

Harald Hamre

Natvigs Minde - en holme i Stavanger bys historie



Natvigs Minde er en liten holme i Stavangers indre havnebasseng. Til tross for at den ligger sentralt i havna og bare få hundre meter fra bygatene, er det bare de færreste som har vært i land der ute. Stavangerfolk flest har nok sett de særpregede sjøhusene på holmen, men kanskje ikke lagt så mye merke til dem likevel. Det uvanlige navnet og de karakteristiske bygningene forteller oss at her må det ha foregått noe spesielt gjennom tidene. Natvigs Minde rommer mye havnehistorie, men ikke minst også byhistorie i videre forstand.

Like ved Natvigs Minde ligger Plentingene. De to holmene er nå forbundet med en molo. Plentingene framstår som en sønderskutt knaus og et yndet tilholdssted for måker og annen sjøfugl.

Både Natvigs Minde og Plentingene har gjennomgått store forandringer gjennom tidene, i takt med utbyggingen av Stavanger havn. I dag er Natvigs Minde den største av dem. Men fram til slutten av 1870-årene var Plentingene størst. Da ble disse holmene kalt Store og Lille Plentingene. Navnet har de trolig fått på grunn av at de ble brukt til fortøyning, både av båter og fiskeredskap. I lokal tradisjon er "plentingene" den tampen eller det "festet" man satte i land fra garn eller not. De nære byøyene har alltid vært vente- og opplagsplasser for fartøyer på vei inn eller ut av havna. Plentingene lå lagelig til og hadde godt feste for fortøyninger. Det nakne fjellet på holmene ble også brukt til tørkeplass for nøter, garn og seil og kanskje også klesvask. Slike arealer var det alltid mangel på mellom husene i den tettbygde byen. Disse holmene var også populære badeplasser. Helt fram til vårt århundre pleide byfolk å ro ut til Plentingene for å "laua" seg i godt vær.¹

Store og Lille Plentingene fulgte med da Christian IV ga Eiganes som gave til Stavanger by i 1607. Selv om hele dette området tilhørte byen, lå det utenfor bygrensa helt fram til 1867. Både Eiganes og de små byøyene var offentlig mark. Men fra 1771 begynte byen å leie ut avgrensede parseller for å skaffe inntekter til bykassen.²

Den første vi kjenner som leide tomt på Lille Plentingene var borger Ole Trulsen som bodde på Skagen. Det var han som fikk oppført det første sjøhuset på holmen i 1771 eller 1772. Det var et naust av bindingsverk og med teglstein på taket.³ Bare et par år seinere overtok Gabriel Kirsebom Kielland både naustet og festeretten til tomta.⁴ Gabriel Kirsebom Kielland var handelsmann og skipsreder og bror av Jacob Jansen Kielland som etablerte handelshuset Jacob Kielland & Søn. De to brødrene var blant byens aller rikeste og mektigste menn.

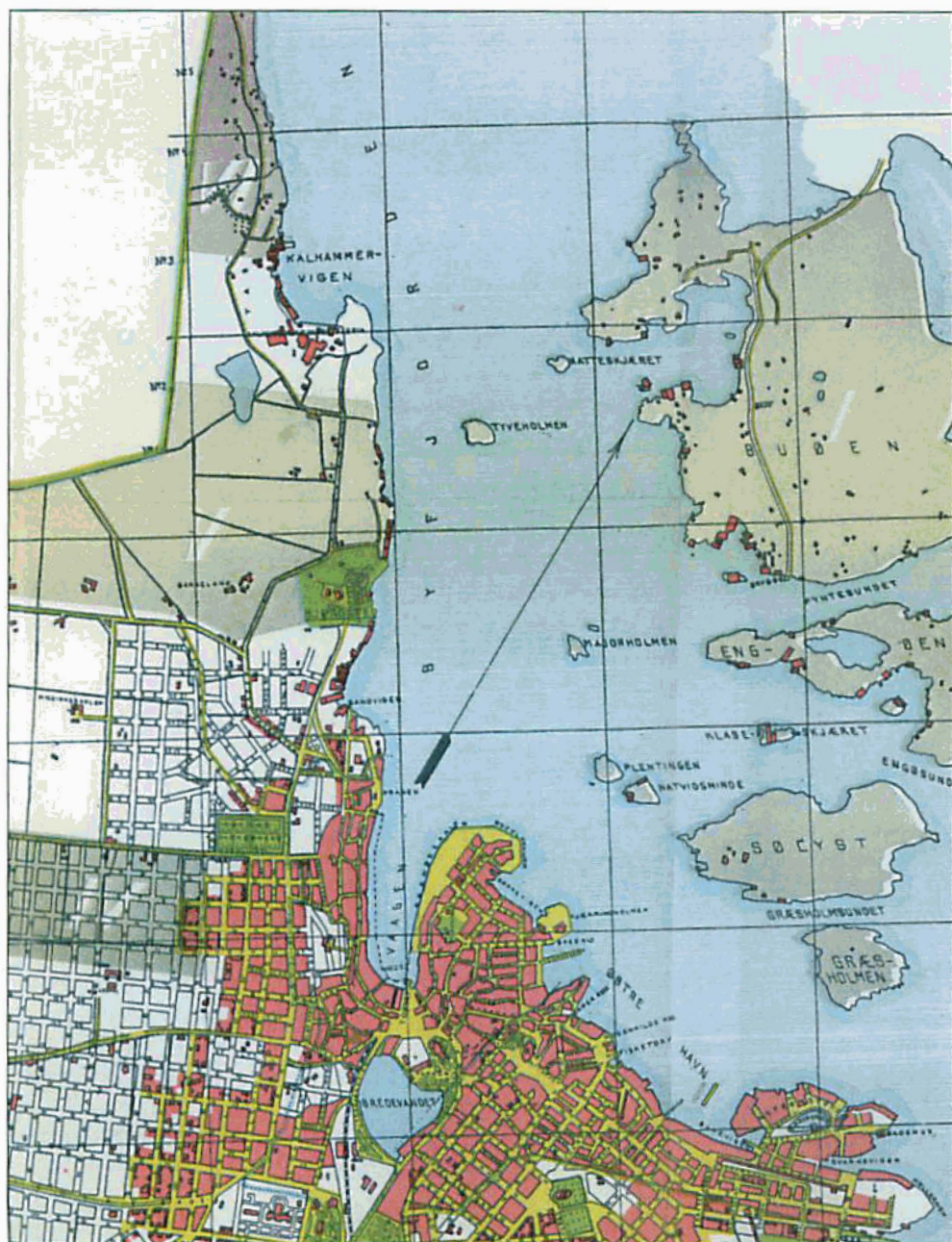
Etter at Gabriel K. Kielland døde i 1780, satt enken, Birgitte Nyrup Petersen von Fyhren, igjen med store eiendommer. Hun forsøkte å drive firmaet videre og samtidig opprettholde sin sosiale posisjon. Dikterpresten Jens Zetlitz omtalte henne som "et Mønster for Enker",⁵ men

Titelside:

Natvigs Minde sett fra byen i dag. Brua over Engøysundet i bakgrunnen.

*Foto: Harald Hamre

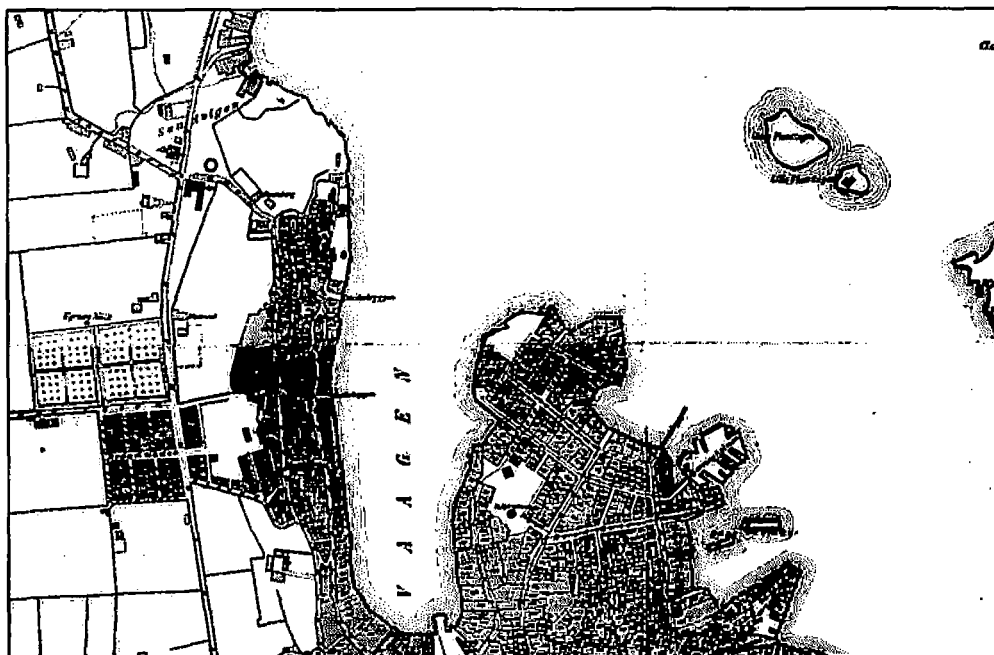
Natvigs Minde seen from the city today. Bridge over Engøysund in the background.



Stavanger sentrum og indre havn 1904. Kartet inneholder de aller fleste stedsnavn som nevnes i artikkelen.

*Stavanger kommune; Bystyreforhandlingene 1904

Central Stavanger and the inner harbour in 1904. The map includes almost all of the place names mentioned in the article.



Store og Lille Plentingene med det første naustet, etter C. F. Torstrups oppmålinger 1863-1866.
Utsnitt av trykt kart, Adelsteen Knudsens Forlag, Christiania 1871

Great (store) and Little (Lille) Plentingene with the first boat shed, after C. F. Torstrups surveys 1863-1866.

hun mislyktes både med rederiet og handelsvirksomheten. Da hun døde i 1799, var mannens formue oppbrukt, og mer enn det: Birgitte etterlot seg "den solideste fallitt som tenkes kunne". Den påfølgende auksjonen ble omtalt som "en av årets store begivenheter i byen."¹⁶ Der dukket det opp en nær slektning, 39 år gamle Gabriel Schanche Kielland, som sørget for at store deler av boet ble værende i Kielland-slektens eie. Han var brorsønn av Gabriel Kirsebom Kielland og hadde overtatt handelshuset etter sin far.

Allerede i 1788 hadde Gabriel Schanche Kielland skaffet seg leiekontrakt på Store Plentingene og en kjølhalingstomt på Lille Plentingene.¹⁷ På auksjonen i 1799 overtok han også onkelens festetomt og naust på den minste av holmene.¹⁸ Fra da av var begge Plentingene knyttet til handelshuset Kielland. Festerettighetene ble fornyet både i 1812 og i 1821. Mot en årlig avgift på 48 skilling fikk handelshusets eiere disponere begge holmene på livstid.¹⁹ Utover på 1800-tallet ble Lille Plentingene brukt til båtopptrekk, fortøyning, kjølhaling og reparasjon av fartøyer, og til lagring av materialer og utstyr til firmaets verft og kran inne i byen.

Lille Plentingene som karantenestasjon

Farvannet på sørsiden av Plentingene var byens karantenehavn. I begge holmene sto det fortøyningsringer for karantenepliktige fartøyer. Hvis det kom mange av dem, måtte noen ankre

opp, gjerne i et par døgn til sunnhetskommisjonen hadde forvisset seg om at det ikke fantes smittsom sykdom om bord. Når det kom skip med mange mennesker som måtte isoleres, ble de innlosjert i fortøyde fartøyer, gjerne gamle skrog som ikke kunne brukes til annet. I det berømte "koleraåret" 1831 ble også Kiellands sjøhus på Lille Plenting rekvisitert som isolat. Da var det til tider ampert blant de mange som utålmodig satt og ventet på friskmelding fra sunnhetskommisjonens lege. For å beskytte byens innbyggere ble til og med batteriet på Skansen bemannet med soldater for siste gang. Borgervæpningen holdt oppsikt med karantenehavna på god avstand for å hindre at noen av de isolerte forsøkte å komme seg på land. Om nødvendig skulle de "skyde Kolera ihjel".¹⁰

Store deler av Europa var herjet av koleraepidemier midt på 1800-tallet. Da hendte det ofte at alle passasjerene som kom til Stavanger med dampskipet fra Hamburg, ble plassert i naustet på Lille Plenting i flere dager. Oftest var det friske mennesker som ble stuet sammen av frykt for at noen av dem bar på en livstruende smitte. På det meste satt "nogle og femti Passagerer fra Dampskibene" isolert på Plenting samtidig.¹¹ Alle fryktet for sitt eget liv.



Handelshuset Kiellands naust på Lille Plenting 1829. Se i venstre bildekant.

Utsnitt av maleri signert Th. Fearnley.

*Stavanger Museum. Foto: Terje Tveit

Kielland's boat shed on Lille Plenting in 1829. Left corner of picture. Detail of a painting signed by Th. Fearnley.

Mange anså dette for å være uverdigg og mente at forholdene i seg selv bidro til å øke smitte-faren. Formannskapet anbefalte derfor i 1855 at det ble bygd to karantenehus, et på hver av Plentingholmene. Det ene skulle være for friske og det andre for syke. Bygningene skulle være så enkle som mulig, men burde i hvert fall ha ovn. Forslaget ble imidlertid nedstemt i bystyret. For det første ville det bli dyrt, og for det andre var ikke handelshuset Kielland interessert i å få en permanent smitekilde som nærmeste nabo til sjøhuset sitt. Kielland fryktet i realiteten å bli utestengt fra sin egen virksomhet på holmen.¹²

Byens karantenekommisjon bestemte derfor at det var bedre å leie andre avsidesliggende lokaler enn å fortsette å isolere folk på Plentingene. Blant annet ble en liten leilighet i sjøhusene på Klasaskjæret ("Friborg") tatt i bruk som karantenelokale ved behov. Men forholdene var visstnok ikke særlig bedre der.¹³ Først i 1883 opprettet kommunen et eget karantenelasarett i hovedhuset i Bjergsted.¹⁴

Den store utbyggingen

Under seilskipsfartens høykonjunktur begynte havnevesenet å bekymre seg over mangelen på ei offentlig ballastkai i havna. Innkomne fartøyer fikk tømme steinballast mellom Tyvholmen og Majorholmen, men forurensingsproblemene ble stadig mer alvorlige. I 1870 lanserte derfor havnefogd Thomas Natvig ideen om å bygge ei kai som kunne ta skip opptil 10 fots dybde på nordsida av Lille Plenting. Der kunne ballast av jord, grus og stein brukes til en storstilt utfylling.¹⁵ Men det ble med ideen inntil videre fordi et slikt kaianlegg ville bli svært dyrt.

To år etter fikk imidlertid formannskapet en forespørsel fra kjøpmann H. Enoksen om å få kjøpe Lille Plenting.¹⁶ Med den travle trafikken i havna hadde dette nå blitt et attraktivt område. Firmaet Jacob Kielland & Søn var for lengst oppløst, og begge Plentingene lå brakk. Formannskapet henvendte seg da til handelshusets arvinger med spørsmål om de var interessert i å selge sine rettigheter og sjøhuset på holmen. I desember 1872 fikk kommunen tilbud om å overta både grunnen og naustet.

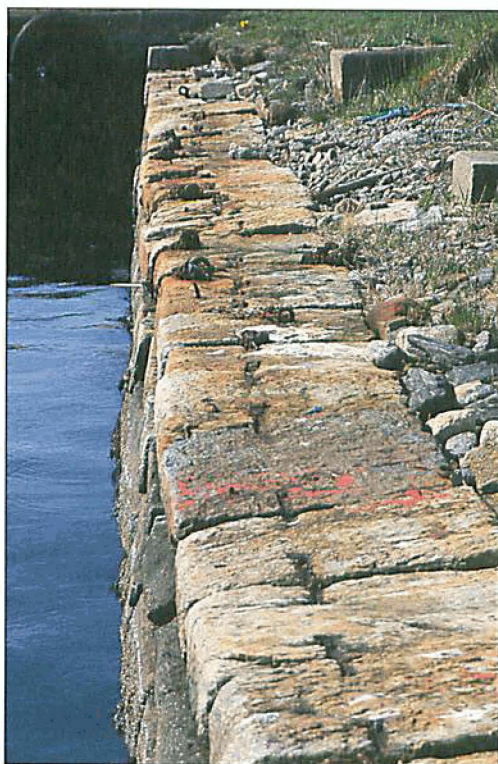
Havnefogd Natvig fikk saken til behandling og argumenterte sterkt for at kommunen burde akseptere tilbudet. Lille Plenting måtte i hvert fall ikke selges til private: "en saadan Eiendom i saa ringe Afstand fra Byen er en Herlighed, der kan være god at have. Der er god Anledning paa samme at opføre saavel Bygninger som Kaier, hvorfor Byen muligens frem i Tiden kan faae Brug; for Anlæg af en Ballastkai er der ypperlig Anledning, ligesom Holmen vil være et passende Opbevaringssted for Havnevæsenets Material (Mudderapparatet o.s.v.), om det skulde findes hensigtsmæssigt at flytte dette fra det Sted, hvor Havnevæsenets Bygning nu staaer, og ligesaa for Krudt- og Dynamitoplæg."¹⁷

Både havnekommisjonen og et enstemmig bystyre lot seg overbevise av havnefogden. I februar 1873 overtok kommunen Kielland-arvingenes kjøhalingsplass og naust på Lille Plenting for 250 Spd. (1000 kr.). Pengene ble tatt av havnekassen. Med på kjøpet fulgte også en fremmedartet, lang, åpen båt som lå i naustet. Det var en lettbåt fra det store russiske linjeskipet "Ingermannland" som hadde forlist utenfor Lindesnes i 1842. Den hvitmalte giggen hadde ved flere anledninger vakt oppsikt under kapproing og ved andre festlige anledninger på Vågen.¹⁸

De solide kaimurene står like støtt i dag, 120 år etter at de ble reist på østsiden av Lille Plenting.

*Foto: Helge Schjelderup

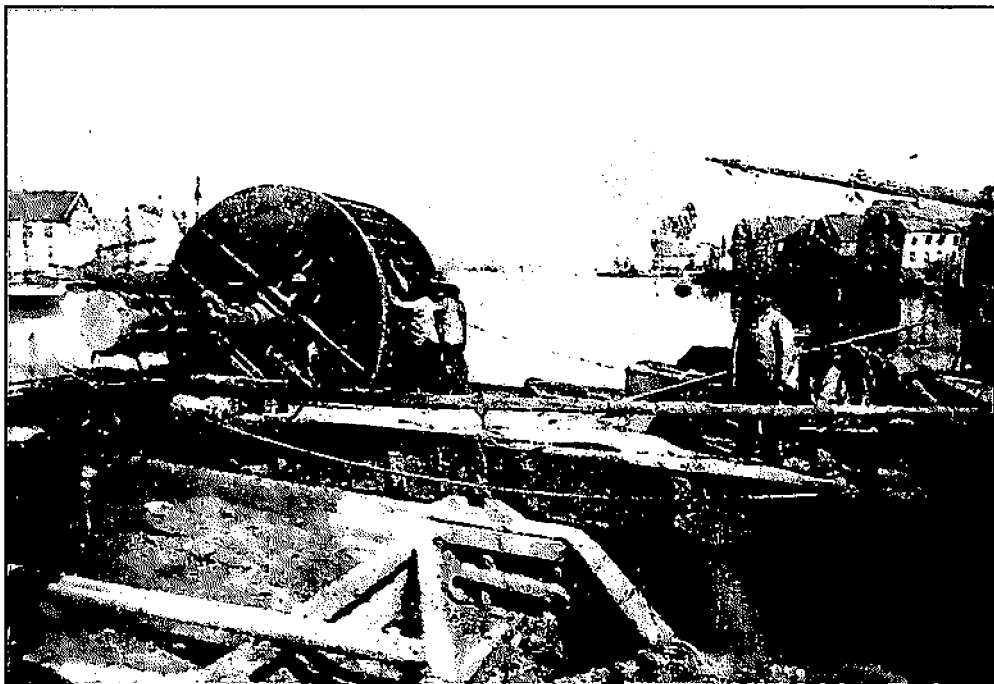
The solid walls of the quay still standing today, 120 years after their construction on the east side of Lille Plenting.



Etter at havnevesenet hadde overtatt Lille Plenting, ble holmen liggende brakk enda noen år. Havnefogdens ideer om utbygging dukket ikke opp igjen før i 1876. Da søkte en privatperson om å få leie holmen til ballastplass.¹⁹ Søknaden ble avslått, men det var tilsynelatende et slikt privat initiativ Natvig trengte for å overbevise kommunen om at Lille Plenting burde utbygges. Høsten 1877 fikk han gjennomslag for ideen om å bygge en offentlig ballastkai ved hjelp av en storstilt utfylling på grunnene rundt hele holmen. Det utfylte arealet skulle brukes til anleggsområde for havnevesenet.

Allerede på våren 1878 begynte byggearbeidene. Svære steinblokker ble sprengt ut på Store Plenting og på Line. Med fagarbeideres presisjon ble blokkene lagt som mur i sjøen rundt Lille Plenting. På utsiden av steinmurene var det dybde nok til store seilskip. Kiellands gamle sjøhus ble revet og terrenget planert. Overskuddsmassen ble brukt til å vinne nytt land innenfor de solide kaimurene. Der ble det også fylt på med skipsballast og masse fra mudringsarbeidene inne i havna. Snart var Lille Plenting blitt større enn Store Plenting. Mot byen ble det bygd steinmurer som fundament til to bygninger i sjøkanten. Der skulle havnevesenets to pramhus settes opp.

Helt siden 1821 hadde havnevesenet leid ei tomt i Strømsteinen, innerst i Banevika.²⁰ Året før hadde man fått orden på økonomien i og med at staten fastsatte nye avgifter på inn- og utførsel av enkelte varer over Stavanger havn. Disse "mudderpengene" skulle brukes til å utbedre havna. Dermed ble det opprettet en egen havnekasse, og havnevesenet fikk endelig råd til å etab-



Mudderprammen som Peter Petersen i Hillevåg bygde for havnevesenet i 1861. Til denne prammen ble det laget en overbygd dokk: Mudderpramhuset.

*Stavanger Sjøfartsmuseum

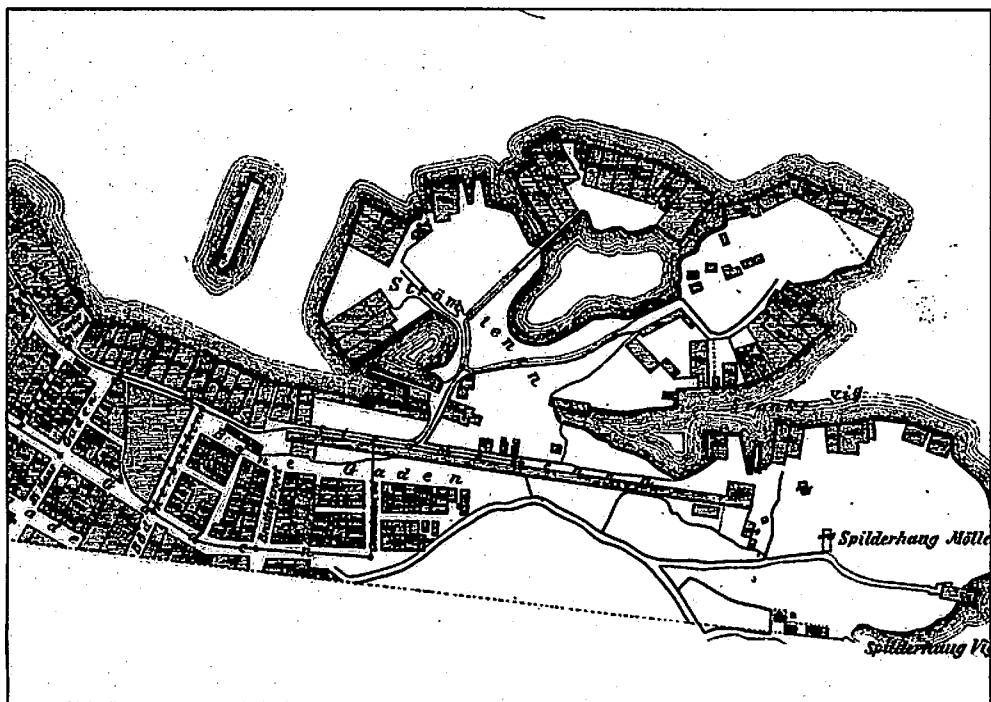
The dredger which Peter Petersen of Hillevåg built for the Harbour Authority in 1861. A shelter was built for this boat: The Dredger House.

lere en fast base for sine båter, mudderprammen og annet utstyr.²¹ Femti år seinere var tomta blitt for liten og de to bygningene som sto der sperret for framtidig veiutbygging. Den største av bygningene ble kalt pramhuset. Det var nesten 21 m langt og vel 14 m bredt. Veggene besto av nesten 2 meter høye og 1,3 m breie steinmurer. Det store saltaket hvilte på langsgående sviller som var murt inn i de solide steinveggene.²² Selve konstruksjonen må ha vært nøye gjennomtenkt. Den store grunnflaten var fri for stolper og stendere og kunne derfor utnyttes maksimalt. Under hanebjelkene var det god høyde til å kunne manøvrere store båter og tyngre utstyr. Oppå bjelkene var det rikelig med plass til å legge lange materialer, spirer, årer, rundholt og redskaper. I pramhuset oppbevarte havnevesenet alt utstyret sitt: Fortøyningstønner, føringsprammer, robåter, kjettinger, tauverk, blokker og all slags redskap til virksomheten.

Pramhuset ble bygd i 1820-årene, trolig like etter at havnevesenet fikk leie tomte innerst i Banevika. Utenfor pramhuset ble det etter hvert også bygd ei steinbrygge.²³ På samme tid ble det anskaffet en mudderpram for å renske opp utenfor bryggene og sjøhusene i havna. Stadig større fartøyer krevde større dybde samtidig som kloakk, avrenning, avfall og løsmasser bygde seg opp på sjøbunnen og gjorde tilkomsten vanskeligere. Hver sommer hadde arbeiderne på "muddermaskinen" mer enn nok å gjøre. Alltid var det sjøhuseiere som klagde over at havnevesenet ikke klarte å holde tilstrekkelig dybde utenfor eiendommene deres.

Bedre ble det ikke da det gamle mudderapparatet nesten brøt sammen i 1850-årene. I 1859 oppsøkte havnekommisjonen byens byggmestere for å få tilbud på en ny mudderpram. Tegningene hadde de fått fra havnedirektøren i Kristiania. Peter Petersen, som drev J. A. Köhler & Co.s skipsverft i Hillevåg, fikk oppdraget for 600 Spd. I tillegg til selve prammen skulle han lage to "mudderskjeer" til å grave på sjøbunnen med.

I 1861 var den nye mudderprammen ferdig sammen med to føringsbåter som Petersen også hadde fått i oppdrag å bygge. Men alt det nye utstyret krevde mer plass enn hva pramhuset i Strømsteinen kunne romme. Den nye mudderprammen var også så stor og tung at den ikke kunne trekkes inn i bygningen for vinteropplag. Derfor ble det gravd ut et eget basseng som prammen kunne ligge i. Samtidig ble steinbrygga forlenget for å skjerme opplagsplassen, og ikke nok med det: I 1862 ble det satt opp et eget hus over det lille bassenget slik at mudderprammen lå godt beskyttet for vær og vind. Det nye mudderpramhuset ble reist som grinda-bygg, på billigste måte.²¹



Havnevesenets anlegg i Banevika midt i bildet. Mudderpramhuset lå ved enden av den lange steinbrygga, pramhuset på land innenfor. Den lange bygningen sør for anlegget er Andreas Cederberghs reperi, tidligere kalt Stavanger Reperbane.

Utsnitt av kart, basert på C. F. Torstrups oppmålinger 1863-1866, Adelsteen Knudsens Forlag, Christiania 1871

The Harbour Authority buildings in Banevika lies in the centre of the picture. The Dredger House lay to the end of the long stone wharf, the boat house on the land behind. The long building south of the Harbour Authority buildings is Andreas Cederbergh's ropeway, previously known as the Stavanger Ropeway.

Fram til 1878 lå de to pramhusene innerst i Banevika. Da ble de flyttet til Lille Plenting. Havnefogd Thomas Natvig hadde sørget for at de nye murene sto klare, og mudderprammen hadde til og med fått en egen steinmurt dokk. Dermed var det bare å merke bygningstømmeret etter hvert som det ble tatt ned, slik at husene kunne settes opp igjen på havnevesenets nye anleggsområde. En del materialer måtte selvsagt skiftes ut, blant annet omtrent halvparten av bordkledningen,²⁵ men selve konstruksjonene ble ikke endret.

Mens pramhusene ble bygd opp igjen ved siden av hverandre på Lille Plenting, fortsatte arbeidet med å fylle opp arealet innenfor de nye kaimurene. Skipsballasten monnet for lite, så havnevesenet kjøpte billig fyllmasse over alt hvor det var å få. Utenfor pramhuset ble det murt en skrånende steinsetting for opptrekk av båter og fortøyningsstønner. I denne "slepebryggen" ble det lagt ei dobbel trerenne for å styre opptrekket. Når renna ble glattsmurt med grønnsåpe, var det ikke bare lettere, men også tryggere, å manøvrere tunge gjenstander inn i pramhuset. Innerst i bygningen ble det montert et spill for å lette arbeidet.

Etter en hektisk utbyggingsperiode sto hele anlegget på Lille Plenting klart sommeren 1879. Havnevesenet hadde fått en ny, stor planert holme med dypvannskaier, ballastplass, opplagsareal og arbeidsbygninger. Havnefogd Thomas Natvig hadde fremmet ideen, tatt initiativet og ledet utbyggingsarbeidene. I begeistring over resultatet vedtok en enstemmig havnekommissjon å gi hele anlegget et eget navn: "Kaianlægget paa Lille-Plenting bliver herefter at benævne "Havnefoged Natvigs Minde."²⁶ Det var imidlertid ikke mye synlig igjen av Lille Plenting, så "Natvigs Minde" ble snart tatt i bruk som navn på hele holmen.

Havnefogd Thomas Natvig

Thomas Natvig var en av Stavangers mest markante profiler og en av byens mest betrodde menn på 1800-tallet. Han var født i Kristiansand i 1803, dro tidlig til sjøs og kom til Stavanger som 19-åring. Her tok han styrmannseksamen og ble snart skipper i østersjøfart med sild. I 1828 førte han en gammel jakt, "Haabet", som tilhørte handelshuset Jacob Kielland & Søn. Deretter overtok han skonnerten "Janus", som tilhørte Peder Houe. Fra 1832 seilte han fast som skipper hos Kielland helt til han gikk på land ti år seinere. Han avsluttet sin karriere til sjøs med en bragd som fikk stor oppmerksomhet i samtiden og som mange kjenner fra litteraturen.

I 1838 ble Thomas Natvig betrodd ansvaret for handelshusets nybygde stolthet, barken "Ledaal". Da skipet ble sjøsatt på Kiellands verft i Sandviken, het det at et så stort og påkostet skip neppe ville bli bygd i Stavanger noen gang seinere. Men så var da også "Ledaal" tiltenkt helt andre fraktområder enn Nordsjøen og Østersjøen. Handelshuset ville ut og konkurrere om fraktene på alle verdens hav.

← Pramhuset ved flyttingen i 1878. Tegningen viser plasseringen av to 29 fots prammer og fire fortøyningsstønner. I innerste østre hjørne var det "Et afpanelet laasbart Rum til opbevaring af Blokker, Stroppe, Tougværk etc." Den særegne takkonstruksjonen ga rom for en ekstra stor, ubrutt golvflate.

*Stavanger kommune. Byarkivet: Formannskapet Db. Representantskapssaker. Approbasjoner. Sak 33/1878

The boat house at the time of the move in 1878. The drawing shows two boats and four mooring buoys. In the far eastern corner there was "A panelled lockable room for keeping blocks, straps, ropes, etc". The distinctive shape of the roof construction provided room for an extra large, unbroken floor area.



Thomas Natvig (1803-1890) var havnefogd og losoldermann i Stavanger fra 1854 til sin død. Det var hans initiativ og innsats som førte til at Lille Plentingen ble omdøpt til Natvigs Minde.

*Stavanger Sømandsforening

Thomas Natvig (1803-1890) was Harbour Master and Pilot Master in Stavanger from 1854 until his death. It was his initiative and his efforts which resulted in Lille Plentingen being given the name Natvigs Minde.

Thomas Natvig førte "Ledaal" til Java som det første norske skip etter dansketida, og han var den første stavangerskipper som anløp Rio de Janeiro. Da "Ledaal" kom hjem til Stavanger i desember 1842, ble skipperen "hyldet og æret av store og små, hele byen gikk som i en festrus flere dage efter. I hele sin tid stod der noget som en glorie om "Ledaal"; den hadde bragt sin by ære."²⁷ Det er ingen tvil om at både skipper og skute var konkrete forbilder for Alexander Kielland da han nesten 40 år seinere skrev manuskriptet til "Skipper Worse".

I innledningen til romanen heter det at da den stolte skipper Jacob Worse kom hjem med "Familiens Haab" var hele byen på beina. "Alt hvad der var av båter kom roende ut". Folk strømmet til, for "Det var første gang noe skib fra den kant hadde vært i Rio de Janeiro". Thomas Natvig var en av flere modeller for den sammensatte romanfiguren. Men det var han som hadde lagt grunnlaget for Worses mest kjente replikk: "Vi kommer sent - hr. kunsel! men vi kommer godt!"

Både Worse og Natvig sluttet sjøen etter den begivenhetsrike hjemkomsten fra Rio. Thomas Natvig begynte som navigasjonslærer og fikk en rekke offentlige verv. Han satt i bystyret i 33 år og møtte på Stortinget i 1851 og i perioden 1858-1860. Han var blant annet også med på å stifte Stavanger Sømandsforening i 1850 og var foreningens første formann gjennom 26 år.²⁸

I 1854 ble Thomas Natvig utnevnt til losoldermann og havnefogd i Stavanger. Med entusiasme og myndighet satte han seg fore å gi byen ei funksjonell havn for den stadig økende skips-

trafikken. Han tok initiativ til å utvide de gamle bryggene og bygge nye kaier for dampskipene. Til tross for at han var 70 år gammel da den første dampskipskai ble påbegynt på Skansen i 1873, fortsatte han å drive fram nye utbyggingsprosjekter. Lille Plentingen var bare ett av dem, men kanskje det dristigste.

Natvigs Minde

Selv om utbyggingen ble avsluttet i 1879 og Thomas Natvig hadde fått sitt navn uløselig knyttet til holmen, ble det snart klart at havnevesenet trengte flere arbeidsbygninger. De to man hadde, pramhuset og mudderpramhuset, var jo bare flyttet, ikke utvidet. For å avhjelpe behovet for mer lagerplass, ble det i 1882 reist en halvtaks bygning langs den bakre kortveggen av begge husene. Dette lave tilbygget var imidlertid ikke mer enn 2,5 meter bredt,²⁹ så det hjalp ikke særlig på forholdene. Derfor var Natvig og havnekommisjonen stadig på utkikk etter andre bygninger som kunne flyttes ut på holmen.

Året etter at det smale tilbygget sto ferdig, fant de hva de lette etter. Handelshuset P. V. Rosenkilde & Søn hadde gått konkurs, og firmaets store eiendom i Verksgata var for salg. Der hadde det vært skipsverft siden 1819, men den økonomiske krisa hadde satt en effektiv stopp for skipsbygginga og lammet både handels- og rederivirksomheten. Selve verftsområdet lå ut mot sjøen og var skjermet mot gata med et høyt, rødmalt plankegjerd. Innbyggerne i det trangbodde ABC-kvartalet og i skråningen opp mot Blåsenborg hadde lenge følt seg innestengt fra sjøen. De hadde også store problemer med å finne fortøyningsplass til småbåtene sine. Da verftet ble liggende brakk og eierne gikk konkurs, åpnet det seg muligheter for et sårt tiltrengt ofentlig rom i østre bydel.

Både havnefogden og havnekommisjonen argumenterte sterkt for at kommunen måtte sikre seg det gamle verftsområdet. Natvig hadde lenge vært bekymret for at den tette sjøhusbebyggelsen sto som et stengsel mellom byen og havna: "Stavanger har forhaabentlig en stor Fremtid, mens Grunde til Søn af passe Udstrækning vil falde vanskeligere og vanskeligere at komme i Besiddelse af."³⁰ Rosenkildeverven var en av de største og mest sentrale eiendommer i østre havn. Der kunne det bygges båthavn både for byfolk, fiskere og bønder. Kommunen handlet raskt og kjøpte hele verftsområdet med to sjøhus i 1883, for havnevesenets regning. Samtidig kjøpte kommunen også det såkalte Hetlandssjøhuset som grenset inntil verftet på østsiden. Både Hetlandssjøhuset og det østligste av sjøhusene til Rosenkilde ble revet. En stor del av området ble gravd ut og havnevesenet murte kaier til en liten båthavn. Plassen rundt ble planert og steinsatt og fikk navnet Nye Fisketorv.

I dag er det ingen ting igjen av den lille havna. Den er for lengst utfyllt og fisketorget har blitt til rundkjøringen ved Fiskepiren. Men det store, toetasjes bindingsverkssjøhuset som ble revet på det tidligere verftsområdet eksisterer fortsatt, på Natvigs Minde. Det sto ferdig gjenreist nordvest på holmen våren 1884.³¹ Ikke bare fikk havnevesenet mye større lagerplass, men for første gang fikk arbeiderne praktiske verksteder med levelige arbeidsforhold. Fra da av har Natvigs Minde hatt de tre historiske bygningene som gir holmen sitt særmerkte preg.

Pramhuset, med sine solide steinvegger og det karakteristiske saltaket, var Stavanger havnevesens første bygning og har rommet det meste av etatens anleggsutstyr gjennom tidene. Her var også arbeidsplass for de av havnevesenets ansatte som reparerte og vedlikeholdt tønner, bå-



Pramhuset
*Harald Hamre
The Boat shed



Mudderpram-
huset
*Harald Hamre
The Dredger shed



Sjøhuset fra Rosenkildeverven

*Harald Hamre

The Warehouse from the Rosenkilde yard.

ter, prammer og redskaper. Blant arbeiderne på Natvigs Minde ble pramhuset etter hvert omtalt som "båthuset" eller "det søre huset". Den hvitmaltte giggen fra "Ingermannland" som alltid har hengt under hanebjelkene, er et minne om en av de største skipskatastrofene langs kysten vår i fredstid. Det tragiske forliset i 1842 kostet nesten 400 menneskeliv. Fra tid til annen ble imidlertid den særpregede båten satt på sjøen for å kaste glans over arrangementer i havna.

Mudderpramhuset som står på den steinmurte dokken, var opprinnelig spesialbygd for det mudderapparatet som Peter Petersen bygde i Hillevåg i 1861. Men også denne farkosten ble for gammel. I 1901 ble den utrangert og erstattet av en mye større pram med dampdrevet mudderverk. Den fikk imidlertid ikke plass i dokken, og mudderpramhuset ble for det meste stående tomt helt til 1934. Da fikk Stavanger krets av Norges Livredningsselskap tillatelse til å bruke huset og bassenget til svømme- og livredningskurs om sommeren. De fikk sette opp stupebrett og tretrapp ned i sjøen og montere kleskroker på veggene. I den anledning ble bygningens utseende vesentlig forandret. Som sitt bidrag til den gode sak påtok havnevesenet seg å fjerne bordkledningen i søndre og østre vegg for å slippe inn lys og sol til bassenget. Slik fikk mudderpramhuset sitt nåværende utseende, der grindkonstruksjonen framstår tydelig og klart.³²

Det store bindingsverks sjøhuset er et ruvende minne om virksomheten til et av Stavangers største handelshus i forrige århundre. Bygningen ble brukt til verksteder og materiallager på P. V. Rosenkilde & Sons skipsverft i Verksgata. Begge de to handelshusene som framfor noen

konkurrerte om økonomisk og politisk dominans i Stavanger gjennom første del av 1800-tallet, er således fylldig representert i Natvigs Mindes historie. Handelshuset Kielland disponerte Lille Plentinga helt fra 1799 til arvingene solgte både naustet og festerettighetene til havnevesenet i 1873. Handelshuset Rosenkilde hadde eid og brukt den største bygningen på holmen før den ble flyttet ut i 1884. Det store sjøhuset inneholder fortsatt et stort snekkerverksted i annen etasje. Denne bygningen har helst blitt omtalt som "verkstedet", "arbeidshuset" eller "det nordre huset".

Stavanger vannstandsmåler

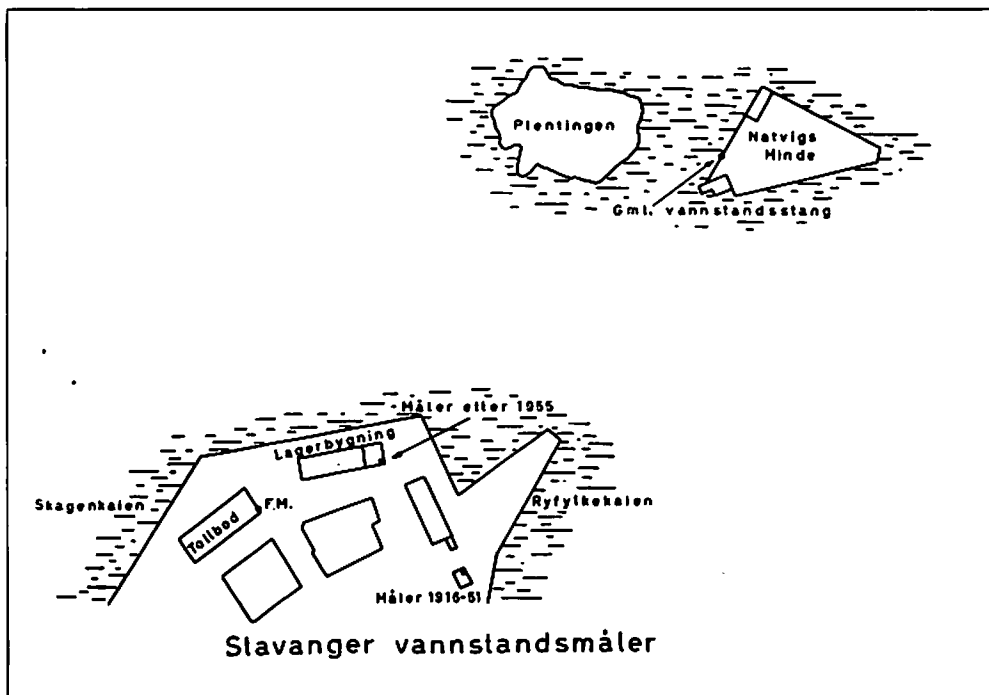
Allerede i 1880, året etter at kaianlegget var ferdig utbygd, fikk Norges Geografiske Oppmåling sette opp en tidevannsmåler på Natvigs Minde. Vi vet lite om dette første måleapparatet bortsett fra at det ofte "gik istaa" og ikke virket som det skulle. I 1886 ble det satt opp et fast merke i sjøkanten på nordvestsiden av holmen. Dette skulle tjene som referansepunkt for tidevannsmåleren. Selve merket besto av en halvmeter lang skala av støpejern som var boltet inn i fast fjell. Nullpunktet midt på skalaen ble nivellert i forhold til de to faste vannstandsmerkene som allerede fantes i Stavanger havn. Disse hadde blitt hogd inn i fjellet i Kalhammervika og på Skansen så tidlig som i 1839.



I 1903 ble det bygd egen brønn til tidevannsmåleren innerst i dokken til mudderprammen. Restene etter brønnen er fortsatt synlige.

*Foto: Helge Schjelderup

In 1903 a special well was constructed for the tide gauge right inside the dredger dock. Remains of the well are still visible.



Stavanger vannstandsmåler. De første måleapparatene sto på Natvigs Minde. I 1886 ble det boltet fast et vannstandsmærke av jern på vestsiden av holmen. Tidevannsmåleren ble flyttet til fastlandet i 1916.

*Statens kartverk, geodesidivisjonen

Stavanger tide gauge. The first measuring equipment was at Natvigs Minde. In 1886 an iron water-level line was bolted to the west side of the island. The tide gauge was moved to the mainland in 1916.

Men det hjalp lite med et stabilt referansepunkt så lenge selve vannstandsmåleren stadig hengte seg opp. Selv om havnefogdens tilsynsmann gjorde så godt han kunne, ble måleresultatene upålitelige. I 1899 ble det gamle apparatet skiftet ut med et nytt og bedre. Fire år seinere ble tidevannsmåleren plassert innerst i dokken til den gamle mudderprammen. Inn under halvtaksbygningen på baksiden av mudderpramhuset ble det bygd en brønn av tilhøgd gråstein. Tidevannet slapp inn og ut gjennom steinveggene, men for å dempe forstyrrende bølgebevegelser var de ekstra tykke. Den ene brønnveggen var en meter brei, den andre to.

Selve måleapparatet besto av et loddrett, gjennomhullet rør. Inne i røret lå en flottør som beveget seg opp og ned med vannstanden. Flottørens bevegelser ble overført via en streng til en blyant som skrev mot et rutepapir på en trommel. Trommelen roterte ved hjelp av et urverk som måtte trekkes på faste klokkeslett, og papiret måtte skiftes hver måned.

Stavanger vannstandsmåler inngikk i et landsomfattende nettverk av slike målestasjoner. Måleresultatene ble vitenskapelig bearbeidet av Norges Geografiske Oppmåling og deler av materialet ble publisert.³³

I 1916 ble Stavanger vannstandsmåler flyttet over på fastlandet, til havnevesenets vakthus ved sørenden av Ryfylkekaien.³⁴

Kullager og bunkersstasjon

Et av havnevesenets viktigste argumenter for å bygge ut Lille Plentinggen hadde vært behovet for ei tidsmessig ballastkai. Men da kaimurene endelig sto ferdig i slutten av 1870-årene, ble det tømt stadig mindre ballast i havna. Skipsfarten var hardt rammet av økonomisk krise. En stor del av byens seilskipsflåte gikk i opplag og ble etter hvert solgt eller hogd. Kysttrafikken ble overtatt av dampfartøyer som ikke hadde løs ballast. Det store, åpne arealet på østsiden av Natvigs Minde kom bare i liten grad til å tjene sitt tiltenkte formål.

I 1901 ble den østre delen av holmen utleid til dampskipsekspeditor og kullhandler N. B. Sørensen. Han fikk etablere kullager på Natvigs Minde. For å hindre at uvedkommende forsynte seg av lageret, ble det bygd et høyt plankegjærde rundt tomta.³⁵ Under første verdenskrig måtte kommunen ta kontroll over de knappe brenselsforsyningene. Stavanger Provanteringsråd overtok kulltomta på Natvigs Minde, og leiekontrakten med N. B. Sørensen ble til slutt oppsagt med virkning fra sommeren 1918. Kommunen drev kullageret fram til 1921. Da prøvde havnestyret å få nye leietakere, men midt i den verste krisetida var det ingen som ville etablere ny virksomhet på tomta.³⁶ Det tette plankegjærdet forfalt og ble endelig revet i slutten av 1920-årene.³⁷

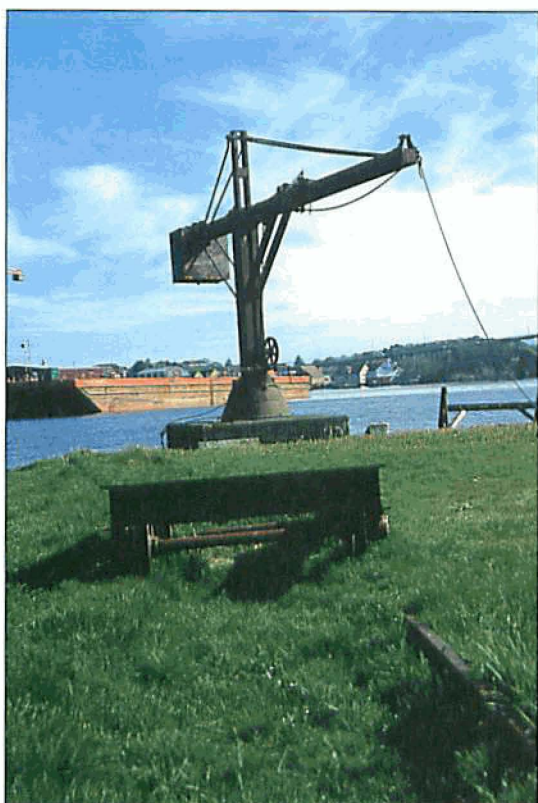
Etter at kulltomta hadde blitt ryddet, satte havnevesenet opp et 17 meter langt materialskur på nordsiden av holmen, rett øst for det store sjøhuset. Materialskuret ga ly for bygningsmate-



N. B. Sørensens kullager var omgitt av et høyt plankegjærde. Foto fra omkring århundreskiftet, da det ennå var mye igjen av Plentinggen.

*Statsarkivet i Stavanger

N. B. Sørensen's coal storage was surrounded with a high wooden fence. Photograph from around the turn of the century, when there was still much left of the island Plentinggen.



Krana, skinnegangen og vogna ble brukt til å buksere de tunge jernbøyene på land for vedlikehold.

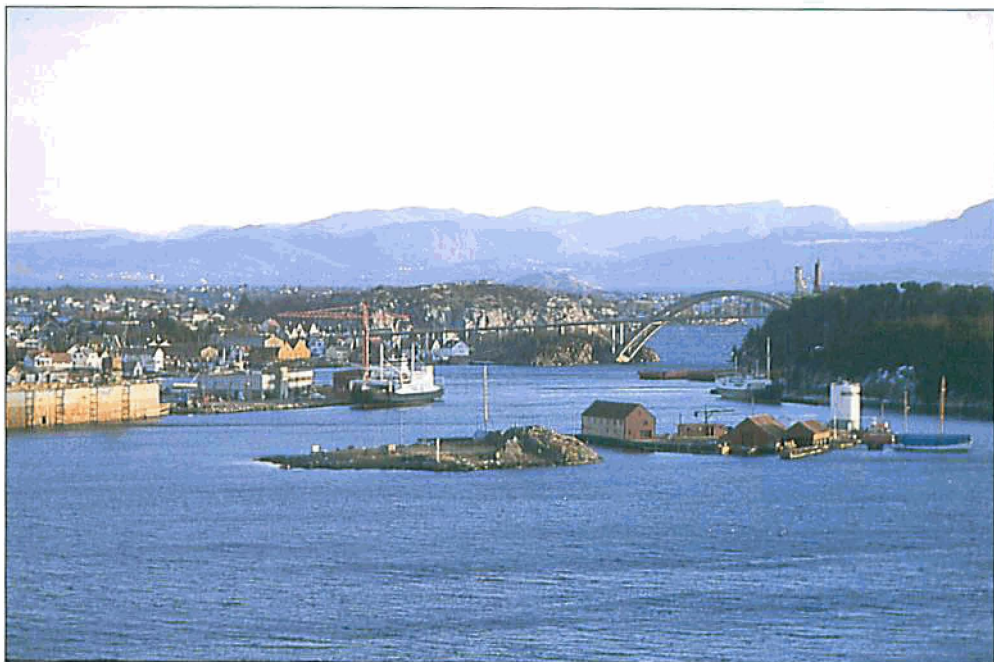
*Foto: Harald Hamre

Cranes, rail tracks and wagons were used for towing the heavy iron buoys for repair.

rialer og redskap som tidligere hadde blitt lagret under åpen himmel. På kaia ved materialskurret ble det satt opp ei kran som siden 1901 hadde gjort tjeneste ved de store kaiutbyggingene i Vågen. Krana hadde stått på en stor lekter som ble manøvrert langs de nye kaiene. Den ble plassert på Natvigs Minde for å håndtere de tyngste av havnevesenets jernbøyer når de ble tatt på land for vedlikehold. Fra krana ble det lagt en skinnegang med vogn innover på holmen. Bøyene ble lagt på vogna og trukket vekk fra kaia når de skulle etterses og repareres.

Det meste av den gamle kulltomta ble imidlertid liggende brakk fram til slutten av 1930-årene. Da ble den østlige delen av Natvigs Minde leid bort igjen, denne gang til Norsk Brændselolje A/S. Dette firmaet hadde drevet utsalg av oljeprodukter i Østervåg, men etter som kaiene ble utbygd, måtte bunkersstasjonen flytte lenger og lenger østover. I 1938 fikk Norsk Brændselolje A/S endelig disponere en tjenlig plass med ekspansjonsmuligheter.²⁸ På østspissen av Natvigs Minde ble det reist en 8 meter høy solaroljetank på et 2,5 meter høyt betongfundament. I det sylinderformede fundamentet ble det innredet vaktrom for de som betjente stasjonen. Fra tanken og sørover ble det bygd ny betongkai. På kaia ble det satt opp bensinpumpe som var knyttet til en nedgravd 1500 liters bensintank.

Det ble også støpt fundament til en stor dieseltank, men okkupasjonen satte en stopper for videre utbygging. Under annen verdenskrig satte tyskerne opp en kanonstilling på toppen av



Bunkersstasjonen var i drift fram til 1998. Den sylinderformede oljetanken var et karakteristisk landemerke i Stavanger havn gjennom 60 år.

*Helge Schjelderup

The bunker station was in operation up until 1998. The cylinder-shaped oil tank was a characteristic landmark in Stavanger harbour for 60 years.

Plenting. Like nedenfor ble det reist ei brakke for vaktmannskapet. På Natvigs Minde reiste de to eller tre lange mannskapsbrakker. Rett etter krigen ble store deler av holmen brukt til oppsamlingsplass for tysk utstyr. Brakkene ble revet, og den planlagte dieseltanken kom endelig på plass.³⁹

Bunkersstasjonen skapte nytt liv på holmen. Den ble et samlingspunkt for fiskeflåten, særlig under sildefiskeriene hver vinter og vår. Skøytene lå ofte i kø for å få bunkre eller "spyle". Spylingen var nødvendig for å desinfisere rommet før neste sildelast. Enkelte ganger kunne man nesten "gå tørrskodd" på dekkene fra bunkersstasjonen over til Sølyst.⁴⁰

Helt fram til 1998 var det bunkersstasjon øst på Natvigs Minde. Den sirkelformede murbygningen som fortsatt står igjen, er sokkelen til den høye oljetanken som ble revet da den siste leietakeren, Statoil, måtte flytte fra holmen.

Havnevesenets verksted

Helt fram til 1970-årene var det alltid havnevesenet selv som utførte byggearbeidene i Stavanger havn. Ved store kaiutbygginger var det mye folk i arbeid med en mengde båter, prammer, lektere, kraner og annet tungt utstyr. Den faste arbeidsstokken var sysselsatt med mudring, fendring og løpende vedlikehold av tønner, bøyer, fortøyningsinnretninger, brygger og bygninger. Natvigs Minde var den sentrale basen for havnevesenets allsidige tekniske virksomhet. Her ble gammelt utstyr reparert og nytt laget.

På naboholmen, Plentingen, var det også livlig aktivitet da byen fikk sine første dypvannskaier. Den nakne holmen ble brukt som steinbrudd og skutt i stykker. For å lette uttaket av steinblokker ble det i 1901 bygd både utlastingsbrygge og skinnegang for små lastevogner.⁴¹ Fram til 1905 havnet stadig mer og mer av Plentingen i Skansekaaien, på Kjerringholmen og i Skagenkaaien.

Arbeidsbåter og mudderprammer lå ved kai på Natvigs Minde når de ikke var i bruk. Midt i 1950-årene fikk havnevesenet bygd et nytt mudderapparat i tillegg til det som ble innkjøpt i 1901. Den nye muddermaskinen var også dampdrevet og ble kalt "Truls". Skroget til denne farkosten hadde en helt spesiell historie. Det var baugpartiet til torpedojageren "Æger" som had-



En stor del av Plentingen havnet i kaimurene inne i byen. Steinbruddet har gitt holmen en karakteristisk profil.

*Foto: Helge Schjelderup

Most of the island Plentingen was used to build quay walls in the city. The stone quarry gave the island a characteristic profile.

de blitt berømt for å ha løsnet det første skudd i Rogaland mot den tyske okkupasjonsmakten. "Æger" senket det tyske lastefartøyet "Roda" i Byfjorden 9. april 1940, men ble deretter selv skutt i stykker av tyske fly. Vraket drev på land på Hundvåg. Den ene halvdel av skroget gjorde tjeneste som mudderprammen "Truls" helt til midt i 1970-årene.

Havnevesenets fartøyer lå utsatt til for vær, vind og strøm på Natvigs Minde. For å skjerme farvannet ble det i 1950 bygd ei steinfylling over til Plentingen. Dermed fikk man ei lun havn mellom de to holmene. I 1959 fikk også havnevesenets arbeidere et lunere oppholdssted. Da ble ei kommunal arbeidsbrakke flyttet over fra Nedre Strandgate og plassert midt på holmen. Brakka hadde både et lite kjøkken og et oppholdsrom. Der møttes de 8-10 anleggsarbeiderne over kaffekopper og matpakker. I en liten nettinggård utenfor brakka holdt de høner som ga ferske egg til matpaukene.

Fra 1970-årene gikk det raskt tilbake med aktiviteten på havnevesenets verksted. Mer og mer av anleggsarbeidene ble satt ut til private firma. Bemanningen i den tekniske avdelingen ble redusert til et minimum, og Natvigs Minde ble først og fremst et lager for utrangert utstyr. Stavanger Sjøfartsmuseum fikk disponere plass til sin samling av bruksbåter i sjøhusene. Museets seilfartøyer, "Anna" af Sand og "Wyvern", fikk liggeplass langs kaiene og lagerplass i tilbygget til det gamle pramhuset. Det lille som var igjen av verkstedsfunksjoner ble flyttet på land. Stavanger havnevesen hadde ikke lenger bruk for Natvigs Minde som arbeidsplass. De tradisjonsrike bygningene begynte å forfalle.

Restaurering og nye aktiviteter

Fra 1994 har Stavanger interkommunale havnevesen foretatt en omfattende opprydding på holmen. Materialsåret, arbeidsbrakka og tilbygget på pramhuset er revet. Bunkersstasjonen er nedlagt og de fleste spor fjernet.

De eldste bygningene derimot, har blitt satt i stand på en måte som ivaretar både deres bygningshistoriske og kulturhistoriske verdi. Daværende havnesjef Odd Michael Odland allierte seg med Fortidsminneforeningen for å få utført en antikvarisk oppmåling av bygningene. Deretter ble arkitekt Helge Schjelderup engasjert til å lede både oppmåling og restaurering. Det praktiske arbeidet ble overlatt byggmester Kjell Solheim fra Jelsa. Han behersket de tradisjonelle byggemåtene og hadde solid erfaring fra tilsvarende prosjekter.

På grunn av forfallet ble restaureringsarbeidene mer omfattende enn forventet. Hele den karakteristiske takkonstruksjonen på pramhuset måtte fornyes. Pramhuset fikk også nytt golv. I det grindabygde mudderpramhuset måtte fire av stavene og det meste av bordkledningen skiftes ut. Det store bindingsverks sjøhuset fikk nye vinduer i historisk riktig stil. Alle tre bygninger fikk gamle teglpanner på takene, og de ble malt på nytt. Rødfargen ble dekket med mørk oker, slik husene hadde vært malt tidligere. Havnevesenet tok ansvaret for å redde de historiske bygningene for framtida.

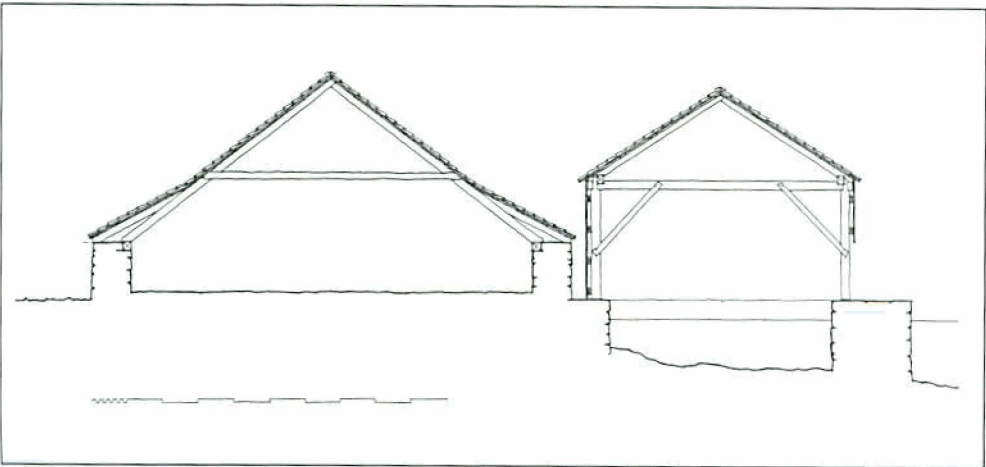
De tre bygningene representerer hver sine tradisjoner i vestnorsk byggkunst. Pramhuset er et steinnaust. Slike finnes det mange av i Rogaland. Det som først og fremst skiller pramhuset og de steinmurte gårdsnaustene, er størrelsen. Grindakonstruksjonen i mudderpramhuset har sine røtter i forhistorisk tid. Denne byggemåten er hovedsakelig utbredt på Vestlandet. Det



Da pramhuset skulle restaureres viste det seg at hele takkonstruksjonen måtte skiftes ut.

*Foto: Helge Schjelderup

When the boat shed was restored, it became apparent that the whole roof construction had to be renewed.



Tverrsnitt gjennom pramhuset og mudderpramhuset
*Helge Schjelderup 1986 / Fortidsminneforeningen 1992

Cross section of the boat shed and the dredger shed.



Det nye servicebygget

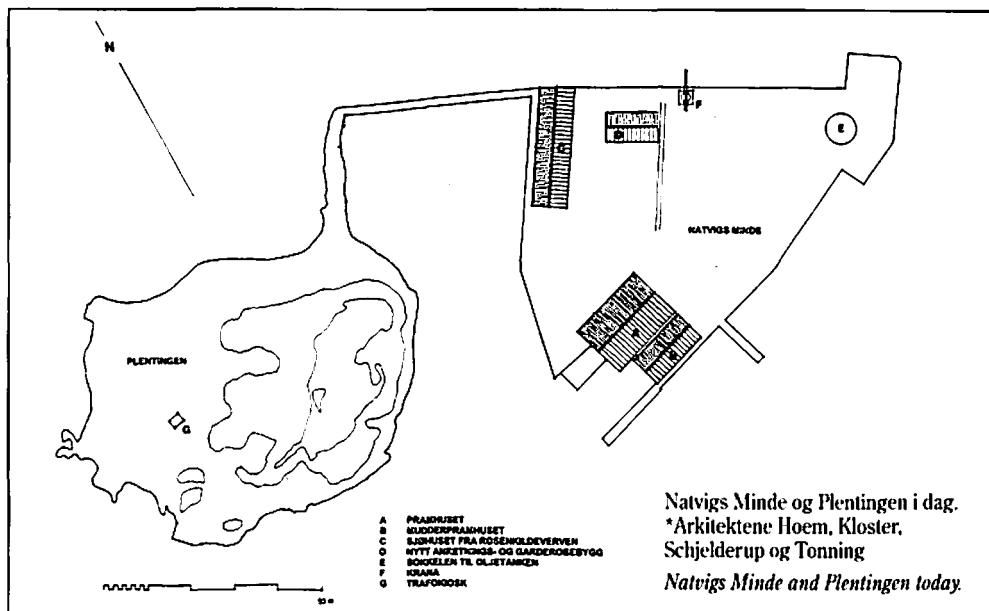
*Harald Hamre

The new Service Building

store sjøhuset er bygd med bindingsverk. Denne teknikken ble trolig importert fra kontinentet i middelalderen, men ble ikke utbredt i vårt distrikt før på 1700-tallet.¹²

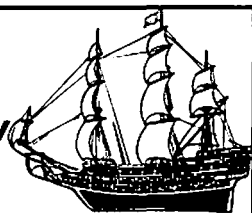
Nå har Natvigs Minde blitt tilpasset ei ny tid og ny næringsvirksomhet. Pramhuset har blitt et representativt forsamlings- og selskapslokale for både offentlige og private. Et nytt servicebygg med tradisjonelt eksteriør er reist på nordsiden av holmen. Der finnes kjøkken, garderobe og toaletter som gjør Natvigs Minde til et komplett, moderne anlegg for kurs- og møtevirksomhet i et særpreget, historisk og maritimt miljø.

Natvigs Minde inneholder verdifulle spor både fra forrige århundres mektige handelshus og fra vårt århundres globale oljeindustri. Men først og fremst er dette miljøet et minne om utviklingen av Stavanger havn og Stavanger havnevesen. Flere og flere mennesker får nå anledning til å besøke Natvigs Minde. De vil forhåpentligvis vite å verdsette historien om all den virksomhet som har satt sitt umiskjennelige preg på denne holmen.



Tips til festkomiteen!

En øy helt for dere selv – midt i Stavanger



Natvigs Minde må være Stavangers best bevarte hemmelighet. Den lille holmen ligger et steinkast fra Østervåg i retning Engøy, men få har opplevd den helt spesielle stemningen der ute.

Nå huser **Natvigs Minde** et av byens mest spesielle selskapslokaler. Flotte nyrestaurerte sjøhus omgitt av ramsalt maritim historie. Panoramautsikten over Stavanger er ubeskrivelig. Her vil du få en annerledes ramme for **mottagelser, firmafester, julebord og lignende.**

Vi ordner alt fra den tre minutters båtturen til skjenkebevilgning og underholdning.

- Grupper opp til 120 personer
- Mat til enhver anledning.

Natvigs Minde

– noe ganske annet midt i Stavanger Havn

Vi arrangerer på vegne av havnevesenet i Stavanger
Ring CCC Services as, telefon 51 54 11 40

"Tips til festkomiteen!" Det 175 år gamle pramhuset markedsføres nå som "et av byens mest spesielle selskapslokaler". Arbeidsplassen har blitt erstattet av "ramsalt maritim historie" med panoramautsikt.

*Stavanger Aftenblad 16.04.1999.

"Advice for the Celebration Committee!" The 175 year old boat house is now marketed as "one of the city's most special party venues". The workplace has been replaced by "salty maritime history", with a panoramic view.

Sentrale kildeserier:

Statsarkivet i Stavanger: Stavanger havnevesens arkiv

Byarkivet i Stavanger: Formannskapetets arkiv og Stavanger havnevesens arkiv

Stavanger kommunes trykte bystyreforhandlinger og regnskaper.

Sentrale informanter:

Tron Gjedrem, Stavanger interkommunale havnevesen

Roy Tang-Wa, Stavanger interkommunale havnevesen

Leif Hellevik, Hundvåg

Helge Schjelderup, Stavanger

Noter

- ¹ Berntsen, M.: "Stedsnavn i Stavanger by og nærmeste omegn", Stavanger 1939, s. 160. Andersen, Anders M.: "Stavangerkultur", s. 18, i "Stavanger mellom sild og olje", bd. 2, Stavanger 1988.
- ² Elgvin, J.: "En by i kamp", Stavanger 1956, s. 322.
- ³ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Byfogd 71CA 1: Avgifter 1721–1894, 33BA: auksjonsprotokoll 1789–1903, fol. 457Af, BB10: pantebok 7A auksjonsskjøte datert 23.12.1799, tinglyst 07.01.1800.
- ⁴ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Byfogd 71CA: 1. Avgifter 1721–1894.
- ⁵ Zellitz, J.: "Egenæs. Et Digt med Anmærkninger", Stavanger 1928, s. 67.
- ⁶ Elgvin, J.: "En by i kamp", Stavanger 1956, s. 346 og 357.
- ⁷ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Byfogd, pantebok 8, fol. 228A: festebrev tinglyst 10.08.1812 med referanse til kjøte datert 23.03.1788.
- ⁸ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Byfogd, 33BA: auksjonsprotokoll 1789–1803, fol. 457Af, BB10: pantebok 7A: auksjonsskjøte dat. 23.12.1799, tinglyst 07.01.1800.
- ⁹ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Byfogd, pantebok 8, festebrev tinglyst 10.08.1812 og festebrev tinglyst 15.10.1821.
- ¹⁰ Lous, C.: "En Stavangersk Cicerone", Stavanger 1868, s. 44.
- ¹¹ Stavanger kommune: "Stavanger Bystyres forhandlinger 1856–1861", s. 34.
- ¹² Stavanger kommune: "Stavanger Bystyres forhandlinger 1851–1855", s. 372–376. Lunde, Johs.: "Handelshuset bak Garman & Worse", Bergen 1963, s. 192.
- ¹³ Stavanger kommune: "Stavanger Bystyres forhandlinger 1881", s. 33.
- ¹⁴ Utne, B. S.: "Bjergsted", s. 15 i Stavanger Museums Årbok 1974.
- ¹⁵ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Havnevesen, Havnefogdens kopibok 1869–1875. Brev datert 07.10.1870 og 25.11.1870.
- ¹⁶ Stavanger kommune, Byarkivet: Stavanger formannskap, journalsaker, "ujournaliserte saker 1873".
- ¹⁷ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Havnevesen, Havnekommissjonens Forhandlinger 1863–1889, s. 125.
- ¹⁸ Stavanger kommune: "Stavanger Bystyres forhandlinger 1873", s. 78–84 og s. 90.
- ¹⁹ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Havnevesen, Havnekommissjonens Forhandlinger 1863–1889, s. 165.
- ²⁰ Statsarkivet i Stavanger: Sørenskriveren i Jæren og Dalane, pantebok Jæren 1819–1825, fol. 187, festeseddel tinglyst 01.12.1821.
- ²¹ Riksarkivet: Statssekretariatet. Kongelige resolusjoner 1820 I: Kgl.res. 23.06.1820 nr. 4795, om rett til å oppkreve "Mudderpenger" i Stavanger og Kristiansund. Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Havnevesen, Havnekommissjonens forhandlinger 1827–1863, fol. 35B, mote 29.05.1850.
- ²² Stavanger kommune, Byarkivet: Formannskapet, Db.: Representantsaker, Approbasjoner, Sak 33/1878. Bygningens dimensjoner er oppgitt i fot: innvendig lengde: 60 fot, innvendig bredde: 35,5 fot, steinveggenes høyde: 6 fot, steinveggenes bredde: 4 fot.
Stavanger kommune: "Stavanger Bystyres forhandlinger 1868", 164–167.
- ²³ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Havnevesen: Havnekommissjonens forhandlinger 1827–1863, fol. 78A.
- ²⁴ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Havnevesen: Havnekommissjonens forhandlinger 1827–1863, fol. 84B og 86B.
- ²⁵ Stavanger kommune: "Stavanger Bystyres forhandlinger 1868", s. 192, Havnekassens budsjett for 1879.

- ²⁶ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Havnevesen, Havnekommissjonens Forhandlinger 1863–1889, s. 199.
- ²⁷ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Tollsted, Inngående tollbok 1842, innførsel nr. 3417 15.12.1842. Michaelsen, M. L.: "Stavanger Sjøfarts Historie", Stavanger 1927, s. 247.
- ²⁸ Stavanger-avisene 26.08.1890, nekrologer. Vik O.: "Kommunalt og politisk liv", s. 315 i Stavanger kommune (utg.): "Stavanger 1814–1914", Stavanger 1914. Næss, H. E.: "Antiradikalisme og sparsommelighet", s. 19 og 21 i "Partiet og politikken", Stavanger 1983.
- ²⁹ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Havnevesen, Havnekommissjonens Forhandlinger 1883–1889, s. 218, mote 22.02.1883.
- ³⁰ Stavanger kommune: "Stavanger Bystyres forhandlinger 1879" s. 263.
- ³¹ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Havnevesen, Kopibog 1882–1887, for havnefogd og losoldermann, Jnr. 35/1884.
- ³² Stavanger kommune. Stadsingeniørens arkiv. Dokumenter 1928–1938, legg 84.
- ³³ Se for eksempel Den Norske Gradmaalings-Kommission: "Resultater af Vandstands-Observationer paa Den Norske Kyst.", Kristiania 1904.
- ³⁴ Opplysningene om Stavanger vannstandsmåler er hentet fra Statens kartverk, Geodesidivisjonen, protokoll "Stavanger vandstandsmaaler".
- ³⁵ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Havnevesen, Dokumenter 1914–1917, legg 1916. Leiekontrakt datert 17.09.1901.
- ³⁶ Statsarkivet i Stavanger: Stavanger Havnevesen, Journal for havnestyret 1912–1917: jnr. 146/1916, 59/1919, 40/1921 og 123/1921. Dokumenter 1920–1921: legg 1921.
- ³⁷ Samtale med Leif Hellevik.
- ³⁸ Leiekontrakt vedtatt av Stavanger bystyre 05.05.1938.
- ³⁹ Samtaler med Roy Tang-Wa og Leif Hellevik.
- ⁴⁰ Samtale med Leif Hellevik.
- ⁴¹ Stavanger kommune: "Stavanger bys kommuneregnskaper 1901". Årsberetning for Stavanger Havnevesen 1901.
- ⁴² Helge Schjelderup: "Brukshusene ved sjøen", Stavanger Museums årbok 1991, Stavanger 1992, s. 8-70.

Summary

NATVIGS MINDE – A SMALL ISLAND IN THE HISTORY OF STAVANGER

Natvigs Minde is a small island in Stavanger's inner harbour. In spite of its position in the middle of the harbour, and only a few hundred metres from the streets of the city, there are very few who have been out to it. The people of Stavanger have mostly only seen the very characteristic houses on the island, but equally may not have taken much notice of them. The uncommon name and the characteristic buildings tell us that something special has taken place here over time. Natvigs Minde indeed contains a lot of the history of the harbour, and not least the history of the city in a wider sense.

This article describes how Natvigs Minde grew up from the first boat shed which was built in 1771. At that time the island was called Lille Plenting, and it belonged to the city of Stavanger. One of its citizens, Ole Trulsen, rented a plot of land on Lille Plenting and set up a boat shed with a timber frame and a tiled roof. In 1799 the lease agreement and the boat shed were taken over by the trading business of Jacob Kielland and Son, the largest trading firm and shipping company in Stavanger. Kielland's trading company made use of Lille Plenting as a careening place and a store for equipment and material for its shipyard in the city.

At the time of the cholera epidemics in the middle of the nineteenth century, Lille Plenting was used as a quarantine station. Ships which came from cholera-affected areas had to be isolated for the whole time until the city doctor was completely sure that there was no hint of the disease on board. It often happened that all the passengers who came to Stavanger on the steamships from Hamburg were placed in the boat shed on Lille Plenting for several days. As a rule it was healthy people who were crowded together in fear that one of them might be carrying a life-threatening disease. Mostly, it would be more than fifty steam ship passengers isolated on Lille Plenting at the same time. All of them in fear of their lives.

Stavanger Harbour Authority took over Lille Plenting in 1873. Kielland's sea-house was destroyed and the area levelled. In the course of a few years deep water quays were built on the bedrock around the island. The intention was to establish a place where sailing ships could unload their ballast without blocking the harbour. But sailing ship voyages went into a deep economic decline around 1880. At the same time, steam ships took over an increasing amount of the harbour traffic. They did not have loose ballast, and so the new quay installation was only used to a small extent for its original purpose. From 1901 to 1918 half of the island was rented out to a private charcoal trader. From 1938 to 1998 the same area was rented out to a bunker station.

At the same time as the major quay building was taking place, the Harbour Authority moved the two buildings where it carried out its activities to Lille Plentingen. In 1879, all was ready. Now Stavanger's Harbour Authority had a completely new functional base for all their activities. It was the Harbour Master Thomas Natvig who had promoted the idea and directed the building work, and so it was in his honour that the island was named Natvigs Minde (Memorial).

Natvigs Minde was used as a base for the Harbour Authority's technical activities right up until the 1970s. It was always the Harbour Authorities themselves who carried out building work in Stavanger Harbour. Many were employed in the major quay extension work, whether with boats, barges, lighters, cranes and other heavy equipment. The full-time work force was employed in dredging and making fenders, running repairs of barrels and buoys, mooring arrangements, and work on the wharves and buildings. Natvigs Minde was the centre for all building and maintenance work in the Harbour. It was here that old equipment was repaired and new equipment made.

In the 1970s, the activity on Natvigs Minde subsided. An increasing amount of the Harbour Authority's work was made over to private companies. The work force in the technical department was reduced to a minimum and the island became mainly a store for scrapped equipment. The old work buildings began to decay.

In the course of the 1990s the Stavanger Harbour Authority has cleared some of Natvigs Minde, at the same time restoring the most valuable buildings. The large stone boat shed was originally put up on a plot of land which the Harbour Authority rented on the mainland, to the east of the city in the 1820s. The building was used as a workshop and store for working boats, mooring buoys and other equipment. The post-and-beam constructed boat shed was built on the same place in 1862 as a shelter for the Harbour Authority's dredger. Both of these buildings were moved to Natvigs Minde in 1878. Six years later the large timber framed warehouse was moved over from the mainland. This had originally stood in Verksgata in Stavanger and had been a workshop building by the shipyard for the trading company P.V. Rosenkilde & Son.

The three buildings have now been mended in a way which preserves their value as a part of both architectural and cultural history. Natvigs Minde has adapted to new times and a different economic activity. The large stone boat shed has become a representative meeting place and company premises for both public and private functions. A new service building has been erected on the north side of the island, with a traditional exterior. But inside, there is a kitchen, cloakroom and toilets which make Natvigs Minde a complete, modern setting for courses or meetings in very characteristic historic maritime surroundings.

Natvigs Minde contains valuable traces of the powerful trading companies of the nineteenth century. However more especially it is that milieu which serves as a reminder of the development of Stavanger Harbour and the Stavanger Harbour Authority. More and more people now have an opportunity to visit Natvigs Minde. We trust that they will realise the value of the history of all the activity which has left its unmistakable mark on this island.