

From: "Arne Skivenes" <arne.skivenes@gmail.com>
Sent: Sat, 31 Jan 2026 19:24:16 +0100
To: "Riksantikvarens postmottak" <RA-postmottak@ra.no>
Subject: Høringssvar til Forslag til fredning av område på og rundt Bergenhus festning, Sverresborg og Skuteviken i Bergen kommune.
Attachments: Bergenhus fredning høringssvar.docx

Some people who received this message don't often get email from arne.skivenes@gmail.com. [Learn why this is important](#)

Hei,

Vedlagt sender jeg mine merknader til høringssaken om fredning av Bergenhus mm.

Med vennlig hilsen

Arne Skivenes

Arne Skivenes
Nils Klims gt 2D
5031 Bergen
Epost: arne.skivenes@gmail.com
Tlf: 991 077 68

Bergen 31.01.2026

Riksantikvaren

Høringssvar til Forslag til fredning av område på og rundt Bergenhus festning, Sverresborg og Skuteviken i Bergen kommune.

Jeg takker for invitasjon til å levere høringsuttalelse. Jeg viser til min merknad ved oppstart av planarbeidet, datert 26.05.2024.

Jeg representerer ingen formell høringsinstans, men håper likevel mine merknader kan ha interesse.

Jeg er pensjonist, historiker av utdanning, og har vært tilknyttet Bergen Byarkiv fra 1976, de fleste årene som byarkivar, frem til høsten 2017. Jeg er fremdeles knyttet til institusjonen på pensjonistvilkår. Jeg er oppvokst i Dreggen og har bodd på Krohnengen i 40 år, og kan regne meg som nabo til det omhandlede området. Jeg har rimelig gode kunnskaper om byens og områdets historie og har i kraft av min yrkeserfaring betydelige kunnskaper om det relevante skriftlige kildetilfanget.

Vedrørende de tre punktene jeg tok opp i mine merknader legger jeg til:

1. Jeg holder fast ved viktigheten av denne fredningssaken. Jeg ser av debatten i bergenspressen at det reises bekymring for Bergens status som havneby, cruisetrafikkens forhold etc, det meste med bakgrunn i planlagt omdanning av havneområdet ved Dokken til boligområder. Etter mitt syn leveres det lite overbevisende argumentasjon fra havnemyndighetene og byrådet for tjenligheten av å flytte havnefunksjoner bort fra Dokken. Det vil være svært uheldig om slike hensyn skulle få torpedere et godt fredningsinitiativ for Bergenhus etc.
2. Jeg holder også fast ved mine kommentarer mht avgrensningen av planområdet mot Skuteviken. Nå fremstår sjøbodene i Skuteviken som det eneste området som er fredet som en enhet. Jeg savner en helhetlig betraktning med to fokusområder: kommunikasjonslinjer og repslaging.
For å forstå Bergens spesielle situasjon historisk og nåtidsmessig må man forstå hvor trangt det var å komme inn og ut av byen til lands. Før ca 1900 var det kun 1

vei sørover, Kalfarveien. Nordover var det også kun 1, Øvregaten - Stølegaten. Så delte veien seg i to, Skuteviksveien og Sandviksveien (som i dag heter Ladegårdsgaten). Det er vanskelig å ta inn over seg i dag at den smale Skuteviksveien var byens hovedtrase mot nord. Siden det ikke var mulig å komme seg langs sjøen forbi festningsområdet snek denne hovedinnfartsåren seg inntil festningsmuren. Slik sett er det ikke unaturlig at denne veien danner grense for fredningsområdet. Nå er denne tidligere hovedveien kuttet på tre steder, Baglergaten, Nye Sandviksvei og Sjøgaten. Men det er fremdeles mulig å lese den i terrenget med bakgrunnsinformasjon og litt god vilje.

Det er vanskeligere i dag å lese repslugervirksomhetens betydning ut av bebyggelsen. Denne virksomheten var avgjørende for Bergens rolle som skipsfartsby. Helt frem til dampskipene overtok. I Bergen er nå kun to repslugerbygninger igjen, av tidligere mer enn 20. Ingen av dem ligger i Skuteviken. Men i Skuteviken (noen meter øst for Skuteviksveiens øvre del) ligger en nesten sammenhengende bakgård, fra Støletorget til Nye Sandviksvei. Dette er rester av den gamle spinneveien til den største reperbanen. Den fortsetter som Lamberts vei på den andre siden av Nye Sandviksvei. Både denne gaten og Von der Ohes Vei har navn etter Lambert von der Ohe, en av bydelens repslugere. I dette tilfellet er det fredningsverdige objektet paradoksalt nok en ubebygget stripe land gjennom flere bakgårder.

3. Det opprinnelige punktet om fredning av en eller flere fortøyningsringer er tatt ut til et senere fredningsforslag. Dette har jeg ingen innvendinger mot. Som sagt finnes det dokumentasjon på flere ringer i området, og jeg vet ikke om disse eller rester av dem fremdeles er til stede.

I tillegg har jeg merknader til ett punkt til.

4. «Særskilt regulering av ferdsel»

De foreslåtte bestemmelsene sikter på å begrense den visuelle påvirkningen havnetrafikken kan få på det fredete festningsområdet. Dette er et svært viktig punkt. Det er foreslått to alternative avgrensninger som skal skille mellom tillatte og avstengte fartøy utfra størrelse: enten høyde over 11 moh eller lengde over 24 m. Lengdebegrensningen er den samme som finnes i flere forskrifter og inngår dermed i et gjengs avgrensningsregime. (I historisk sammenheng kan det være verd å bemerke at også en stor nordlandsjekte ville passert innenfor avgrensningen her.)

Det er vanskeligere å finne noen referanse eller hjemmel for høydebegrensningen på 11 m. Hvilken begrunnelse er det for akkurat en slik høyde, og hvilke konsekvenser ville den fått? Det er lite om dette i høringsnotatet.

I høringsnotatet omtales på s. 11 saksbehandlingen omkring overføring av eiendommen Bergenhus på slutten av 1800-tallet. Der nevnes bestemmelse om byggeforbud kombinert med byggegrense på 6 meter. Det refereres til St.prp. nr 75 (1897) s.17 pkt nr 5.

https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandlinger/Lesevisning/?p=1897&paid=2&wid=b&psid=DIVL1093&pgid=b_0777

Denne bestemmelsen har fulgt saken lenge, over 20 år. Den er i hovedsak en gjentakelse av pkt 8 i «*Innst av 5.aug. 1875. Bystyret no 40/1875. Indstilling angaaende den af Generalmajor Kloumann og Bankchef Faye trufne foreløbige Overenskomst om Overdragelse til Kommunen af den vestre Fæstningsstrand fra Bradbænken til Fæstningspynten til Anlæg af en Kai.*»

Der heter det:

”8. at der uden de militære Myndigheders specielle Tilladelse ingen Bebyggelse af nogensomhelst Slags maa finde Sted paa den projekterede Kai mellem Runddelen og Salutbatteriet, ved hvis Mur heller ikke Materialer eller Varer maa henlægges, saalænge Strafanstalten befinder sig indenfor samme, hvorimod intet er til Hinder for, at der paa den øvrige Kaistrækning opføres lette Stænderværksbygninger af indtil 8 Alens Høide.”

8 alen tilsvare 5,02 meter.

I det opprinnelige dokumentet har denne bestemmelsen en merknad:

”Naar der i sammes (dvs Fayes) Følgeskrivelse (vedr uenigheter) end videre henledes Opmærksomheden paa Post 8, er dette begrundet i, at man her vil finde samlet flere Bestemmelser af betydning for den fremtidige Benyttelse af Kaianlægget. Det vil saaledes sees, at der kun paa Strækningen søndenfor Runddelens Bastion og nedenfor Salutbatteriet er indrømmet en indskrænket Bebyggelsesret, medens det mellem Runddelen og Salutbatteriet eller med andre Ord foran Kommandantboligen aldeles ikke skal være tilladt at opføre Bygninger, endog af den ringe Høide, som i øvrigt er bestemt”.

Dokumentet kan finnes i Bergen kommunes digitaliserte kommuneforhandlinger, her:

<https://media.digitalarkivet.no/view/212375/124>

Den interessante presiseringen er: ” eller med andre Ord **foran Kommandantboligen** aldeles ikke skal være tilladt at opføre Bygninger, **endog af den ringe Høide**, som i øvrigt er bestemt”.

Jeg tolker henvisningene til Runddelen og Salutbatteriet som konkrete referanser til plassering i terrenget, mens jeg forstår henvisningen til «foran Kommandantboligen» som en antydning til begrunnelse for denne sterke begrensningen. En høyere bygning

enn 5 eller 6 meter ville ødelagt siktlinjen til eller fra Kommandantboligen. Det vil være en sannsynlig tolkning av denne bestemmelsen at en har vært opptatt av at man fra Kommandantboligen skal ha uhindret sikt til trafikken på Vågen og/eller at man fra Nordnessiden skal ha uhindret sikt til bygningen. En kan også legge til at en høyde på 5 eller 6 meter ikke ville skjult festningsmurene sett fra Vågen eller Nordnes. Det samme kan neppe sies om en høyde på 11 meter.

Det er fullt mulig å tenke seg at denne strenge betingelsen kan ha forbindelse til punkt 4 i samme dokument:

«I Kaien udenfor Kommandantboligen vedligeholder Kommunen en Landgangstrappe med Nedgang langs kaiens Flugt, 3 Alen bred, hvilken Trappe til enhver Tid maa være Klar til Benyttelse». Selv en liten bygning foran Kommandantboligen ville ha skjult trafikken til en slik trapp.

Det er ikke lett å lese relevante momenter for fredningssaken ut av den omfattende saken om eiendomsoverførelsen. Mye endret seg fra 1870 årene til 1900, og enda mer har endret seg siden. Forsvarstekniske spørsmål svant hen ettersom krigskunsten utviklet seg, og fortidsvern var knapt en faktor av interesse. Mye av oppmerksomheten dreide seg om økonomi, festespørsmål og prosedyre. Likevel er denne oppmerksomheten omkring en beskjeden byggehøyde en detalj som fulgte denne saken med stort alvor og identiske formuleringer i over 20 år. Hvorfor var den det? Det er å håpe at refleksjoner omkring hvilke konsekvenser bygningshøyder på bare 5 eller 6 meter foran festningsmurene ville få – sammenholdt med samme refleksjoner for den doble høyden – kan være til hjelp når fredningsbestemmelser skal fastsettes.

I en slik sammenheng synes jeg det er verd å merke seg at datidens reservasjon mot for høye bygg kun ble reist for området ved Festningskaaien. Det ble den gang ikke reist slike momenter for området ved Bontelabo. Vil vi i dag si at siktlinjen over Vågen fra Nordnes er mer sårbar og viktigere enn siktlinjen nordfra? Mye kan tale for det.

Det er ikke til å komme forbi at en bestemmelse om ferdselsrestriksjoner for fartøyer foran forsvarsmurene er høyst nødvendig. Momentene ovenfor burde tyde på at størrelse og utstrekning er faktorer av betydning.

- a. Det er f.eks. ikke lett å forstå hvorfor størrelsesbegrensningen presenteres som *alternativ* mellom begrensning av høyde og begrensning av lengde. Det naturlige vil være å presentere dette som *supplerende bestemmelser*: både fartøyer over x meter høyde og y meter lengde er omfattet av begrensningen.
- b. Det er utfordrende å fastsette definitive mål for størrelser. Lengdebegrensningen refererer til gjeldende forskrifter der det finnes etablert praksis og erfaring. For den foreslåtte høydebegrensningen på 11 meter har det ikke lyktes meg å lokalisere noe tilsvarende utgangspunkt. Noen begrunnelse er heller ikke gitt. Historisk sett kan det trekkes linjer tilbake til betingelsene for bygninger og

byggehøyder på Festningskaiaen, 5 meter i 1875 og 6 meter i 1897. Det er åpenbart at 5 og 6 meter gir langt bedre siktlinjer til og fra festningen enn 11 meter. I sitt svar til Kystverkets merknad til oppstartsmeldingen skriver Riksantikvaren: «Bergenhus festning skal kunne oppleves og være synlig fra Bergen. Byen skal kunne oppleves fra festningen. Kontakten med byfjorden skal ivaretas slik at festningens funksjon som forsvarsverk kan forstås.» (s.31) Dette er etter min mening svært godt formulerte målsettinger for fredningsarbeidet. Men jeg mener også at med høydebegrensninger på 5-6 meter vil slike mål kunne la seg virkeliggjøre. Med 11 meter høye skip vil festningsmurene være skjult fra mange utsiktspunkter.

M.h.t. størrelse etc på fartøy har jeg her kun kommentert forhold som har med siktlinjer og andre visuelle forhold. Selvsagt har bestemmelser om størrelsesbegrensninger store konsekvenser for bruksmønster i havnetrafikken mm. Dette er forhold utenfor mitt område, så det lar jeg ligge her.

Men det er jo et tankekors at det kaiområdet som er aktuelt her, Festningskaiaen – Skolten – Bontelabo, i utgangspunktet ble bygget for de største skipene.

Det vil videre være svært uheldig dersom verdensarvstedet Bryggen skulle komme ut av denne prosessen med et dårligere vern mot trafikkprosesser og uheldige omgivelser enn festningsområdet. Et seriøst områdevern eller buffersone burde ekskludert tankene om en bybane over Bryggens frontareal. En diskusjon om maksimalhøyder på 5 eller 11 meter kunne med fordel også anvendes analogt for Bryggen.

- - -

Helhetlig sett representerer Riksantikvarens fredningsinitiativ et ansvarlig og gjennomtenkt utgangspunkt som fortjener full støtte. Egentlig er det en minimumsløsning, av fremstillingen leser vi at en del motkrefter har allerede etablert installasjoner som fratar Bergenhus den konteksten det burde hatt. Av debatten i bergenspressen etter at planen ble fremlagt er det tydelig at fredningssaken får sterk motbør både fra byrådet og fra havnemyndighetene. Etter min mening må hensynet til mulig boligbygging i Dokken vike for fredningsarbeidet for Bergenhus. Og cruisetrafikken bør båndlegges mer, ikke få større spillerom.

Jeg avslutter med en lenke til en av Bergens mer frittalende stemmer, Erling Gjelsvik:

<https://www.ba.no/hvorfor-skal-bergenhus-behandles-darligere-enn-akershus/o/5-8-3261796>

Jeg takker Riksantikvaren for godt initiativ og ønsker lykke til i et viktig arbeid!

Arne Skivenes