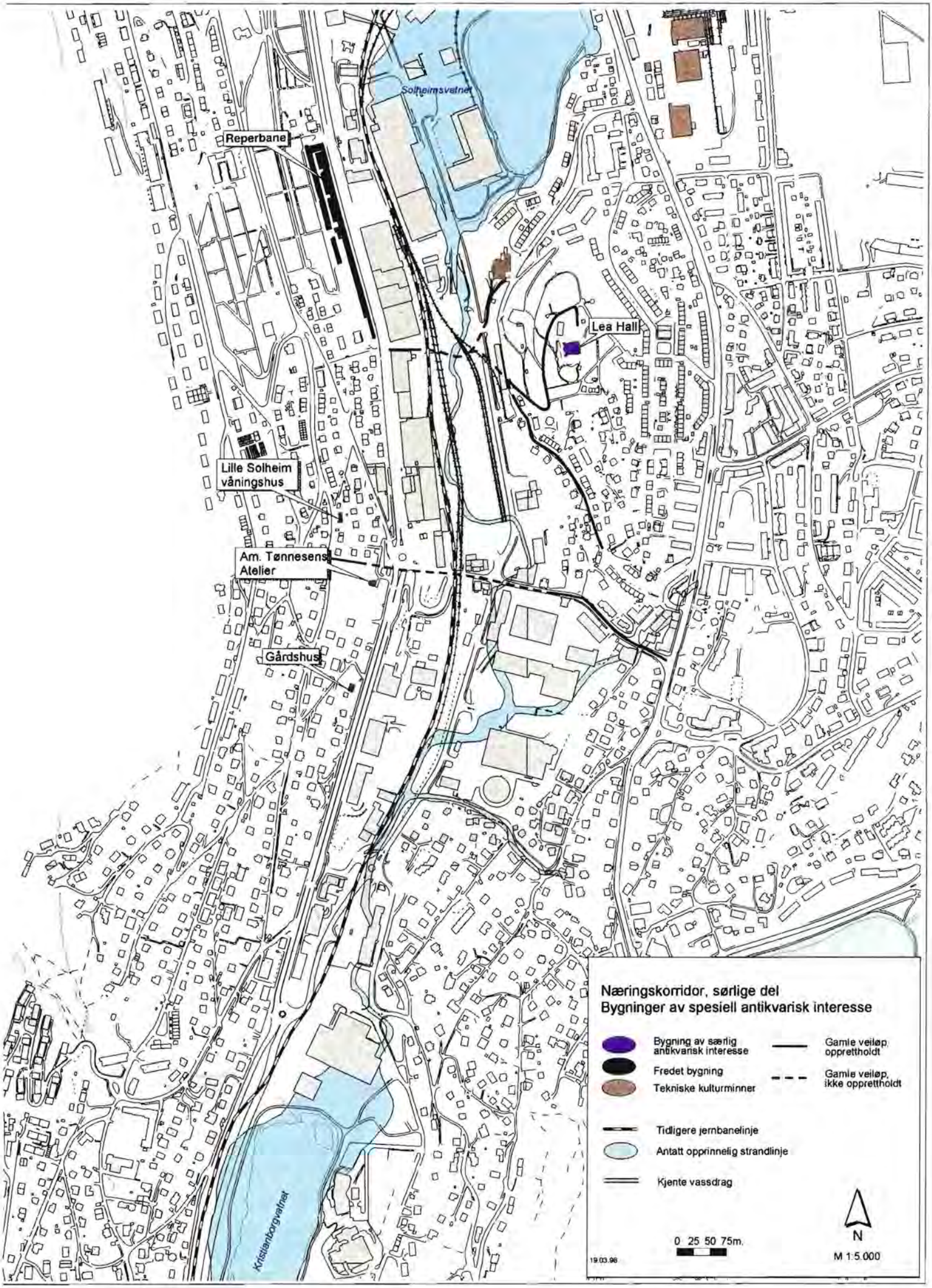
På Solheimsvannets østside ligger et palasslignende hus omkranset av et parkanlegg. Anlegget bærer idag navnet Leaparken etter Erik Grant Lea som kjøpte eiendommen av Gjert Meyer Bruun. Lea opprettet sine ti første rederier i 1915 og tjente i de påfølgende år svimlende summer på frakter og skipstransaksjoner. I 1916 flyttet han inn på Solhaug - eller Lea Hall - sammen med sin indiskfødte kone. Lea ble en av jobbetidens mystiske eventyrskikkelser og for den vanlige kvinne og mann må det ha ligget et skjær av uvirkelighet over livet på Solhaug hvor økonomiske kostnader aldri satte noen grenser.

Like etter at Lea hadde flyttet inn på Solhaug, kjøpte han opp landarealet ned til Solheimsvannet samt Finnbergåsen og store deler av Mindemyrene. Lenge hadde Lea drømt om å bygge arbeiderboliger med en liten hage foran, og han ba arkitekt Schumann Olsen utarbeide en reguleringsplan for Finnbergåsen. Området ble snart svært interessant for Bergen kommune og etter påtrykk solgte Lea Finnbergåsen, sammen med reguleringsplanen. Da Lea i 1922 oppholdt seg en kort periode i England, ble Lea Hall solgt til underpris fra Kreditbanken til Bergen kommune uten at Lea ble underrettet.

Under kommunens eierskap ble Lea Hall tatt i bruk til skoleformål, først for evneveike og senere for elever med adferdsvansker. For å tilpasse bygningen sin nye funksjon, ble det foretatt diverse interiørmessige endringer. Bygningens historistiske ekteriør er i hovedsak opprettholdt.
Leas intensjon om å bygge ut Finnbergåsen som en haveby, ble til dels videreført ved den kommunale overtakelse av eiendommen. Kommunen utarbeidet eget reguleringsforslag, men mye av Schumann Olsens forslag til utnyttelse og husstørrelse ble opprettholdt.

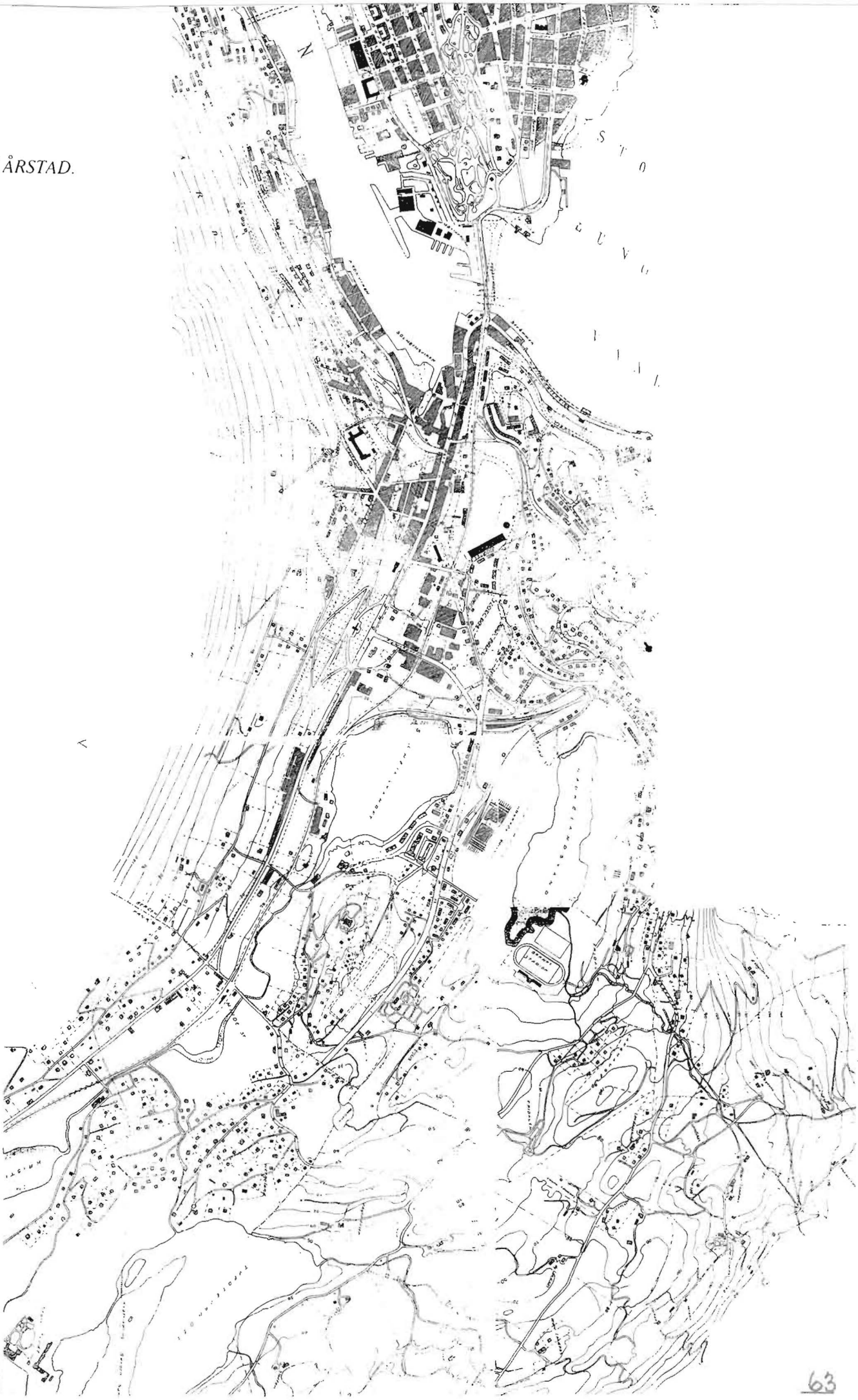
Utbyggingen av Finnbergåsen faller i tid sammen med en ekspansiv villautbyggelse i de sørlige deler av planområdet. Like etter kommunesammenslutningen i 1915, besluttet Bergen kommune en soneinndeling etter vedtak om murtvang, tettbebyggelse, tettbebyggelse med adgang til trebebyggelse etc. De sørlige områdene ble foreslått utbygget etter villaforskriftene. Landarealet, som tidligere hadde vært beiteland, ble opparbeidet til tomteland og i tiårene etter 1915 etablert som villaområde.

Lea Hall med Lea parken. Idag Solhaug skole. (Foto Ingrid Faye)


Solheimsvatnet
Reperbane
Lea Hall
Lille Solheim
våningshus
Am. Tønnesens
Atelier
Gårdshus
Kristianborgvatnet
Næringskorridor, sørlige del
Bygninger av spesiell antikvarisk interesse
Bygning av særlig antikvarisk interesse
Fredet bygning
Tekniske kulturminner
Gamle veiløp opprettholdt
Gamle veiløp, ikke opprettholdt
Tidligere jernbanelinje
Antatt opprinnelig strandlinje
Kjente vassdrag
N
0 25 50 75m.
19.03.98
M 1:5.000

VESTRE ÅRSTAD.

1923



Gammelt gårdshus

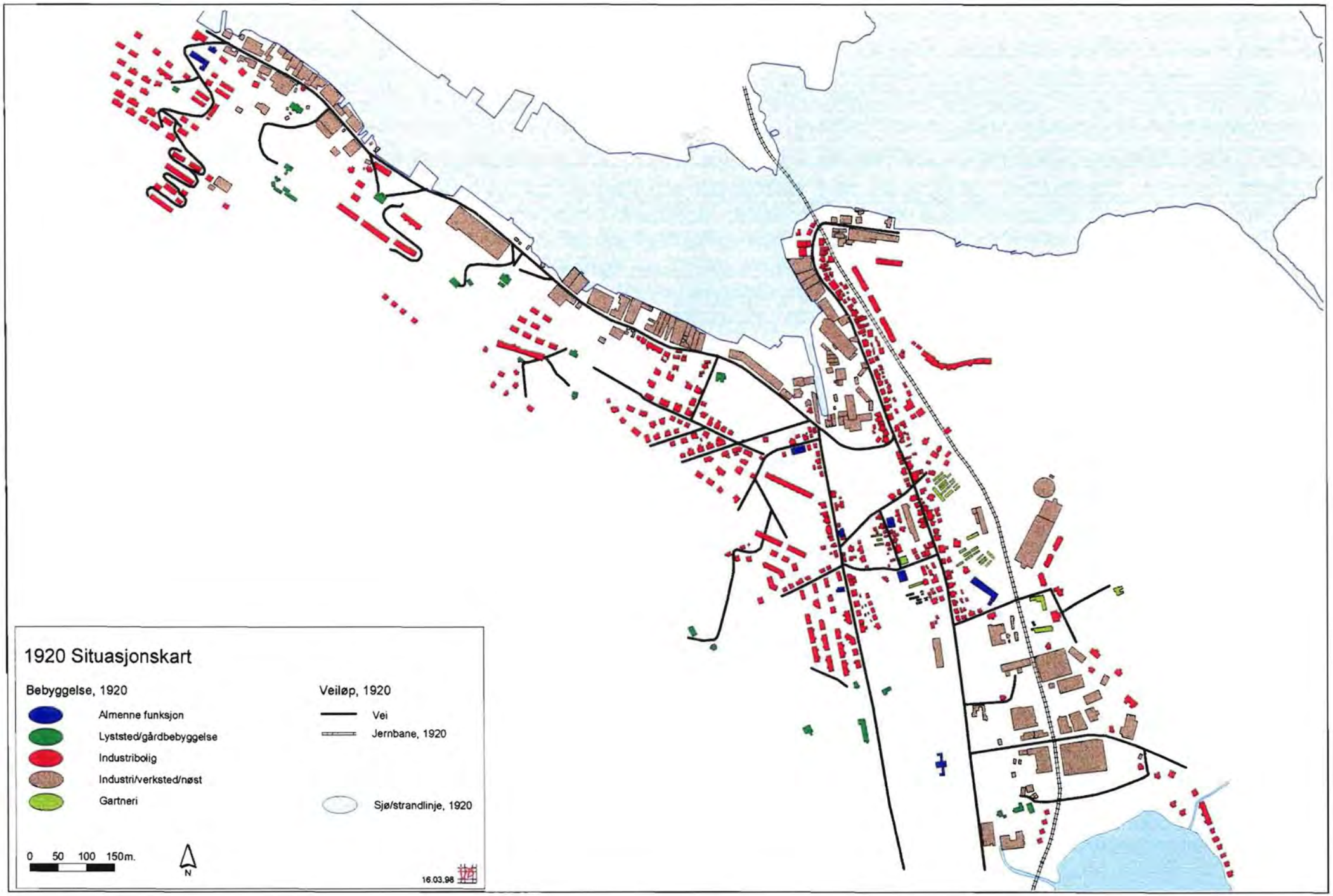
Fjøsangerveien 133.

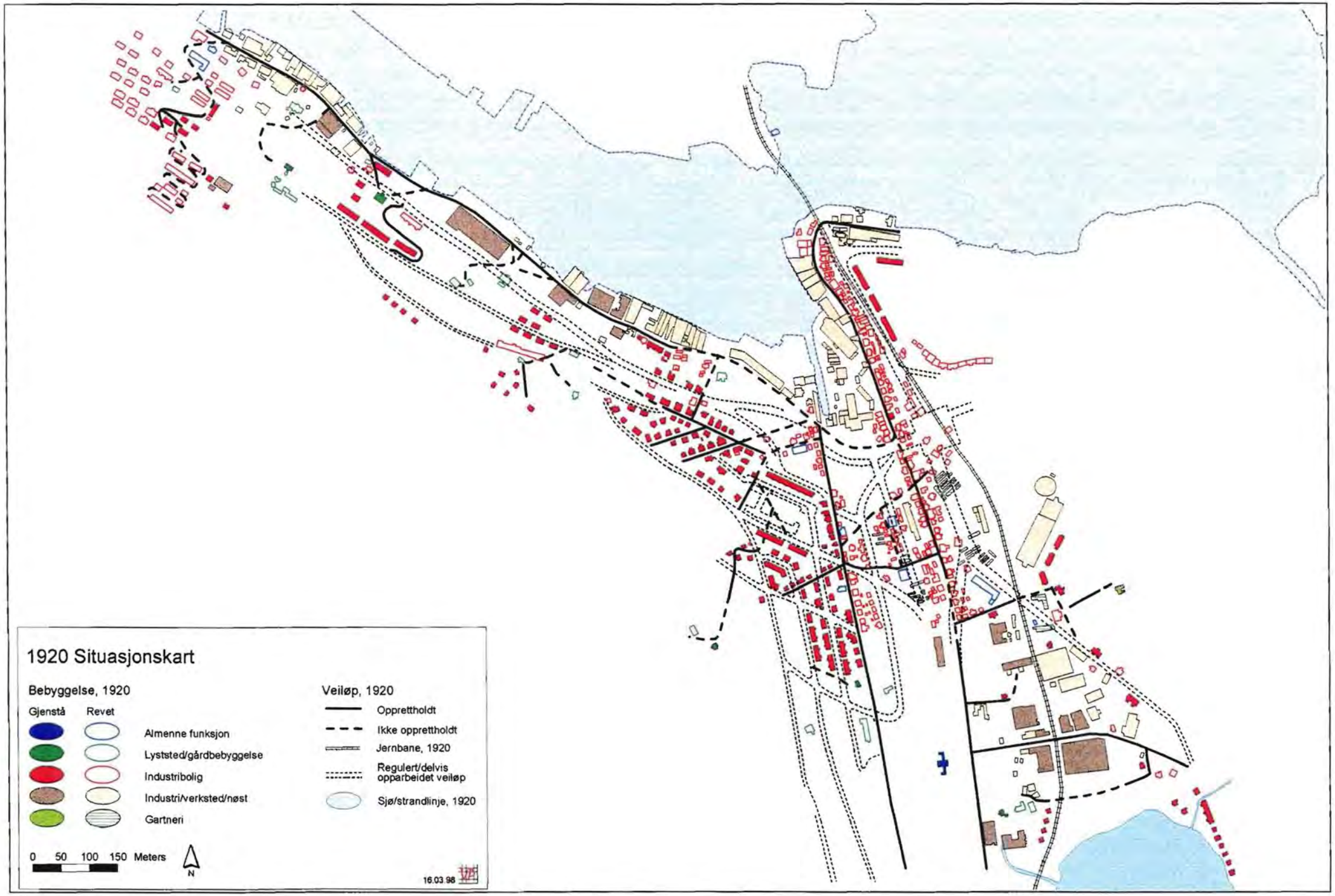
(Foto Ingrid Faye).

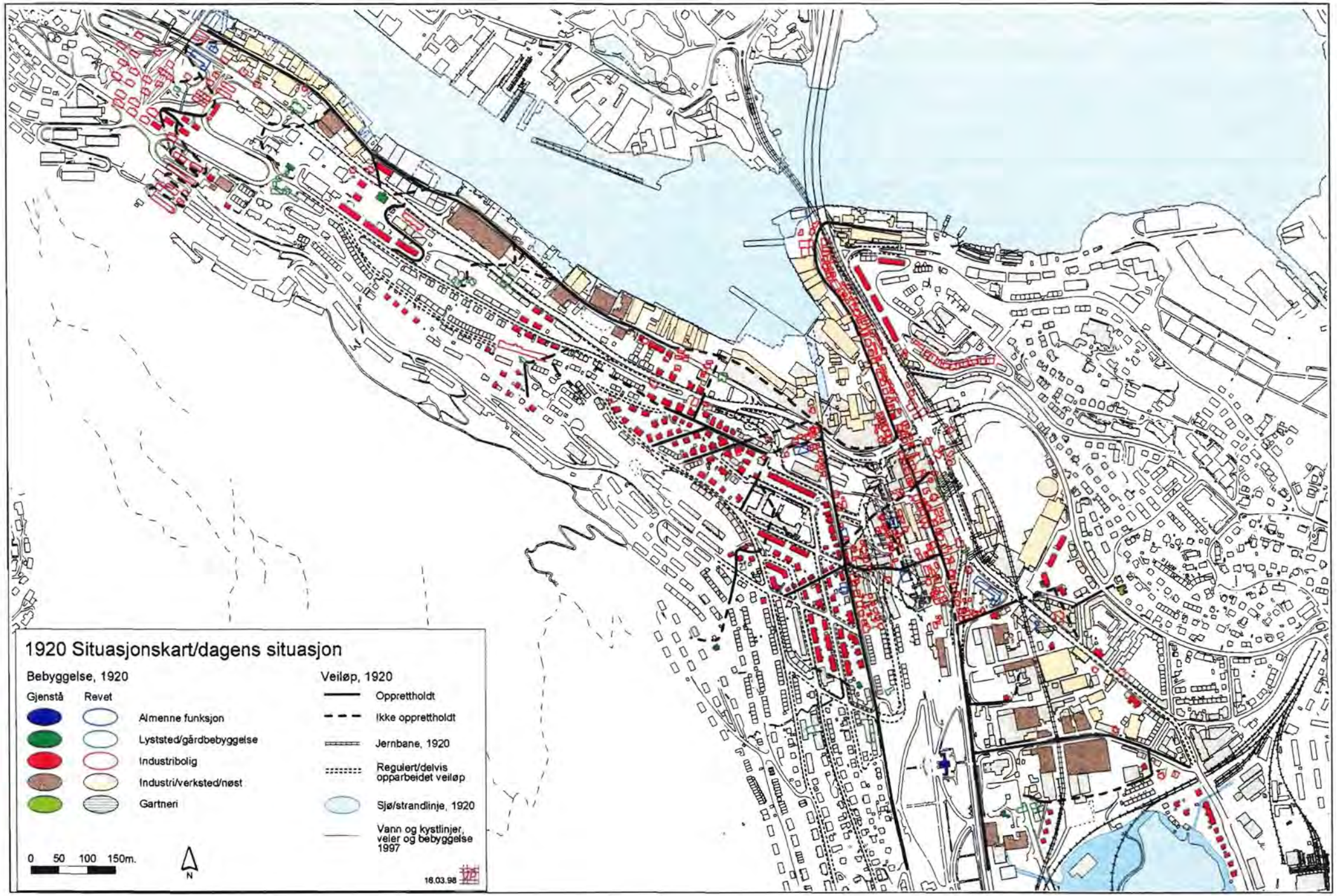
Ambrosia Tønnesens atelier i Fjøsangerveien. (Foto Ingrid Faye).

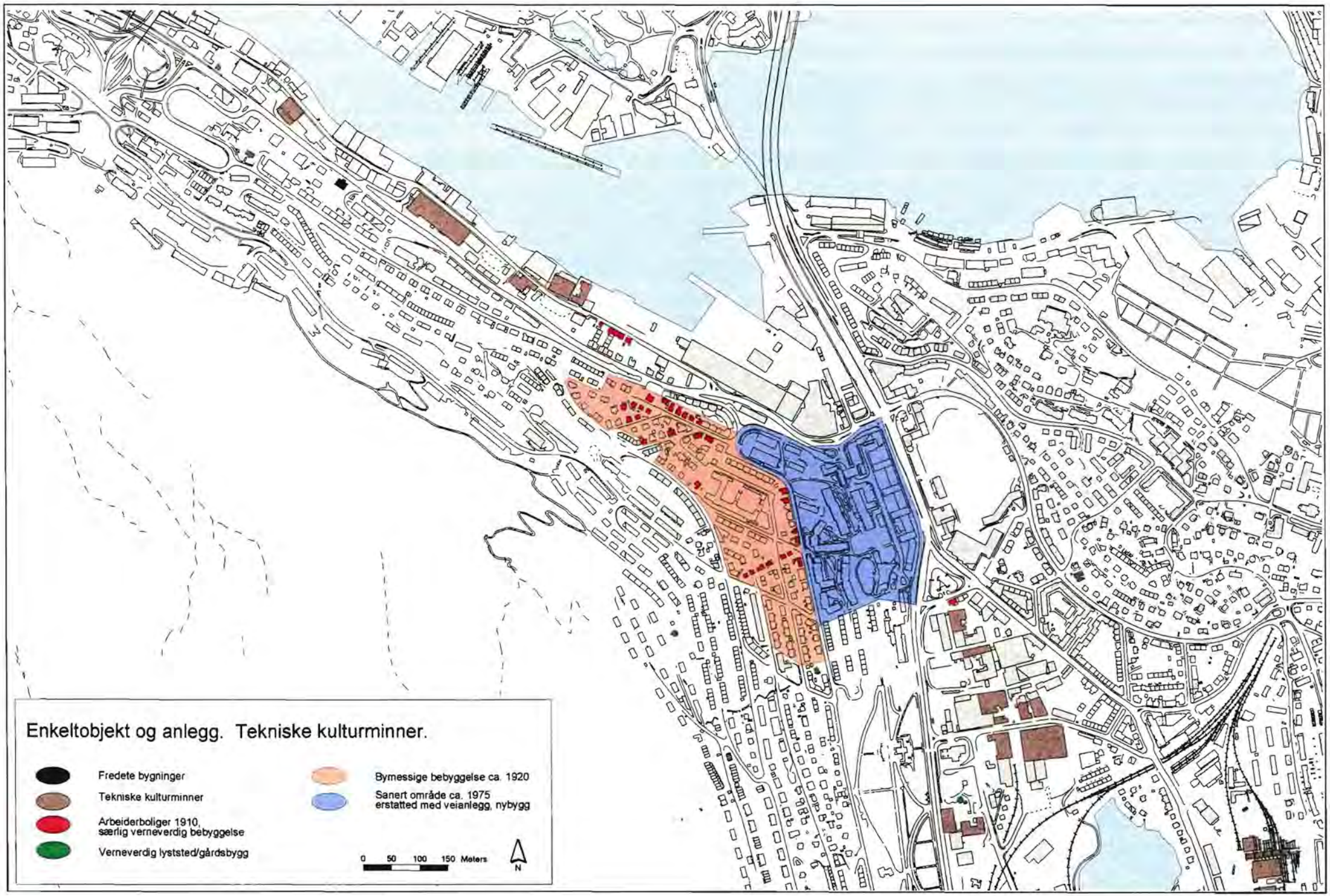
Bergensdalen 1914. Merk NSBs verksteder på Kronstad midt i bildet, Svaneviken pølsefabrikk og Lea Hall til venstre. (ukjent fotograf, Thowsens samling).

Bergensdalen 1924. Utsikt over Løberg gård (Store Solheim) i forgrunn. (ukjent fotograf, Thowsens samling).


1920 Situasjonskart
Bebyggelse, 1920
Almenne funksjon
Lyststed/gårdbebyggelse
Industribolig
Industri/verksted/nøst
Gartneri
Veiløp, 1920
Vei
Jernbane, 1920
Sjø/strandlinje, 1920
0 50 100 150m.
N
16.03.98


1920 Situasjonskart
Bebyggelse, 1920
Gjenstå
Revet
Almenne funksjon
Lyststed/gårdbebyggelse
Industribolig
Industri/verksted/nøst
Gartneri
Veiløp, 1920
Opprettholdt
Ikke opprettholdt
Jernbane, 1920
Regulert/delvis opparbeidet veiløp
Sjø/strandlinje, 1920
0 50 100 150 Meters
N
16.03.98


1920 Situasjonskart/dagens situasjon
Bebyggelse, 1920
Gjenstå
Revet
Almenne funksjon
Lyststed/gårdbebyggelse
Industribolig
Industri/verksted/nøst
Gartneri
Veiløp, 1920
Opprettholdt
Ikke opprettholdt
Jernbane, 1920
Regulert/delvis opparbeidet veiløp
Sjø/strandlinje, 1920
Vann og kystlinjer, veier og bebyggelse 1997
0 50 100 150m.
N
16.03.98


Enkeltobjekt og anlegg. Tekniske kulturminner.
Fredete bygninger
Tekniske kulturminner
Arbeiderboliger 1910, særlig verneverdig bebyggelse
Verneverdig lyststed/gårdsbygg
Bymessige bebyggelse ca. 1920
Sanert område ca. 1975 erstatted med veianlegg, nybygg
0 50 100 150 Meters
N

Sammendrag med vernepolitiske retningslinjer.

Mange tiår etter etalberingen av BMV i Solheimsviken gikk fremdeles sauene fritt inne på verftsområdet. Ved århundreskiftet kunne forpakterne på Damsgårdssiden ennå slå gresset relativt uforstyrret av industrielle etableringer, og fra søyleinngangen på Urdi kunne Rusti hilse sine gjester velkomne med lurtoner. Tyve år senere var landskapsidyllen blitt historie. Langs Puddefjorden dekket snart fabrikk- og næringsbygg hele sjølinjen. Boligbebyggelsen strakte seg stadig lenger sørover og vestover, og brede gateløp skar seg gjennom tidligere parkanlegg.

I løpet av perioden fra 1900 til 1920 befestet flere av de tidlig etablerte næringer og bedrifter sin stilling. Verfts- maskin-og metallindustrien, trelast- tekstil og kjemisk industri viste seg levedygtig og ekspansiv. Gartneriene utvidet og økte i antall i første del av perioden, for senere å bli fortrengt fra de sentrale deler av området, og nye virksomheter som f.eks. tilknyttet bil- og transportsektoren fikk innpass.

Bergen er relativt fattig på eldre fabrikkbygninger i teglsten, og flere av de bevarte byggene som opprinnelig var ubehandlete, har senere fått murforblending eller blitt behandlet på annen måte. En stor andel byens bevarte industrielle anlegg i tegl, både i upusset og behandlet tilstand, ligger innenfor dagens planområde.

Ved sine oppkjøp og sin ekspansjon gjorde Huun Laxevaag Værk på Stranden til et vitalt industrisentrum. Damsgård Jernstøperi ble i 1904 innlemmet og drevet som en filial under Verket. Det gamle støperiet er den eneste bevarte bygning fra Huunverkenes storhetstid på Stranden. Med sin varierte industrielle fortid er teglstensbygningen fra 1894 et viktig teknisk kulturminne med antikvarisk egenverdi og miljøverdi.

På grunn av sitt vakre eksteriør og vektlegging av arbeidsmiljø, vakte Blikktrykkeriet i Krohnviken oppsikt i sin samtid. Fremdeles gir den gamle fabrikkbygningen et imponerende inntrykk til tross for en skjemmende gangbro over veien bygget i senere tid. Etter tegninger av Schak Bull, ble den 120 meter lange bygningen reist i 1913. I kraft av sin industrielle og arkitekturhistoriske betydning er bygningen klart verneverdig.

Den kjemiske industri som idag opptar lokalene i det gamle blikktrykkeriet, hadde sin opprinnelse rett over gaten, nærmere bestemt i Damsgårdsveien 35. Sannsynligvis går de historiske røttene for den kjemiske industrien her tilbake til joddfabrikken på tomten i forrige århundre. A/S Norsk Skips Composition ble grunnlagt i 1905 og overtatt og utvidet av Fleischer. Bygningen i Damsgårdsveien 35 er omkring 10 år eldre enn Blikktrykkeriet.

Nabobygningen, Damsgårdsveien 37, ble bygget ca.1912 og huset opprinnelig Union A/S De Forenede Motorfabrikker, som var en utløper av Wingaards virksomhet. Begge fabrikkbygningene har tegl som hovedmateriale og er gode eksempler på den industrielle etablering langs Puddefjorden. Begge bygningene må følgelig vurderes som antikvarisk interessante.

Utbyggingen langs Fabrikkgaten faller i tid sammen med den mest ekspansive periode i Bergens industrielle histori. Gatenavnet er svært dekkende. Svært få andre veiløp er blitt opparbeidet

hovedsakelig med tanke på fabrikkanlegg, og det etter at anleggene allerede var etablert. I løpet av 7 år ble fabrikkbygningene til A/S Luna og Mjølner, Wingaard og von Erpecom anlagt ved det gamle veiløpet, alle med tegl som hovedmateriale. Sammen utgjør de et vesentlig teknisk kulturminne fra den industrielle vekstperioden fra 1910 til 1920. Idag har deler av Wingaards anlegg blitt murforblendet og enkelte påbygg er foretatt uten forståelse for byggenes arkitektoniske egenart og materialbruk. Tross noen mindre heldige bygningsmessige tilvekster, har vestre del av Fabrikkgaten med tilhørende bebyggelse opprettholdt sin autentiske karakter og må betraktes som et viktig teknisk kulturminneområde med høy verneverdi.

Mellom Fabrikkgaten og Edvard Griegsvei fantes ingen strukturerende gateløp, noe bebyggelsen som vokste fram her bar - og fremdeles bærer, preg av. Sentralt i dette området etablerte Trengereid fabrikker seg i 1910. Bedriften har i ettertid ekspandert betydelig og er den eneste tekstilbedriften i området som har opprettholdt produksjonen innen sin bransje. Den opprinnelige fabrikkbygningen er bevart og av byantikvarisk interesse.

Blant repslageriene langs Fjøsangerveien er Gjert Meyer Bruuns tidligere anlegg idag fredet. Sunde og Hansens reperbane på motsatt side av veien, var ansett for å være en av Norges største trebygninger. Banebygningen ble totalødelagt av brann i 1996. Den tidligere not- og garn fabrikken bygget i tilknytning til anlegget, ligger fremdeles med sitt tårn som et landemerke langs den gamle Hovedveien.

I en gjennomgang av kulturminner i Vestre Årstad, inntar NSBs verkstedsområde på Kronstad en helt spesiell plass. Verkstedsbygningene er typiske og gode eksempler på tidens industri- og jernbanearkitektur og representerer en bygningstype det er bevart relativt få av i Bergen.
Som et helhetlig anlegg med autentiske bygninger må området betraktes som et teknisk kultuminneområde med høy verneverdi. Kronstad stasjonsbygning er den eneste bevarte stasjonsbygning nær Bergen som har beholdt sitt opprinnelige preg. Bygningen har vakre arkitektoniske kvaliteter og både interiør og eksteriør er godt bevart. Kronstad stasjonsbygning er verneverdig med antikvarisk egenverdi og miljøverdi.

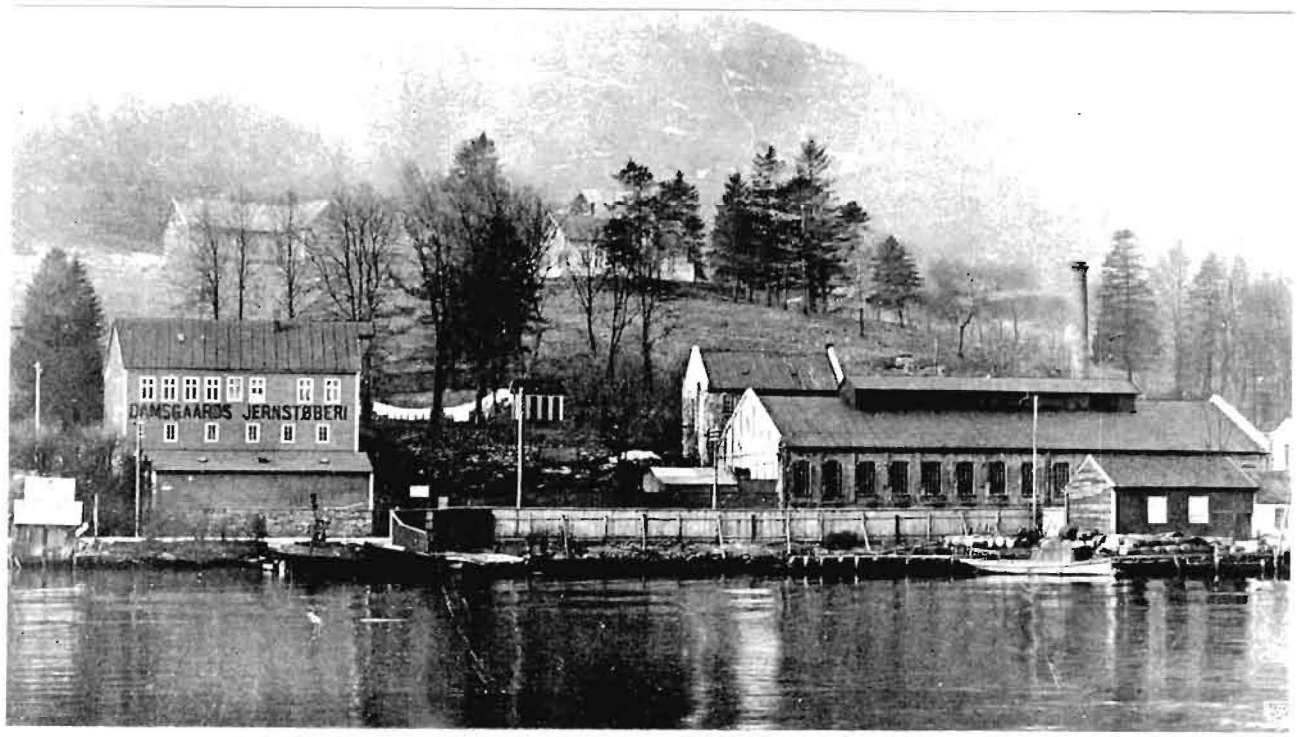
I Solheimsviken var veien kort mellom middagsbord og arbeidsplass, og særlig blant verftsarbeiderne var samholdet godt. Mange av arbeiderne var knyttet til samme bedrift i hele sitt arbeidsdyktige liv. Generesjon fulgte generasjon, og nærheten mellom arbeidsplass og hjem ga grunnlaget for tette sosiale bånd. Likhet i levesett og livsbetingelser førte til en økende politisk bevissthet og klassetilhørighet, og Solheimsviken ble en rød bydel. Fundamentet for denne arbeiderkulturen er idag borte, men miljøet i form av opprinnelig bebyggelse og gateløp er bevart.

I de sentrale deler av Solheimsviken er mellom 120 og 160 bygninger fra den opprinnelige bebyggelsen revet, hvorav omkring 2/3 for å gi plass til veiutvidelser. De aller fleste av områdets fellesbygg som brannstasjon, skole, aldershjem, forretninger etc., lå i det sanerte området like sør for BMVs verkstedsområde. Saneringsområdets grense gikk ved Løbergsveien og området vest for veien ble skånet for inngrep. Omkring 1920 var området avgrenset av Løbergsveien, Bøhmergaten, Søndre Skogvei og i sør mot Sygnagaten, utbygget som tettbygd strøk. (Se kart s. 70). Sentralt i dette arealet ligger den eldste bebyggelsen, strukturert langs opprinnelige gateløp. Som den best bevarte og sammenhengende representasjon av det gamle arbeiderboligmiljøet i Solheimsviken, har området kulturhistorisk verneverdi.

Fra 1912 begynte deler av det tidligere Årstad og Laksevåg herred å merke Bergen kommunes tvingende behov for ledig tomteland. Fra primært å være industriarealer ble disse bynære områdene i økende grad interessante som boligområder for bybefolkningen. Bergen kommunes oppkjøp og utbygging av Krohnsminde og Gyldenpris er relevante eksempler i denne sammenheng. Utbyggingen på Gyldenpris var et av Bergens mest ambisiøse framstøt for å råde bot på bolignøden. Etter riving på 50-tallet gjenstår idag 6 tidligere barakker fra "halvpermanentbyen". De bevarte bygningene ligger samlet og viser deler av den opprinnelige planløsning.

Av historiefortellende- og bygningshistorisk interesse er også A/S Fremads boligprosjekt i tidligere Solheimsbakken. Tomten var tidligere eid av Solheimsviken Trevarefabrik som eide grunnen fra fjorden helt opp til Skogveien. Boligene ble reist som større leiegårder og deres plassering i landskapet antyder de gamle eiendomsgrensene. Alle de opprinnelige åtte bygningene er bevart og av antikvarisk interesse med sin tidstypiske arkitektur og beliggende på det første byggefeltet i området.

Etter kommunesammenslutningen i 1915 skjøt utskiftningene og oppkjøpene av de tidligere gårdsanleggene fart. Ekpropriasjonssakene ble gjengangere på bystyrets sakskart. Ved gjennomføringen av reguleringene og opparbeidelsen av gatenettet i tiåret som fulgte, fikk planområdet den utforming vi kjenner fra idag.



Huunverkene på Stranden. 1911. (ukjent fotograf, Thowsens samling).

Huunverkene på Stranden. Omkring 1920. Merk "Granbakken" og Høies vinfabrikk øverst i bildet.(Widerøe, UiB.)

Damsgård 1955, Huunverkene til høyre i bildet. (Widerøe, UiB.)

URBANISERING
Viktige trekk etter 1920.

Det første utkast til utforming av Danmarksplass framkommer på et kart datert 1915. Utkastet som sannsynligvis ble tegnet av Schumann Olsen, viser et veikryss med innlagte rabatter i et buet mønster med klare aksiale trasèer. Det opprinnelige konseptet er et interessant historisk eksempel på utformingen av plassdannelser. Arkitekt og planleggere synes å ha vært inspirert av klassiske hageanlegg, hvor symmetrien og estetikken fikk fortrinn. Bare noen få år senere ble det opprinnelige forslaget forkastet til fordel for den kvadratiske formen vi kjenner idag.

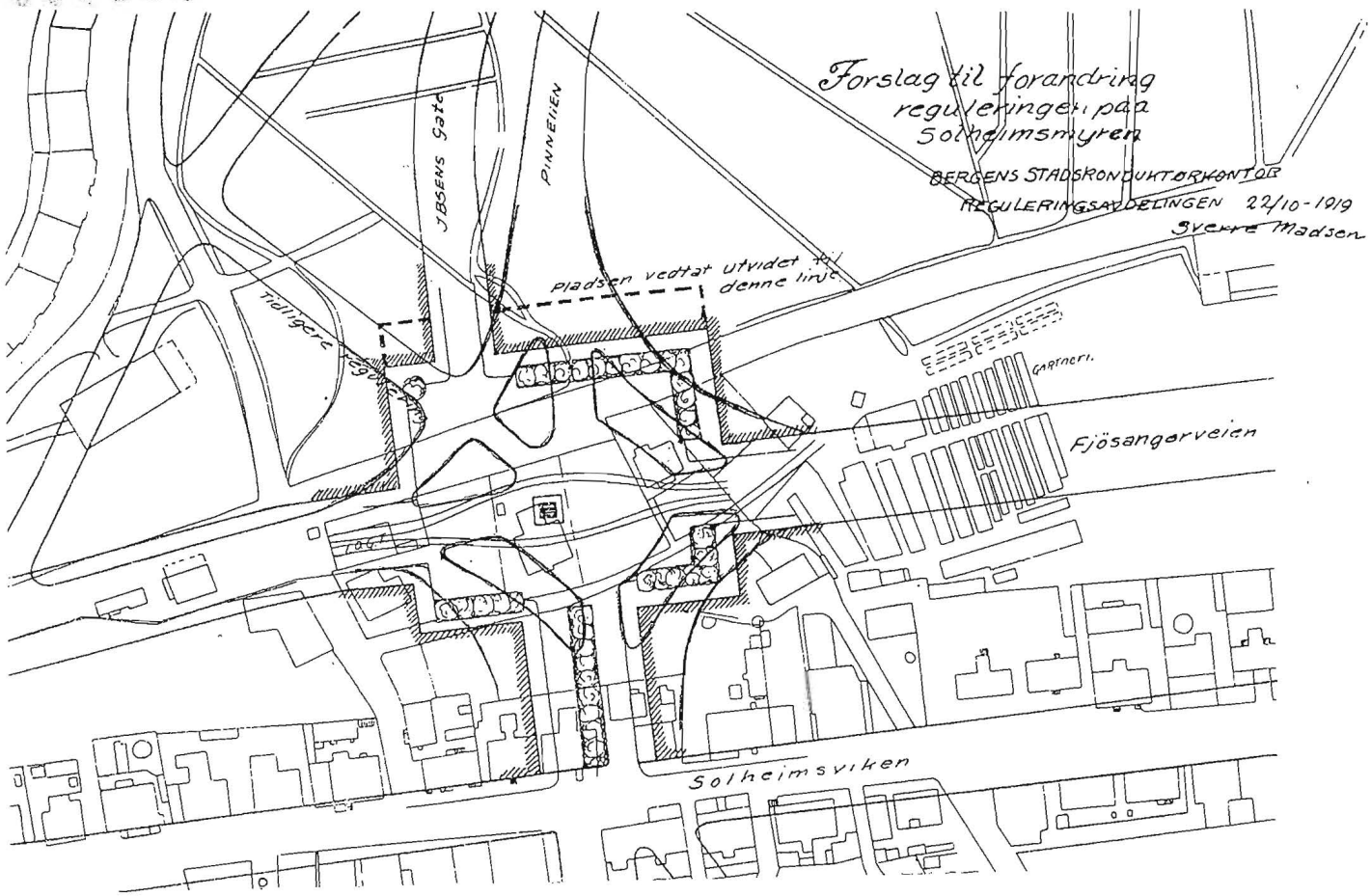
Forut for opparbeidelsen av plassen, ble trafikken ledet gjennom Solheimsgaten. Hele østre side av gateløpet dannet på det tidspunkt en nær sammenhengende husrekke. Følgelig ble gjennomkjøring fra plassen mot vest et vesentlig aspekt ved planarbeidet. Den nye plassen ble omtalt som Kronstad Torv. Etter krigen ble den opprinnelige betegnelsen endret, og plassen fikk det offisielle navnet Danmarkplass. Navnevalget var ment å uttrykke takknemlighet overfor Danmarks humanitære hjelp under den annen verdenskrig.

I begynnelsen av 30-årene ble det avholdt arkitektkonkurranse på fasadeutformingen av Kronstadtorvet. Med sitt utkast "Firkant" gikk Ole Landmark seirende ut, og hans forslag ble lagt til grunn for det videre arbeidet. Utkastet viste en kvadratisk plass kantet med åpen karrèbebyggelse i 3 og 4 etasjer. Bygningene ble gitt en symmetrisk og enkel nyklassisistisk utforming, uten dekorative elementer. Da plassen sto ferdig like før annen verdenkrig, ble trikkesporene lagt i rett linje over plassen, med halvsirkelformete holdeplasser i sentrum av rundkjøringen midt i anlegget.

Danmarksplass ble aldri den "firkanten" Ole Landmark hadde tenkt seg. Plassens nord-vestre hjørne ble aldri bygget ut, og ved utvidelse av Fjøsangerveiens veibredde i 1955 kom byggelinjene i flukt med den eksisterende bebyggelsen. Men når Danmarksplass idag assosieres med et kryss heller enn en firkant, skyldes det bare i liten grad den ufullstendige utformingen. Den enorme trafikkale belastning har spolert opplevelsen av Danmarksplass som plass, og skilting har bidratt til å redusere fasadenes opprinnelige uttrykk. En betydelig sanering av både trafikk og skilting vil være første skritt mot gjenerobringen av det gamle Kronstad Torv som byrom.

Solheimsviken Apotek fikk i 1938 tillatelse til å flytte sine forretningslokaler fra Solheimsgaten 66 til nybygget som var under oppføring i Fjøsangerveien 30, dvs. Kronstadtorvets nordlige hjørnebygning. Apoteket tok navnet Bien. Interiøret ble tegnet av Arnesen og Kaarbø og ble i 1993 vedtaksfredet. Fredningen omfatter apotekets ekspedisjonslokale med fast inventar og fasade mot gaten.

De kommunale kinomatografer forespurte i 1937 om muligheten til å disponere hjørnetomten i krysset mellom Fjøsangerveien og Jonas Lies vei til kinobygning i Solheimsviken. Tomten var på det tidspunkt reservert til offentlig bad, men året etter ga kommunen tillatelse til oppføring av kinobygg på tomten Fjøsangerveien 28. Også i utformingen av det som skulle bli Forum Kino, fikk arkitekten bak Kronstadtorvet sette sin signatur. Den nedsatte plangruppen valgte Ole



Reguleringsendring Danmarksplass 1919. Opprinnelig forslag tegnet med rød farge.

Danmarksplass med BMV 1948. Merk trebeplantningen langs Fjøsangerveien og trikkelinjen tvers over plassen. (Foto Widerrøe, UiB.)

Landmark som leder for utarbeidelsen av bygget. Bygningsarbeidet ble midlertidig stoppet ved krigsutbruddet, og under krigen ble det halvferdige bygget benyttet som høylager. Etter krigen ble kinobygget ferdigstilt og åpnet i 1946.

Bebyggelsen på det tidligere Kronstad Torv og det nye kinobygget kan begge sees som uttrykk for en ny og moderne livsstil. Samlet viser begge prosjektene også samtidens ønske om en enkel og ærlig arkitektur. Stilmessig viser kinobygget funksjonalistiske trekk. Kinolokalets vestibyle imponerer med sin storslåtte enkelhet og gjennomarbeidete detaljer. Både interiør og eksteriør vurderes som verneverdige.

Spørsmålet om å opprette en idrettsplass og et hestemarked med fesjåplass på Kronsmindemyren hadde vært debattert i en årrekke da drenering og opparbeidelse av myren for alvor kom i gang i 1932. Etter hvert ble tanken om utstillingsplass for hester og fe skjøvet til side til fordel for planene om fotballball og løpebane. I de påfølgende år ble penger bevilget til tribuner og permanente omkledningsrom.

Mindemyren var helt fra Årstads innlemmelse i Bergen kommune forutsatt regulert til industriformål. Lokalbanens sjebne på strekningen Bergen - Nesttun, skapte lenge usikkerhet, men i 1964 ble det framlagt plan for regulering av området Mindemyren - Fabrikkgaten. Fra Solheimsvannet til Minde allé skulle elven kanaliseres og den nye tilførselsveien følge kanalens trasé, som løp parallelt med Fjøsangerveien. I sør ble veien tilknyttet eksisterende veinett. Det nye gateløpet skulle betjene nye og etablerte industrier som ville miste sin adkomst til Fjøsangerveien på grunn av veiutvidelse. Den nordlige del av framføringen av den nye forsyningsåren innebar en betydelig utfylling av Solheimsvannet. Ønskeligheten av å gi veien et navn meldte seg raskt og "Kanalveien" ble foreslått og vedtatt med den rimelige begrunnelse at det var et "godt og dekkende navn".

Både Solheimsvannet og Kristiansborgvannet innehar idag betydelige miljøkvaliteter og bør ikke utfylles ytterligere.

De gjentatte reguleringer av Fjøsangerveien gir et godt eksempel på den enorme trafikkveksten i 50-og 60-årene. En rekke ganger ble veien utvidet, fortau skåret inn, sykkelsti og trebeplanting fjernet. Utvidelsene av veibredden klarte imidlertid aldri å holde tritt med økningen i trafikkmengden. Da reguleringbredden i den nordlige del av veien hadde nådd 33 meter i 1955, var den maksimalt mulige gatebredde nådd. Avstanden mellom Solheimsgaten og Fjøsangerveien var da blitt så smal at det bare var plass til én husrekke mellom gateløpene. Gatebreddens grenser satte imidlertid ikke grenser for massebilismen. På begynnelsen av 70-tallet ble boligbebyggelsen i nordlige del av Solheimsgaten revet til fordel for "lokket" som den nye Fjøsangerveien skulle bygges på.

På det tidspunkt hadde allerede høyblokkene reist seg sør for Danmarksplass. Ideelt sett skulle høyhusbebyggelsen kombinere høy plassutnyttelse med friarealer og grøntanlegg. Blokkene langs Fjøsangerveien hadde en sterkt trafikkert hovedinnfartsåre på den ene siden og kom bygningsmessig i skarp kontrast til den lokale bebyggelse på den andre.

Da saneringsvedtaket på området sør for verftsområdet ble fattet, hadde over 50 år passert siden det første reguleringsforslaget ble lagt fram. Forslaget fra 1913 ble aldri gjennomført. Heller ikke den 3-etasjers høye murbebyggelsen som ble fremmet i forbindelse med bebyggelsesplanen for Vestre Årstad i 1935. I et endret reguleringsforslag framlagt i 1947 ble viktigheten av grøntareal mellom industristrøk og boligstrøk framhevet. "Dongen" som hadde vært benyttet som

Nordre del av Solheimsgaten like før riving. 1972. (Foto P. Gjærder, Bergen Museum)

Nordre del av Fjøsangerveien. "Lokket" legges over Solheimsgaten. (Bros.UiB.)

lagringsplass for BMV og samtidig som spennende tumleplass for alle som vokste opp i Solheimsviken, ble foreslått opparbeidet til lekeplass (ballplass). Det åpne arealet like sør for BMVs anleggsområde skulle gi plass til forskjellige offentlige bygninger som samfunnshus, kirke og daghjem. Denne planen kom heller ikke lenger enn til tegnebrettet. I 1968 ble det fremmet forslag om reguleringsendring av deler av området til formål lettere industri. Men på dette tidspunkt hadde Saneringsinstituttet begynt sitt arbeid, og hevdet i sin uttalelse at "det er av påtrengende nødvendighet å fornye strøket, bl.a. av hensyn til arealets sentrale beliggenhet, bygningenes tilstand og behovet for lokaler for ervervsvirksomhet."

I 1969 framla Saneringsinstituttet en oversikt over 9 prioriterte saneringsstrøk, og 5 år senere ble det fremmet omfattende retningslinjer for gjennomføringen. I tillegg til strøk 1 - Solheimsgaten sør, som omfattet området mellom Løbergsveien og Solheimsgaten, var også strøk 2 og 3 henholdvis Damsgårdsveien sør og Damsgårdsveien nord, betraktet som "uhensiktsmessig" og "utidsmessig".

Resultatene av de omfattende saneringsframstøtene ble små. I de aller fleste tilfelle ble det bare foretatt beskjedne punktsaneringer. Bare totalsaneringen av Solheimsgaten ble gjennomført og et nytt kapittel i gamle Vikens historie kunne begynne.

Gammelt møter nytt i Solheimsgaten. 1963. (Thowsens samling).

Denne framstillingen er basert på

Trykte kilder:

Aspengren, N.C.: Fra Minde til Sandviken, Historien om Bergenstrikken.
Bing, J.:Aarstads Historie, B.H.F.S. 28.
Ertresvaag, Egil: Bergen Bys Historie, bind III.
Fasting,: Bergens nærings-og forretningsliv.
Fossen, A.B og Grønlie,T. : Bergen Bys Historie, bind IV.
Fossen, K.: Laksevågs Historie.
Geelmuyden,C. og Schetelig, H.: Bergen 1814 - 1914.
Gubberud, I.J.: Vossebanen 1883-1983.
Harris, C.J.: Bergen's Roperies.
Hartvedt, G.H.(red.): Bergen Byleksikon.
Helland-Madsen,A.: Årstad sogn i gammel tid.
Myran, H. og Fasting ,K.: Herfra går skibe.
Nygård, G.: På gamle tufter i Storetvedt Prestegjeld.
Sandberg, Ø.: Bergensk Håndverk og Industri gjennom hundre år.
Sollied, T.: Stamtavle over familien Kahrs.
Tveit, N.: Fra gull til grønne skoger. Historien om Erik Grant Lea.
Veiteberg, J.: Bildehoggaren Ambrosia Tønnesen.
Ågotnes, Hans-Jacob : 100 år i kamp og samarabeid.

Arkivmateriale:

Bergens Mekaniske Verksteders arkiv.
Båt og Bedding, klubbavis BMV.
Bergen kommuneforhandlinger.
Fløen og Solheimsvikens Bygningskommune.
NSBs arkiver, Bygningsoversikt Kronstad.
Reguleringskomiteen for Årstad.
Årstad herred forhandlingsprotokoll.
Årstad herred byggeanmeldelser.
Årstad herreds reguleringsvesen.
Årstad vannverk.
Årstad veivesen.

Billedmateriale:

Bergen Museum.
Universitetet i Bergen, Billedsamlingen.
Private samlinger.

Diverse historiske kart og reguleringsplaner.