

Skjult havn åpnes

Thomas Brandt, 31. desember 2008

I februar 2007 sto jeg ytterst på Transittkaia på Nyhavna, sammen med Bennie Gray, forretningsmannen og kulturgründeren bak The Custard Factory i Birmingham. Han var kommet for å forkynne budskapet om hvordan gamle industriområder kunne bli nye kulturbaserte næringslokaler. Anledningen var bygg:Larm, et seminar om byutvikling i tilknytning til den norske musikkbransjens ”egen” rockefestival, by:Larm. Festivalen hadde bestemt seg for å gjøre et landnåm i Østbyen i Trondheim. Kulturbransjen har lenge hatt en forkjærlighet for den autentiske og røffe rammen som gamle industriområder kan være. Agendaen var også ganske klart anti-storkapital og mot småborgerlig boligbygging som er så vanlig ellers i gamle industrihavner. Med utgangspunkt i den alternative bydelen Svartlamon og den gigantiske betongbunkeren Dora I, kulturminnet fra andre verdenskrig, skulle by:Larm bidra til å åpne grensene mellom byen og Nyhavna.

Bennie Gray og jeg sto ute i snoen ytterst på kaia med dryppende neser. Kulden kan være bitende på denne nordvendte betongflaten ut i fjorden. Likevel var han overveldet. Dette området har enormt potensial, konstaterte han. Han så for seg en park eller et kulturbygg ytterst på kaiområdet. Ingen av oss hadde særlig blick for at det allerede var noen som drev på her ute, som hadde arbeidsplassen sin her. Jeg var fascinert av mulighetene for at en helt ny og annerledes bydel kunne få plass her på Nyhavna. Det var vi flere som var. Vi fikk inntrykk av at byen kokte av ideer om hvordan dette drøyt 350 mål store området kunne forvandles til noe nytt, spennende og framtidsrettet. Kulturindustri, kunnskapsproduksjon, klimanøytral bydel; Nyhavna var nærmest et spillebrett som kunne ryddes for å gi plass til nye hus og hoteller. Containere, jernbaneskiner, lager og frakt av bulkvarer og stykk gods, det kunne en vel flytte til et annet sted enn Trondheim. Kun det en trengte som kulisser, kunne stå igjen. Men så var det likevel ikke så enkelt, for de på havna som hadde vært usynlige for så mange, kom plutselig fram og insisterte på at industri verken var avleggs eller overflødig, men noe Trondheim absolutt hadde bruk for nede på havna. Skulle denne industrikulturen uten videre erstattes av kulturindustri?

Diskusjonen om hva Nyhavna skal bli i framtiden, har mange tråder, og det er ikke så lett å nøste opp alle. Jeg skal likevel forsøke. Det som er klart, er at en fortelling om de ulike vyene og visjonene for forvandling av Trondheims sjøside også er en fortelling om store samfunnsomveltninger. Det kan være mye klokt i å bruke havneområdene til nye formål. Havna har alltid vært i endring, og vil fortsatt være det. Trondheim står overfor de samme

utfordringene som andre mellomstore byer i den rike del av verden. Hvordan kan vi bo, arbeide og leve slik at det blir mindre miljøbelastning og mer av det gode liv? Så er det likevel kanskje noe som er spesielt og unikt for Trondheim. Et lite reparasjonsverft i en gammel ubåtdokk fra andre verdenskrig finner en knapt andre steder. Er det plass til slikt i framtidsvisjonene?

Havn i tusen år

Trondheim har vært havneby i over tusen år, og i lange perioder har denne havna vært veldig viktig for regionen, og for handel og transport mellom nordområdene og verden for øvrig. På én side er det riktig å si at byen har hatt en god naturlig havn i utløpet av Nidelva i Trondheimsfjorden, som nok var en viktig grunn til at det ble en bosetning her for over tusen år siden. På en annen side er det riktig å si at havna har vært resultatet av en slags forhandling mellom det naturen har skapt og det de vekslende bykulturene og samfunnet har gjort. Havna i Trondheim er med andre ord menneskeskapt vel så mye som den er naturlig. Helt fra de første slamutgravningene gjort i elvehavna Skipakrok i middelalderen, via pæleverk og bryggeanlegg på 1600-tallet til de store moderniseringsgrepene på slutten av 1800-tallet har bysamfunnet strevet og kranglet, funnet løsninger og skapt problemer omkring havneutbyggingene. Denne historien er på ingen måte sluttført. Havna lever i symbiose med byen og utvikler seg tidvis som en organisme og ellers som en mekanisme. Havna tilpasser seg byens skiftende behov, men er også med på å bestemme byens utvikling.

Trondheim har først og fremst en historie som erkebispesete, som handelsby og senere som universitetsby. Tjenester, transaksjoner og symbolbehandling har sysselsatt langt flere enn produksjon. Byen er med andre ord ingen viktig industriby, historisk sett. Likevel er det også her sterke spor av historier om industriproduksjon og det moderne industrisamfunnet. 1800-tallet var gjennombruddstiden for modernisering i vid forstand. Små verkstedbedrifter som drev med håndverk eller det en kaller manufaktur, ble supplert med større fabrikkliggende virksomhet. De mekaniske verkstedene langs Nidelvas utløp sysselsatte mange. Elvebreddene ble bygd ut med kaianlegg, dokker, verksteder og alskens maskineri. Innenfor portene på Trondheim Mekaniske Verksted (TMV) befant det seg i realiteten en stor fabrikk, hvor nye skip løp av stabelen, og reparasjon og bygging av dampkjeler og motorer involverte en lang rekke fag.

Mot slutten av 1800-tallet satte byen i gang med en stor havneutbygging nord for byen. Den værharde Brattøra ble avskjermet av molo, kanal og etter hvert en utbygging av oppmudret land hvor nye havneanlegg skulle sikre byens framtid som handelsknutepunkt.

Dette var ingeniørkunst av ypperste klasse. I løpet av en knapp tiårsperiode fra 1878 ledet Stadsingeniør Dahl arbeidet med å oppmudre kunstige arealer på til sammen 264 mål. Med de nye transportteknologiene, jernbanen og dampskiprutene, vokste også visjonene. Trondheim kunne betjene et stort område innover i Sverige, kanskje til og med trelasten fra Finland i kombinasjonen jernbane og havn. Byen drømte om å bli Nordens Hamburg. Men konjunkturer og utenriks- og handelspolitiske utviklingstrekk gikk ikke Trondheims vei, så det ble med drømmen. Slike drømmer om storhet skulle prege havneutbyggingen ved flere anledninger også utover 1900-tallet, men noen internasjonalt betydningsfull havn ble byen aldri. Byen vendte seg bort fra havna gjennom disse utbyggingene, og den ble en barriere mellom sjøen og byen.

Under andre verdenskrig hadde tyskerne sørget for en storstilt utbygging av Nyhavna, med to svære ubåtbunkere, Dora I og II, som de mest dominerende elementene. Tyskerne hadde slitt med å få bygd de enorme betongbunkerne, for grunnen var en eneste stor suppe av leire. Grunnforholdene i de nye havneområdene gjorde det svært krevende å drive ny utfylling, men i tiårene etter krigen vokste havna sakte, men sikkert. Utviklingen av nye og større skipstyper har hele tiden vært en utfordring for havnevirksomheten, for nye skip krever dypere vann ved kaiene. Dette har vært en begrensning for Trondheims havneutvidelser. Havna er på ingen måte ”ferdig utbygd”, og fremdeles foregår det utfylling av nye områder.

Boksen som forandret verden

I likhet med storbyhavner verden over var Trondheim havn et livlig sted til langt utover 1960-årene. Frakt og transport, lasting og lossing var arbeidsintensive virksomheter. Det krevde mange hender og sterke rygger. Opp langs østbredden av elva lå også byens største industriarbeidsplass, TMV, mellom Bakke bru og den nyere Jernbanebrua for Meråkerbanen østover.

Både havnevirksomheten og industrien skulle snart oppleve store endringer. TMV opplevde på én side de store omstruktureringene i skipsbyggingsbransjen, hvor tendensen gikk mot å opprette store, spesialiserte verft som skulle produsere skip på løpende bånd, nærmest slik Henry Ford produserte sine biler. Det var det kun Arendalsvarvet utenfor Gøteborg som mestret. Markedet utover 1960-årene undergravde denne omstillingen fra håndverksbasert verftsindustri til storskala fabrikkvirksomhet. Dessuten kom konkurransen fra de store asiatiske verftene.

En gang hørte jeg snakk om at TMV bukket under fordi det var vanskelig å få skip inn og ut mellom broene. Historien er nok noe mer kompleks, men beliggenheten var av

betydning: Verftet i Trondheim ble kjøpt opp av Aker-konsernet i 1964, og hadde i prinsippet det problemet som all moderne industrivirksomhet har: ekspander eller dø. Innklemmt på elvebredden i en mellomstor norsk by litt utenom hovedvannveiene, var det få ekspansjonsmuligheter som kunne få noen til å satse for redde driften på lang sikt. Verftet drev videre med reparasjon og maskinbygging, men ble lagt ned i 1983. Det er litt rart å tenke på at de mindre verftene nedover Vestlandet klarte seg gjennom denne krisetiden. Trolig har det å gjøre med at de drev med såkalt fleksibel spesialisering og utnyttet ny teknologi og kompetanse til stadig å finne nye nisjer. Bruk av industriroboter er en ny teknologi som frigjør ressurser fra rutineoppgaver, og tette samarbeid i klynger av næringsvirksomhet innenfor samme sektor gjør dessuten at kunnskapene om skipsbygging flyter lett på Sunnmøre. Det er nok litt av denne spissingen mot bestemte markeder som samtidig er veldig fleksibel for skiftende krav, som er nøkkelen for driften ved dagens virksomheter på havna i Trondheim. Samarbeid på tvers av bedriftsgrenser og med universitet og forskning virker også å være betydningsfullt for at Trondheim faktisk har et ganske aktivt maritimt teknologimiljø.

TMV ble rammet av en utvikling som dels var økonomisk og dels teknologisk betinget: Verdenshandelen var i ferd med å åpne seg, og store fraktmengder ble mulig av nye supertankskip og lasteskip. Der jernbane og dampskip hadde vært en ny sammenknytningsmulighet for transport ved forrige århundreskifte, kom nå en ny teknologi inn for fullt: containeren. I 1956 løftet en kran 58 like bokser av aluminium om bord i et lasteskip i Newark. Boksene var i bunn og grunn lastebilkarosserier uten understell, og da skipet kom fram til Houston fem dager senere, kan vi med en viss rett si at historiens første containerskiptransport var et faktum. Containeren gjorde frakt billigere og raskere. Den nye boksen kom til å forandre verden, og for havnene verden over innebar den at mange gamle havner forvitret, mens andre våknet til liv, eller helt nye ble bygd ut.

En viktig faktor til å drive fram bruken av standardiserte containere, var Vietnamkrigen, som krevde transport av enorme mengder utstyr. Containeriseringen, som bruken av standardiserte transportbokser ofte kalles, bidro til å effektivisere transporten, men rasjonaliserte samtidig bort store deler av den yrende havnevirksomheten. Datamaskinenes inntog bidro samtidig til å effektivisere logistikksystemene enda mer. Når standardiserte containere ble fraktet direkte fra produksjonsleddet til et ro-ro-skip på havna, var det ikke bruk for de mange sterke hender. Noen få kranførere og folk til å kjøre gaffeltruck var det eneste man trengte av arbeidskraft.

Havnebyer verden over forandret karakter på grunn av disse endringene i verdenshandelen, som containeren er det fremste symbolet på. De heterogene havnene, som

både kunne være omlastingshavn, fiskerihavn, passasjerhavn og industrihavn, ble mindre vanlige. I stedet kom store, spesialiserte havner skreddersydd for containerstandarden. Mange steder kom dette som separate logistikknutepunkt i tilknytning til store sentra. De gamle, bynære havneområdene ble gjerne stående som tomme påminnelser om en havnekultur som var blitt borte. Baltimore havn er et klassisk eksempel på en slik utvikling. Tidligere var dette en betydningsfull havn på USAs østkyst, men i og med at byen ligger langt inne i Chesapeake Bay, har den tapt i konkurransen om skipsanløpene. Havneområdene og de nedlagte skipsverftene utvikles heller til lukrative eiendomsprosjekter.

En storbyregion må uansett ha en godsterminal, enten den er knyttet til havna eller ikke. Det kommer alltid store varemengder inn til byen i container, enten på tog, gummihjul eller på skip. Hva skal man gjøre med alle disse containerne? Dette er en velkjent problematikk også for norske storbyer. I Oslo valgte politikerne å gå inn for en løsning med å selge indrefiletet i fjordbassenget sitt, Tjuvholmen, for å finansiere en flytting av containerne ut av byen. Problemet var at ingen av Oslos nabokommuner ville ha containerne. Dermed ble det til at man heller stablet dem opp litt i utkanten av Oslo havn. Vakre perler som Ormøya, Ulvøya og Malmøya ble dermed avskjermet fra byen av en diger godsterminal. Mange synes det er et stygt syn, men personlig må jeg si det er fascinerende å ferdes i nærheten av disse anleggene.

Transformasjoner i vannkanten

Jeg liker å rusle ned på havna, og prøver å få til det når jeg er i havnebyer. Det er noe med havner som egger fantasien min. Byer som har en levende havn, har høyere puls enn andre steder. Men hva som gjør havna levende, er ikke alltid opplagt. Det er klart mange av de nye prestisjeprosjektene ved vannkanten kan være besnærende. Ta København som et eksempel: På grunn av et forbedret kloakksystem og at industrien var forsvunnet, ble det i 2002 for første gang på over 50 år åpnet offentlige badeplasser i byens havn. Det nå så rene vannet speiler seg i glassfasaden i Den sorte diamant – prestisjebygget hvor Det kongelige bibliotek holder til.

Men det er den ordentlige havnevirksomheten som gir mest grunn til glede hos meg – der hvor det fremdeles er spor av skipsfart og transport. Kanskje er det volumene, størrelsen på skipene, trossene, kranene og kaiene som fascinerer, men også lukta, måkeskrikene og sjøen som står mot moloene gir liv til havna. Kanskje er det følelsen av at det egentlig er adgang forbudt, selv om det ikke alltid står skilt om det. Likevel er havna for meg spennende også fordi den er så menneskelig. Til tross for at det verken er så mange havnearbeidere eller

skipspassasjerer nå som før, er det mange mulige møter her. Havna er et sted for ferdsel, for utreise og landgang.

Særlig er ordene ”bevegelse” og ”transport” gode å tenke med når det gjelder havna. Der hvor mennesker og gods transporteres og settes i bevegelse, kan det oppstå historier. Den franske forfatteren Michel de Certeau observerte for noen år tilbake hvordan busser, tog og annen offentlig transport i Athen ofte ble kalt ”metaforai”. For å komme seg til og fra jobb kunne man altså ta en ”metafor”. Det er ikke så rart, i grunnen. Metaforer vil si å snakke om noe i overført betydning – meningen transporteres fra et sted til et annet akkurat som en båt frakter sine passasjerer. Historier er også slik, sier Michel de Certeau. Fortellingene velger ut, binder sammen og organiserer ulike steder, og lager setninger og stier ut av dem. Havna er et slikt sted, bundet sammen av historier. Ingen kan sette seil for Singapore, Sydney eller Southampton uten å ha kastet loss i en annen havn. Samtidig er havna i seg selv en metafor: Partene har kommet i havn med årets lønnsoppgjør, sier man i radioens nyheter. Hva er vel bedre enn å komme i havn? Men i neste nyhetsmeldning hører vi noen som klager over at landet er blitt en frihavn for alskens tvilsomme elementer og aktiviteter. Hva er vel da verre enn å bo i en slik frihavn? Her på havna foregår altså transport av både mennesker og meninger i alle retninger. Havna er tett av fortellinger.

Dette er hverdagens små havnedrama; de som tok avskjed, hun som kom for sent, han som ventet forgjeves. Det er ingen steder dette høres mer tydelig enn i Fadoen, den sørgelige sangen kvinnene på havnekneipene i Lisboa og Porto synger hver kveld. Mennene synger også sin klagesang i de portugisiske havnebyene. Kanskje handler de om den svunne kjærlighet, men også om at det ikke lenger er bruk for dem som kaiarbeider, lossere eller matros. Også de store fortellingene om vår verden kommer til uttrykk i havnas travle transportvirkelighet. De store handelsrutene binder verden sammen, slik de har gjort i uminnelige tider, men de kan også bryte gamle bånd. Havnene flytter på seg og forandrer seg. Nå er handelen med gods, tjenester og mennesker mer grenseløs enn noen sinne. Det er et drama som blant annet handler om hvordan avstander og grenser reduseres mellom land, økonomier og kulturer. I Napoli havn åpner det seg en container, og ut faller nedfrosne kroppsdeler. Det er restene av kinesiske gjestearbeidere som har betalt for å få sine levninger fraktet hjem og gravlagt på riktig vis. Havnearbeiderne er raskt på pletten og rydder den ulovlige lasten unna. På havna har man orkesterplass til dette verdensdramaet. Kodene på fraktselskapenes containerpyramider er globaliseringens hieroglyfer. I verdens rike land er all verdens rikdommer alltid tilgjengelige overalt. Jakten på disse rikdommene har mange skyggesider. Klodens klima er i ferd med å kollapse, og i kjølvannet av rikdomsflommen fra

sør til nord følger folk på flukt fra fattigdom, konflikt og naturkatastrofer. De er på jakt etter en trygg havn, men få av dem finner en her.

Når havna er en slik sone full av fortellinger, er det ikke rart at den er attraktiv selv når den er forlatt og full av skrot. Selvsagt betyr den sentrale beliggenheten mye. Det virker også som vi mennesker har en slags innebygd fascinasjon for vannspeil, som delvis kan forklares med at det gir god utsikt og gode lysforhold, renhet og stillhet, men jeg føler det er noe mer som gjør livet i vannkanten så ettertraktet blant mange av oss.

Antropologer har lenge sett på hvordan mennesker ordner sin verden på ulike måter. Mary Douglas (2003, s. 200) har som utgangspunkt at mennesket søker etter "[...] hard lines and clear concepts". Vi er med andre ord klassifiserende vesen, som skiller mellom orden og uorden, rent og urent, innenfor og utenfor. Når vi beveger oss mellom disse skillelinjene, for eksempel mellom barndom og voksenliv, er vi i en såkalt liminal fase, som ikke er preget av den herskende orden. Havna kan forstås som et liminalt byrom fordi det er et sted i byen som likevel ikke helt er en del av den. De historiske forestillingene om havna som et spennende, fritt og farlig sted har bidratt til å befeste bildet av havna som et sted imellom. Den tvetydigheten havna har som både farlig og besnærende, appellerer til kunstnere som søker en tilsvarende mangtydighet. Den forsterkes av den moderne havnas industrielle karakter. Industri og fabrikk har noe av det samme janusansiktet som havna har: Fabrikken er fryktinngytende, men også fascinerende.

Da industrihavna døde ut i storbyene verden over for noen tiår siden, var det kunstnerne som først gjenoppdaget disse områdene. Rustne hengelåser ble brutt opp, knuste vinduer tettet, og kunstnerverksteder, boliger og festlokaler ble etablert. De ubemidlede, men kreative urbane banet veien for transformasjonen av gamle industriområder generelt, og særlig sentrumsnære havneområder. Steder som London og New York var tidlig ute. "Loft Living" ble et begrep i Greenwich Village, hvor pakkhus og lager ble til hippe leiligheter og kule gallerier. Men så skjedde det som nesten alltid skjer: Når disse pionerene hadde skapt en ny atmosfære, en ny bydel full av kreativ energi, kom de etablerte pengefolkene inn, kjøpte opp, pusset opp og dermed ble prisene skrudd i været. Fenomenet kalles også gentrifisering, og det handler om hvordan arbeiderklassestrøk blir forskjønnet for å passe med en småborgerlig estetikk. Dette ble først observert i Storbritannia, men er nå prosesser man finner verden over, spesielt i havnenære strøk.

For noen er slike forlatte havneområder finest når det er tydelige spor etter mange av de historiene som har utspunnet seg der, inkludert den siste historien om forfallet. Det er gjort mange kunstprosjekt som tar utgangspunkt i forlatte havneområder og industribygg. I

København er flere gamle industriarealer ved havna blitt åsted for kunstprosjekt.

Kunstnergruppen TAPKO tok navnet sitt etter en tom fabrikkhall i 1992. En gammel fabrikkhall som er forlatt, er funksjonstom. Den har ikke lenger noen reell funksjon. Dermed blir den åpen for tolkning, og slik velegnet for kunstnerisk bearbeiding. For TAPKO ble dette en mulighet til å overraske med kontraster mot den tidlige funksjonen som produksjonshall: destruksjon i stedet for produksjon, bruk av naturmaterialer som kontrast til industriprodukter, hageanlegg og blomster der det før var stablet stålplater. Slik Nicolai Carlsberg og Søren Møller Christensen (2005) observerer, har kunsten medvirket til å invitere inn et publikum til de nedlagte industrihavnene. Tidligere var det adgang forbudt mange av disse stedene, og de ble opplevd som farlige og utilgjengelige etter at de ble lagt øde. Å kunne invitere et publikum inn i slike liminale rom ble opplevd som kunstnerisk interessant. Men kunsten som ønsket å utfordre og kommentere normaliteten gjennom å bruke disse stedene, bidro paradoksalt nok til å normalisere og temme dem. Dermed banet de veien for krefter som kanskje ikke hadde funnet fram til havna på egen hånd.

Docklands i London var kanskje det første store transformasjonsprosjektet i europeisk sammenheng som tok sikte på å gjøre om tidligere industriområder ved vannkanten til attraktive bolig- og kontorarealer. I Oslo var Aker Brygge et tilsvarende prosjekt, og etter en lang periode med kulturell utforskning av TMV-tomta i Trondheim, ble dette området forvandlet til boliger, kontorer og kjøpesentre på 1990-tallet. Kvadratmeterprisene her gjorde leiligheter og kontorer stort sett utilgjengelige for folk som ikke hadde kapital, selv om det fantes noen tiltak for uetablerte i den nye bydelen. De gamle bygningsfasadene etter skipsverftet ble stort sett bevart, og kan bidra til å fortelle historien om denne industrivirksomheten langs Nidelva selv om det kun er skallene som står igjen. De gamle teglsteinshusene passer dessuten godt med et noe idyllisk bilde av historisk industriarkitektur som har falt i smak hos mange. Trolig har dette sammenheng med at tegl og tilsvarende fasadestein påminner oss om håndverket, som er en ærlig og verdifull aktivitet, i motsetning til de prefabrikkerte materialenes angivelige umenneskelighet.

Et sentralt poeng for å forstå hva som skjer på funksjonstømte havneområder, er at det finnes to motstridende interesser her som ikke uten videre lar seg forene. Først kommer avantgarden, kunstnerne, bohemene, de ubemidlede kreative, som er fascinert av havneområdenes liminale karakter. Det uryddige, farlige, spennende og besnærende gjør havna attraktiv for dem, og de får være i fred inntil de har transformert områdene til å bli tilgjengelige for et større publikum. Deretter kommer gentrifiseringen, som normaliserer områdene, rydder og polerer dem. Da fortrenses de som startet den nye bruken av de

funksjonstømte industrihavnene, og inn kommer større eiendomsaktører med sans for markedsverdien av den sentrale beliggenheten ved vannspeilet. Havna kan ikke være både et liminalt rom og et normalt rom på en gang, og det er normaliteten som seirer.

På Nyhavna er det annerledes enn den gentrifiserte verftsbebyggelsen på Nedre Elvehavn. Utviklingen med de forlatte industrianleggene på havna har ikke kommet hit ennå. Området er fremdeles regulert for industrivirksomhet, og det er heller ikke så mye av de umiddelbart estetisk tiltalende bygningene her, men mer av det som kjennetegner industri som fortsatt er i drift: funksjonelle lagerskur som ingen arkitekt har signert, semipermanente industrihaller og anonyme kontorlokaler. Noen overordnet plan for utviklingen av området er det få spor etter, og det er mange aktører av ulik størrelse som leier her, og langt fra alle av dem driver virksomhet som er avhengig av å være lokalisert nær havna. Her har også rørleggerfirma, renholdsbyråer og revisorer funnet fornuftige og rimelige lokaler.

På slutten av 1990-tallet dukket diskusjonen opp omkring denne delen av byen. En arkitekt sto fram med en gjennomarbeidet plan for en idyllisk og visjonær bydel på Nyhavna, og la vekt på at denne sentrumsnære bydelen hadde de beste lysforholdene i Trondheim. Den gang ble planene kontant avvist av bystyret. Hensynet til næringsliv og arbeidsplasser veide tungt. I takt med de økende eiendomsprisene og presset på bolig- og kontorarealer nær sentrum, kom tankene om byutvikling på Nyhavna igjen på bordet utover 2000-tallet. Kanskje hadde kunst og kulturvirksomhet bidratt til å bane vei for det.

En regjering for Nyhavna

Høsten 2006 ble jeg invitert til et møte i de gamle lokalene etter Strandveien Auto, selve symbolet på seieren som den alternative bydelen Svartlamon hadde vunnet: Bilforhandleren var flyttet ut, og de gamle arbeiderboligene på andre siden av jernbanen for Nyhavna hadde fått status som forsøksbydel med vekt på kulturbasert næring, økologisk livsstil og et bredt spekter av uttrykksformer. Møtet dreide seg om musikkfestivalen by:Larm som skulle arrangeres i denne delen av Trondheim allerede i februar 2007. Planleggingen hadde ikke gått helt lett. Det var bruk for nye ideer. Folkene bak festivalen ønsket mer enn en musikalsk happening: Nyhavna var en ny del av byen som skulle åpnes ved hjelp av kunst, kultur og alternativ byutvikling. Den privateide ubåtbunkereren Dora I, som satset på å bli forvandlet til ”kulturbunker”, skulle ha rockekonsserter innenfor den metertykke betongfasaden. Samtidig skulle bydelens potensial som kulturscene vises fram. Men initiativene til å utvikle nye strategier for byutvikling på Nyhavna var også drevet av reaksjonene på noen av de planene for området som private interesser hadde presentert. I en tid da eiendom var et av de heteste

spekulasjonsobjektene i finansmarkedet, var det flere som siklet etter en tett utbygging av salgbare boliger. Uniforme leilighetsblokker med høy utnyttelsesgrad var tidens melodi. Plantegningene vi hadde fått sett, var faretruende i samsvar med et hvilket som helst generelt boligområde anno 2006. Eiendomsutviklerne siklet over Nyhavna som "landets beste tomt", eller byens indrefilet. En slik utbygging på Nyhavna ville medføre homogene boligområder for den bemidlede middelklassen. Jeg er selv for så vidt en del av den målgruppen, men jeg så det ikke som noe mål å gi sånne som meg mer boltreplass. Målet var snarere å reise debatt for å forhindre at Nyhavna ble forvandlet til en ny Aker brygge som i Oslo. Vi mente det var mer enn nok slikt allerede i Trondheim. Det byen trengte, var heller nye arenaer for kunst og kulturuttrykk.

For å få til dette ble noen av oss oppnevnt av by:Larm-folkene til å danne en "regjering" for Nyhavna. Skuespiller Trond Petter Stamsø Munch var statsminister, Harald Øren hadde bakgrunn som leder av et kreativt byrå og ble næringsminister, Harald Nissen var lokalpolitiker for Miljøpartiet De Grønne og aktiv pådriver for Svartlamon-bydelen, og han ble miljøminister i regjeringen, mens leder for teaterhuset Avant Garden, Silje Engeness, ble kulturminister. Selv har jeg bakgrunn som historiker og forsker og fikk tittelen kunnskapsminister. Vi var med andre ord knapt representanter for "folk flest", men vi hadde i det minste til felles et engasjement for en annerledes byutvikling. For oss innebar det å kombinere kulturaktiviteter, forskning og nyskaping med en tydelig miljøprofil, hvor det på sikt også skulle være plass til alternative former for boligutbygging med en sosial profil. Tanken om boligbygging på Nyhavna kom til å bli særlig kontroversiell. De etablerte næringsvirksomhetene fryktet at boliger ville skvise dem ut.

Å kalle oss selv for ministre i en regjering var en strategi som tok sikte på en symbolsk maktovertakelse av Nyhavna-området, et regelrett forsøk på å kuppe planarbeidet før private interesser fikk overtalt kommunen til å tillate rent profittorienterte prosjekter. Dette er en av kjepphestene mine: I de fleste offentlige byutviklingsprosjekter ligger det nå et ideal (og et regelverk) om at beboerinteressene skal bli hørt, men i praksis vil det si at folk som skal bo i en bydel eller bruke den på andre måter, først får anledning til å reagere på planer som allerede er gjennomarbeidet av private interesser i samarbeid med offentlige instanser. Det å bare kunne reagere på allerede lagte planer er lite tilfredsstillende. Å la byrommets brukere få ta aktivt del i idéutforming, planlegging og gjennomføring av nye prosjekter må derfor etterstrebes. Det var dette vi prøvde å få til med vårt regjeringsprosjekt.

Argumentene vi brukte, var i tråd med de trendene jeg alt har pekt på: Kunstnere og andre kulturarbeidere i Trondheim trengte rom for å utfolde seg, bo og leve som de hadde råd

til. Det var et problem for byen at kunstnerne i regionen ikke så seg råd til å etablere seg her, og heller søkte seg andre steder. Nyhavna kunne bli en kulturbydel dersom en klarte å samle og beholde det profesjonelle kunst- og kulturmiljøet. For å få til dette mente vi det var nødvendig å etablere atelierer, scener, verksteder, men også boliger for de profesjonelle kulturarbeiderne. Samtidig lå mulighetene til rette for å utvikle en bydel i tråd med de største utfordringene vi står overfor. Nyhavna skulle bli en grønn bydel, med vekt på nyskaping innenfor miljø og klimavennlig virksomhet, og med klare spilleregler for å hindre kjedebutikker og storkapital fra å ta over næringsvirksomheten. Vi mente at Nyhavna kunne bli et storstilt eksperiment for å utforske nye former for byområder. Trondheim har et ganske sterkt profesjonelt kunst og kulturliv, som sammen med de mange forskningsmiljøene i universitetsbyen burde være i stand til å forene det estetisk ekspressive med det økologisk effektive. Et slagord vi hadde, var at Nyhavna skulle være: ”Et laboratorium hvor rottene bestemmer”. Vi var med andre ord innstilt på en transformasjon av Nyhavna som ivaretok den liminale karakteren til området som et spennende, tvetydig sted med rom for lek og eksperimentering. For eksempel foreslo vi at en del av området skulle legges til rette for fullstendig fri bruk for de som ønsket å etablere seg.

Regjeringen vår hadde kort tid på seg, og få ressurser. Det hele bar preg av å være et stunt, et eksperiment, og dermed måtte vi begrense oss til å kun å starte en diskusjon gjennom å trekke opp noen viktige problemstillinger. Vi utarbeidet et manifest, lagde workshops og happenings med potensielle beboere av den nye bydelen, og vi organiserte bygging av modeller, tegning av visjoner og folkemøter om byutviklingen. Et vanlig problem i byutvikling er hvordan en skal få engasjert beboerne, slik at de kan bidra aktivt til å gi utviklingen retning. Folkestyret er på plass gjennom demokratisk valgte representanter i bystyre og offentlige organer, men mye blir i realiteten avgjort i de profesjonaliserte rom av fagfolkene i byråkratiet og de private næringsaktørenes representanter. Beboerne får i høyden anledning til å reagere på foreslåtte planer. Vår agenda var å forsøke å sette agendaen nedenfra, en slags ”gjør-det-sjøl”-byutvikling inspirert av motkulturen på 1970- og 1980-tallet.

Det ble debatt og medieoppmerksomhet. Forslag om husbåthavner, utendørs vinterbading og hengende hager på taket av Dora fant veien til avisspaltene. Samtidig kom motreaksjonene. Vi hadde nok ikke fullt ut tatt høyde for at det fortsatt var en god del levende industrivirksomhet på Nyhavna. Kanskje var våre planer mer tilpasset områder som hadde kommet lenger i fasen fra industrihavn til funksjonstømt havn. I alle fall var ledelsen ved Trondheim Havn skeptisk, ikke minst fordi vi protesterte mot deres forslag om å fylle igjen

deler av havnebassenget med forurenset masse, noe som også ville redusere verdien av kulturminnene som ubåtbankerne Dora utgjør. Dessuten protesterte fagbevegelsen og næringslivsorganisasjoner høylydt mot visjoner om å omregulere næringsområder til kulturformål og boligområder. De mente det var fare for at vi bidro til å bane vei for å åpne opp Nyhavna for mange slags krefter som ønsket den sentrale beliggenheten og lite annet. Folk fra eiendomsbransjen var i alle fall veldig begeistret for at det ble debatt omkring ny bruk av Nyhavna. De var åpenbart interessert i at denne delen av havna ble normalisert og dermed tilrettelagt for markedsrettet eiendomsutvikling.

Havna som møteplass

Der og da var vi nok av den oppfatning at mange av protestene mot storstilt forvandling av Nyhavna var tilbakeskuende og industriromantiske. Alle måtte da se at industrihavna tilhørte fortiden? Containere, stållager, skipsreparasjon og lagervirksomhet måtte da kunne flyttes andre steder. Noen få industriarbeidsplasser burde ikke få stå i veien for visjonene.

Nå er jeg ikke så sikker lenger. Jeg tror fortsatt at det vil være mulig og riktig å la deler av det store arealet på Nyhavna bli utviklet til andre formål. En alternativ bydel nær sentrum vil absolutt være et gode for Trondheim. Vi har godt av å bo litt tettere. Fortetning av bykjernen er ikke bare et tiltak for miljøet gjennom at transportavstandene blir mindre og tekniske løsninger mer energieffektive. Filosofen Richard Sennett sa en gang noe om at en by er et sted hvor sjansen er stor for at fremmede treffes. Det er flott å bo i bydeler og bygder hvor alle kjenner deg, men for at det skal oppstå nye ideer, må det i større grad legges til rette for hyppige møter mellom folk som ikke er født på hils med hverandre. Behovet for større fortetning og behovet for plass til nødvendig havnenær industrivirksomhet står imot hverandre på havna i Trondheim.

Problemet er at skillelinjene mellom det normale, ordnete byrommet og det liminale, uordnete havneområdet ikke lar seg overskride uten videre. Mens vår visjon om kunstnerisk frirom og eksperimentell bydel nok lar seg kombinere med industrihavnas larm og manglende skjønnhet, vil normale boligområder og forretningslokaler kreve ro, orden, renhet og trygghet. Dersom de som hevder at den tradisjonelle havnevirkomheten vil forsvinne fra Nyhavna med tid og stunder får rett i sine spådommer, vil trolig normaliteten vinne fram. Da blir området et ordnet byrom som de fleste andre, og det blir neppe rom for en eksperimentell og spennende, litt farlig bydel.

Samtidig er det grunn til å anta at havnas historie ikke er fullført. Havna endrer seg, flytter på seg, går til grunne og gjenoppstår i nye former. Kanskje er havna på vei tilbake til

byen. Eksempler fra havnebyer som Odense og Malmø tyder på at mange typer virksomhet kan leve side om side med hverandre på havna. Hensynet til miljøet gjør at frakt av gods på skip vil være med i framtidsplanene i enhver storbyhavn. Distribusjon av varer nær der folk bor og arbeider, er også mer klimavennlig enn langtransport på trailer. Og hvis framtidens klimavennlige byer har store og små fartøy på sine vannårer, vil det være behov for små, fleksible og spesialiserte verksteder på havna også i Trondheim. Men byen har andre utfordringer når det gjelder hvordan denne utviklingen skal styres. En middelstor stålforhandler, Norsk Stål AS, holder i dag til på det området som Bennie Gray og jeg beundret den kalde februar dagen i 2006. Denne bedriftens kortsiktige behov for areal kan lett bli en snublestein for utviklingen av Nyhavna-området. Er det lurt å la en virksomhet med relativt få ansatte legge beslag på et så stort og fint område nær sentrum? Alle byer trenger stål, og det er trolig bra for klimaet at de store stålplatene blir fraktet på skip fra Duisburg i stedet for å gå med lastebil. Dessuten kommer en ny motorvei over havna og tar deler av tomte hvor stålbedriften holder til i dag. Klart de vil ha ny lagerhall, og den skal være billig, ferdigprodusert og uten noe arkitektonisk fiksfakserier. Men hva når denne eller neste lavkonjunktur feier beina under den sårbare virksomheten som salg av stålplater er? De politikerne som vedtar dagens nye store lagerhall for stål, bør i alle fall tenke over at den trolig vil bli kunsthall i Trondheim en gang i framtiden. Et interessant eksperiment ville derfor være å la kunstnerne ta del i den nye utformingen av industriområdene på havna, og ikke bare slippe dem aller nådigst til etter at industrihavna er blitt tømt for sine funksjoner. Slike sektorovergripende samarbeid er nok det som skal til for å få åpnet den skjulte havna.

Litteratur

- Andersen, Håkon With, Terje Borgersen, Thomas Brandt, Knut Ove Eliassen, Ola Svein Stugu, Audun Øfsti: *Fabrikken*. Oslo: Spartacus Forlag, 2004.
- Brabrand, Tord: *Utbygging av Trondheim Havn*. I *Trondhjemske samlinger*, Trondheim: Trondhjems historiske forening, 1993.
- Bruttomesso, Rinio (red.): *Waterfronts: A new frontier for cities on water*. Venezia: International Centre "Cities on Water", 1993.
- Carlberg, Nicolai & Søren Møller Christensen: *Byliv og havnefront*. København: Museum Tusulanums Forlag, 2005.
- Douglas, Mary: *Purity and Danger: an Analysis of Concept of Pollution and Taboo*. Nettutgave, Routledge, 2003.
- Levinson, Marc: *The Box. How the shipping container made the world smaller and the world economy bigger*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2006.
- Storm, Anna: *Hope and rust. Reinterpreting the industrial place in the late 20th century*. Doktorgradsavhandling, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm, 2007.
- Sæther, Bjørn (red.): *Trondheim havn i tusen år*. Trondheim: DKNVS, 2000.