

TEMAKART HISTORISKE KAI- OG HAVNEANLEGG



Dette prospektet er det eldste kjente av Bergen og antas å ha blitt tegnet av Hieronimus Scholeus i 1581/82 og deretter stukket i kobber av Franz Hogenberg. Prospektet ble trykket som et dobbeltblad i et bokverk i seks bind, og det aktuelle 4. bindet utkom i 1588/89. Det viser byen omtrent slik den må ha fremstått etter hanseatenes storhetstid i Bergen. Vi ser at byen hadde vokst ut over sin opprinnelige utstrekning på Bryggesiden og omfattet både Vågsbunnen og Strandsiden. Kilde: Kartverket

HISTORISKE KAI- OG HAVNEANLEGG

Havnen - byens opprinnelse

Forbindelsen mellom Bergen og omverdenen var basert på sjøveiene, og havneanleggene har spilt en avgjørende rolle for byområdet utvikling. Endringer i strandlinjen og bebyggelsesstrukturer knyttet til denne viser ulike avsnitt av havnebyens utvikling fra middelalderen til moderne tid. De ulike områdene; Vågen, Bryggen, Strandsiden, Dokken, Skuteviken, Sandviken, Nøstet, Jekteviken, Møhlenpris og Laksevåg ble utbygget til ulike tider. I dag danner disse områdene lesbare historiske avtrykk av havnerelaterte bebyggelsesstrukturer som dels har kommet til som følge av planlegging, og dels som følge av bruk. Strandlinjen er også formet av utfyllinger i sjøen over lang tid. Dagens strandlinje har derfor i seg selv høy historiefortellende verdi om det menneskeformede landområdets utvikling i Bergen.

Arkeologiske undersøkelser viser at rundt år 1000 var Vågens bredde omtrent den dobbelte i forhold til i dag, og i Vågsbunnen gikk den innerste, langgrunne viken omtrent 280 meter lenger inn enn dagens kailinje foran Fisketorget. Den første bebyggelsen utviklet seg langs østsiden av Vågen, mens utbyggingen av Stranden, vestsiden av Vågen, ble gradvis utbygd i middelalderen og kraftig utbygd fra 1500-årene. Langs østbredden gikk det tidlig en kommunikasjonsåre (Stretet, i dag Øvregaten) mellom Kongsgården på Alrekstad (i dag Årstad) og området som i middelalderen het Holmen (i dag Bergenhus). I området mellom Korskirken og Domkirken i Vågsbunnen kan det vært en tidlig havn for kongsgården.

Havnen vokser

Allerede i middelalderen var Bergen en viktig havneby med sydende aktivitet. Bryggen, med røtter tilbake til 1100-tallet, var byens havnevarter. Fra 1300-tallet ble det også det eneste norske kontoret til hanseatene. Da hanseatene tok over

Tegnforklaring

- Marine kulturminner, funnsted Askeladden
- Sjøboder
- ⚓ Dampskipskai
- ⬜ Kommunegrense
- Innsjø
- Sjø

Kartene er under kontinuerlig utvikling og er ikke uttømmende, feil og manglende informasjon vil derfor forekomme. Hovedkildene er Byantikvarens ulike arkiv og Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden.no.
 Lenke til det digitale Kulturmiljøkartet: [Kulturmiljøkart](#)
 Lenke til kartfortelling: [Kartfortelling](#)

Bryggen, etablerte de lokale handelsmennene seg på Strandsiden på motsatt side av Vågen. Mens Det hanseatiske kontoret på Bryggen lå som en jevn rekke mot kaien, var det på Strandsiden nødvendig med hopper mellom bodene. Det var her rene pakkboder for lagring av varer, mens Bryggen hadde en mer sammensatt bebyggelse. Bergen ble en fremstående stapelhavn for import- og eksportvarer som tørrfisk, tran, huder og pelsverk og for importvarer som korn, salt, tekstiler, lærvarer, vin og øl. På grunn av sin gunstige beliggenhet fikk Bergen en viktig del i den store økonomiske veksten i Vest-Europa som fulgte av de store oppdagelsene.

I eldre tider var det vanlig at skipene lå for anker på Vågen og lasting og lossing foregikk ved hjelp av lektere eller føringsbåter. Voksende trafikk medførte utover 15- og 1600-tallet at Nøstet, Skuteviken og Sandviken også ble tatt i bruk som havn. Utover 1800-tallet satte verftsindustrien et stadig større preg på strandlinjen, særlig i de daværende nabokommunene Årstad og Laksevåg, og bygningstyper og konstruksjoner langs denne delen av sjølinjen ble utformet for å håndtere skipsbygging og sjøsetting av skip. Opprinnelig var Bergen havn konsentrert på østsiden av Vågen med bygninger og utstyr utformet for å håndtere handel og lagring. Etter hvert som trafikken økte og skipstypene ble større og dyptgående, ble havnen ved Bergenhus festning utvidet med utfyllinger til en sammenhengende dypvannskai.

Byens funksjon som lagrings- og distribusjonssenter for fiskeprodukter til inn- og utland, gjenspeiler seg i pakkboder og lagerbygninger langs strandlinjen fra Nøstet til Sandviken. Ved inngangen til 1600-tallet var kapasiteten i Vågen overskredet. Handelen og byen ekspanderte dermed utenfor middelalderbyens grenser. Ekspansjonen skjedde først i Skuteviken og deretter i Sandviken, som er to bynære og til dels gode havner. Senere ble også vestsiden av Nordnes og Nøstet en del av havnen. Med dette ble pakkhusene bygningstyper som kom til å karakterisere Sandviken og Skuteviken i meget stor grad, samtidig som det vokste opp repperbaner og annen småindustri som følge av skipstrafikk og handel. Bergen var på denne tiden en viktig internasjonal havn og stor i nordeuropeisk sammenheng. Den sjørettede næringsvirksomheten; sjøfart, handel, repperbaner og mølledrift, har siden preget disse sjønære områdene. Denne historiske havne- og næringsstrukturen må ses i nær sammenheng med verdensarvstedet Bryggen.

Sjøbodarkitekturen- Verdens største samling av sjøhus bygget i tre

Handelsgårdene på Bryggen og etter hvert i Sandviken og på Strandsiden fungerte både under og etter hansatiden som lagerboder for varer for eksport og import. Særlig korn og salt fra Sentral-Europa ble importert, og tørrfisk og andre fiskeprodukter fra Nord-Norge ble eksportert. Dessuten ble hamp til rep lageriene etterhvert en viktig handelsvare. Særlig var det likevel tørrfiskhandelen som skapte et behov store lagerbygninger. Når tørrfisk ankom sjøveien nordfra ble den først losset og deretter samlet i sjøbodene for oppbevaring, siden klassifisert for ulike markeder. Eksporten skjedde fortrinnsvis i perioder der vindretning, årstid og prisnivå lå vel til rette.

Da Sandviken ble utbygget på 1600-tallet, var det for grunneiere viktig at bebyggelsen ble konsentrert slik at det i minst mulig grad gikk utover landbruksarealene som var der den gang. Derfor ble den tidlige bebyggelsen i Sandviken tett og konsentrert, noe man ser i dag på de tette «øyene» som grendene utgjør. Pakkhusene (sjøbodene) ble lagt helt eller delvis ut i sjøen slik at last fra båtene kunne losses rett inn i sjøbodene. Historiske kart viser en kontinuerlig og rask utbygging av området fra 1600-tallet. Omkring 1900 var det rundt 250 sjøboder i Skuteviken og Sandviken og totalt i Bergen som helhet om lag 800, medregnet gårdrekkene på Bryggen. På dette tidspunktet var dette sannsynligvis verdens største ansamling av sjøhus bygget i tre. I dag står bare i overkant av 100 av dem igjen i Bergen sett under ett. Veksten kulminerte de første tiår etter 1900 og endret karakter etter dette. Overgangen fra seil til damp med større og tyngre skip og en storstilt utbygging av dypvannskaier i stein medførte nye driftsformer i havnen.

De fleste sjøbodene i Sandviken hadde laftede tømmerkjerner med dører til svalganger rundt kjernen som ble lagt på stolpeverk/bindingsverk i ytterveggene.



Bjørgeboden i Nøstegaten ble trolig oppført i 1750-60. Sammen med Nøsteboden ved Nøstetorget er dette én av to gjenværende boder ved Nøstebukten i dag. Opprinnelig lå bodene tett også i dette området, i likhet med på østsiden av Nordneshalvøya langs Vågen, Skuteviken og i Sandviksbukten, med en klar logisk plassering i forhold til bruk, vær, vind og tomteforhold.



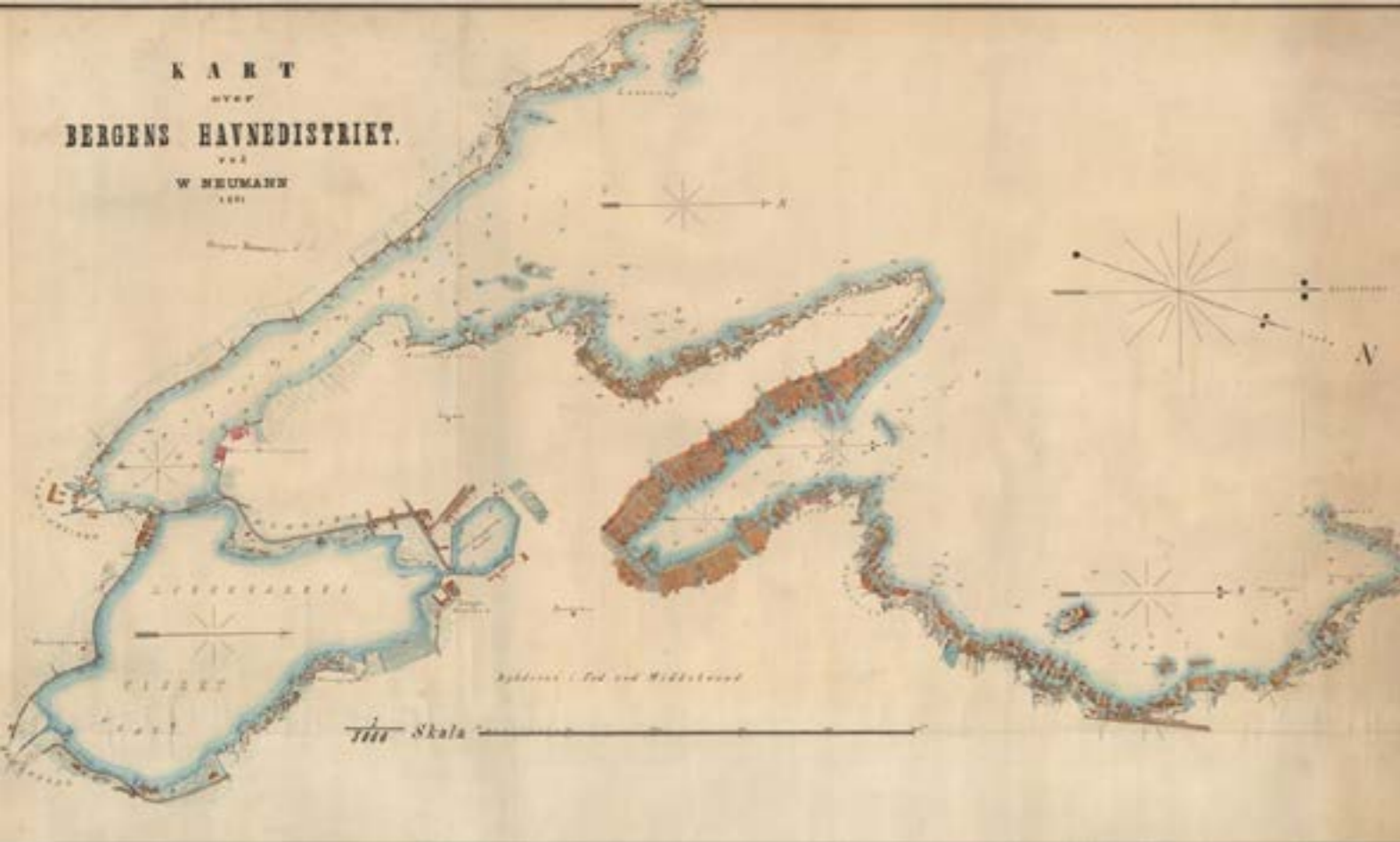
Nordnesbodene: Sjøbodenes plassering i forhold til sjøen er et av de viktigste og meste særpregede trekkene ved byens historiske sjøfront.



Sjøbodene har karakteristiske bratte valmtak med utskyttende ark og løfteinnretninger. Her fra Sandviken og Sandviksboder 69-71.



Sjøbodene i Skuteviken har lange tradisjoner. Det var lagerboder fortrinnsvis for tørrfisk og tilhørte kjøpmennene på Bryggen. Det er antatt at bygging av sjøboder begynte som en følge av at det ikke var mer plass på Bryggen. På begynnelsen av 1600-tallet var det registrert adskillige sjøboder i området, og i Manufakturhusets grunnbok fra 1690 er de også nevnt. I 1795 var det registrert 26 boder i Skuteviken. På slutten av 1800-tallet, da dampskip begynte å ta over transporten av fisk og fiskeprodukter fra Nord-Norge, flyttet flere av nordlandshandlerne kontorene sine til sjøboder i Skuteviken og Sandviken. Flere av disse gamle bodene hører til byens eldste, fordi brannen i 1702 ikke ødela noe her. I 2008 ble imidlertid Skuteviksbodene 11-15 rammet av brann. Bodene er i dag restaurert og gjenreist bortsett fra Skuteviksbodene 13.



Havnevesenets situasjonskart fra 1871 viser pakkhusrekkene i sin fulle utbredelse, anleggene rundt Vågen ble gjenoppbygd etter bybrannen i 1702 ikke særlig ulikt den form de hadde før brannen. Dette kartet viser havnen før den store kaiutbyggingen tok til.



Tradisjonen med bruk av lektere og bøyefortøyning gikk langsomt ut av bruk, men dette flybildet fra 1951 viser at den vedvarte lenge etter at den omfattende kaiutbyggingen i Vågen var gjennomført. (Kilde: xxxxxx)

Som regel ble sjøbodene bygget i to eller tre etasjer, og etasjene hadde gjerne identiske planløsninger med tømrede lagerrom på rekke i midten av bygningen, og svalgang i bindingsverk som tjente som trafikksoner i bygningen og var utstyrt med lasteluker/boddører og vinduer som ga dagslys til virksomheten. Mot slutten av 1800-tallet ble fremdeles reist sjøboder i tre, men nå med grovt bindingsverk i hele konstruksjonen, som var en annen og nyere byggeteknikk enn den eldre kombinasjonen av laft og bindingsverk.

Sjøbodarkitekturen i Bergen skiller seg en god del fra for eksempel sjøbodarkitekturen i Stavanger og Sørvestlandskysten hvor bindingsverksjøhuset erstattet laftede sjøhus allerede på 1700-tallet. De fleste sjøbodene i Bergen var laftekonstruksjoner, men det ble også bygget sjøboder i bindingsverk mot slutten av 1800-tallet. På denne tiden ble en del av de eldre tømrede sjøbodene bygget om til et innvendig bæresystem med bindingsverk og dragere slik at en fikk større åpne arealer.

Sjøbodenes bygningsform er kjennetegnet av bratte sal- eller valmtak tekket med tegl. I tillegg har bygningene heiseanordninger – vinder – gjerne plassert i utskytende arker på takene, eller i gavlveggen dersom den vender mot sjøen. Sjøbodene er kledd med liggende panel. Opprinnelig lå nesten alle bodene ute i sjøen uten landforbindelse, på bolverksfundament bygget opp med mange lag rundtømmer lagt vekselvis på kryss og tvers. På 1800-tallet gikk en i større grad over til steinfundamenter. Bygningsteknisk var sjøbodene for sin tid avanserte formålsbyggede konstruksjoner i Bergens havnemiljø, beregnet for store vektbelastninger og effektiv logistikk. Sjøbodene var dessuten arbeidsplasser og bakenfor dem vokste det frem små grender som viser bomiljøene til dem som håndterte varene og klargjorde for videre transport.

Bodene som ikke strøk med i branner i første del av 1900-tallet eller eksplosjonsulykken i 1944, har gradvis blitt sanerte slik at vi i dag kun har fire boder igjen på Nordnes, hvorav tre har hatt relativt omfattende ombygginger. Vi kjenner også til to boder på Nøstet, hvorav den ene er ombygget, den andre relativt intakt. Også ved Store Lungegårdsvann fantes to gjenstående sjøboder

som i dag er midlertidig tatt ned og lagret pga. jernbaneanleggene ved Fløen, men som etter planen skal gjenoppføres i området.

De gjenværende sjøbodene, eller pakkbodene og reperbanene, betraktes som noen av de viktigste objektene i kulturmiljøet i Bergen. Bodene representerer samlet et havneteknisk kulturminne av stor nasjonal og internasjonal verdi.

Havnetyper og havneteknologi

Selv om teknologien utviklet seg, og det er en forskjell på havneteknologien på Bryggen og på Strandsiden, er prinsippet det samme. Lagerhus hvor varene ble sortert og lagret fram til de ble solgt/sendt videre. Vågen var derfor et så viktig økonomisk sentrum til langt ut på 1800-tallet at man ikke kunne bygge flere kaier for passasjertrafikk her. I stedet ble Festningskaaien/Bradbenken utbygd på slutten av 1800-tallet for nasjonal og internasjonal passasjerfart, etter hvert blant annet Englandsruten og Hurtigruten. Nøstet ble brukt for de største passasjerskipene, dvs. utenlandske turistskip, blant annet cruiseskip fra 1890-årene og Den norske Amerikalinje (1913-1917). Bergen hadde ikke kai for store passasjerskip før Skoltegrunnskaaien stod ferdig i 1917. Når det gjelder lokal- og regionaltrafikk, var både Holbergskaaien, Murekaaien (Østre Murallmenningen) og Nykirkebyggen/kaaien, Tyskebryggen og Nøstet utbygd for dette mot slutten av 1800-tallet/tidlig 1900-tallet. Utbyggingen av steinkaier i Bergen startet på begynnelsen av 1900-tallet da man fikk en transformasjon av Vågen fra et sjøbodemiljø til et kaimiljø. 1916-brannen var medvirkende til at arbeidet med dette skjøt fart.

I Bergens havneområder finnes bevarte strukturer etter tre tidstypiske havnetyper; bolverkskaier fra høy- og senmiddelalderen, bøyehavner fra 15- og 1600-tallet, og kaihavner fra 18- og 1900-tallet. Bolverkskaier er konstruert med nedrammede/krysslagte pæler av tre, og er i Bergen kjent fra utgravningene på Bryggen. Der kan de eldste bolverkene dateres tilbake til midten av 1100-tallet. På østsiden av Vågen dannet etterhvert bolverkskaiene en sammenhengende kaifront med bryggegårdene i bakkant. Den sammenhengende kaifronten på østsiden av Vågen var et samarbeidsforetak mellom gårdeierne på Bryggen. Eiendommene på Bryggen var smale og økende plassbehov på land løst ved å bygge kaifronten



Plan for Bergen havn fra 1902. Året før satte en havneplankomité i gang å utarbeide en fullstendig havneplan for Bergen, initiert av Bystyret. Havneplanens utgangspunkt var overføring av trafikk fra bøye til kai. Dessuten skulle jernbanespor fra den planlagte hovedjernbanestasjonen for Bergensbanen ved Nonneseter i tunnel til Dokken og Skoltegrunnskaien. Dette skulle sikre effektiv omlasting av gods og lette adkomst for turister som reiste med dampskipene. Havneplanen ble vedtatt i Bystyret i 1903. Kilde: Kartverket (Kilde: Kartverket)

stadig lenger ut i Vågen. På 1500-tallet ble torget flyttet av lensherre Christoffer Valkendorf fra Bryggesiden til Vågsbunnen etter en lengre strid med hanseatene, og utover de påfølgende århundrene utviklet Fisketorget seg som regionens viktigste handelsplass.

Strandsiden på Vågens vestside har et annet preg både når det gjelder strandlinje og bygningsmiljøer. Havnekapasiteten i Bergen ble i løpet av 16- og 1700-tallet utvidet langs Strandsiden og Sandviken med boder og mindre bolverkskaier. På Strandsiden det var værhardt slik at det ikke ble bygget en sammenhengende kaifront som på Bryggesiden, men sjøhus liggende langt ut i Vågen med hoper som dannet en uregelmessig kaifront. For små fartøy var dette effektivt og kaifronten fikk slik en større total lengde. De større skipene var tyngre å manøvrere i Vågen og ankret derfor opp på Vågen og på Sandviksflaket. Herfra gikk det føringsbåter og prammer til sjøbodene. Brannene i 1901 og 1916 ødela det meste av den lange sjøhusrekken mellom Torget og Østre Holbergsallmenningen.

Fra seil til damp

Seilskutenes storhetstid gikk mot slutten fra 1870-årene, og i 1883 var halve handelsflåten dampskip. Dampskipene krevde sammenhengende kaifronter og rederiene ble løsrevet fra handelshusene. Bergen hadde ikke større sammenhengende kaifronter og tiden var løpt fra bolverk til fordel for kaifronter av stein og dypvannskaier. To epoker skiller seg ut som spesielt dynamiske i Bergen havns nyere historie; perioden 1870-1900 og tiden etter 2.verdenskrig. Den første perioden rommet omleggingen fra seil til damp og oppbyggingen av et omfattende rutenett for lokal-, kyst- og nordsjøtrafikken med Bergen som knutepunkt. Med innføringen av dampskip fulgte behovet for en ny havneteknisk infrastruktur, der større tørrmurte steinkaier er det viktigste elementet. Kaiene og hopen ved Bradbenken fikk sin nåværende utforming i det vesentligste i perioden 1934-39. Fra Dreggshopen og inn til Nikolaikirkeallmenningen ble det anlagt ny steinkai i årene 1917-22. Kaien fra Nikolaikirkeallmenningen og inn til Torget ved Rundetårn, ble anlagt i perioden 1899-1903. Kaifrontene ble oppmurt i grove håndhugne steinkvadre og skulle betjene den økende lokalbåttrafikken.

Holbergskaien (1874) ved Østre Holbergsallmenningen var den første dampskipskaien Havnevesenet bygget, først som en 60 meter lang pælebrygge (Nordre Holbergsbryggen). I 1892 ble den utvidet og utstyrt med brolegning, gass- og vannledning. Søndre Holbergsbryggen (1905) ble bygget i stein, og samme år ble Nordre Holbergsbryggen ombygget til steinbrygge. Tradisjonen med tørrmuring av kaier holdt seg i Bergen frem til 1960-tallet da man begynte å støpe kaiene i betong. Av kaiene som ble bygget rett etter århundreskiftet er flere bevart i mer eller mindre uendret form til i dag, blant annet gjelder dette Torgutstikkeren (Shetlands-Larsens brygge) og Tollbodkaien.

Helhetlige havneplaner

Havneplanen av 1903 var det første forsøket på helhetlig regulering av Bergen havn. Havneplanens utgangspunkt var overføring av trafikk fra bøye til kai og en bedre adkomst til Bergen for de reisende. De viktigste delene av planen som ble realisert og som vises igjen i deler av dagens sjølinje var byggingen av Dokkeskjærskaien samt utfyllingen av Store Lungegårdsvann. I enkelte havneområder ble det bygget færre kaier enn forutsatt, som i Sandviken og i området mellom Sukkerhusbryggen og Møhlenprisikaen, mens det andre steder ble det bygget anlegg som ikke engang var med i planen, f.eks. Skoltegrunnskaien. Den nye bebyggelsen som ble reist langs sjølinjen i området mellom Østre Murallmenningen og Østre Holbergsallmenningen tidlig på 1900-tallet erstattet de mange pakkhusrekkene med store pakkhus i mur, men videreførte kaimønsteret med utstikkere og hoper i en større skala. Det samme skjedde i stor grad videre fra Holbergskaien til Sliberget der sjøbodene ble ødelagt under eksplosjonen i 1944. Monumentale enkeltbygninger fra moderniseringen av Bergen havn er det nye tollpakkhuset på Tollbodkaien fra 1920-tallet og Bergen Havnelager fra 1953 på Dokkeskjærskaien, som begge er bevart mer eller mindre uforandret.



En liten hop i mellom sjøbodene, gir tilkomst til sjølinjen og et glimt av utsyn for bygningsmiljøet bakerfor.



Utbyggingen av steinkaier i Bergen startet på begynnelsen av 1900-tallet. Da fikk man en transformasjon av Vågen fra et sjøbodmiljø til et kaimiljø. Kilde: ubb-bros-02026_md Fundamentering av pakkhus mel 1901 og 1910

Bygningsmiljøet på tollbodkaien på Tollbodsallmenningen, og Bergen havnelager på Dokken, fra 1953 (kilde: ubb-w-f-104978_md og xxxxxxxx)



Utsnitt fra Salhus: Ferjekaien i Salhus er del av et unikt helhetlig historisk bygningsmiljø med sjøhus, gjestgiveri, trikotasjefabrik og bolighus. Det samlede kulturmiljøet er regulert til spesialområde bevaring, med tilhørende bestemmelser. (Foto: Christine Hvidsten)

Andre materielle spor etter havnevirksomheten i Bergen består i kraner, skur og annet fast kaiutstyr. På kaikanten foran Bryggegårdene foregikk lasting og lossing fra sjø til havn med vippebommer, frem til om lag 1900. Til vippebommene hørte det også skur, ingen av disse er i dag bevart, men en kopi med gjenbruk av gamle bygningsdeler, er oppført rett ved Finnegården. Sjøbodene som ble bygget i Sandviken fra 1600-tallet og utover hadde som regel en ark med plass til heis slik at en kunne laste og losse varer rett fra skip. Havneplanen av 1903 la opp til en oppskalering og modernisering av havneutstyret, men så sent som i 1939/40 mente havnestyret i Bergen at det var en skjevhet mellom kaibyggning og kaiutstyr. Funksjonene som skulle ivaretas var både rutetrafikk med stykkogods og passasjerer, men også trafikk med masseogods var viktig.

Byens strandlinje utenom Vågen og Dokken var ved inngangen til 1900-tallet tett bebygget med industri- og næringsbygg, og frem til 1970-årene var et markant innslag i bylandskapet krananlegg og depoter for kull og koks. Det første bunkeranlegget i Bergen utstyrt med elektrisk kullkran var Bergen Bunkerdepot A/S på Laksevåg, andre store kran- og depotanlegg var Kullkompaniet av 1871 i Solheimsviken, Wieses Kullkompani på Møhlenpris kaien, Engelsen og Sars kullkompani lå rett ved der kulturhuset USF ligger i dag. Fra denne virksomheten er det i dag bevart en kran, en portalkran med siloer i Damsgårdsveien 87. Andre bevarte kraner i Bergen er knyttet til skipsindustrien, svingkranen ved BMV og svingkranen fra Mjellem & Karlsen på Møhlenpris. En portalkran fra 1951 på sementverket til Stoltz og Røthing er bevart og i bruk den dag i dag til lossing og lasting av sement fra sjø til land. Dokker og beddings har også vært et særmerke for skipsfart- og verftsindustribyen Bergen. I dag er tre tørrdokker bevart, den ene er den såkalte Dekkedokken oppført i 1871 ved Georgernes Verft, tørrdokken på Laksevåg som ble tatt i bruk i 1872 av Graneverftet, senere Bergen Mekaniske Verksted, og tørrdokken etter Mjellem og Karlsen på Møhlenpris som ble bygget på 1960-tallet. Etter sistnevnte er også beddingen bevart og er i dag i bruk som bystrand.

Naustmiljøene

Innenfor Bergen kommunes grenser finnes ca. 380 km kystlinje. Store deler av den befinner seg utenfor Byfjorden og Puddefjorden, langs Sørfjorden, Salhusfjorden, Grimstadfjorden, Raunefjorden og Fanafjorden, hvor kulturminner relatert bruken av sjøen har et mer ruralt preg. Langs denne delen av Bergens kyst var kominasjonsbruk utbredt, der en kombinerte tradisjonelt jordbruk med maritim virksomhet. Forskjellen mellom den bymessige delen av fjorden og den mer rurale reflekteres i forskjellen mellom sjøboder og naust. Sjøbodene i Byen ble bygget høyt i forhold til flomål da lagervarene skulle holdes tørre. Naustene skulle på sin side huse båter og redskaper og har derfor tradisjonelt alltid kortsiden mot sjøen, de har gjerne en slipp og ligger lavt i forhold til flomål for å lette inn- og utsetting av båter.

Historiske naustmiljøer bestående av naust, sjøhus og båtstøer er et resultat av flere faktorer. For det første var det naturlig å samle naust og båtstøer i havner og vikene som var skjermet fra en værhard kyst, og det var praktisk i forhold til terrenget. Ikke minst gjenspeiler naustmiljøene den gamle bo- og driftsformen med flere brukere på en gård; klyngetunet og felleseie. Tilgang til sjøen ble ivaretatt også for dem som ikke eide strandlinje. Eksempler på slike bevarte naustmiljøer finnes blant annet i Nordvik, Krokeide, Gjelevågen, Naustvika, Porsavika, Dolvika, Kyrkjjetangen, Drotningvik, Hylkje, Garnes, Tunes og Herland. Flere av de bevarte naustene er grindbygg, som er en svært gammel konstruksjonsteknikk på Vestlandet.



Byens strandlinje utenom Vågen og Dokken var ved inngangen til 1900-tallet tett bebygget med industri- og næringsbygg, og frem til 1970-årene var et markant innslag i bylandskapet krananlegg og depoter for kull og koks. Kilde: ubb-w-f-143590_md Jekteviken 1962



Innenfor Bergen kommunes grenser finnes ca. 380 km kystlinje. Det finnes bevarte historiske naustmiljøer i blant annet Nordvik, Krokeide, Gjelevågen, Naustvika, Porsavika, Dolvik, Kyrkjjetangen, Drotningvik, Hylkje, Garnes, Tunes og Herland. Her fra Nordvik.



Naustmiljø langs Tellevik og mot Hordvik.