

DET NORSKE HAVNEVÆSENS HISTORIE

TIL 1914

AV

GABRIEL SMITH
HAVNEDIREKTØR



KRISTIANIA
FORLAGT AV H. ASCHEHOUG, & CO. (W. NYGAARD)
1923

UTSIGT OVER
DET NORSKE HAVNEVÆSENS
HISTORIE TIL 1914

UTSIGT OVER
DET NORSKE HAVNE-
VÆSENS HISTORIE
TIL 1914

AV
GABRIEL SMITH
HAVNEDIREKTØR



KRISTIANIA
FORLAGT AV H. ASCHEHOUG & CO. (W. NYGAARD)
1923

Printed in Norway

EMIL MOESTUE A/S BOKTRYKKERI

FORORD

Denne bok er efter anmodning skrevet som en del av «Skibsfartens historie», som Norges Rederforbund hadde agtet at utgi i anledning av jubilæet i 1914.

Da der hadde gaat flere aar utenat vedkommende forlag hadde paa-begyndt trykningen av verket, bestemte Rederforbundet sig til selv at foreta utgivelsen, og dets redaktionskomite fandt da avsnittet om Havnevæsenet for omfangsrikt, hvorfor jeg blev anmodet om» at utarbeide en kortfattet oversigt over samme emne.

Imidlertid hadde jeg ved forskjellige anledninger samarbeidet med Ruteskibenes Rederiforenings havnekomite, og denne, som kjendte nævnte forhold, tilbød et bidrag til trykning av min bok, da man mente at denne vilde danne et nyttig supplement til boken «Havne utenlands», som komiteen skulde utgi. — Derefter gav Handelsdepartementet bemyndigelse til i samme øiemed at anvende et beløp av de til Havnevæsenet bevilgede midler.

For denne elskværdige og velvillige støtte maa jeg ogsaa her faa uttale min dyptfølte tak.

Efter den opgave som oprindelig blev stillet, maatte jeg begrænse stoffet mere end ønskelig; specielt gjælder dette den tekniske del. Imidlertid har jeg ikke nu villet foreta tilføjelser, da jeg haaber man vil finde, at de administrative spørsmåal er behandlet tilstrækkelig utførlig, hvilket efter planen for boken skulde være det væsentlige.

Kristiania, januar 1923.

Gabriel Smith

| INDHOLD | Side |
|--|------|
| I. Havneforhold og havneforordninger i sagatiden..... | 1 |
| II. Fra Kalmarunionen til havneforordningen av 1735 | 9 |
| III. Organisation og praktisk arbeide..... | 24 |
| IV. Gjennembruddet av 1842 | 55 |
| V. Havneforholdene og den begyndende dampskibstrafik | 67 |
| VI. Havnekasserne og deres budgetter | 78 |
| VII. Den nugældende lov om havne- og ringevæsenet..... | 95 |
| VIII. Havneforhold og havneanlæg omkring aarhundreskiftet..... | 102 |
| IX. Utviklingen i det tyvende aarhundre | 123 |
| X. Slutningsbemærkninger..... | 154 |

| BILLEDER | Side |
|---|------|
| 1. Trondhjems havn 1674. Efter Maschius' prospekt (Trondhjems stiftsarkiv)..... | 2 |
| 2. Tidlig bebyggelse, Tyskebryggen, Bergen. (Efter Koren-Wiberg) | 3 |
| 3. Trondhjems elvehavn 1905. (Riksarkivar Koren)..... | 4 |
| 4. Fra det gamle handelssted Svolvær | 5 |
| 5. Agdenes molo (Foreningen til Norske fortidsminners bevaring 1869)..... | 6 |
| 6. Fredrik Kristoffer Gedde, kanal- og havneinspektør | 10 |
| 7. Bergens vaag 1570–90. (Original i Hamburg, ved Wilse)..... | 11 |
| 8. Kart av Risør havn 1722. (Riksarkivet) | 16 |
| 9. Kart av Bergens vaag 1738. (Riksarkivet)..... | 18 |
| 10. Kart av Bjørviken, Kristiania 1794. (Riksarkivet)..... | 19 |
| 11. Kart av Tønsberg havn med «Stenen» 1740. (Riksarkivet) | 20 |
| 12. Kart av Kristiansand havn 1734. (Riksarkivet) | 22 |
| 13. Kart av Aalesunds havn 1815. (Havnedirektørens arkiv)..... | 31 |
| 14. Kart av Flekkefjord havn 1745. (Riksarkivet) | 34 |
| 15. Tegning av mudderapparat, Flekkefjord 1746. (Riksarkivet) | 35 |
| 16. Skottebryggen, Larvik ca. 1756 | 36 |
| 17. Forbygninger, Nidelven ca. 1730. (Riksarkivet)..... | 37 |
| 18. « « - « « | 38 |
| 19. Forbygninger i indløpet til Trondhjems havn 1785 | 38 |
| 20. « - « - « « | 39 |
| 21. Trondhjems havn 1785. (Havnedirektørens arkiv) | 40 |
| 22. Kart over Trondhjem 1777..... | 41 |
| 23. Projektert bryggeanlæg, Sandefjord 1804. (Riksarkivet) | 42 |
| 24. Kristiania havn 1814..... | 43 |
| 25. Kristiania havn 1820. (Boydell's Picturesque Scenery of Norway, ved Wilse).... | 44 |
| 26. Bergens havn 1820. (Boydell's Picturesque Scenery of Norway, ved Wilse).... | 45 |
| 27. Trondhjems havn 1820. (Boydell's Picturesque Scenery of Norway, ved Wilse) | 46 |
| 28. Hjørnings brygge, Kristiania. (Havnedirektørens arkiv) | 48 |
| 29. Projekteret sluseanlæg, Akerselven, ca. 1850. (Havnedirektørens arkiv)... .. | 49 |
| 30. Bergens vaag 1838–40. (Voyages de la Commission du Nord. Paul Gaimard. Ved Wilse) | 51 |
| 31. Claus Jacob Schive, kanal-, havne- og fyrinspektør | 55 |
| 32. Kaiprofil i Kristiania 1866–68 og 1873–75 | 68 |

| | Side |
|--|------|
| 33. Toldbodbyggen i Kristiania 1892. (Ved Wilse)..... | 69 |
| 34. Kart over Trondhjem 1875 | 71 |
| 35. Elvehavnen, Trondhjem | 72 |
| 36. Carl A. Dahl, stadsingeniør i Trondhjem..... | 73 |
| 37. Tyskebyggen og Vaagen, Bergen i 60-aarene. (Ved fot. Knudsen & Co.)..... | 74 |
| 38. Tyskebyggen, Bergen 1865. (Ved fot. Knudsen & Co.)..... | 74 |
| 39. Bunden av Vaagen, Bergen, i 1860-aarene. (Ved fot. Knudsen & Co.)..... | 75 |
| 40. Andenes molo. Bygget 1895–1904 | 77 |
| 41. Utsire molo. Bygget 1865–70 | 80 |
| 42. Flø havn. Bygget 1874–84..... | 83 |
| 43. Steinavær. Bygget 1890–92. I forgrunden haandmudderapparat | 100 |
| 44. Øifjordvær, baatstø. Bygget 1890–91 | 103 |
| 45. Halvorsøy, jetemolo. Bygget 1899..... | 103 |
| 46. Havnevæsenets ældste dampmudderapparat. Bygget 1864, ombygget 1909..... | 104 |
| 47. M/A «Suggen», under arbeide i Berlevaag | 104 |
| 48. Første undervandssprængning, Vegsund 1894..... | 105 |
| 49. Minerflaate med kranfartøi og dykkerbaat for undervandssprængning | 105 |
| 50. Vardø molo. Bygget 1877–79 | 107 |
| 51. Bodø molo. Bygget 1892–1904..... | 108 |
| 52. Alnes molo. Bygget 1888–98..... | 109 |
| 53. Steinavær stenbrud med kraner..... | 110 |
| 54. Brattestø molo. Bygget 1889–97 | 110 |
| 55. «Excavator I»..... | 111 |
| 56. «Excavator 6» | 112 |
| 57. Vadsø molo, stenbrud..... | 113 |
| 58. Berlevaag..... | 118 |
| 59. Oluf N. Roll, havnedirektør..... | 120 |
| 60. Den nye Toldbodbrygge og Langbyggen, Kristiania. (Ved Wilse) | 129 |
| 61. Kart av Kristiania havn 1914..... | 131 |
| 62. Tyskebyggen, Bergen. (Fot. Knudsen & Co.) | 132 |
| 63. Vaagen, Bergen. (Fot. Knudsen & Co.)..... | 133 |
| 64. Kart av Vaagen, Bergen. Trafikforholdene i 1890-aarene | 134 |
| 65. Kart av Trondhjems havn 1914..... | 135 |
| 66. Nye havneplaner, Trondhjem | 137 |
| 67. Stavanger havn. (Ved Wilse) | 139 |
| 68. Kristiansand havn. (Ved Wilse)..... | 140 |
| 69. Drammens havn..... | 141 |
| 70. Kaikonstruksjoner, Kristiania | 142 |
| 71. – «– « | 143 |
| 72. –«– Kristiansund N..... | 146 |
| 73. –«– Drammen..... | 147 |

BILAG

Faksimile:

| | |
|----------------------------------|--------------|
| Initial med skibsbillede..... | foran side 1 |
| Farmannaloven kap. 11 – 14 | efter side 6 |
| Farmannaloven kap. 14–16 | « « 6 |
| Bæarskipan..... | « « 8 |

Sva er vundara z mek
 mnt at engi mady skal
 hafa ranga vundara en
 mek kottlo. En sa er veit vund
 dari at xx. mkr bndi vundung hbn
 ok megi ai uega s at vili at vund
 dungu ok a mena ai uega en ueg
 re vundunga vat. Sa er amax
 vundari er hat yan vundari. Sa
 se visa at skal pri of. ok a mena
 ai uega en skal pan aman vundung
 s li uega umgu vundari. Suka
 ka goga y aahnar sikar seg vto
 hapa. En pest sko va mek kottlo
 m bu vndar ok fira lina er ikoll
 dom ik mela. Er sjau ppest hntio
 fa er liggat halpr amas vundun
 gr. Sa er vundungr er gimer a va
 ag xx. mkr rugar er sta vndi
 i keattoi z vega vndi. Kuen af
 kar vnd i vundung. halpr am
 an kuen afkr i kar alk. Sko fet
 se vundarar ok mek kottlo ligg
 ia a sig ueli und logmanz laiti.
 Skal par er hur spilv manz vena
 fira vundara saku z mek kottlo
 en vnto er fira mek kottvum
 rhuert spilv. En hur sem enthu
 er i seltara gran heper vundgr
 sek o. und sig ep h nat ok hagi

si man ep spilv mane vunda
 rum maika. En a ceu aller he
 ndi skalro mek kottlo at hapa.
 her sjau vundari hntio oke
 her si npt vndar i ag pnt



stori man en ha loglum v
 hodi manni z nepna vnti und
 vau en pleur ok segi sit z af h
 nar er pari toku. en hnt rlegu
 hundar er skip higg. En ep sa
 skal ai um kaup mala liti. Sa
 hagi sa sit maal er utin spilv
 ok va sit fira z fira avd hntio
 od ykkir beggia ok fud vund
 sa sand z samkaupa u par tek
 w z vnto test ok legu. Sa er f
 vntu loglega sicut z at logvullu
 par tek. er vntu par ia logu.

Skip s er h vndung par er
 sauta sara frosuar ai y.
 dagrum s er tali par er i

Initial med skibsbillede.
 Av indledningen til FARMANNALOVEN i Magnus Lagabøters
 Islandske lov (Jonsbok). Islandsk haandskrift fra midten av 14de aarh.
 (Am. 3269 4to).

I. Havneforhold og havneforordninge i Sagatiden.

Havnevæsenets historie er i alle land paa det nøieste knyttet til handelens udvikling og da væsentlig til omsætningen sjøværts med utlandet.

I Norge har dette forhold fra begyndelsen av været ganske særegent. I de ældste historiske tider var det vore høvdinger og stormænd, som før ut til fremmede land med sine skibe, ofte i forbindelse med vikingetog, men ogsaa paa regelmæssige handelsfærder, hvorved de bragte hjemlandet forsyning av forskjellige utenlandske varer. Som man kan se av «Kongespeilet», var det endnu i det 13de aarhundrede skik og bruk, at mænd av høi æt drog paa handelsreiser til utlandet, og de har sikkerlig i den tid besørget den væsentlige del av omsætningen med utlandet, indtil Hanseatervældet fik brede og fæste sig. Ved den tid synes det imidlertid, at aristokratiet ikke længer har fundet det stemmende med sin værdighet at drive handel.

Disse storfolk satte om vinteren skibene paa land ved sin gaard, der som regel laa ved en god, naturlig havn; det samme gjorde man ogsaa i byerne, der hvor havneforholdene tillot det, Saaledes som man kan se bl. a. i Maschius's tegning av Trondhjem fra 1674.

I byerne eiet de desuten hele bygningskomplekser, sjøboder, pakhus m. v., som de leiet ut til handelsmænd, senere ogsaa til Hanseaterne, og de har Saaledes utvilsomt hovedsagelig utført den utbygning av byhavnene, som man fandt nødvendig for trafikken og efter tidens fordringer. Dette var ikke alene tilfældet i Bergen, hvor de eiet hele det bygningsomraade, som senere fik navnet «Tyskebyggen» og som en tid utgjorde den største del av bebyg-

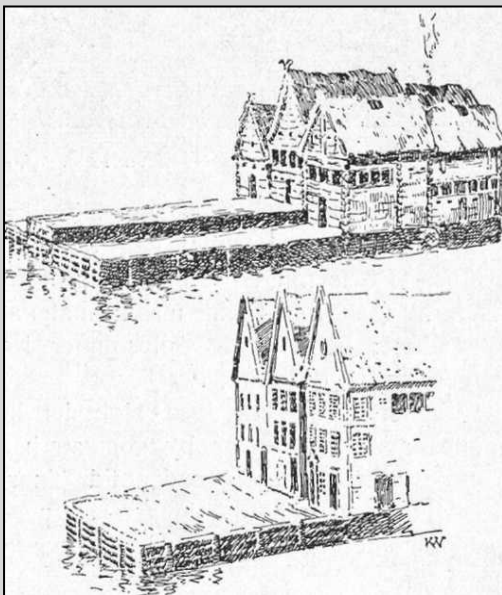
gelsen i Bergens by; det samme har ogsaa været tilfælde i andre norske byer.

Farten paa vore vigtigste byhavner har ikke været liten i den tid; foruten av norske blev de efterhaanden ogsaa i stor utstrækning søkt av fremmede fartøier, ikke alene fra Island og Grønland; men de fik ogsaa regelmæssige besøk av danske, tyske og især engelske skibe.

Munch fortæller i «Det Norske Folks Historie», at der særlig i sommertiden laa mange fremmede skibe i Tunsberg, og Mathæus Parisiensis beretter fra sit ophold i Bergen i 1248, at der den gang laa over 200 skibe samtidig paa byens havn. Den nævnte utbygning av havnene kan derfor heller ikke ha været ubetydelig.

I den tidligere middelalder var det altsaa vore storætter, som var de ledende i forretningslivet; de skapte ikke alene grundlaget for vor skibsfart paa utlandet, men den første ordentlige utbygning av vore havner skyldes ogsaa dem. Denne utbygning bestod hovedsagelig i «brygger», hvorved forståes ikke alene kaier, men ogsaa sjøboder med eller uten foranliggende kai eller bolverk, hvor fartøierne kunde lægge til.

Planen for bebyggelsen av forretningsstrøket mot havnen var gjennemgaende den samme i de forskjellige havner, og den særtagnes ved en hovedgate oppe i byen, hvor handelsmændene hadde sine huser, av og til med have foran, og fra gaten førte en række trange smug mellem pakhusene og sjøboder ned til bryggerne og havnen. Den er typisk norsk, men karakteristisk nok har den ogsaa tjent som eksempel i utlandet; saaledes har man i Kings Lynn, den by i England som hadde den største trafik med Norge i middelalderen, kunnet paavise en sterk paavirkning fra denne norske utbygningsplan



Billeder fra den tidlige bebyggelse paa Tyskebryggen, Bergen. Efter Koren Wiberg.



Trondhjems elvehavn 1905. (Riksarkivar Koren).

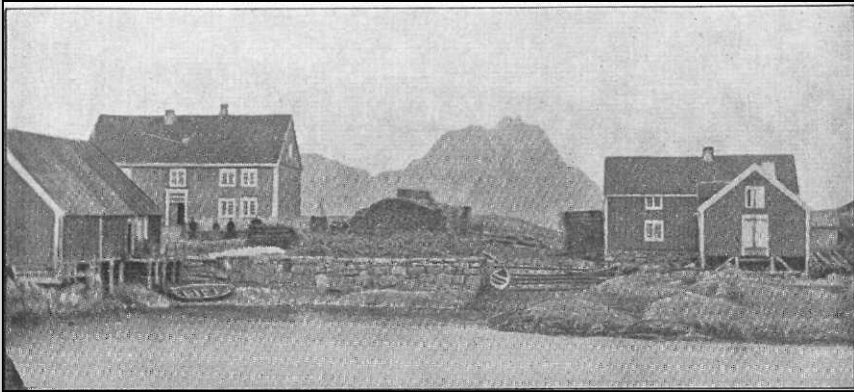
Bolverkene var bygget som laftverks kar med stenfyld, Saaledes som brukelig her i landet den dag idag i mange havner utenfor byerne. De levninger vi kjender av slike bygverk fra dette tidsrum viser, at man har brukt utsøkt materiale og at arbeidet har været godt utført; bl. a. er de opplysninger Koren Wiberg gir herom fra Bergen høist interessante.

Lignende bolverk med sjøboder kjender man ogsaa fra Oslo gamle havn, og plan og byggemaate har utvilsomt været den samme i andre vigtige havner fra den tid, Tunsberg og Trondhjem.

Der hvor bundforholdene har passet, har man ogsaa brukt pæler til underbygning baade for brygger og for sjøboder, Saaledes især i Trondhjem.

Enkelte handelssteder ute paa kysten nordpaa gir selv nu et billede i det smaa av vore byhavner i middelalderen; trods alle omveltninger og forandringer, som har fulgt dampskibene, finder man endnu der sjøboderne, bryggen forbundet med klyngen av alle de forskjellige huser som tjener fiske- og handelstrafikken. Byggemaaten er i det store og hele bevaret fra gammel tid, slik som man ogsaa ser det paa gaardene i avsidesliggende egne. Endnu for et par menneskealder siden optraadte stedets handelsmand som en slags høvding; han eiet det fartøi han selv førte til byen (Bergen) med last, og som han seilet hjem igjen fulllastet med kjøbmandsvarer. Om vinteren blev jægten sat paa land og like omhyggelig behandlet, som om de paalæg faren gir sønnen herom i «Kongespeilet», endnu blev fulgt.

En eiendommelighet ved enkelte av sjøhusene i vore byhavner er ogsaa en levning fra middelalderen. Bylovene foreskrev bestemte runder som vakten skulde gaa over bryggerne, og der hvor et sjø-



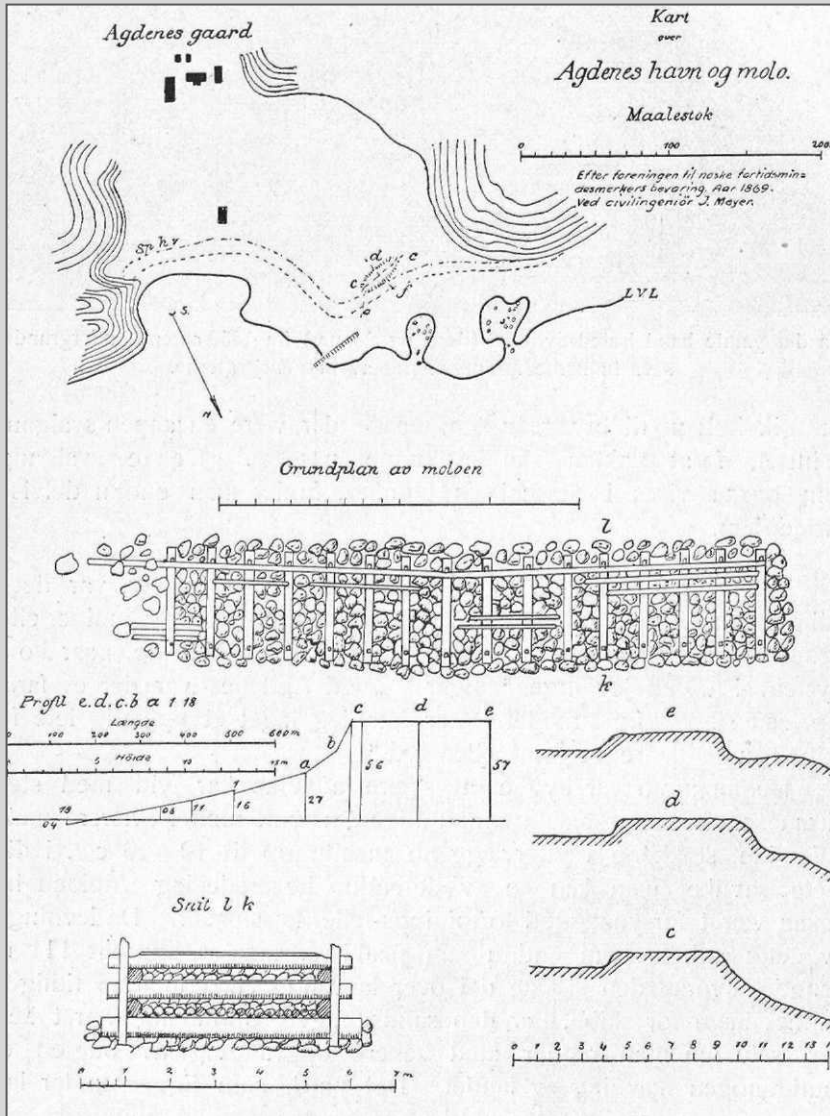
Fra det gamle handelssted Svolvær (Berg og Sønner) fra 1850-aarene; i forgrunden sees lunnerne for opsætning av bergensjægerne.

hus gik helt ut til bryggekannten, maatte der være en aapen svalgang i huset, forat vakten skulde kunne passere. Denne svalgang, som ogsaa vises i Maschius's tegning, finder man endnu delvis i Trondhjem.

Takket være Norges mange gode, naturlige havner, var det i tidligere dage ikke videre spørsmål om dækningsanlæg, moloer eller lignende. Det staar derfor som et rent isolert tilfælde, naar kong Eystein i «Mandjevningen» siger: «Ved Agdenes var der et farlig løp, saa skibe ofte strandet. Der har jeg laget et ypperlig leie for skibe, enten de reiser nord eller syd.»

Denne molo var bygget av svære laftverks kar fylt med sten, altsaa samme byggemaate som tidligere nævnt, men i sværere materiale, idet stokkene i yttervæggene maalte op til 40–50 cm. i diameter, hvilket man kan se av de endnu bevarede lag. Moloen har ogsaa været forsynet med fortøynings- eller fæstepæler. De levninger av dette anlæg, som endnu kan paavises, maaler omtrent 111 m. længde, hvorav den største del over lavvand. Naar moloen tidligere dannet havn for skibe, har den sandsynligvis oprindelig været længer, selv om man regner med senere opgrunding av bugten og mulig nogen hævnning av landet. Det parti, som ligger under lavvand og som saavidt vites, aldrig har været ordentlig undersøkt, har desuten været mest utsat for ødelæggelse, bl. a. av pæleorm.

Styret av havnene tillaa i denne periode gjaldkeren (byfogden) og raadmændene og har nærmest omfattet det politimæssige tilsyn med god orden paa havnen og tildels med det bygningsmæssige.



Kart over Agdenes havn og molo.

Eiant sþv in sem hateri þa sekr
 a þal þa hgr en þal þa þa sem hgr
 nar ran var var ce þupri ac
 man margð. En þe hgrnar ran
 ep in hgror postar in eða loysir ce
 bgrir þei ce legi sem aðe lagu þe
 þu eru men margir a þupi sam
 an þi e þe þar þoma ce þua egi al
 lar um erir löndi ce segja sumir
 ac egi mundi na ar roer ep hveð
 ce sþv in ulia sþs m3 eris eidi þi
 þa ce se þa þaklandir. En ep þa
 vilia egi gualda e hgrnar ran
 ventu þa soke sem utra þe þar
 sem þa rupa bulka sþv til upp þa
 þamar. um hgrnar ran

Dar e en hgrnar ran ep men
 segla þ apkeris sere þ hgrn
 ce segla abur apt ce leggia suaner
 þa ar egi e sþv ep rym þu eða
 þu er var e þpri komo til þagun
 ar ce þu þa þe roer logia e sþv
 komo sþv ar sþv þa þu rym
 ce egi leggi sþv a sþvengun þa.
 þu ulia þa egi þuor þa e þ hgrnar
 ran sþv ce ep þe þe þe þuor
 þa eða þolu þa þuor leggia e þp
 ri komo þa leggi þe sekr ud þa
 hgrnar ran sem ud þu e sþv nar
 sagr. En ep þa þuor sþv vdr m
 e sþv þoma þuar sem þa þuor
 þ apkeris sere eða lönd ngrn eða rei
 þa sþv þa þa þolu þa þota sþv sem

sþv þa þuor men in eða ce sþv
 þe a þuor v3 a þuor e þuor þa þuor
 egi þota þa leggi þu þuor sama soke
 ud sem þuor þuor sþv. Ep utra þuor

Dar e þuor in eða ud a þuor
 apkeri þa lace sþv in þa þuor
 eir sþv a dag ce ut apor. En þuor
 sþv in þuor eir sþv ar taka
 vdr en vdr þuor ar mar þuor þa þe
 þe sþv in eða þuor gungu ce. En þuor þe
 sþv sþv in taka ar bulka þuor þe
 þuor þuor e þuor ar sþv. Ep ep
 þuor ce þuor eða þuor ce eða þuor
 vng eða vdr sþv in eða þuor þe
 sþv þa abgrar sþv in þuor sþv ce
 þuor hateri anan þuor eða abgrar
 ar þe a e ep nokor þuor a þuor
 ar þuor þa þuor löp þa þuor. En
 ep þuor loþnar gualda þa þuor e
 þuor þuor ep egi þuor apt eða
 þuor þuor eir ep þuor egi abgrar
 ar sem sþv in. En ep nokor þuor
 þuor ar vdr þuor þa þuor þuor
 þuor a þuor þuor ud vdr þuor þa
 e þuor þuor þuor sþv in man.
 En ep nokor þuor þuor löp þuor laug
 ce vdr þuor þuor langr ar þuor þuor
 þuor þuor þuor sþv in man ce þuor
 re vdr eða þuor apt sem þuor.
 En ep nokor gualda mōm eða þuor
 þuor þuor löp þuor þuor in eða þuor
 þuor þuor þuor þuor vdr er egi ce þuor

Side av Bergens bylov: FARMANNALOVEN kap. 14 (forts.) - 16.
 Kap. 15: UM HAFNAR RAN. Kap. 16: EF MENN LIGGIA VID AFKERI.
 Haandskrift fra 14de aarh. (Am. 60 4to fol. 96 v.).

Paa grund av den store trafik paa havnene har det ogsaa tidlig været nødvendigt at gi specielle havnelovbestemmelser.

Saaledes heter det i Magnus Lagabøters bylov: «Saa skal og hver gate være jevnhøi med den anden, og være 12 alen bred, og likesaa bryggerne. De skal gjøre sine brygger lavere som har dem for høie, og de andre gjøre dem lavere, efter det som synes lagmanden eller gjaldkeren eller raadmændene rettest, saa at alle er jevnhøie. Men om bryggerne siden siger, da skal de gjøre dem høiere, som eier dem, og holde dem jevnhøie med dem som er av passende høide»

Ifølge lovens VI. 13 var det gjaldkeren og raadmændene, som hadde at avgjøre, om brygger, gater og almenninger var i lovlig stand. Fristen for at utbedre dem var en halv maaned.

Loven hadde ogsaa en bestemmelse om, at det var forbudt at gjøre op ild paa aapne pladser eller gater eller brygger eller ute i gaardene eller almenningerne, og videre at der under julefreden skulde holdes vakt i byen; vaktens runde skulde bl. a. gaa over bryggerne.

Av hensyn til god orden paa havnen har lovens VI. 15 følgende indhold: «Alle de kjøbmænd, som kommer til Bjørgvin, Oslo, Tunsberg, Nidaros, skal lægge dér til bryggerne, hvor de leier hus. Men straks ladningen er baaren av, skal de lægge ut paa vaagen og Saaledes rømme pladsen for dem som kommer med ladede skibe. Men de skal lægge til for almenningerne, som eier skib ovenfor hovedgaten (maa bety de skibseiere, som bor ovenfor hovedgaten) eller leier hus der («som ikke eier boder ved bryggerne» har et par haandskrifter med den ældre redaktion av loven, som gjaldt for Tunsberg). Men de, som har bryggeplads, skal snu stavnen ut mot vaagen, men den anden stavn mot bryggerne.»

Desuten siger Magnus Lagabøter i Farmannalov 14 om havntag og liggeplads:

«Den har havn som ror, og den liggeplads som først bringer fortøiningstrossen om fæstepælen. Men det er havneran, hvis nogen avhugger en andens fortøiningstrosser, eller løser dem og tvinger dem fra sit leie, som først hadde faat pladsen.»

15. Om havneran. —

«Det er fremdeles havneran, om nogen segler til ankerplads i havn, og der segler andre efter og legger sig saa nær dem, at der ikke er svajerum. — —

Senere har man i Erik Magnussøns retterbod 1282 om handel og takster i Bergen: «Avfald og smuds fra gaardene skal man ikke bære ut for bryggerne, og den skal gi bøter som gjør det.» — —

Haakon Magnussøns retterbot 1302 om varers opskibning m. v. i Bergen bestemmer: »Var dette vedtat: Først at indenlandske og utenlandske kjøbmænd skal ba opskibet sin ladning inden 8 virkedage – om veiret tillater det – Efterat de har lagt til bryggen».

«Almenninger og brygger skal altid være ryddet.» – –

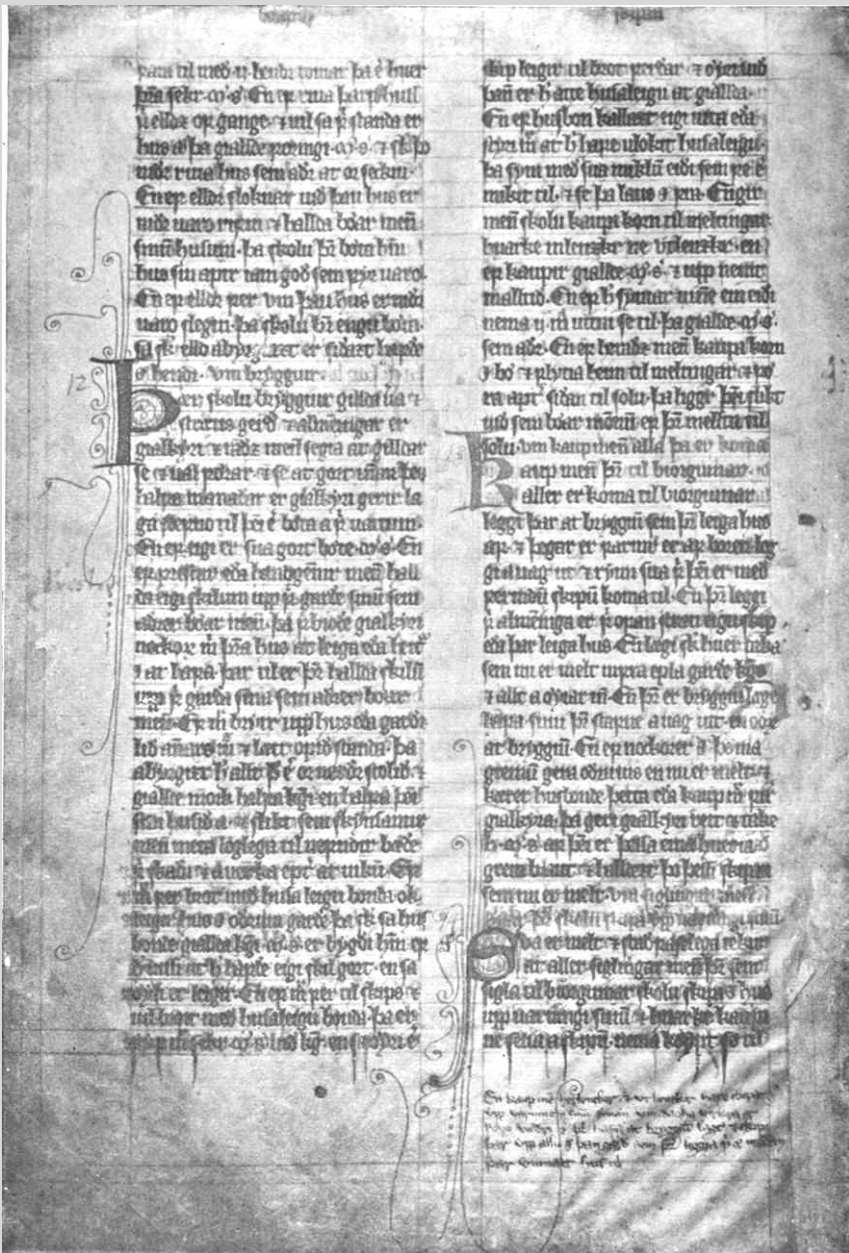
Endelig heter det i Haakon V.s retterbod 1313 for Nidaros:

«Saa er mælt, at ingen skal bære søppel eller skarn ut for brygge fra gaardene. Men om nogen gjør det med husbondens vilje, skal hver av dem bøte en øre med sølv, han som bar og husbonden. Men hvis husbonden ikke byder manden at bære det ut til vor elvs eller havns fordærv, skal den, som bærer det ut, bøte 3 øre sølv. Men de, som bærer sten i elven og Saaledes ødelægger vor havn, skal bøte 6 øre sølv. Men de mænd, som kommer hit med sten, er skyldige til at skaffe baat eller skib og mand.» (Det sidste gjælder fartøier som kom i ballast).

Disse bestemmelser er merkelige, ikke alene i og for sig, men ogsaa naar man sammenligner dem med vor senere havnelovgivning. Utbygningen av havnene var overlatt til det private initiativ, men underkastet det Offentliges kontrol; man finder allerede da forløperen for de senere almindelige vedtægter for bruken av ild og lys og bestemte paabud for ballastskytning og utkastning av fyld i havnene.

Endelig har man bestemmelser for god orden i havnen med anvisning paa, hvorledes der skal fortøies, og, merkelig nok, ogsaa forskrifter for lossetiden for fartøier.

Det norske havnevæsen var Saaledes blit opbygget i bestemte lovfæstede former allerede i løpet av denne periode.



Side av Bergens bylov: BÆARSKIPAN kap. 12: UM BRYGGIUR. Haandskrift fra første halvdel av 14de aarh. (Am. 322 fol. fol. 79).

II Fra Kalmarunionen til Forordningen av 1735.

Det er vanskelig at fastsætte tidspunktet for avslutningen av den første periode i havnevæsenets historie. De ovennævnte bestemmelser maa i al fald ha været gjældende like til Kristian V.s Norske Lov av 1687, siden denne heller ikke indeholder nogen specielle forskrifter for havnene. Man maa altsaa forudsætte, at den administrative ordning av havnevæsenet har været den samme til den tid, da havnefogedposten i byerne blev oprettet, uagtet dette i og for sig var en temmelig uvæsentlig forandring, eller indtil der blev indført et mere specielt styre i havnene ved lodskapteinerne.

Nogen større betydning for havnevæsenets udvikling har ledelsen av tilsynet med havnene selvfølgelig ikke kunnet ha; en ganske anden indflydelse i denne henseende hadde den omstændighet at farten med norske skibe paa England og utlandet overhodet fra Bergen og Vestlandet var omtrent fuldstændig ophørt i begyndelsen av det 15de aarhundrede. Længst, men neppe meget længere, holdt den norske utenriksfart sig i Tunsberg og Oslo, hvor Hanseaterne ikke fik tilrevet sig magten saa tidlig som i Bergen. Paa grund av den nøie sammenhæng mellem den nationale skibsfart og havnenes blomstring ligger det nær at slutte, at Hanseaternes erobring av vor utenriksfart ogsaa maatte lamme utviklingen av vore havner, og at derfor avslutningen av første periode i havnevæsenets historie kan siges nærmest at falde sammen med Kalmarunionen.

I de følgende omtrent 300 aar utførte Staten ikke den simpleste utbygning eller utbedring av vore havner. Anlæg av brygger for at lette og øke sjøtrafikken har ikke været paa tale; de anlæg i vore viktigste utførselshavner, som var bygget av private i den ældre tid, blev fremdeles brukt, bl. a. av Hanseaterne, som holdt

dem vedlike og i tilfælde fornyet dem paa nødtørfstigste maate. Selvfølgelig har private, ogsaa i denne havnevæsenets mørketid, bygget sjøhuser og brygger for sin egen handel og skibning; men de har været ganske enkle. Man kjender ikke et eneste anlæg fra denne tid, som kan sammenlignes med «Tyskebryggen» eller den tidlige middelalders bryggeanlæg i Oslo og Tunsberg.

I 1650 sendte norske kjøbmænd i Bergen Kongen en klage



Fredrik Kristoffer Gedde

født 2. februar 1781. — Kanal- og havneinspektør fra 1813 til 1828, død 6. apr. 1840.

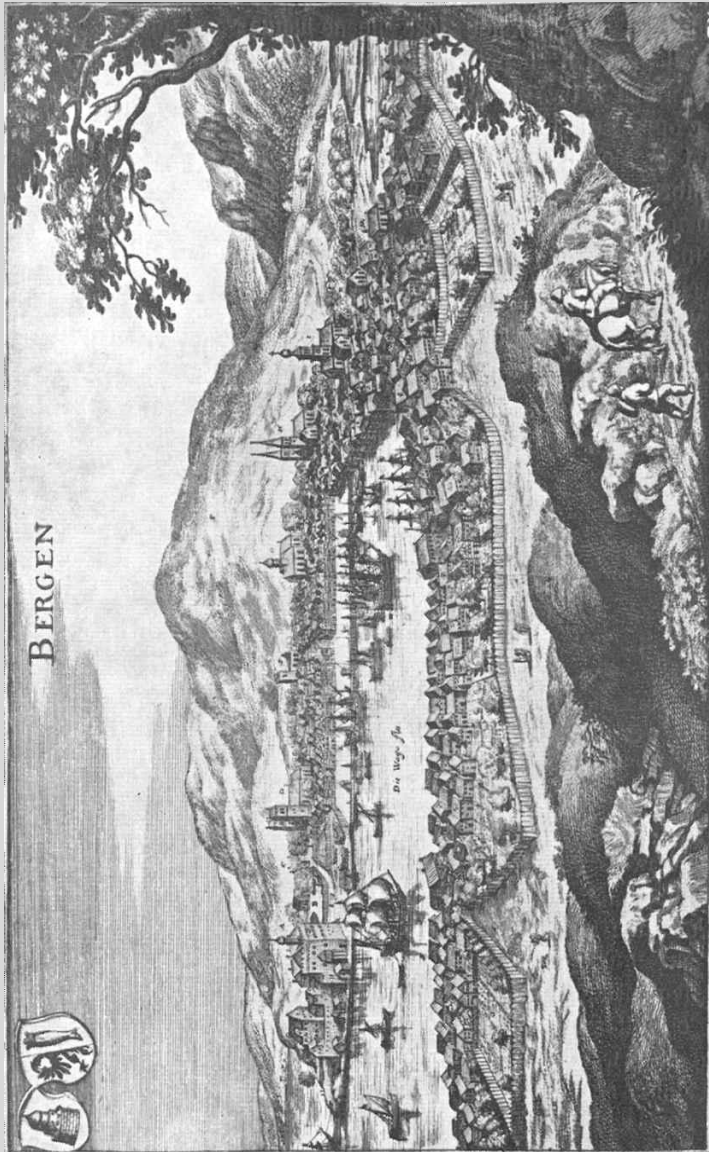
over generaltoldforvalterens paabud om, «at alle schibe vder paa Bergens vaag bliffuer beliggendis baade till at Losze og Lade, Huilcke nouiteter paa disse steder ehr gandsche W-Sædvanlig och whøligt Och Vden Allerstørste Effuentyer och schadig kan effterkommis.»

I sit svar siger toldforvalteren bl. a. om sin forordning: «Huilcken jeg formoder i alle maade att være practicabel, lidelig och forsuarlig, for alle dennem der agter att gjøre rett. Huorom de Contorsche, som driffue den Største handel med deris derpaa sluttede Accord best bære Vidne, huilcke, endog hoz dennem kunde haffues nogen opsigt, formedelst alle Skibe kand till deris Brøgge anlegge, och

huisz som ind- og vdschibez, kand haffues i øiensium, fast bedre end som for Byen, huor aldellis ingen Brøgger er; Menz en huer i sin hauffn och holl lige med deriz Packhuus dørre med skibet indlegger, saa ingen kand sehe eller wide, huad de ind- eller vdschiber».

Dette gir et litet billede ikke alene av forskjellen, selv paa den tid, mellem de «Contorsche» og de norske kjøbmænd; men ogsaa mellem den daværende private havneutbygning i landets vigtigste handelsby og de «brøgger», som stammet fra den tidligere norske stormagtsid.

Med undtagelse av Bergen har der heller ikke i nogen havn



Bergens vaag fra 1570-90. (Orig i Hamburg. Ved Wilse).

været videre tale om at bygge dækningsverker, moloer eller lignende. Uagtet toldforvalteren i sit svar paa ovennævnte klage ogsaa bemerker, at de sjøfarende «icke alleene haffue goed Anckerbond, och kunde ligge Vden all pericul och fare, naar de haffue deriz doent vdi saa goed agtt, som Sjøfarne tilhører», var der dog gjentagende planer oppe om at beskytte Bergens vaag mot farligste sjø. Noget resultat bragte disse planer imidlertid ikke; av et aapent brev av september 1645 fra hovedsmanden paa Bergenhus, Henrik Tott, vet man, at der blev bygget et slags blokhuis ved Nordnespynten til vern mot sjøen; men dette skal allerede være blit ødelagt av stormen et par aar senere. Mere storslagne planer hadde Fredrik III., som ved et reskript i midten av 17de aarhundrede forordnet at der skulde bygges et bolverk til at indeslutte havnen. Til dette anlæg skulde stiftets bønder levere træmaterialerne, og der blev ogsaa git tilladelse til at hugge bjelker og pæler i Kongens skoger; borgerne skulde bidra til omkostningerne, det som de formaadde, resten skulde bæres av Kongens kasse.

Der skulde ogsaa sendes en ingeniør fra Kjøbenhavn for at lede anlægget, som det imidlertid ikke blev noget av.

Merkelig er et forslag, som en unavngiven borger «Torkild Lods» utgav i trykken i Bergen 1802, hvor han beskriver en jetémolo omtrent 280 m. lang, og som efter hans overslag vilde koste ca. 970 kr. pr. løp. m. og kunne bygges færdig i løpet av 3 aar. Skoltegrundsmoloen i Bergen, som blev bygget 1864 – 1867, var omtrent 98 m. lang og kostet omtrent 1430 kr. pr. løp. m. Han fremholder ogsaa en plan om kanalforbindelse mellem Vaagen og Lungegaardsvandet, hvorved Bergen vilde faa en i alle dele udmerket havn og rikelig plads til sjøboder, og han angir, hvorledes denne plan maatte kunne realiseres.

Det er forøvrig saa, at selv Efterat farten paa England med norske skibe igjen begyndte at komme til live omkring 1650, var der ikke bruk for egentlige bryggeanlæg, især paa Øst- og Sørlandet, hvor utskibningen væsentlig omfattet træløst. Andet gods for ind- og utførsel gik over vedkommende kjøbmænds pakhus; ladingerne var i de tider smaa, og liggetiden for fartøiernes losning og lading spillet ingen væsentlig rolle.

Forsaavidt er det altsaa ikke netop et avgjørende tegn paa, at havnevæsenet var forsømt av det Offentlige, at dette ikke sørget for utbygning av havnene eller opmuntret private hertil.

Men heller ikke i andre henseender blev der fra Statens side foretat noget for at forbedre vore havner eller lette og sikre tra-

fikken paa dem før i midten av det 17de aarhundrede, da man begyndte at vise interesse for fortøiningsvæsenet. En enkeltstaaende forføining blev rigtignok truffet allerede i 1602, da der blev anbragt en stor bøie i indløpet til vaagen, Bergen; men det var først i 1654, at Fredrik III. lot nedsætte flere solide fortøiningsringer i Bergensleden. Disse og andre ringer, som blev anbragt av Staten, blev ogsaa vedlikeholdt av det Offentlige. Blandt andet sees saaledes et «missiv» av 1688 at bestemme i anledning av spørsmålet om en del fremmede trafikanters fritagelse for at betale ringepenger i Norge, «at de, der ere privilegerede lige med hans Maj.t's Undersaater, skal intet give til de Ringe som Kongen Seif holder Vedlige, men de som af particuliere Personer holdes, skal de betale ligesom andre.»

Derefter indførte Staten det princip, at vedkommende grundeiere skulde bekoste, nedsætte og vedlikeholde fortøiningsringene, naar de var villig til at paata sig dette. Til gjengjæld fik de som et stedsevarende privilegium ret til at hæve indtægterne ved fortøiningsavgiften. Slike privilegier eller «Benaadninger om Ringe oc andet for de Seglende» sees meddelt allerede under Kristian IV.

Men dels var det ofte vanskelig at form-a grunneierne til at anbringe ringer, og dels var indtægterne uforholdsmæssig smaa, og det var hyppig forbundet med vanskeligheter at faa dem innkassert. Det er derfor rimelig nok, at der overalt var mangel paa fortøiningsringer og at de snart forfalt paa grund av daarlig vedlikehold.

I en «speciell annotation» av 1727 fra lodskapteinen i det Nordenfjeldske oplyses saaledes, at der i 184 by- og uthavner fra Aaen-Sire til og med Trondhjem fandtes ialt 148 ringer, av hvilke 18 var ubrukelige.¹

Lodskapteinen i det Søndenfjeldske gav et par aar senere en like nedslaaende melding fra sit distrikt, idet han oplyste, at der manglet 54 ringer, som var absolut nødvendige, men som grundeierne ikke var villig til at opsætte «allegerende eller paaskydende deris u-formuenhed.»

For at klare utgifterne med de nødvendige ringer saa lodskapteinen derfor ingen anden utvei end personlig at søke et laan paa 1000 Rd. av «Eders kongelige Majestæts Cassa», hvilket ogsaa blev ham indvilget i 1738.

I det Nordenfjeldske var det forbundet med særlige vanskeligheter at faa ringespørsmålet ordnet gjennom private. Havnene var

¹ Til sammenligning kan tjene, at der i 1914 fandtes bare i uthavnene (byhavnene altsaa ikke medregnet) i samme kyststrækning over 5000 stk. ringer, som er nedsat av det Offentlige.

enten ubebodde eller stedets folk var fattige bønder og fiskere, som sat paa bygslet jord, og dertil kom, som lodskapteinen anfører i en rapport av 1728, at om der blev krævet ringepenger av et fartøi i en avsidesliggende havn, «saa var det at befrygte, at saadan fremmet mand, skulle endten Veigre sig Ved betaling; ja! maa skeep, gjøre insolence, om den i Havnen boende Mand, endten ville Paa-staae betaling efter Hans Kongelig Majestæts allernaadigste Forordning eller og, i fattelse af Betaling, kaste Skibetz Touer løs, som da ville være af største betydenhed.»

Var det saaledes vanskelig at faa ringer nedsat, viste ordningen sig ogsaa uheldig i andre henseender; det kunde nemlig hænde, at der blev meddelt privilegium paa private ringer i en uthavn, som laa i en kyststrækning, hvor der ved et tidligere privilegium var tillagt en anden ringeavgift av ethvert fartøi som passerte, og som altsaa maatte betale flere ganger paa én reise, enten ringene blev brukt eller ikke. Desuten vilde, som lodskapteinen videre skriver, «denne Separation Imellem de Nye og Gamle Ringe-Eiere gjøre een ubeskrivelig Confusion, ja! være de Seiglende til mere Tyngde, end nøtte.»

I det Nordenfjeldske hadde det vist sig umulig at faa orden paa ringevæsenet fra Valderhaug til Trondhjem, og efter lodskapteinens forslag besluttet denne bys havnekommission i 1737 ikke alene at nedsætte alle manglende ringer, men ogsaa at indløse alle ældre private i dette strøk. Til gjengjæld skulde hvert skib, norsk eller fremmed, som passerte dette stykke av leden, indbetale en ringeavgift ved Molde eller Trondhjems toldbod.

I Bergen var en dame «benaadet med indkomsterne af Ringerne» i hele stiftet, og da det blev spørsmal om at faa nedsat flere nye, blev man i 1738 enig om, «at byen skal betalle –imod hendes Privilegii afstaaelse, een Summa = 1500 rdr. Courant, og ifald hun skulde blive Encke, da at betaile hende aarlig, saa længe hun er i Enckestand = 25 rdr., og byen at bekoste de endnu manglende Ringers nedsættelse.» Herfor skulde alle skibe, som seilet Bergensleden, betale byen 1 1/2 skilling pr. læst i fortøiningsavgift for hver reise. Hermed var en stor del private ringeprivilegier i den almindelige led med tilstøtende havner i denne del av kysten bragt ut av verden.

Forøvrig har flere gamle ringeprivilegier medført unyttige utgifter for skibsfarten helt op i vore dage. De fleste er nu indløst eller ophævet; det vigtigste, som endnu hævdes, er ringeprivilegiet i Langesundsforden av 11 januar 1738, konf. 3 septbr. 1766.

Efter dette skulde eieren «af de Seylende nyde for hver Reise Betaling for en Ring efter den allernaadigste paabudne Taxt, endskjønt de sig af flere Ringe maatte betjene eller og med faborabel vind seile lige op.» – – Privilegiet, som i begyndelsen av 1870-aarene var tilsalgs for omtrent 40 000 kroner, indbragte i 1911 eierne et nettooverskud av omtrent 6 000 kr. Det blev i 1913 indløst av Skien, Porsgrund, Brevik, Stathelle og Langesund havnekasser i fællesskap for kr. 140 000, og ringeavgiften hæves fremdeles til indtægt for havnekasserne til dækning av renter og amortisation av indløsningssummen.

Dette er det eneste rene ringeprivilegium fra denne privilegierens tid, som endnu staar ved magt og som efter al sandsynlighet endnu i mange aar vil falde skibsfarten til byrde.

En anden lignende levning har man i «Bergens Tønde», oprindelig en sterkt forankret pram, som blev utlagt til fortøining og uthaling i indløpet til Vaagen i 1602, og samtidig fik de Sjøfarendes Fattighus, nu Sjømandshjemmet, privilegium for avgifterne. Denne fortøiningsindretning sank i slutningen av det 17de aarhundrede, og det varte flere aar inden de Sjøfarendes Fattighus kunde skaffe en ny.

De borgere, som i 1738 hadde ordnet den tidligere omtalte indløsning av ringeprivilegierne i Bergensleden, rettet derfor samtidig en henvendelse til «VelEdle og Velviise Herrer Borgermestere og Raad» om at utvirke, at det blev overdraget til byen at utlægge og vedlikeholde en ny fortøiningsbøie. Hvis fattighusenes styre «imod forhaabning» skulde motsætte sig dette «efterdj dend og dends indkomme forhen skal have lagt under det Søefahrne fattighuus, da Vilde Vj allerydmygst have ombedet, og det maatte gunstigst vorde ReCommenderit til de samtlige Herrer Inspecteurer, saaledes at det kunde blive tagen under overveielse, hvor snart, lige som i forrige tiider, Tønden kunde forsømmes og geraade i undergang ved en u-agtsom forstander, eller naar en forstander icke forstaaer detz i agttagelse, eller at hand havde meget at forrette for sig selv, og derved snarlig mod sin villje kunde blive efterladen i dens fornødne oppasselse.» I motsætning hertil fremholder borgerne betydningen av at tilsynet med fortøiningsbøien kunde bli overtat av byen.

Dette fornuftige raad førte imidlertid ikke til noget; Fattighuset fik kort efter utlagt en ny tønne og oppebærer herfor, ifl. reskr. av 30. oktober 1767, kfr. takst av 9. august 1602 med tillæg av 14. februar 1603, en avgift av 1 skilling pr. læst av alle ind- og utgaaende skibe. Efter senere omberegning er avgiften nu kr. 1,37

velsom og Byens Skibbroe at bygge og ved Magt at holde samt til andre Byens fornødne Udgifter».

Denne «Benaadning» blev gjentar, da byens privilegier blev endelig konfirmeret den 21. februar 1672, og er endnu gjældende. —

Efter den senere omregning opkræves avgiften Saaledes: av fartøier under 8,4 ton intet, under 42 t. kr. 0,67, under 105 t. kr. 1,23 og over 105 t. kr. 2,00, hvilket i de senere aar har indbragt omtrent 900 kr. aarlig, som føres til indtægt for bykassen. «Skibbroen» faar intet.

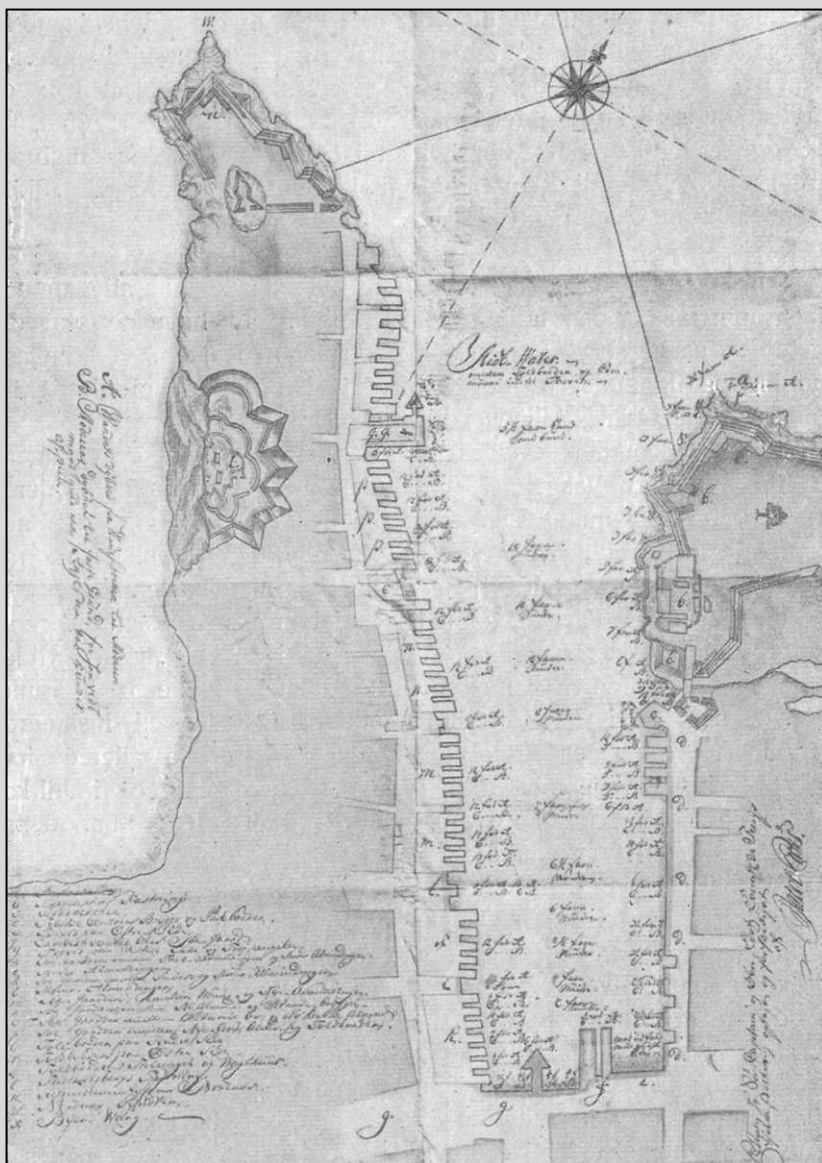
Som man vil ha set av de gamle bylove, var man allerede den gang opmerksom paa faren for opgrunding av havnene ved det avfald fra hus og brygger, som blev kastet ut i sjøen, ved ballast-skylning og lignende, og der var fastsat forholdsvis høie bøter for den slags forseelser. Allikevel blev havnene tidlig opgrundet.

I Bergen kan der Saaledes paavises en betydelig opfylding av den indre del av Vaagen, idet bunden av denne i middelalderen gik omtrent 250 meter længer ind i land end dens nuværende strandlinje mot nord, hvor der omkring 1720 var oplagt en rad stener i fjæren, som skulde tjene til landing med baater.

I et kart over Vaagen, som lodskapteinen sendte statholderen i september 1728 — og hvor han, som han skriver, har «taget Dybden af Vandet til Muederen paa eet hvert Sted, med Muederen til Grundbunden, som alt i Cartet, hvilket underdanigst herved insinueres, med sin Anviisning er tegnet og forklaret» — er der allerede indtegnet en bryggelinje med «Triangelen». Fra den tid og indtil kai-bygningen i havnen blev paabegyndt, i 1860—1870, har denne strandlinje været omtrent uforandret.

Av en erklæring, som en del bergenske kjøbmænd avgav i 1738 paa lodskapteinens forlangende, fremgaar, at mens det tyve aar tidligere var saa dypt utenfor deres sjøboder, at mindre fartøier og skuter kunde flyte ind i «gaardene» (hoperne) og op til torvet, var det nu blit saa opgrundet, at man kunde gaa tørskodd ved lavvande paa de samme steder. Kartet viser ogsaa paafaldende smaa dybder langs bryggerne hele Vaagen ut.

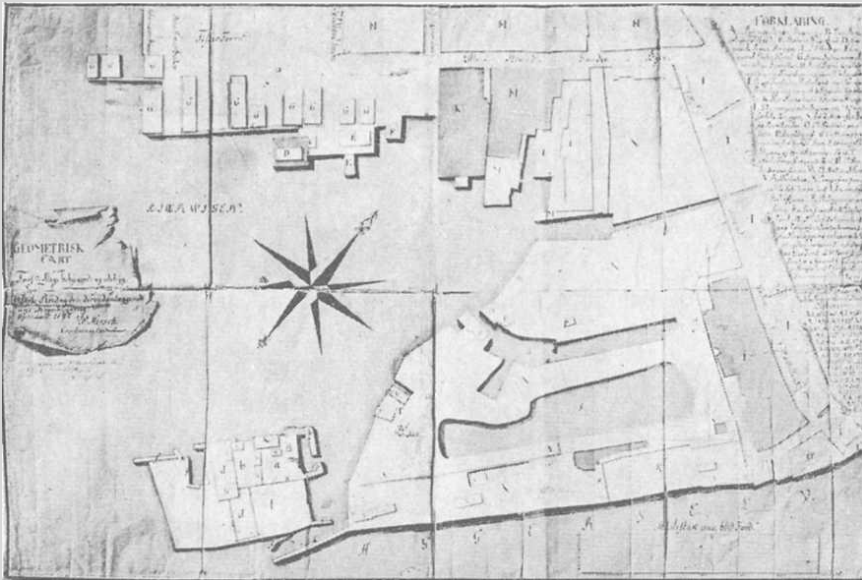
Endnu værre var forholdet i de østlandske havner, hvor ikke alene ulovlig utkastet ballast og fyld, men ogsaa og især den sagflis som elvene førte ut i havnene, voldte store opgrundingar, mest vistnok i Kristiania. I denne by forsøkte man fra omkring 1730 at regulere Akerselvens ytre løp ved bolværker for at begrænse følgerne av elvens materialføring og for samtidig at danne en kanal



Kart over Bergens Vaag 1738. (Riksarkivet).

til lette for transporten av den træløst som skulde skibes fra havnen. To skipper og borgere av byen skulde sammen med havnefogden ha tilsyn med utførelsen av dette kanaliseringsarbeide, forat det det kunde bli «Observeret, at Sauge mulen som derfra udskyldes icke beskadiger den rætte Skibs havn, som siden ikke lættelig kand Redresseres, i fald hannem skulde tage nogen skade».

I en indberetning fra Kristiania Magistrat av 1771 til stiftamtmanden heter det bl. a., at søndenvinden er farlig for skibene, men at den ogsaa volder en «u-leylighed for Havnen selv, da den driver

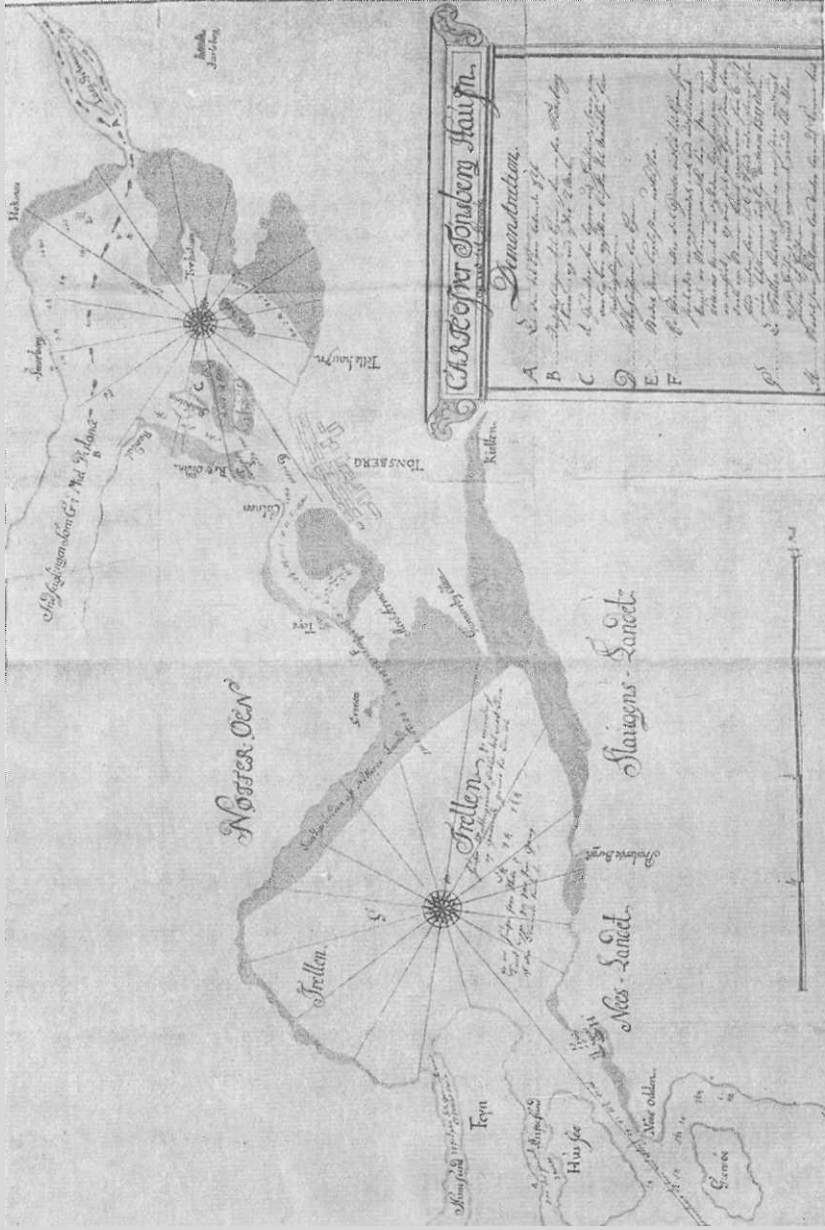


Kart over Bjørviken, Kristiania 1794. (Riksarkivet).

tilbage ind paa Havnen al den u-Reenlighed af Sav-Sponer og Fliiser som Aggers Elv fører med sig og vilde efterhaanden opfylde den, om der icke var føyet anstalt derimod.

Der er nemlig langs udløbet af be-mte Aggers Elv og forbi havnen opført een Steen-Muur, hvorved Elven faaer et andet og fra Havnen afvendt løb, saa at den maa kaste sin u-Reenlighed længere fra Havnen og med mindre fahre at drives tilbage af vinden end det ellers skeede.» Arealerne langs og indenfor bolverkerne blev efterhaanden opfyldt til lastetomter av private, som ogsaa bar de væsentlige utgifter med reguleringen.

Lignende forbygninger, men i større maalestok, blev senere utført ved Nidelvens munding i Trondhjem, for at regulere elven og vedlikeholde dybden i indløpet til havnen. Længer oppe i elven



Waerover Tonsend Haven.

Generalectien.

- A. In de haven aan de Oost.
- B. In de haven aan de West.
- C. In de haven aan de Noord.
- D. In de haven aan de Zuid.
- E. In de haven aan de Oost.
- F. In de haven aan de West.
- G. In de haven aan de Noord.
- H. In de haven aan de Zuid.

Handwritten note: De haven van Tonsend is niet open voor de groote schepen.

Handwritten note: De haven van Tjerk is niet open voor de groote schepen.

Handwritten note: De haven van Tonsend is niet open voor de groote schepen.

Handwritten note: De haven van Tjerk is niet open voor de groote schepen.

Nieuw-Land

Nieuw-Land



blev der desuten anlagt dækningsverker for at forebygge videre utskjæring, som hyppig hadde fundet sted.

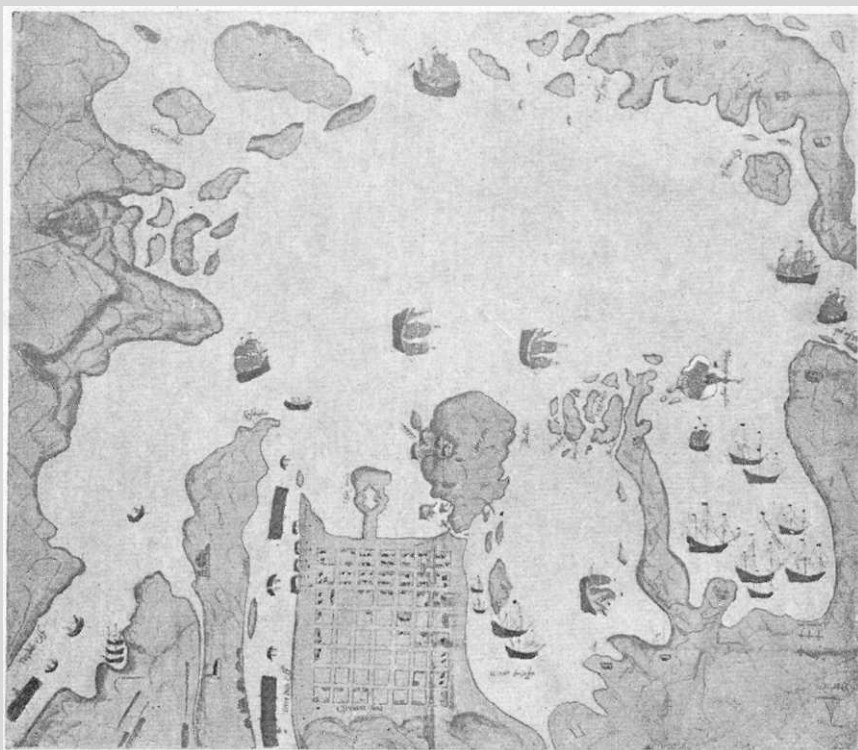
Fra omtrent samme periode har man ogsaa et rent kanaliseringsarbeide, idet lodskaptein Gabriel Christianssøn ved kgl. privilegium av 1732 fik tilladelse til at opgrave det sydøstre indløp til Tønsberg, kanalen «Stenen», til en dybde av 6–7 fot, saa at baater og smaa fartøier kunde passere. Det blev paalagt ham at opføre en god og forsvarlig bro over kanalen, og til erstatning for disse arbeider blev der tilstaat ham og arvinger, og dem som privilegiet blev lovlig transportert til, ret til at kræve betaling for passage baade gjennom kanalen og over broen, efter en i privilegiet fastsat takst, som blev en del forhøiet ved kgl. resolution av 31. mars 1736. Kanalen og broen blev bygget; men kanalen forfalt i aarenes løp, saa at eieren tilslut maatte finde sig i at la passagen gjennom kanalen være fri og kun hæve bropenger, I 1834 besluttet Tønsberg by, at den ikke hadde noget imot, at alle rettigheter til kanalen blev overdradd til et interessentskap, hvis dette kunde sørge for, at kanalen blev oparbeidet til mindst 4 1/2 fots dybde. Dette selskap blev dannet i 1835, og var allerede høsten 1836 kommet saa langt med arbeidet, at fartøier med 5 fots dypgaaende kunde passere kanalen. Samme aar fik selskapet av Staten et rentefrit laan paa 12 000 kroner, hvorved arbeidet, som ved utgangen av december 1837 hadde kostet ialt omtrent 47 000 kroner, kunde fortsættes. I 1838 blev der indvilget nye takster for kanalen, og det nævnte statslaan blev eftergit i 1839 paa vilkaar, bl. a. at kanalen skulde holdes i brukbar stand under offentlig kontrol. Kanalarbeidet er senere gjentagende optat, hvorom mere nedenfor.

Det oprindelige kanalarbeides kostende kjendes ikke; men statholderen meddeler ved en anden anledning kongen, at da han anmodet lodskapteinen om at gi «et ungeferlig overslag paa, hvad hver af disse Havne prætes propter, i udgibt kunde tilløbe», fik han det svar «at det var for hannem og for hver Mand ikke gjørligt, nogen vis Beregning forud herover at forfatte, siden her skal arbejdes til Deels under Vandet, som er alletider vanskelig at determinere, hvorledes udfalder». Dette kan han av egen erfaring bevidne «ved den Canal han efter Eders Kongelig Majestets allernaadigste Tilladelse til Skibenes Igiennem-passering, ved *Tønsberg* har ladet opgrave, der har kosted ham vel meere, end det han først havde forestilled sig».

I 1731 gav lodskapteinen i det Søndenfjeldske en rapport over havnenes tilstand paa den tid, og av de 17 havner fra og med

Fredrikshald til og med Flekkefjord, som han har undersøgt, var det bare enkelte, hvor han ikke fandt grund til at klage over ødelæggelsen av havnene ved utkastet ballast og anden opgrunding.

Tilsynet med havnene maa i det hele tat ha været yderst slet. Lodskapteinen klager blandt andet over, at især fremmede ofte styrtet stenballast midt inde i selve havnen og at ankertaugene til



Kart av Kristiansands havn 1734. (Riksarkivet).

andre fartøier, som ankret paa samme sted, blev skaaret over av disse stenrøiser, saa at skibene i enkelte tilfælder drev i land. Om Kristiania meldes bl. a., at et fartøi «Den gyldne Falk», som sank paa havnen i 1716, endnu laa der i 1731, og at en mand med Kongens allernaadigste tilladelse hadde tilbudt sig at ta det op. «Mens om samme Mand kan Prestere hans foregivende det vil tiden gjøre bekiendt.»

«Udi alle udhaufterne», siger han, «er ingen ting at Observere uden om Ringenes ind-Rættelse, Steen og Andre baglasters udkastelze udi udhaufterne, Huor om min Underdanigst Demonstration Her efter skal Blive Insinuered.»

Hvad han derpaa i dypeste underdanighet «insinuerer», gaar i det væsentlige ut paa, at der ved hvert toldsted maa bli ansat havnefogder, som kan paase, at der ikke blir kastet ballast paa ulovlige steder.

Han gir ogsaa forslag til instruks for havnefogderne og deres ansættelse, idet han tillægger denne stilling stor betydning. «Thi det er gandske vist og sandhed at om haufne fogderne hafde Vel oppaszet Deris Embede, Da hafde haufnerne været udj Lang bedre Stand endsom de forefindes». Og efter at ha gennemgaaet hele, hvad man maa kalde havnelovspørsmalei slutter han «Paa denne maade er det min Underdanigste Meening og ringe tanker at haufnerne udj Norge foruden stoer bekostning kand komme istand og blifue Conservered.»

Lodskapteinens rapport indeholder mange gode ideer og forslag vedkommende havnevæsenet, og denne mand har ogsaa hat væsentlig indflydelse paa indholdet av den Kongelige forordning av 16de september 1735, som danner en av merkepælene i havnevæsenets historie. I det utkast til denne forordning, som statholderen Grev Rantzau avgav i december 1734, siges nemlig uttrykkelig, at det er fremkommet «efter højeste Overlæg med Lotz-Capitainen Gabriel Christianssøn,» hvis navn derfor bør mindes. Han var kaptein-løitnant og hadde tjent under Tordenskjold, da han i 1720 organiserte lodsvæsenet i Norge med 2 lodsdistrikter, det Søndenfjeldske og det Nordenfjeldske, og blev da utnævnt til lodskaptein, antagelig den første som har indehat denne stilling her i landet.

III. Organisation og praktisk arbeide.

Efter avløsningen av de gamle norske bylove var der tidligere kun fremkommet en forordning vedkommende havnevæsenet, og denne, som specielt gjaldt Bergen, blev avgitt 24. januar 1714. Forordningen av 1735 er saaledes den første samling av almindelige lovbestemmelser om havnevæsenet for det hele land, og den blev uten nævneværdige ændringer optat i havneloven av 1827.

Forordningen har følgende titel: «Om Havnenes Istandsættelse i Norge og de derved beskikkede Havnefogders Forretning samt fornødne Jern-Ringes Istandsættelse paa behørige Steder til Skibenes Fortøining og Fastgjørelse (til de Trafiquerendes Nytte og Søefartens Sikkerhed og Befordring).»

Denne forordning, som var delt i 2 avsnit, et om havnene og et om ringevæsenet, bestemte at der i hver kjøpstads havn med tiliggende ladesteds- og ut-havner skulde være en havnekommission, hvis medlemmer skulde være a) stedets magistrat eller, hvis der ingen var, byfogden, b) lodskapteinen, og c) en «Borgermand», som magistraten skulde opnævne blandt dem som hadde været skipper eller faret tilsjøs. Det hverv, som tillaa havnekommissionen, bestod væsentlig i at føre tilsyn med havnen og de uthavner, som laa under byens toldbod, paase, at der ikke blev foretat noget, som kunde være til skade for havnen, og at gi statholderen en beretning om havnens tilstand, i tilfælde ledsaget av forslag til forbedringer. Lodskapteinerne skulde tillike ha inspektion over havnene og havnefogderne.

Lodskapteinen og magistraten skulde paa hvert sted beskikke en havnefoged og utfærdige instruks for ham. Havnefogden hadde væsentlig at paase, at de meget vidtløftige bestemmelser om ballast-skytning m. v. blev overholdt, at der ikke blev kastet avfald og

urenlighet ut i havnen, og forøvrig sørge for god orden ved skibenes ankring o. s. v. Sammen med lodsoldermanden og 2 lodser skulde han efterse og oplodde byhavnen og tilliggende uthavner to ganger om aaret og avgi sin indberetning herom. Som løn for havnefogden blev der fastsat en avgift av fartøierne, desuten hadde han sin del av de bøter som maatte betales for overtrædelser av forordningens bestemmelser, én del gik til angiveren og én til de Fattige.

Forordningen hadde videre en del bestemmelser til sikkerhet mot ildsfare og indeholdt desuten forbud mot at fremmede kunde oplodde og kartlægge havner og farvand uten speciel tilladelse.

Forordningens 2det avsnit indeholder flere bestemmelser om ringevæsenet i de mindste detaljer, bl. a. om ringenes dimensioner, hjemmelsbrevene, takster for bruken av ringene m. v., og likesaa regler for hvorledes der skulde forholdes ved behandlingen av rettsaker som følge av forseelse mot forordningen.

Den betydning, som forordningen fik for havnevæsenet, ligger hovedsagelig i bestemmelsen om, at der skulde opprettes havnekommissioner og utnævnes havnefogder i byerne, og at lodskapteinerne, hver i sit distrikt, skulde ha overtilsynet med havnevæsenet, at der med andre ord blev sørget for et mer effektivt og ansvarlig opsyn med alle havner for at sikre dem mot ødelæggelse. Det var saaledes nærmest havnepolitiet, som blev bragt i orden. Om anlæg av havner, utbygning eller forbedring av disse ved bryggeanlæg, mudring eller lignende er det ikke spørsmal; heller ikke gav forordningen havnekommissionen adgang til indtægter av trafikken paa havnen til at bestride utgifterne ved slike anlæg; at arbeider vedkommende havnen kunde bli utført for statens regning synes at ha været utænklig. Det kan vistnok ansees som en slags offentlig forføining, at havnefogden blev forpligtet til at anbringe og vedlikeholde ballastmerker og at opmerke havnen, men det skulde vel at merke ske paa hans egen bekostning.

Arbeidet og omkostningerne med fortøiningsringer blev fremdeles overlatt til private, idet man først skulde søke at faa grundeieren, og hvis denne ikke var villig, en anden mand til at nedsætte fortøjninger paa de steder hvor det var nødvendig og efter lodskapteinens anvisning. Til gjengjæld skulde de ha indtægterne av fortøiningsavgiften efter bestemte takster og ifølge kongelige privilegier. Ordningen voldte imidlertid fremdeles vanskeligheter, og det Offentlige maatte allerede forholdsvis tidlig, Efterat forordningen var traadt i kraft, sørge for fortøjninger paa steder, hvor de var uomgjængelig

nødvendige for skibsfartens sikkerhet, og hvor det ikke hadde været mulig at formaa private til at paata sig utgifterne hermed. Saaledes lot Staten fra omkring 1790 anbringe nogen hundrede ringer efter forslag fra admiral Løwenørn.

Havnefogedstillingen blev ikke oprettet ved forordningen av 1735; titelen er adskillig ældre, men det hverv, som tillaa den, var oprindelig væsentlig et andet. Navnet «havnefoged» kom i bruk allerede i 1560, idet lensherren paa Akershus, Christiern Munck, den 15. april samme aar fik i opdrag at paase, at byfogderne opkrævet told av skibene i kjøpstæderne, samt at beskikke havnefogder i alle ladesteder i samme øiemed. Sandsynligvis fandtes forøvrig alt før den tid en egen havnefoged i Bergen, som der kaldtes lensherrens foged paa havnen. Den første ordentlige organisation av havnefogedstillingen fandt sted i 1580. Ifølge et kongebrev, utstedt fra Koldinghus 11. april 1580, blev der klaget over, at mange fremmede skibe løp ut fra havnene med træl原因 uten at erlægge told til kronen. Herefter skulde hvert slikt skib betale en told av 2 sk. lybsk for hver tylvt tømmer og 1 sk. lybsk for hver tylvt sagdeler (skaaren last).

Til at indkræve og oppebære denne told skulde lensherren beskikke «havnefogder» ved alle havner, og disse havnefogder skulde avlægge regnskap for lensherren over den oppebaarne told.

Tolden hadde en tid aabenbart større interesse for kronen end de egentlige havnespørsmål. Saaledes skriver statholderen Christopher Urne og Steen Willumsønn, befalingsmand over «Rinz Closter Leen» i 1630 til Kristian IV., at der fandtes formange ladesteder søndenfjelds til at man kunde føre kontrol med, at tolden blev rigtig betalt, og de vilde derfor anbefale, «at nogle hans Konng: Mayets Leensmand – maatte befalis – sig med Forderligste Vnderdanigst at erclere, Huor mange Hauffner, Adelen, Geistligheden, och Bønderne til Ringeste schade, saaledes, fremmede bequuemligst Kunde forbydis.» Dette var en av indledningerne til de almindelige kjøbmandsprivilegier av 30. juli 1662.

At toldpaalæggene efterhaanden virket til at fremme den almindelige trafik paa vore havner, forsaavidt som de indskrænket hanseaternes overtag, kan forøvrig ikke negtes; men dette har neppe været beregnet av Regjeringen.

Paabudet om at ansætte denne slags havnefogder er heller ikke blit fulgt overalt; saaledes blev det ved en instruks av 14. september 1655 paalagt toldforvalteren i det Søndenfjeldske at opgi for lensherren duelige personer, som kunde være skikket til havnefogder,

hvortil de da skal beskikkes av lensherren i alle havner i kjøpstæder og ladepladser. Havnefogden skulde ogsaa ha indseende med, at skibe styrtet ballasten paa rette steder – og der blev samtidig fastsat en indtægt for ham ved en avgift paa fartøierne, nemlig 1 mark for skib under 60 læster, og 1 rdl. for skib over 60 læster. Havnefogderne fik altsaa, næsten 100 aar før forordningen av 1735 blev git, nogen befatning ogsaa med havnen som saadan; men den tidligere omhandlede rapport av 1731 fra lodskapteenen i det Søndenfjeldske har vist, at havnefogdernes arbeide med eller for havnen ikke har været synderlig værdifuldt.

Man har heller ikke tillagt stillingen videre betydning i tidligere dage; i mindre byer blev den saaledes ofte forenet med den iflg. forordningen av 5. mai 1683 ansatte «favnesætter» – enkelte steder var endogsaa de ifølge samme forordning oprettede funktioner som maaler, veier, vraker og favnesætter forenet med havnefogedstillingen i én person.

Først i 1657 fik Drammen havnefoged – og saa sent som i 1731 var selv i det Søndenfjeldske ingen havnefoged ansat i Moss, Holmestrand, Tønsberg, Skien, Kragerø, Risør, Arendal og Flekkefjord, og paa disse steder fandtes «ej heller nogen som med haufnernes eftersiun har ladet sig være det ringeste angelegen.»

I sin almindelighet hadde man ikke forstaaelsen av havnefogedstillingens nytte for havnene; dette viser sig ogsaa av de uttalelser som statholderen mottok under utarbeidelsen av sit forslag til forordningen av september 1735. Det var saaledes ikke bare enkelte byer i Kristiansand stift, som «formeente at Havne Fogden ej gjortes nødvendig»; men selv «Stift Amtmanden og Magistraten tilligemed de 16 Mænd i Bergen» hævdede «at ingen Havne Foged i Bergens Bye gjortes nødvendig, siiden der er en Politie Mester».

Forøvrig hadde man «bifaldet samme som tienligt og nyttigt og intet betydeligt derved fundet at erjndre uden hvad visse smaa *Pointiller* angaar, der alleene ankommer paa, og kand iagttages ved de *Instructioner*, som Havne Fogderne efter et hvert Steds *Situation* og *Beskaffenhed*, efter *Projetets* Tilhold, af *Magistraten* og *Lotz Capitainen* skal gives, da Hovet-Indretningen er og bliver een og den samme.»

Trods sin ufuldkommenhet fik forordningen av 1735 snart vigtige følger paa grund av dens bestemmelse om det stedlige havnevæsen under lodskapteenens tilsyn og overledelse. De aarlige undersøkelser av havnene, som var paabudt, gjorde det snart klart

for det ansvarlige havnestyre, at det var nødvendig at foreta virkelige arbejder i havnene baade for at holde dem vedlike og at utbedre dem.

Merkelig nok viste det sig, at interessen for havnevæsenet var mindre i nordenfjeldske end i søndenfjeldske distrikt. Saaledes, skriver statholderen i juni 1737, «er det nu det allerførste, de efter idelig Paamindelse og Paadrivning stille sig an, som om de nordenfjelds vilde begynde noget hermed, saa længe efter Forordningens Publication, da de ikke i Bergen én Gang har kunded bleved eenige endnu om Merked til Bag-Last-Pladsen at sætte, Huorimod her Syndenfjelds alle Havnene ere bleven optagne, og paa hvert Stæd af Havne-Commissionen efterseed, og Forretning derover forfatted.»

Indberetningerne om havnenes tilstand, som ledsaget av lodskapteinens kraftige forestillinger blev oversendt statholderen, ledet omsider til at Staten fandt at maatte optræde for at skaffe midler til de nødvendigste havnearbejder. Omkring denne tid var nemlig bl. a. næsten alle havner søndenfjelds blit kartlagt.

I en forestilling av 29. juni 1737 til Kongen om «Havnenes i Stand-Sættelse i Almindelighed» uttaler statholderen bl. a.: «De over disse Havne hver i Sær holdte Havne-Commissions Forretninger, og af disse Havne opmaalte og tagne vel accurate Korter, viiser grundeligen dettes Verk vidtløftighed, og i hvor slet Tilstand Deels af disse Havne befindes, der endda Aar fra Aar meere og meere vil tiltage og blive slettere, om ey i Tide præcaveres og forebygges, og havde været ønske det var skeed for mange Aar siden, det da kunde have ladet sig gjøre med langt mindre og moxen ingen Bekostning» — — — — «Allernaadigste Arve Konge og Herre! Ingen er sandeligen meere for, at encouragere Negocen og Handelen, end jeg, eller meere imod Hvad der kand trykke og trænge den. Mens naar Havnen grundes op, giver det, med Flødning, Pramning etc. større udgift og Sinkelse. En slet Havn faaer og alle Tider mindre Søgning; paa Grundt Vand kand dyb-gaaende Skibe ey indflyde, eller betydelig Commerce drives, og naar Havnene, om ey i Tide præcaveres, ligger reent ubrugbare, ligger omsider alt Commerce.»

Dette betegner en vældig ændring i de Ledendes opfatning av havnenes betydning fra den tid nogen faa aar tidligere, da det Offentlige ansaa det tilstrækkelig at sørge for nogen fortøininger og ballastmerker, eller da det, heller ikke saa lang tid tilbage, blev anset som havneopsynets væsentligste, om ikke eneste opgave, at paase at tolden blev betalt.

Nogen beregning, selv ganske løselig, over utgifterne ved at bringe alene de søndenfjeldske havner i brukbar stand, hadde statholderen ikke kunnet levere; men han bygget paa den erfaring man hadde fra Fredrikshald, hvor man nogen aar tidligere hadde paabegyndt en opmudring av havnen, hvilket viste sig at ville koste omtrent 3000 Rd. eller adskillig mere end oprindelig beregnet. For at skaffe penger til dette mudringsarbeide hadde denne by, som hadde «været saa forsynlig og forsigtig, at til Byens opkomst, der allerede for nogle aar er bleven lagt Haand paa Ploven», faat kgl. tilladelse til at opkræve en vareavgift av trafikken paa havnen.

Likesaa oplyser statholderen fra «Havne-Commissions-Forretningen for *Christianice* Bye, det de tolv mænd ere faldne paa de Tanker, og bleven enige med, at ved et *imperceptibelt* Lidet Paalæg paa visse Species et Fond hertil vilde udfindes, der da Alleene *graverer* de *Negotierende*, og dennem der har Nyttens af Havnen, en hver i Proportion af den Handel han driver» – istedetfor at gaa til direkte skattepaalæg. Han var opmerksom paa, at selv en saadan «imperceptibel» vareavgift vilde vække adskillig motstand, og han fandt derfor, at det vilde være helt unyttig at indhente en erklæring herom fra byerne, idet man «da kand lætteligen vide, hvad de herimod vilde og kunde sige, nemlig at Byerne ey taale Forhøyelse af Bye-Skatt, og at Farten og Handelen allerede er saa slet, og udgifterne saa Høyt spendte, at ingen større Paalæg vel kand taales.» I samraad med lodskapteinen avgav derefter statholderen et eget forslag til avgiftssatser og de varer de skulde opkræves av.

Dette forslag blev tat til følge, og ved et reskript av 7. mars 1738 blev det paabudt, at der ved alle *søndenfjeldske* havner skulde opkræves en avgift av visse ind- og utførte varer, hvorved «til stædernes desto bedre fahrt og Negotiens opkomst, samtt de trafiquerende til beste, de Samptlige Syndenfeldske havne skal opMudres og Renoveres sampt udi fuldkommen stand sættes.» Avgiften, de saakaldte «Mudderpenge» skulde opkræves av toldereren og indbetales i stedets *havnkasse*.

For Kristiania fastsatte reskriptet en særskilt avgift, en anden blev bestemt for alle de øvrige søndenfjeldske havner, med undtagelse av Fredrikshald «som vj til dette Verck med et Paabud forhen haver Benaadet», men «Benaadningen» blev forlænget ved et reskript av samme dato. Efterhaanden blev ogsaa havnene «nordenfelds» medtat, idet en kgl. resolution av 2. januar 1754 paabød mudderpenger i Bergen ved en avgift av varer, som indføres, og av indgaende fartøier – og først ved et reskript av 31. mai 1814 til like

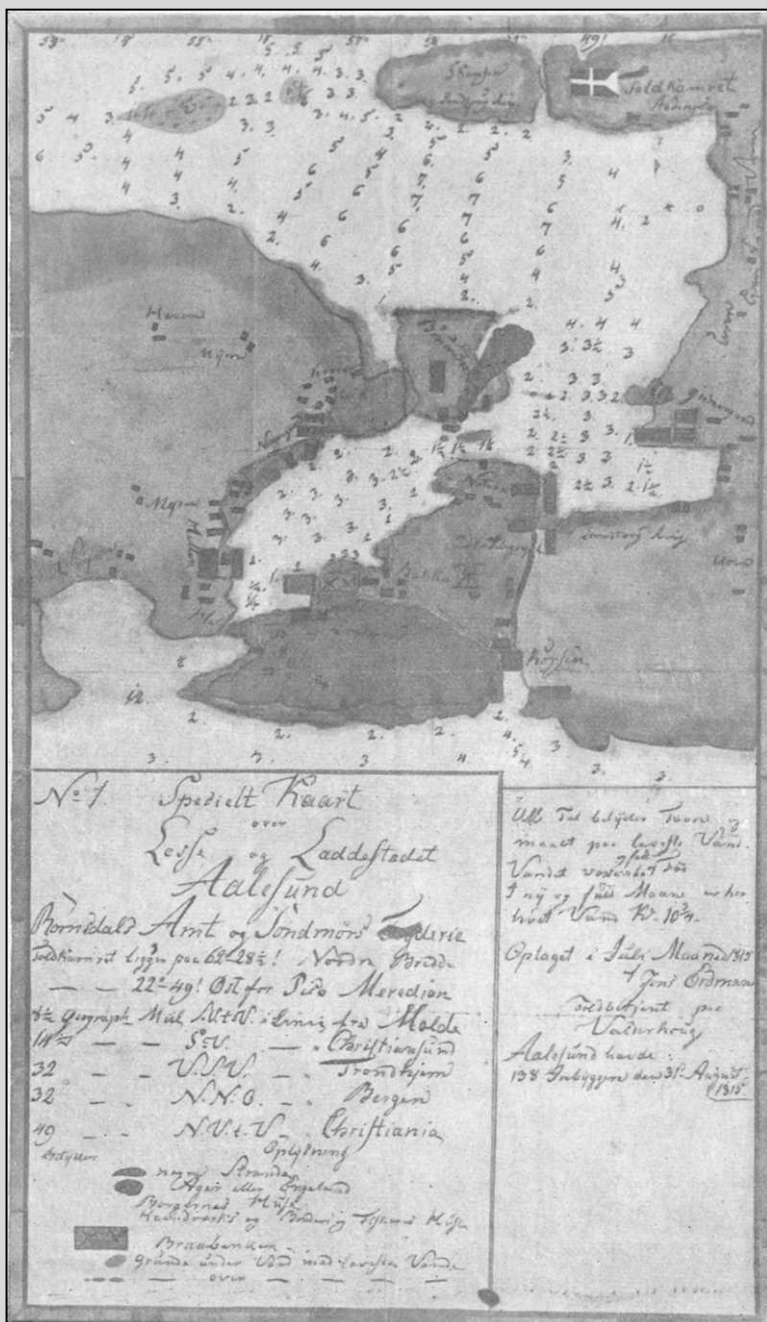
av utførte varer. Ved kgl. res. av 1803, 1806 og 1809 blev havnevæsenet i Molde tillagt avgift baade av varer og av fartøier, og denne blev i 1826 ogsaa en tid gjort gjældende for varer i Aalesund. Endelig fik havnevæsenet i Stavanger og Kristiansund ved kgl. res. av 1820 adgang til at opkræve en avgift av ind- og utførte varer. Ved kgl. res. av 1796, 1800 og 1805 blev det fastsat særskilte mudderpenge av trælast i de søndenfjeldske havner.

Ved kgl. res. av 30. september 1739 blev det bestemt, at de nødvendige mudderapparater skulde bekostes av den fælles havnekasse, som blev oprettet efter reskriptet av 1738 om mudderpengene; men het det: «Naar Meerbem.te Mudder Møller er Byggede og havnerne Renoverede, Saa og en Capital samlet af hvis Renter havneskriverens, saavel som havnernes og Mudder Møllernes vedligeholdelse kunde tages, ville vi at Aller naadigst At det Accorderede paabud overaltdt Syndenfiælds Skal Cessere.»

Allerede kort tid efter at forordningen av september 1735 var traadt i kraft, viste det sig, som rimelig, at lodskapteinerne vilde faa et forholdsvis betydelig kontorarbeide paa grund av den overledning i havnevæsenet som var tillagt dem. Lodskapteinen søndenfjelds søkte derfor i 1737 om at faa ansat en havnekommissions-skriver og at dennes løn 300 Rd. maatte bli dækket ved en skibsavgift av 1 Hvid pr. læst av hvert skib, som anløb havnene i distriktet. Statholderen fandt lønnen rimelig «naar det overflødiges Skriverserie consideres, saavel som den Habilité, slig een Person bør og maa have, da han endeligen maa forstaa at tage et kort». Men han frygtet for at nævnte skibsavgift ikke vil dække lønnen; ti «til disse 300 Rd. at fyldestgjøre, udkræves 80 400 Læster, og vilde ieg, for Negocens og Seglatzens Beste, af mit Hierte ønske, at Skibenes Drægtighed, der besegle disse Havne, maatte langt overgaa den Summa som jeg dog fast frygter for, den ey vil opnaa, som da bliver hans Skade, hvad der gaar derunder.» — I Bergen hadde kongen allerede tidligere git byskriveren et tillæg av 100 Rd. for at han tillike skulde forrette som «skriver» for havnekommissionen.

I forbindelse med reskriptet av 1738 blev der da, som følge av denne forestilling, ansat en «havneskriver» i det søndenfjeldske, men ved den kgl. res. av september 1739 blev det bestemt, at hans løn skulde utredes av mudderpengene; han fik under lodskapteinen paa Statens vegne den direkte ledelse av havnevæsenet og tok ved leilighet sæte i havnekommissionen. Stillingen blev først ophævet i 1812.

Borgernes indflydelse paa havnevæsenets saker var ifølge for-



Kart over Aalesund 1815. (Havnedirektørens arkiv).

ordningen av 1735 bestemt derved, at en «borgermand» skulde ha sæte i havnekommissionen, men denne hadde adgang til at indkalde andre borgere for at gi forklaring «paa de Poster, dem af Havne-Commissionen blive tilspurgte Havnen angaaende». Men Efterat byerne fra 1738 av hadde faat pengemidler at raade over, blev dette forhold utvidet, idet havnekommissionens beslutninger om havnearbeider blev forelagt borgerne til betænkning, inden saken med lodskapteins indstilling blev avgit til statholderen, som igjen oversendte den til over-Admiralitetets avgjørelse. Ogsaa med arbeidets utførelse fik borgerskapet direkte befatning, da der regelmæssig blev opnævnt et par mænd, som skulde delta i ledelsen og tilsynet.

Denne første antydning til en blandet stats- og kommunal havneadministration betegner ikke alene en høist rimelig indrømmelse likeoverfor byerne, fordi avgiftssatserne for mudderpengene var blit fastsat uten deres medvirken, trods den store interesse de hadde i spørsmålet; men den skulde synes selvfølgelig, fordi byerne som regel paa en eller anden maate maatte skaffe forskud til arbeidsutgifterne, indtil disse efterhaanden kunde bli dækket ved indtægten av mudderpengene.

Man var vistnok fra først av klar over, at mudderpengene ikke vilde være tilstrækkelig i forhold til de havnearbeider, som skulde utføres i al fald paa enkelte steder. Statholderen anslog saaledes, at indtægten ved «de største Stæder, hvor Farten er hyppigst, kand rendero omtrent til en 300 Rd. aarligen», men mente at man dog maatte kunne regne med nogen stigning i aarenes løp. Det kan da være værd at nævne, at «mudderpengene» og bare beregnet av kulimporten efter taksterne av 1738 vilde i aaret 1913 ha indbragt i Kristiania omtrent 680 000 kroner.

Forutsætningen var imidlertid, at kravene paa havnearbeider ikke vilde være like sterke i alle byer og at enkelte havnekasser i tilfælde maatte hjelpe andre med midlertidige laan. Dette skedde ogsaa ved forskjellige anledninger. Desuten antok statholderen «at vel mange Aar vil hengaa, før Havnene kand komme i Stand, med mindre formuende Mænd i Byerne vilde gjøre Forschud til dette arbeide, og igjen see sig forsikkred ved Forschrivningen paa disse Paalæg, at continuere og af dennem at hæves, indtil de var afbetalte». Man vet, at dette har fundet sted, i hvert fald i et tilfælde, da der er bevaret en kvittering fra 1762, hvor Gabriel Smith erkjender mottagelsen av sidste avdrag paa laan til mudring i Drammens havn.

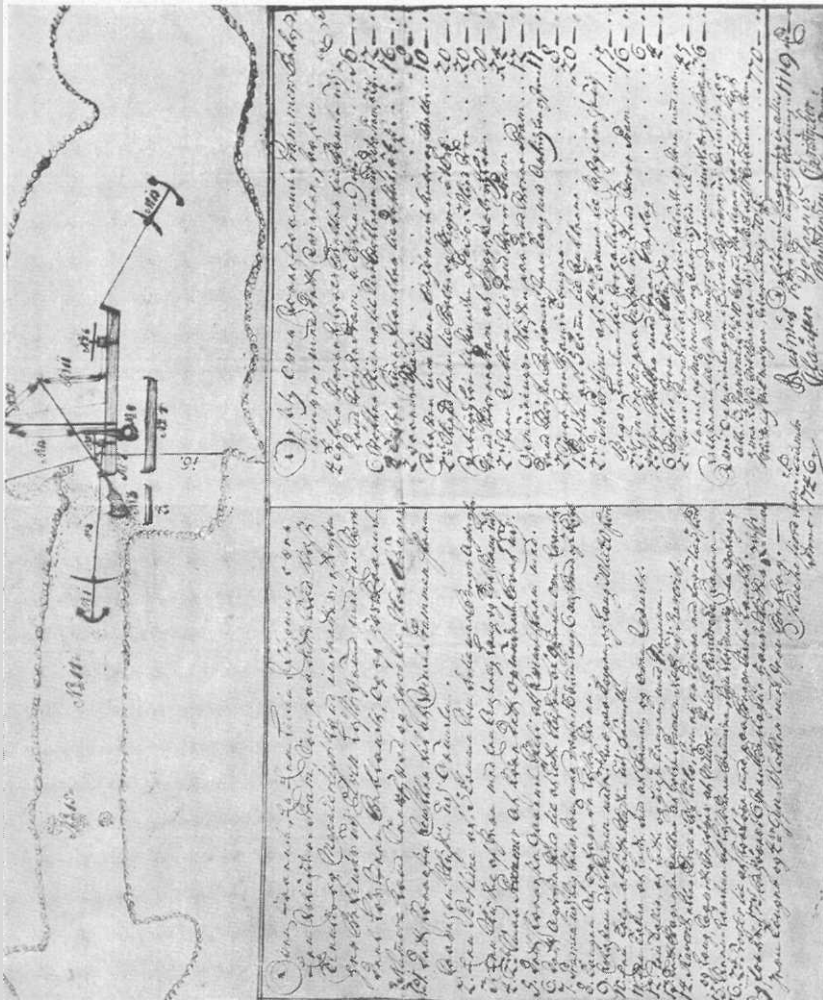
Mudderpengene skulde ogsaa dække utgifterne til de mudderapparater, som maatte skaffes, og om disse «Maschiner» blev det

ført en vidtløftig brevveksling og utarbeidet detaljerte overslag. Efter samraad med lodskapteinen antok statholderen at man maatte bygge et mindre apparat til 150–200 Rd. kostende og et større som var beregnet til 1500–1600 Rd. I 1742 uttalte lodskapteinen søndenfjelds: «Een Muddermølle, som drives med hest, maae nødvendig med allerførste anskaffes, fleere at bekoste Kand Cassen icke taale, ey heller gjøres saa hastig behov; Thi største deell havner kand helpes ved andre mindre bekostelige inventioner efter Stædernes beskaffenhed; hvorover der og Kand vorde Arbejdet paa meere end Et Stæd tillige, Consequenter havnernes forbedring kand Vendtes og sees at komme til Endskaab, saa at May.ts Allernaadigste Resolution af 30. September 1739 om dend paabudne havne Renovations Udgifter, omsider Ophørelse fuldbyrdes Undersaatterne til Lættelse.

Saadan Muddermølles bekostning som skall kunde opmale paa 12 a 14 fods dybde, vill ufejlbaarligen komme med sine Spande og viidere ald tilbehøer til dend Summa incirca trejtusinde Rd. — — — — »
Hvis et saa stort mudderapparat skulde bygges i Norge, mente han forøvrig, at omkostningene, «naar alt rættelig overvejes, vill monteres til en utroelig stor, dend Liden havneCassa, meere end Suportatet og visselig — 3000 Rdrs. overstiigende Sa.» og at det derfor ubetinget burde bygges i Kjøbenhavn. Maskineri og rekvisita kunde man faa opsendt i et skib over Fredrikstad «og Møllen kand mand med 4re Mand i en jolle faae op langs Viigsiiden, naar ikkuns Et gammelt Sejll og taliter opereret Roer bekostes.»

I 1746 avgav havnekommissionen og byens mænd i Flekkefjord en uttalelse, om at man efter «Nøye overslag og Bereigninger, ikke kand udfinde At hafnen her ved Toldstedet Ringere Tilbørlig kand blive Opmudret og i Standsatt, end ungefehr med 770 rdr.s Bekostning.» Der blev samtidig fremlagt en tegning — et eksempel paa de «mindre bekostelige inventioner» — av «Een paa det allermenaceerligste indrettede MudderPram, med Mast, gaende Spild, og Skyttel Samt JernGriber eller Tænger til at optage de i Hafnen Befindende Steene med, Saaleedes som Afteigningen Videre underdanigst Udviiser og ForClarer». Dette apparat med tilhørende 2 prammer «til at Afføre det opmudrede med» vilde koste 349 Rd. Mudringsarbeidet antok man vilde kræve 11 maaneder med en arbejdsstyrke paa 8–10 mand med en dagløn av 28 sk., hvilket vilde volde en utgift av 770 Rd.; men saa mente man ogsaa, at «naar Hafnen Ved Forbemelte, er Blevet Bragt i Stand, vil sluttelig, ikkund Fornødiges til Dendz Wedligeholdelse, Eett Liidet Aarlig Tillæg af Een = 20 rd.»

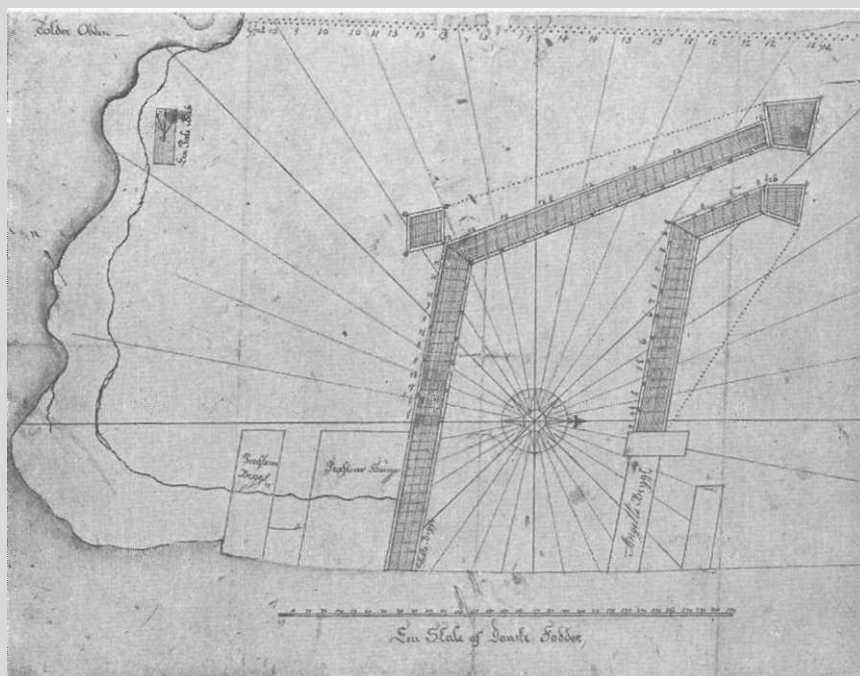
Indflydelsen av det forhold, som var skapt ved forordningene av 1735 og 1738, viste sig snart. Administrationen av byernes havnevæsen var blitt effektiv – med bestemte oppgaver og ansvar; samtidig blev ansvarsfølelsen og sansen for havnespørmaalene øket, fordi



Tegning av mudderapparat, Flekkefjord 1746. (Riksarkivet).

byerne selv fik direkte befattning med dem. Som man har set, var borgerne nemlig ikke alene repræsenteret ved et fast medlem i havnekommissionen; men dennes forslag til havnearbeider blev ogsaa forelagt «byens mænd» til betenkning inden man søkte at faa dem virkeliggjort, altsaa paa et vis en indledning til den senere forandningsbehandling.

Den ved reskriptet av 1738 indførte havneavgift – «mudderpengene» – gjorde det ogsaa mulig for byerne at faa havnearbeider utført, om end i meget beskeden maalestok og i den første tid omtrent udelukkende mudringer, som var mest paakrævet. Men efterhaanden gik man ogsaa i gang med andre arbeider, som efter tidens maalestok maatte betegnes som større anlæg. Blandt disse sidste kan

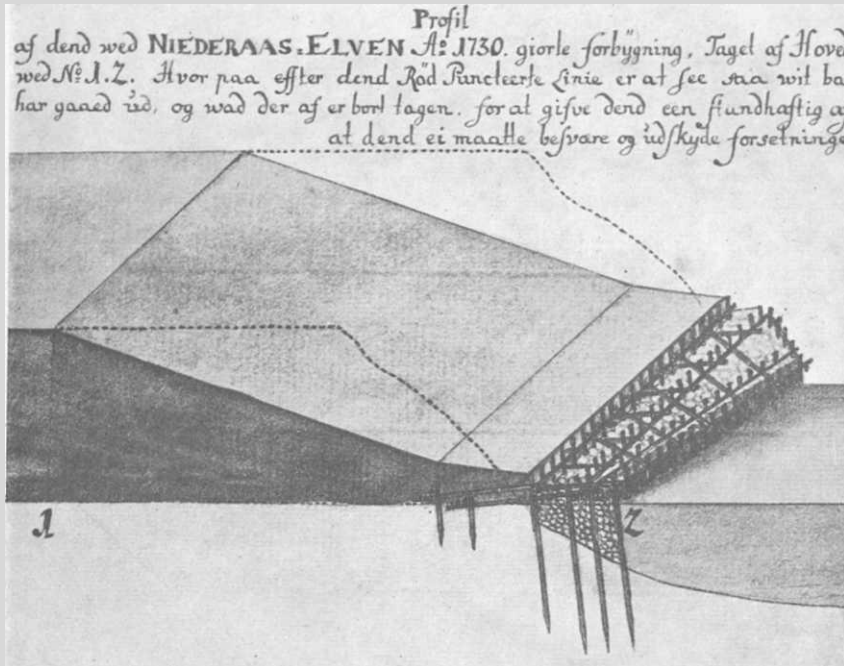


Skottebryggen, Larvik ca. 1756.

nævnes reguleringen av Akerselvens utløp i Kristiania havn, som tidligere er omtalt.

I 1754 bifaldt vicestatholderen havnekommissionens forestilling, som var tiltraadt av byens mænd, om at der skulde bygges moloer ved Tolderodden i Larvik for havnekassens regning, den saakaldte «Skottebrygge». Moloerne blev bygget av træ med dækning av utkastet sten paa yttersiden op til vandlinjen. Dette anlæg, som blev fuldført i 1756 og kostet omtrent 3000 Rd., hvortil Larvik maatte laane mere end halvdelen av havnekasserne i Kragerø, Skien og Drammen, blev imidlertid allerede i 1758 delvis revet av sjøen. Værrø ødelæggelse var «bryggen» utsat for i 1770; reparationen

etter denne var beregnet til 1700 Rd., men kom paa mere end det dobbelte, og det var i den anledning endogsaa tale om at gjøre ansvar gjældende mot bygmesteren, fordi han hadde «forledet» havnekommissionen ved sin beregning. Senere led bryggen gjentagende uheld med derav følgende forholdsvis kostbare reparasjoner, og «Skottebryggen» har i aarenes løp kostet Larvik havnekasse mange penger. Man

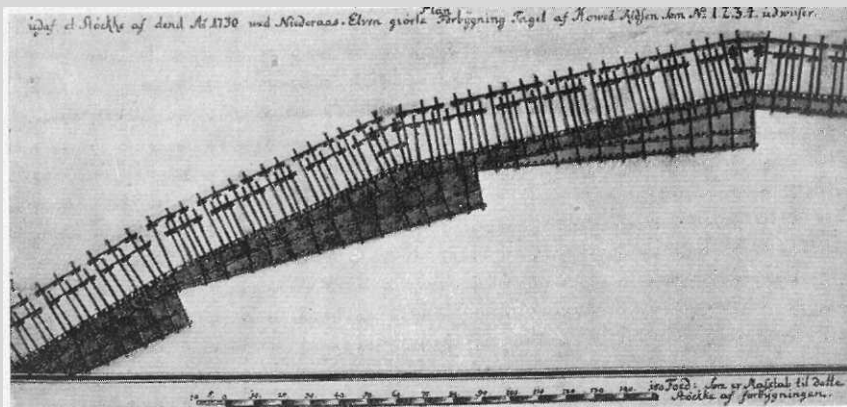


Forbygninger i Nidelven ca. 1730. (Riksarkivet).

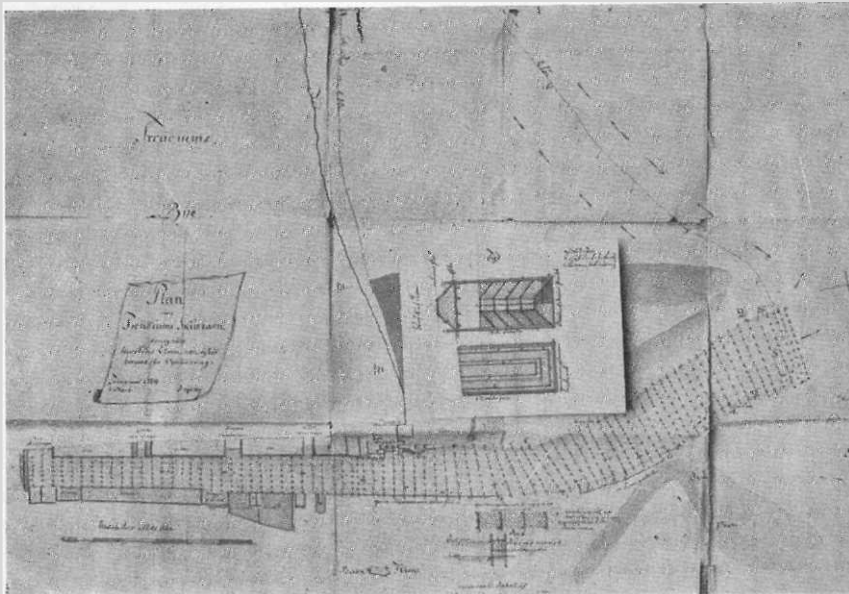
hadde i den tid, som rimelig er, ingen erfaring i at bygge dækningsverker mot sjøen.

Utgifterne med «Skottebryggen» gav forøvrig støtet til, at der blev paalagt en særskilt havneavgift i Larvik havn, idet havnekassen i juli 1810 fik adgang til at oppebære 2 sk. pr. kommercelæst av alle skibe, undtagen malmfartøier, som klarerte ved stedets tolbod.

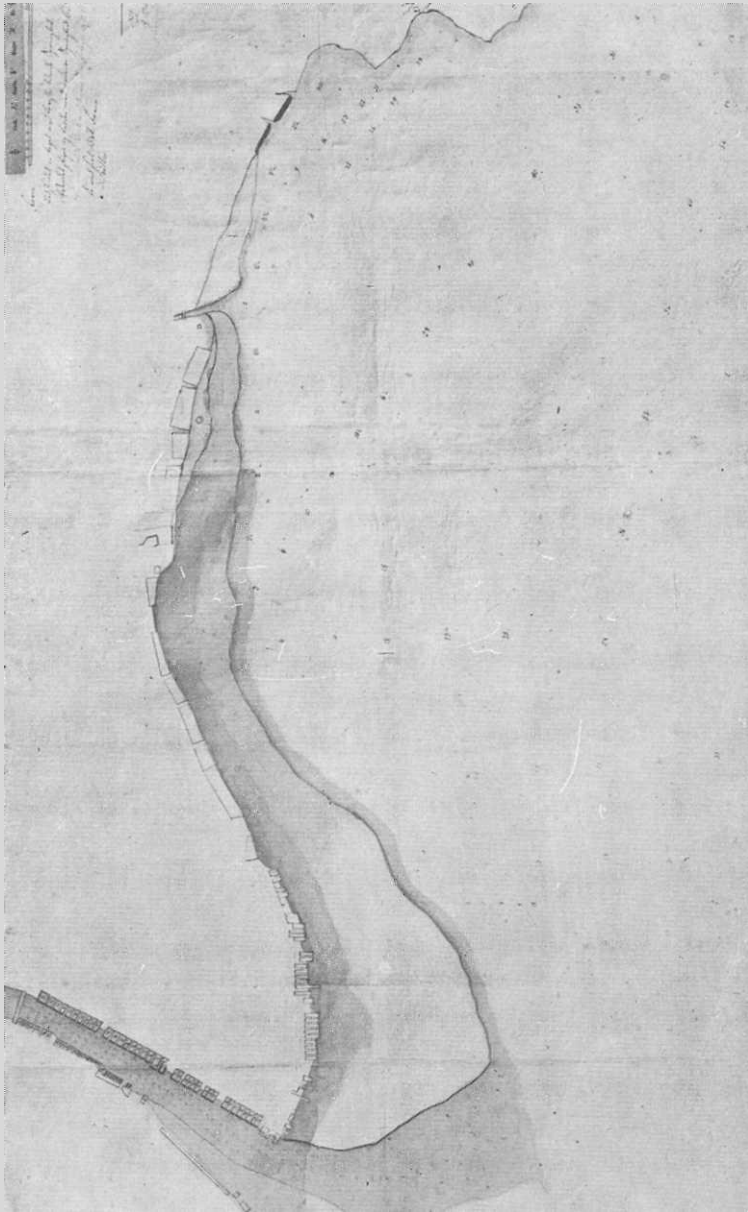
De forbygninger i Nidelven for at hindre fortsatte utskjæringer, som har været nævnt ovenfor, var allerede utført i 1730, og efter en under hensyn til tiden og forholdene vel utarbeidet plan. Men elven voldte fremdeles stadig opprunding i havnen og indløpet til



Forbygninger i Nidelven ca. 1730. (Riksarkivet).



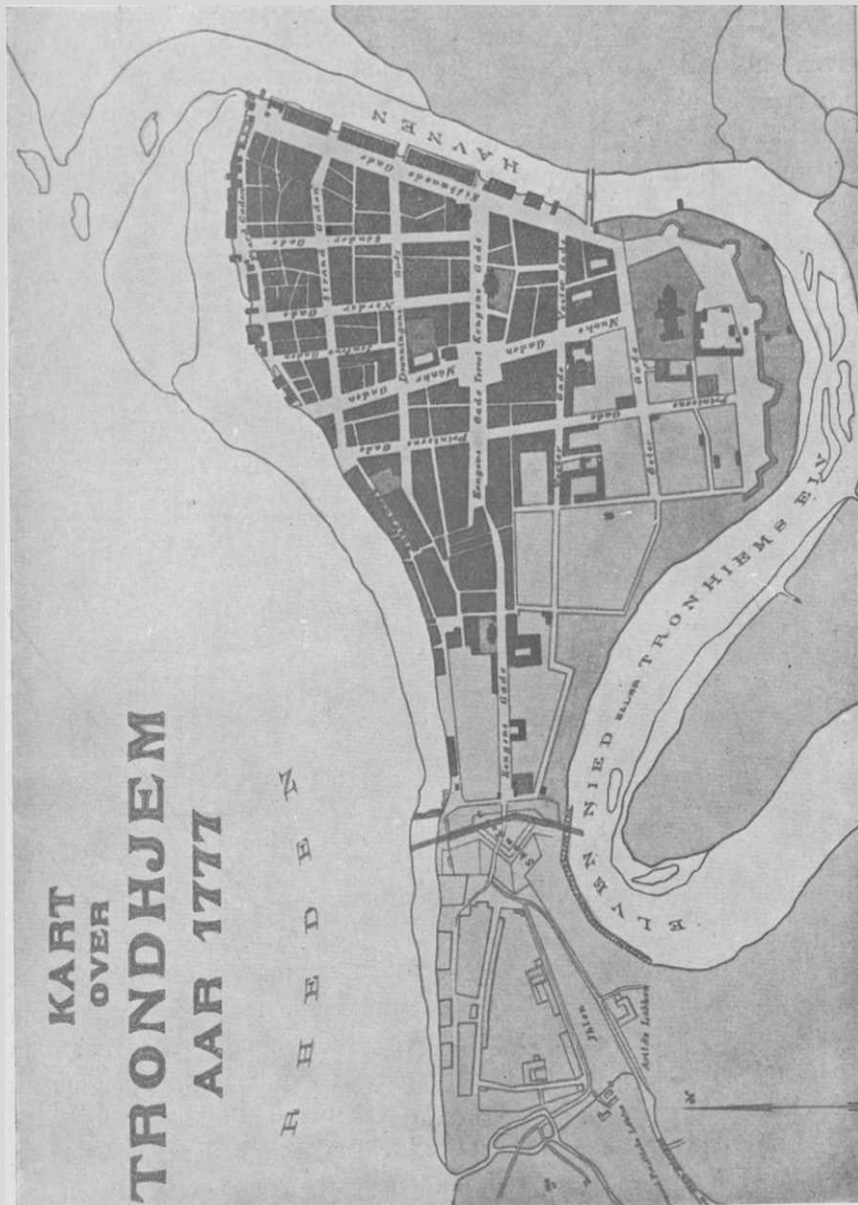
Forbygninger i indløpet til Trondhjems havn 1785. (Riksarkivet).



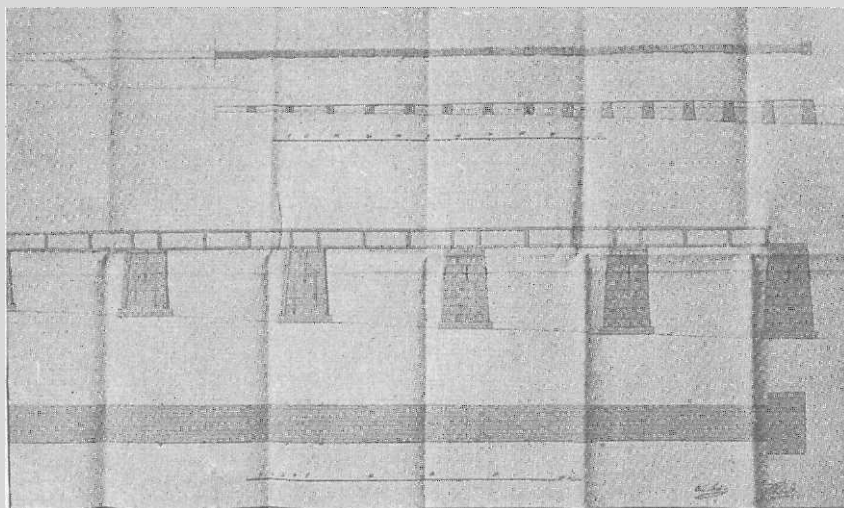
Trondhjems havn 1785. Havnedirektørens arkiv).

KART
OVER
TRONDHJEM
AAR 1777

R H B D E N



den, og fra 1778 av førtes der en vidtløftig korrespondanse mellem Trondhjems havnekommission, generaladjutant Løvenørn og stiftamtmand Moltke om anlæg av nye bolverk ved indløpet til havnen ved siden av en ældre pæleskjærm, som tidligere var opført paa elvens nordside. I 1785 fremla endelig havnekommissionen plan til bolverk paa hver side av indløpet. Man mente, at dette anlæg vilde staa i 50 aar, inden pælene behøvet at bli fornyet; den gamle pæleskjærm blev samtidig reparert. Anlægget var beregnet til 12782 1/2 Rd., altsaa et efter tidens forhold betydelig beløp, og overslaget

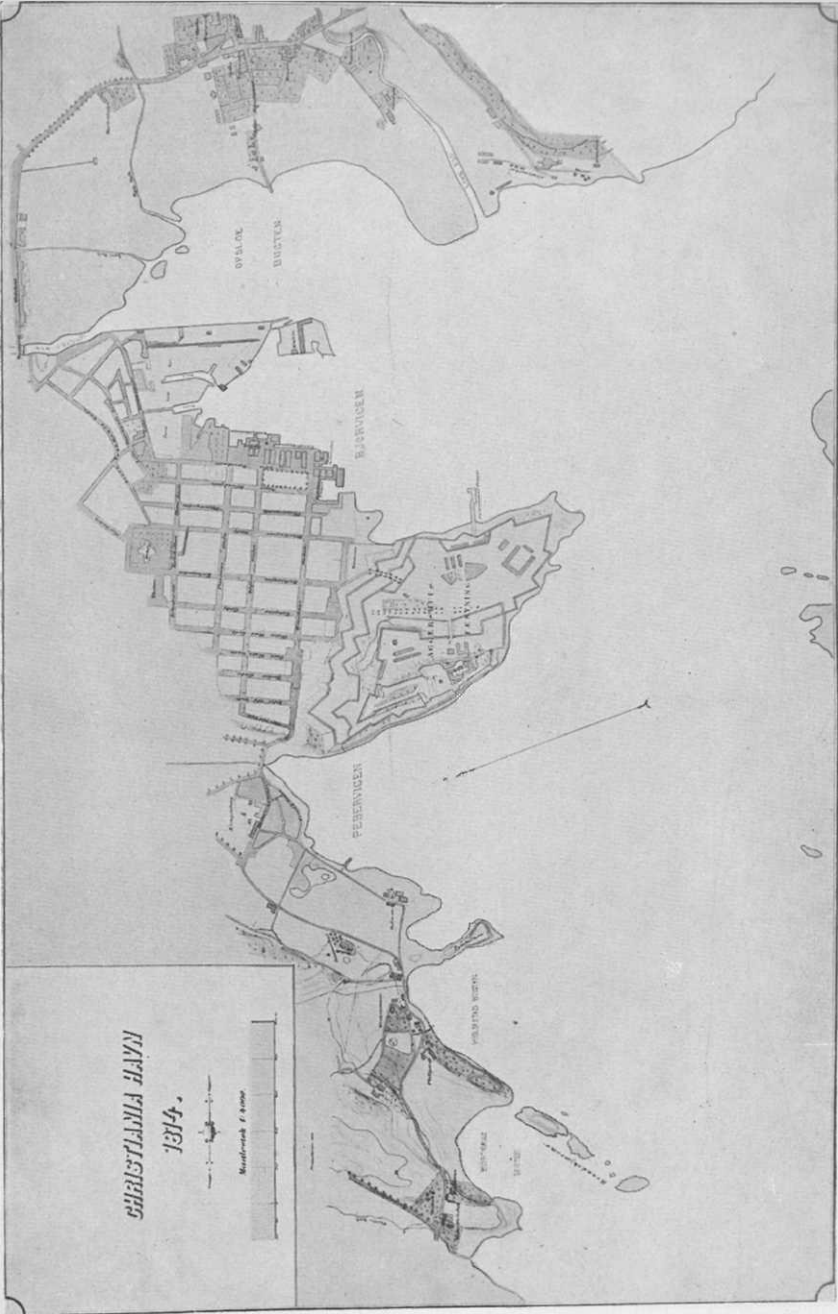


Projekteret bryggeanlæg Sandefjord 1804. (Riksarkivet).

blev desuten overskredet. Tegningen angir et kombinert pæle- og stenpak-verk.

Der kan i det hele tat efterhaanden spores en omhyggeligere, mere sakkyndig teknisk behandling av planerne for de bygverk, som skulde utføres i havnene. Som et videre eksempel herpaa har man et forslag av 1804 til et bryggeanlæg i Sandefjord, beregnet til 1383 Rd. 72 Sk., som imidlertid ikke kom til utførelse, fordi indbyggerne heller vilde «liide under de Besværligheder savnet af et beqvemt Landingssted er Forbunden med — end udrede en saa betydelig Summa.» Desuten vilde bryggeavgifterne efter beregningen neppe «være klækkelig til Renternes betaling af den udfordrende Capital.» De to sakkyndige, som hadde planlagt bryggen, krævet i honorar og for reiseutgifter 20 Rd. hver.

Endnu grundigere blev den tekniske behandling av havnesa-

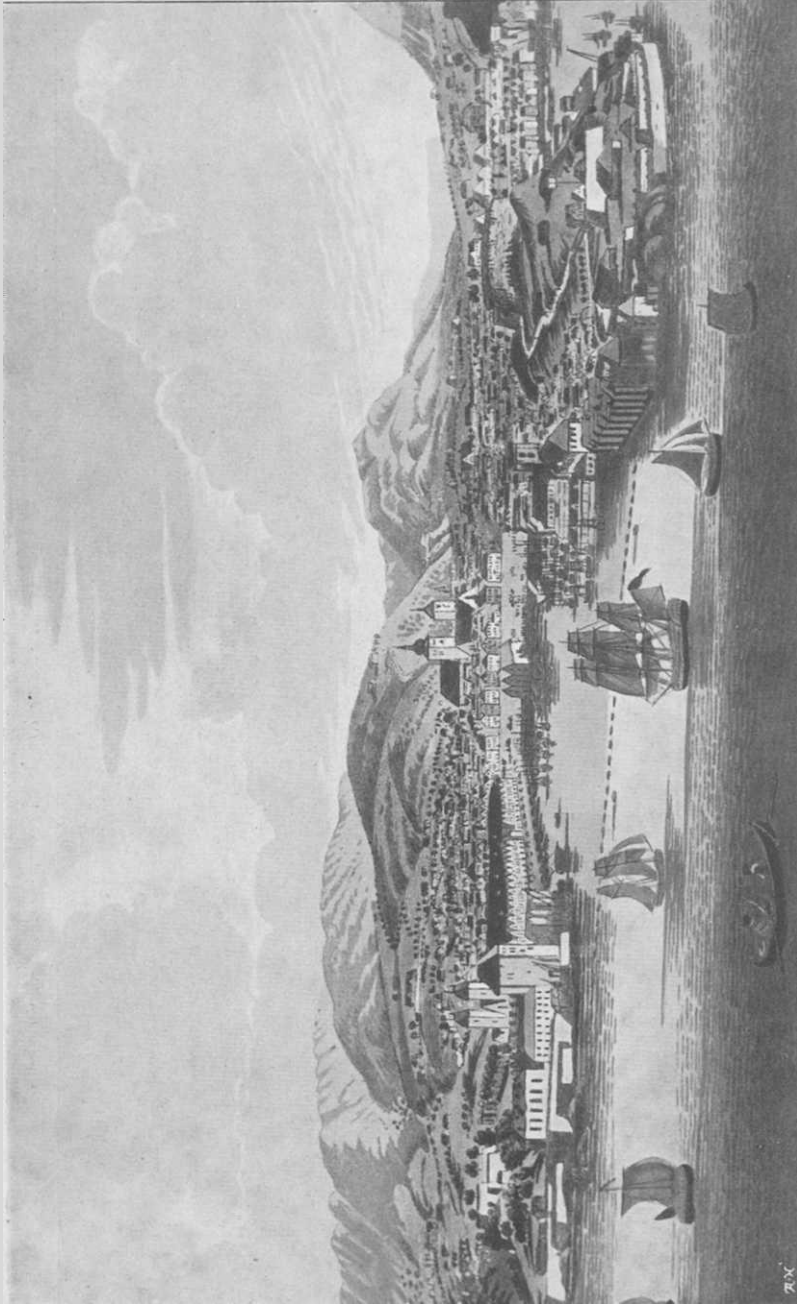


CHRISTIANIA HAVN
1814.





Billede fra Kristiania havn 1820. (Boydell's Picturesque Scenery of Norway) Ved Wilse.



Billede av Bergens vaag 1820. (Ved Wilse).



Billede fra Trondhjems havn 1820. (Boydell's Picturesque Scenery of Norway) Ved Wilse.

kerne fra 1812. Ved kongelig resolution av 8. mai 1811 blev der nemlig opprettet en kanal- havne- og fyrdirektion, og ved kongelig resolution av 7. juli 1812 blev derefter «havneskriver»-stillingen ophævet og det blev bestemt, at der istedet skulde ansættes en kanal- og havneinspektør.

Hans løn blev sat til 1500 Rd., og denne skulde utredes med 800 Rd. av den kongelige kasse og 700 av alle havnekasser søndenfjelds efter den samme utligning, hvorefter de tidligere hadde betalt den samme sum til havneskriveren. Ved kongelig resolution av 22. juni 1813 blev der git en instruks for kanal- og havneinspektøren, og forutsætningen var, at embedets virkekreds skulde være indskrænket til det søndenfjeldske Norge; efter 1814 blev imidlertid ogsaa havnevæsenet nordenfjelds tillagt havneinspektøren, som fra 1820 av ogsaa overtok den tekniske bestyrelse av fyrvæsenet.

Paa grund av fyrvæsenets raske utvikling i 1820-aarene blev arbeidet saa stort ved kanal- og havneinspektoratet, som kun hadde 1 assistent, at regjeringen i 1832 fandt at maatte foreslaa, at der skulde opprettes en ny stilling, en vei- bro- og vandbyggningsinspektør, som ogsaa skulde overta ledelsen av kanalvæsenet. Dette forslag blev dog ikke bifaldt av Stortinget i 1833, og den gjældende ordning blev bibeholdt til det ved kongelig resolution av 26. mars 1841 blev bestemt, at embedet skulde deles i et kanal- og havnedirektørembede og et fyrdirektørembede. For kanal- og havnedirektøren blev der bevilget løn til to assistenter.

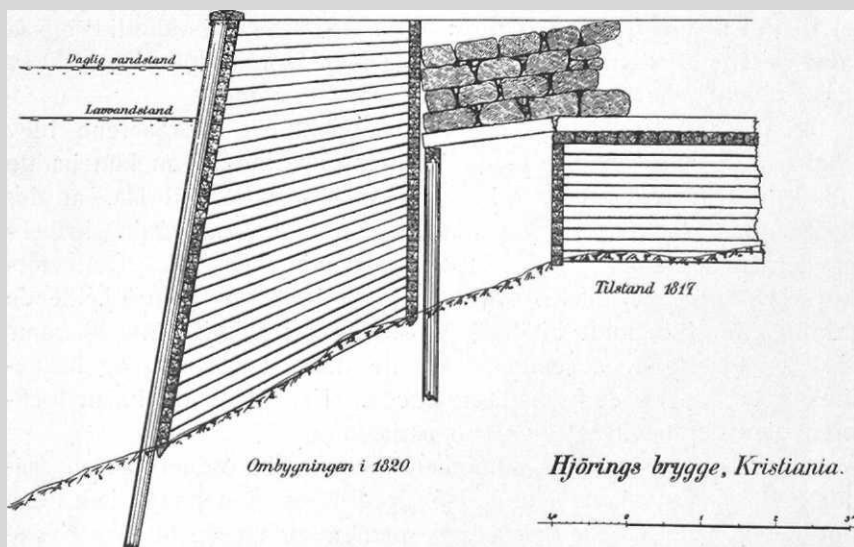
Efterat havnevæsenets administration var blit ordnet paa en saavidt fuldkommen maate efter tidens fordringer, finder man helt ingeniørmæssig bearbejdede saker, som planen for slusen mellem Akerselven og Kristiania havn. Men meget hyppig bestaar tegningerne til havnearbeider i lette penneskisser i skrivelsene som nærmere forklaring til disses indhold. Til sammenligning med samtidige private bygverk i havnen tjener tegningen av Hjørings brygge i Kristiania, som laa ved den nuværende toldbodbrygge, og som viser denne brygges forfatning i 1817 og planen for dens forsterkning av 1820.

Det kunde forøvrig fremdeles ikke være tale om videre utbygninger i byhavnene, da man manglet de nødvendige pengemidler hertil. Mudderpengene var en vareavgift; paa fartøierne hvilte ingen andre avgifter end ringepengene, som gik til private, og havnefogedpenger. Det skulde derfor synes at ha været nærliggende at øke havnekassernes indtægter ved skibsavgifter i en eller anden form.

Dette blev imidlertid ikke forsøkt. Vistnok hadde man tidlig forskjellige skibsavgifter; Saaledes blev allerede i 1557 opkrævet en avgift av skibe som lastet i landdistrikterne, og i 1611 blev der paalagt en

«skibstold» eller «roerstold», som var mindre for ballastede end for fartøier med ladning. Den kgl. forordning, som paabød denne afgift, indeholder ogsaa de første spor til en fyravgift. Denne skibstold gik senere igjen som last- og havnepenger – lastepenger eller lastetold og tilsidst kun som lasteavgift; men de var alle en almindelig skat og uten betydning for havnevæsenet; det samme var tilfældet med nogen senere indførte avgifter, som væsentlig var paalagt fartøier i utenriks fart.

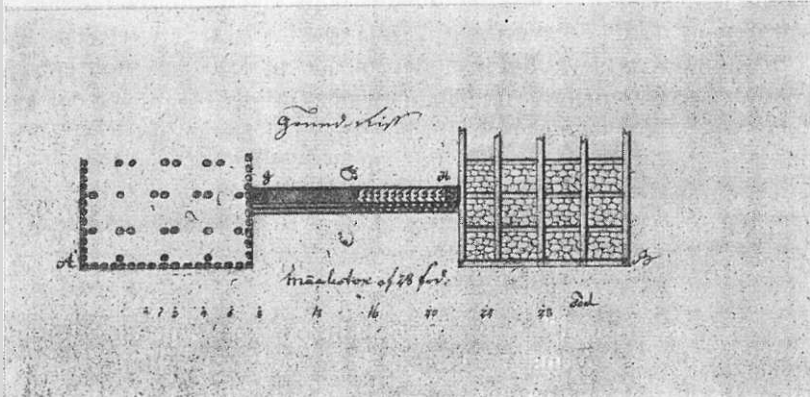
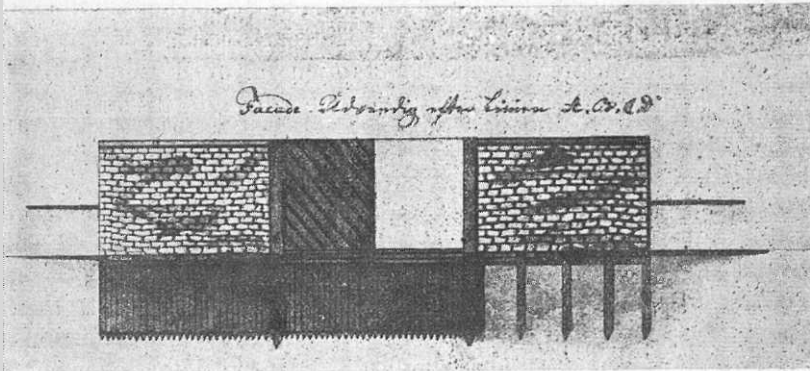
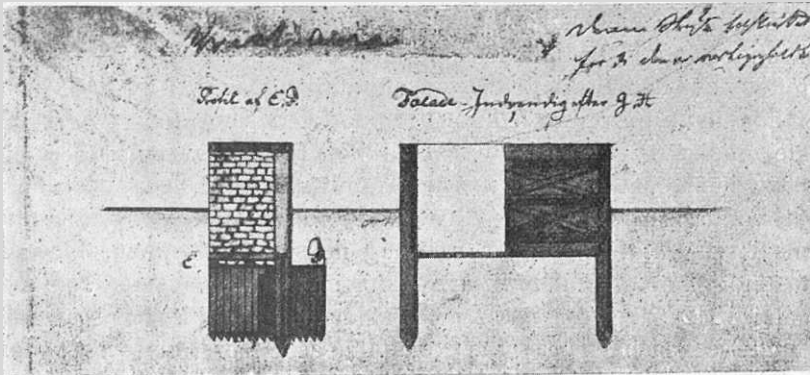
Derimot utkom der den 24. november 1802 en kongelig forordning om en almindelig Fyravgift av Skibsfarten, som var saale-



Tegning av Hjørings brygge, Kristiania. (Havnedirektørens arkiv).

des begrundet: «Da Kongen til Søefartens Sikkerhed og Bedste har baade ladet anlægge adskillige nye Fyre paa Rigernes Kyster ved Nordsøen, Kattegattet og Østersøen, og givet nogle af de ældste Fyre fortrinlige Indretninger, saa har han maattet være betænkt paa at se de betydelige Omkostninger nogenledes erstattede, som paa dette nyttige Verk deels allerede ere anvendte, deels herefter ved Fyrenes kostbare Vedligeholdelse vil anvendes. Og ligesom Søefarten er den Næringsgren, der umiddelbar nyder godt af og betrygges ved Fyrvæsen, saa er det ogsaa billigt, at Omkostningerne af den overtages og udredes, i Forhold som den benytter Fyrene, og som den kan bære Omkostningerne.»

Omtrent det samme kunde, som man vil se, anføres for skibstold til fordel for havnevæsenet.



Projekteret sluseanlæg Akerselven ca. 1850. (Havnedirektørens arkiv).

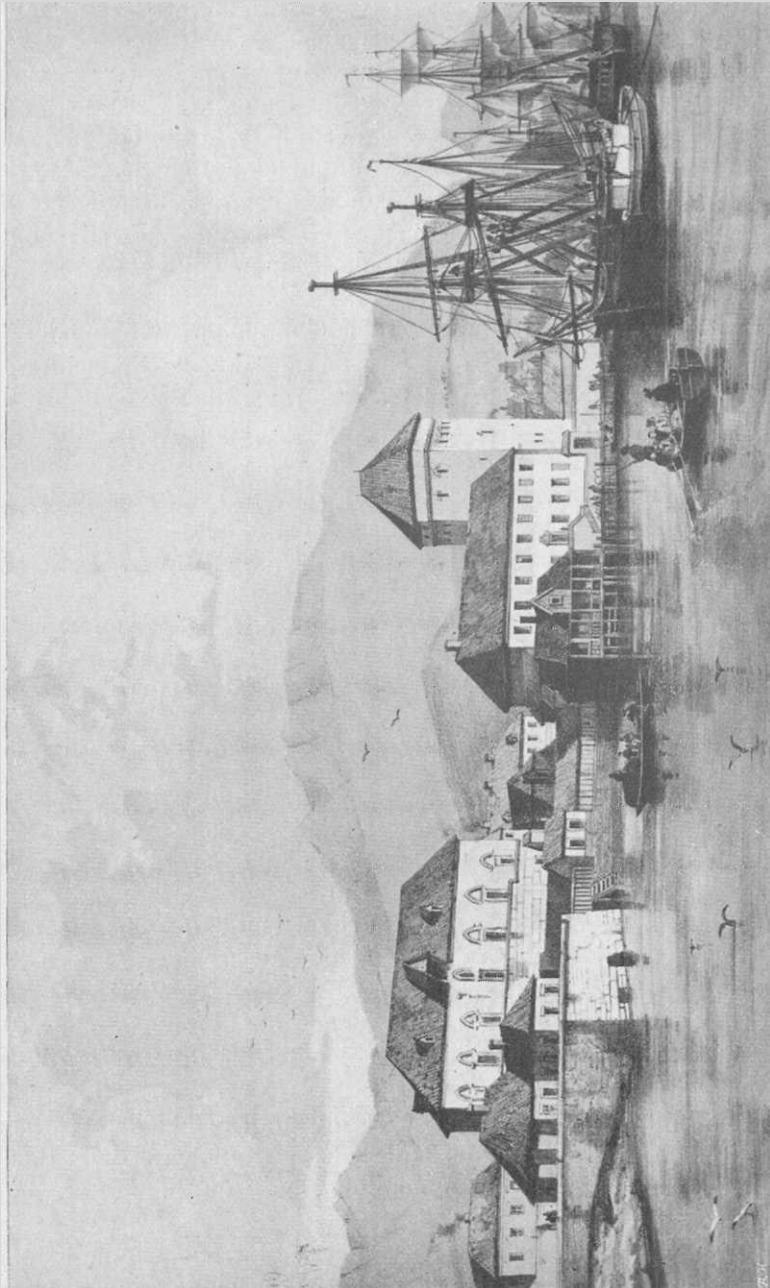
De sidste av ovennævnte avgifter blev ophævet ved en provisorisk anordning i 1818, men samtidig blev fyravgiften, og især lasteavgiften, betydelig forhøiet. Ved anordninger av 1819 og 1821 blev der dog indført en del lettelser for fartøier som drev fiskeri eller søkte nødhavn, og ved love av 1824, 1827, 1830 og 1836 blev lasteavgiften efterhaanden nedsat til under halvdelen av det beløb som var fastsat ved de provisoriske anordninger. Efter bestemmelserne i sidstnævnte lov, som samtidig nedsatte fyravgiften, blev satserne for fartøier i utenriks fart noget mindre end de som blev optat i 1842; det var først senere, at avgiftens stadig mere uheldige indflydelse paa havnekassernes økonomi aabenbaret sig.

Foruten at indtægten ved mudderpengene var helt utilstrækkelig, fulgte der med denne avgift den ulempe, at enkelte byer med mindre skibsfart kunde trænge flere penger til havnens forbedring og vedlikehold end andre med større skibsfart, men hvis havnekasser hadde færre utgifter. Dette ledet igjen til at der hvor havnekasserne hadde overskud, blev dette ofte anvendt til formaal som var havnevæsenet aldeles uvedkommende. Bl. a. blev det ved et reskript av 6. oktober 1758 bestemt, at overskuddet av mudderpengene i Bergen skulde tildeles byens fattigvæsen, senere dens sykehus, som paa denne maate gjennom en række aar fik et gjennemsnitlig aarlig tilskud av mudderpengene paa ca. 17 000 kroner.

Mudderpengene var som nævnt fastsat ved flere forskjellige bestemmelser i de enkelte byer, og beregningen og opkrævningen av dem faldt derfor meget besværlig. Ved § 11 i toldloven av 28. juli 1824 blev det derfor bestemt, at avgiften ikke længer skulde opkræves særskilt; derimot skulde de, som hadde andel i dem, faa erstatning av toldindtægterne.

Erstatningen blev ydet paa den maate, at toldkasserne fremdeles beregnet avgiften paa samme maate som tidligere og førte det samlede beløb, som blev utbetalt til de respektive havnekasser, til avdrag i toldindtægterne. Der opstod dog stadig forviklinger ved at avgiftsbestemmelserne fremdeles var gjældende, fordi de var saa høist forskjellige og tillike saa mangelfulde, at der var megen tvil om den rigtige beregningsmaate.

Den 27. februar 1827 avgav regjeringen, paa grundlag av et av kanal-, havne- og fyrinspektør, major Gedde, utarbeidet utkast, et forslag til en lov om havne- og ringe-væsenet, som væsentlig var begrundet i hensynet til «Befordringen af Skibsfartens Sikkerhed ved flere fornødne Skibs-Fortøinings-Ringe og andre Fæstigheder». For-



Bilde fra Bergen 1838-40. (Voyages de la Commission du Nord. Paul Gaimard.) Ved Wilse.

slaget resulterte i loven av 24. juli 1827, hvorved bl. a. forordningen av 16. september 1735 blev ophævet, mens det i denne etablerede system blev bibeholdt i alt væsentlig.

Loven gav ingen bestemmelser, som kunde skaffe havnekasserne adgang til at faa de nødvendige pengemidler, til trods for at dette skulde synes en væsentlig opgave for lovforandringen. — Derimot blev de forskjellige reskripter om mudderpengene fremdeles gjældende, uagtet man nu hadde rikelig erfaring for alle de mangler, der klæbet ved avgiftens beregning og opkrævning, og for dens utilstrækkelighet. —

Marinedepartementet oplyste i indledningen til lovutkastet, at de rettigheter og fordele, som var tilstaat private ringeiere efter forordningen av 1735, var «aldeles uforholdsmæssige til Bekostningerne ved saadanne Fæstigheders Indretning og Vedligeholdelse», og at det derfor i den senere tid hadde været yderst vanskelig at formaa private til at bekoste nye fæstigheter. Dette søkte man nu at rette paa, idet loven fastsatte høiere avgifter for bruken av ringene, omtrent de samme som nu gjælder efter havneloven av 1894. Loven av 1827 indeholdt desuten flere nye, mere tidsmæssige bestemmelser om ringevæsenet, av hvilke ogsaa flere omtrent uforandret er optat i den nu gjældende havnelov.

For det egentlige havnevæsen bragte loven av 1827 den forandring, at havnekommissionerne fik en fyldigere sammensætning, idet de skulde bestaa av magistraten, politimesteren og 2 sjøkyndige borgermænd; desuten av overlodsen — den tidligere lodskaptein — og av kanal- havne- og fyrinspektøren. Den sidste var ansat for det hele land og kunde derfor blot delta i havnekommissionens møter, naar han paa sine reiser kom til stedet. — Av overlodser var der den gang 5, foruten amtmændene i Nordland og Finmarken samt verftscheffen i Fredriksvern, som fungerte som overlodser hver i sit distrikt.

Uthavnene blev utskilt fra byhavnene og bestyrelsen av dem blev tillagt overlodsen, idet lodsoldermanden skulde gjøre tjeneste som havnefoged i disse og bl. a. ogsaa foreta de aarlige undersøkelser i uthavnene, som havnefogderne hittil hadde været forpligtet til at utføre. Derimot skulde ladestederne fremdeles høre til vedkommende kjøbstads havnekommission, hvor de blev repræsenteret ved et medlem.

Loven gav videre nøiere bestemmelser for havnekommissionens og havnefogdens pligter. Havnefogdens løn skulde fremdeles bestaa i sportler av fartøierne, men efter en noget øket takst. Forbudet

mot at foreta utbygninger i havnen blev skjærpet og utvidet til at gjælde ogsaa de elveløp, som stod i forbindelse med havnen.

Blandt de pligter, som loven paala havnekommissionen, hørte at denne skulde bringe forslag om de arbeider, som i aarets løp burde utføres for at vedlikeholde havnen, og indhente Departementets samtykke hertil; desuten skulde kommissionen vaake over havnevæsenets økonomi og være ansvarlig for, at havnekassens midler blev rigtig anvendt. Byerne lik adgang til at ansætte egne havnekasserere.

Hvad loven bragte av nyt, var saaledes — med undtagelse av bestemmelserne om forhøiede ringepenger og havnefogedsportler — nærmest av ren formel art og uten videre betydning for havnevæsenets utvikling. Den er et bevis paa, at forstaaelsen av havnens betydning endnu ikke var trængt igjennem hos de ledende og at man fremdeles ansaa det som havnevæsenets væsentligste, om ikke eneste opgave at sørge for «vedlikeholdet» av havnene.

Saa længe man ikke foretok noget for at skaffe havnekasserne andre indtægter end ved de næsten hundrede aar tidligere indførte mudderpenger, var det like haabløst at planlægge virkelige forbedringer av havnene ved bryggeanlæg eller lignende, som at tænke paa at faa dem realisert. Og dog hadde der i flere byer i længere tid vist sig en økende interesse for havnevæsenet, en forstaaelse av statholder Rantzau's ord fra 1737, «naar Havnene ligger rent ubrugbare, ligger omsider all Commerce.»

IV. Gjennembruddet av 1842.

Den mægtige indflydelse, som formandskapsloven av 1837 fik paa utviklingen av det kommunale styre i almindelighet, maatte selvfølgelig ogsaa bli merkbar for havnevæsenet. Dette hadde hittil været anset som et rent statsanliggende; men den deltagelse i behandlingen av havnespørsmål fra borgernes side, som var indledet ved forordningen av 16. september 1735 og udvidet ved havneloven av 24. juli 1827, har utvilsomt efterhaanden ændret opfatningen i denne henseende i byerne. Skibsfarten var trods de enkelte nedgangsperioder stadig stigende, og forretningsstanden maatte nødvendigvis ha forstaaelse av den store betydning som gode havneforhold har for en bys handel, og føle det ubillige i at være uten direkte indflydelse paa avgjørelsen av saa viktige saker som spørsmålet om at skaffe havnekassen de nødvendige inntægter til at bringe havnene i ordentlig skik. Dette maatte synes saameget mere indlysende, fordi byerne hittil hadde maattet yde væsentlige bidrag til de forholdsvis beskedne havnearbeider, som blev utført, eller endog helt bekoste dem.

Efter 1837 kunde borgerne i en by gjennom sit kommunestyre gjøre sine meninger gjældende baade likeoverfor storting og regjering, og man hadde lært meget siden den tid da statholderen i 1737 fremholdt for Kongen, at det ikke alene vilde være unyttig, men likefrem skadelig for saken at indhente en uttalelse fra byerne om en havneavgift som berørte saa væsentlige interesser for dem.

Det er derfor neppe bare en tilfældighet at regjeringen saa tidlig som i 1839 opnævnte en kommission, som skulde avgi forslag til ordning av det gamle spørsmål om «mudderpengene» — den eneste inntægtskilde havnekasserne hittil hadde hat — og som hadde vist sig saa fullstendig utilstrækkelig. Nogen økning av statens

bidrag til havnearbeider var nemlig heller ikke at vente i de første aartier efter 1814, fordi statsindtægterne var forholdsvis smaa, og fordi der blev reist saa mange krav til statskassen paa de forskjelligste omraader, Efterat Norge hadde vundet sin selvstændighet.

Den nævnte kommission blev nedsat 21. juni 1839 med følgende medlemmer: Fhv. kanal- havne- og fyrinspektør Schive, bureauchef Salicath og skipperborger Mogens Thorsen, og med den opgave at avgi forslag om forandrede bestemmelser for den erstatning som havnekasserne skulde ha av toldkassen efter § 11 i toldloven av 24. juli 1824, som har været nævnt ovenfor. Kommissionen skulde herunder især overveie:

a) hvorledes erstatningen skulde reguleres, enten ved visse procenter av hvert steds toldindtægter, eller ved et fast aarlig beløb;

c) om erstatningen for hvert sted og efter havnekassens trang skulde sættes høiere eller lavere end hvad den hittil i gjennemsnit hadde utgjort; om der ogsaa paa de steder, hvor der hittil ikke var indbetalt mudderpenger, burde fastsættes et tilskud av toldkassen til havnevæsenet;

d) om dette bidrag fra statskassen «til en Indretning, der nærmest synes at være et Commune-Anliggende», i det hele burde bortfalde.

Kommissionen avsluttet sit arbeide den 1ste november 1841 og indstillet, at man for stortinget skulde foreslaa ophævet:

1. a) alle reskripter, resolutioner og love om mudder- og havnepenger,
 - b) nogen særskilte skibsavgifter til havnevæsenet og
 - c) endel specielle skibsavgifter til statskassen.
2. at der paa det budget, som skulde forelægges førstkommende



Claus Jacob Schive, født i Bergen 1. september 1792, død i Stavanger 1874. Kaptein i armeen 1833, kanal- havne- og fyrinspektør 1829–1840.

storting, skulde opføres til havnevæsenet, foruten til de bestemte årlige lønninger:

- a) ordinært og ekstraordinært tilskud til mudring og vedlikehold av havnene, samt til andre nødvendige indretninger vedkommende havnevæsenet kr. 73 120,00 årlig og
- b) til uforutsete og tilfældige utgifter kr. 2 880,00, tilsammen 76 000 kroner.

Kommissionen anførte som grund for sit forslag om at faa mudderpengene avskaffet, alle de urimeligheter og hele den usikkerhet i beregningen og fordelingen som fulgte de gjældende bestemmelser og som har været berørt ovenfor. Regjeringen var ogsaa enig heri og i at denne avgift burde bli ophævet ved lov – og at nye, mere passende regler indførtes. Herved blev det spørsmål reist, om ikke havnevæsenet egentlig maatte betragtes som et kommunalt anliggende, hvortil statskassen skulde være fritat for at yde noget bidrag.

Kommissionen gik ut fra den forutsætning, at om end vedkommende by har den største og nærmeste interesse av at dens havn er i bedst mulig stand av hensyn til stedets handel og skibsfart, saa er paa den anden side havnenes forsvarlige vedlikehold av største betydning for staten i betragtning av de væsentlige indtægter ved told- og skibsavgifter. Kommissionen hævdede at havnene tilhørte staten, som saaledes har ret til at kræve avgift for bruken av dem, og at havnene ikke utelukkende er til nytte for kommunen og dens fartøier, men staar aapne for hele landets skibsfart og desuten for fremmede nationers skibe og handel med landet.

Havnevæsenet hadde altid været anset som et statsanliggende; hvis man skulde ophæve denne grundsætning, maatte dets hele organisation forandres, idet administrationen maatte lægges ind under formandskaperne, mens forholdene hittil hadde utviklet sig derhen, at staten gjennom havnedirektøren og kommunen gjennom sin havnekommission hver hadde sin del i ledelsen, hvorved man hadde sikkerhet for at der vilde bli tat tilbørlig hensyn til begge sider.

Skulde havnevæsenet gaa over til at bli en ren kommunesak og statens bidrag følgelig ophøre, maatte man aapne byerne adgang til at skaffe de nødvendige pengemidler enten gjennom en kommuneskat eller ved en avgift paa skibsfarten. Da havnene imidlertid ikke brukes av byernes egne fartøier alene, vilde man neppe kunne benytte sig av den første utvei, og den sidstnævnte vilde antagelig stride mot aanden i formandskapsloven, som forutsætter at formandskaperne kun kan disponere over de summer som kommunerne

selv bringer tilveie. En almindelig fastsat avgift vilde efter de erfaringer, man hadde høstet, heller ikke passe til havnevæsenets utgifter paa ethvert sted, fordi de ikke overalt vilde staa i forhold til skibsfarten i de forskjellige byer. Dermed vilde man være utsat for at komme op i samme uregelmæssigheter som ved mudderpengene og paa de steder, hvor indtægten ved havneavgiften blev større end utgifterne til havnevæsenet, begunstige kommunen, som kunde anvende overskuddet i andre kommunale øiemed, «hvorpaa Bergen gir et advarende eksempel». Hermed sigtes til ovennævnte forhold med indtægten av mudderpengene i Bergen, som for en væsentlig del var blit overført til byens sykehus, der paa denne maate alene i aarene 1826—1840 hadde faat utbetalt 264 000 kroner.

Departementet tiltraadte de slutninger kommissionen var kommet til, og fremhævet desuten dels at havnenes tilstand kunde ha indflydelse paa landets forsvar, dels at ethvert steds handel og skibsfart direkte bringer fordele for langt flere av landets indbyggere end de som bor i vedkommende by og der ernærer sig ved handel og skibsfart. Departementet var derfor enig i at staten var forpligtet til at bestride de utgifter, som var forbundet med havnenes vedlikehold.

I spørsmålet om maaten, hvorpaa statsbidraget til havnekasserne burde ydes, var der dissens inden lovkommissionen. Schive mente at ethvert steds havnevæsen skulde tillægges en procentvis del av stedets toldindtægter, avpasset efter havnekassernes forbruk i de sidste 15—20 aar, mens de to øvrige medlemmer antok, at utgifterne til havnenes vedlikehold og «til Istandbringelse af de i samme fornødne Indretninger som maatte vedkomme Havnevæsenet» burde opføres til bevilgning av staten for hver budgettermin. Herunder maatte det overveies hvormeget der vilde kræves til vedlikeholdet av hver enkelt havn og til at utføre de nødvendige anlæg, alt efter størrelsen og vigtigheten av stedets handel og skibsfart, og likeledes hvormeget statskassen kunde avse i dette øiemed uten at andre likesaa viktige statsformaal blev tilsidesat.

Kommissionsflertallet støttet sine slutninger væsentlig derpaa, at det maatte være forholdsvis let at fastsætte det beløp som til enhver tid trængtes i hver havn, ved hjelp av de opgaver herover, som havnekommissionerne og havnedirektøren kunde avgi. Hvis den bevilgede sum skulde vise sig at være for stor eller for liten for et enkelt sted, kunde det bli rettet ved en følgende bevilgning, hvorved man vilde undgaa at enkelte havnekasser kunde spare ind kapitaler, mens andre blev nødt til at gjøre gjæld. Eksempelvis nævnes Stavanger, som paa denne tid hadde indsparet omtrent 58 000 kroner. At skaffe

havnekasserne en saa nøie avpasset indtægt efter kravene paa hvert sted ved hjælp av en procentvis del av toldindtægterne antok flertallet vilde være umulig, idet man da efter dets mening vilde komme op i de samme uregelmæssigheter som ved indkrævningen av mudderpengene.

Departementet sluttet sig i denne henseende til flertallet og foretok kun nogen mindre ændringer i den specificerte opgave over de beløp, som blev foreslaaet bevilget til de forskjellige havnekasser. I denne opgave var opført: for Bergen 16 000 kr., for Trondhjem 12 880 kr., for Drammen 11 200 kr. og for Kristiania 5 200 kr. aarlig; for alle de øvrige byer adskillig mindre eller intet. Departementet forøket imidlertid enkelte av disse beløp, bl. a. for Bergen til 20 000 kr., dette sidste med den motivering, at paa grund av den andel i mudderpengene, som hittil har været tillagt sykehuset, har der været brukt for litet til havnen. «Stedets vigtighet fordrer, at man søker at indhente det forsømte, og der tiltrænges straks forbedrede og større mudderindretninger.»

Der blev derefter fremsat kgl. proposition til lov om at ophæve de forskjellige reskripter, resolutioner og andre bestemmelser om mudder- og havnepenger, og efter opgave for hver enkelt havn blev der opført til bevilgning til havnevæsenet for terminen 1842–45 en samlet sum av 78 000 kroner aarlig. Desuten foreslog regjeringen at der indtil 1. januar 1844 skulde utbetales Bergens sykehus 17 440 kr. aarlig av statskassen, utenfor bevilgningen til havnevæsenet, i erstatning for det tap Bergens kommune vilde lide ved at bli berøvet den indtægt byen hittil hadde hat av mudderpengene, og fordi regjeringen selv i sin tid hadde godkjendt denne overførsel.

Da saken kom til behandling i stortinget, fandt vedkommende komite, at den ordning av spørsmålet om havnekassernes indtægter, som departementet hadde bragt i forslag, var betænkelig. Regjeringen hadde hævdet at havnevæsenet var et statsanliggende, og paa denne bestemte forutsætning var lovforslaget bygget. Stortingskomiteen derimot gikk ut fra, at havnevæsenet nærmest var en kommunesak og at den interesse, staten hadde i at rikets havner var i forsvarlig stand, kun skulde medføre at det Offentlige hadde tilsyn med havnevæsenet og paatok sig vedlikeholdet av de havner, som ligger utenfor kjøbstæderne eller der hvor ikke nogen enkelt kommune hadde interesse heri.

Komiteen frygtet for, at hvis havnevæsenet skulde bli en statssak, vilde det bli meget vanskelig at utrede de nødvendige pengemidler paa en for det almene tilfredsstillende maate, eller ogsaa at

der vilde stille sig vanskeligheter iveien naar de midler, som statskassen kunde avse til havnearbeider, skulde anvendes. Man maatte være forberedt paa at der vilde melde sig saa mange krav fra forskjellige byer om havnearbeider, at utgifterne ved disse langt vilde overskride den sum, som man hadde forutsat som nødvendig til havnenes vedlikehold; valget mellem stederne og fordelingen av summen vilde ogsaa falde vanskelig og sandsynligvis gi anledning til misnøie paa enkelte hold, fordi det let kunde faa utseende av at en havn blev begunstiget fremfor andre.

Derfor mente komiteen at det vilde være rigtigst at utgifterne gik over paa kommunerne, og at dette heldigst kunde gjennomføres derved at der av de samlede toldindtægter, skibsavgifter indbefattet, blev utredet en viss procent til havnekassen i forhold til de midler ethvert sted trængte til sit havnevæsen. Herved vilde forhøielsen av utgifterne bli næsten umerkelig for vedkommende ydere, og den fordel, man vilde vinde ved at ethvert sted kunde ordne sit havnevæsen uavhengig av andre forhold, vilde neppe naaes ved at skaffe havnekassen utvei til indtægter paa nogen anden maate.

I overensstemmelse hermed avgav komiteen sin indstilling. Loven skulde ophæve alle gjældende reskripter m. v., forsaavidt der ved dem var paabudt en avgift til havnevæsenet av ind- eller utførte varer, trælast deri indbefattet. Til indtægt for havnekassen kunde kommunestyret efter forslag fra havnekommissionen fatte beslutning om et tillæg til alle paa stedet faldende toldavgifter med 1, 2 eller høist 3 procent av disse. Indstillingen indeholdt ingen bestemmelse om at disse kommunestyrebeslutninger skulde approberes av Kongen; men komiteen antok at dette var unødvendig, fordi man maatte gaa ut fra at det vilde stemme bedst med kommunens egne interesser at avgiften blev holdt saa lav som mulig, og at man derfor ikke hadde grund til at frygte for at noget kommunestyre vilde gaa for vidt.

Underlig nok var komiteen selv i saa sterk tvil i spørsmålet om havnevæsenet som stats- eller kommunesak, at den ogsaa avgav en subsidiær indstilling under den første forutsætning.

Debatten i Odelstinget vidnet ogsaa om adskillig uklarhet i denne henseende; den tanke at havnevæsenet skulde være et kommunalt anliggende var endnu for ny, og overgangen til behandlingen av saken som stats- og kommunal forekom flere, bl. a. professor Schweigaard, litet forberedt, især med hensyn til det administrative. Heller ikke hadde alle aapent øie for havnevæsenets almene betydning eller forstaaelse av dets opgave. Saaledes uttalte Schweigaard, som nogen aar senere viste, at hans syn paa saken var helt moderne,

at skjønt havnevæsenet «i en vis henseende interesserer den hele handel, og der saaledes intet kunde være mod at samtlige konsumenter bidrog til det egentlige havnevæsen, f. eks. opmudring af havnene, burde de intet have t. eks. med bryggerne at bestille.»

Rektor Holmboe, repræsentant for Bergen, fandt at «en beskatningsret lige indtil 3 pct. af toldintraderne vilde i de større byer være af særdeles betydning og let kunne misbruges til paa samtlige konsumenters bekostning at opsamle fond til særdeles kostbare indretninger. Dette kunde saameget lettere befrygtes, som det naturligvis var vanskeligt at bestemme, hvilke indretninger der henhørte til havnevæsenet eller ikke. Regjeringen syntes saaledes, hvad brygger angik, at nære en modsat anskuelse af den, der i dag var udtalt i tinget.» —

Der var ogsaa enkelte som hævdede, at indførelsen av toldprocenten efter komiteens indstilling var stridende mot grundlovens § 75, om end disse udtalelser ikke fik den tilslutning og vakte saamegen opmærksomhet den gang, som da det samme argument blev brugt omtrent 40 aar senere under behandlingen av den nye havnelov. Likesaa blev det ogsaa nu fremholdt, at det var farlig at beskatte landdistrikterne og produktionen til fordel for byernes havnevæsen. —

Likeoverfor denne tvil og manglende forstaaelse virker daværende statsrevisor L. K. Daa friskt og fremsynt, naar han siger, at han i komiteindstillingen havde set «det første stød til at emancipere de kommunale forhold og give dem en sundere udvikling», og videre: «Naar kjøbmanden indførte salt, og han formedelst havnens slette beskaffenhed kun erholdt 7 skjæpper tilbage af hver tønne, — indbildte man sig da altsaa, at dette tab gik paa hans og ikke paa konsumenternes regning? — — — Intet var dog klarere end at transportens kostbarhed og vanskelighed frembragte en tilsvarende fordyrelse af varen, og at man ikke holdt disse i billig pris derved, og at man tvang folk til at maatte svømme iland med dem».

Stortinget sluttet sig imidlertid til komiteens principale forslag med nogen uvæsentlige ændringer, og herav fulgte loven av 20. august 1842 «angaaende Forandring i de for Mudder- og Havnepenges Erlæggelse gjældende Bestemmelser».

Denne lov, som fik gyldighet fra 1. januar 1844, betegner et saa avgjørende vendepunkt i havnevæsenets historie, at man med god grund kan sætte 1842 som tidspunktet for indledningen til nutidens. Loven aapnet ikke alene byerne adgang 'til at tilveiebringe de indtægter som de selv fandt nødvendige for havnevæsenet,

men det bragte ogsaa det hele system i bedre overensstemmelse med vor stats- og kommuneforfatning. Stortinget dømte forsaavidt utvilsomt ret ved at fastslaa byernes havnevæsen som et kommunalt anliggende. De beløp, som var opført til bevilgning for havnevæsenet i den kgl. proposition, viste betydelige summer sammenlignet med dem som staten tidligere hadde fundet at kunne anvende paa havnene, og uagtet de ikke utgjorde mere end omtrent 1/20 av de beløp som staten alene aarligaars bevilger til havnearbeider nu, maatte stortinget forutse at bevilgningerne stadig vilde øke og at det regelmæssig vilde støte paa vanskeligheter at skaffe saavidt store bidrag fra staten til byernes havnevæsen.

Desuten kunde forstaaelsen av den nationaløkonomiske betydning av gode havner ikke være saa vaaken eller saa utbredt i de dage, da de krav, som overhodet stilledes til havnene og utstyret for skibenes ladning og losning, ikke var saa store, men væsentlig kun gik ut paa at dybden maatte vedlikeholdes. Seilskibsfarten var endnu den raadende, dampskibene i sin spæde barndom. Heller ikke stod havnene i en saadan forbindelse med indlandet, at de direkte behersket et saa stort opland, at man kunde vente at deres betydning for det hele land stod klart i folks bevissthet. At stortinget den gang fandt, at den interesse staten hadde i at byernes havner blev «holdt i god stand» var tilstrækkelig tilgodeset naar det Offentlige førte tilsyn med dem. kan man derfor ikke forundre sig over.

Det andet hovedspørsmål som lovkommissionen av 1839 hadde uttalt sig om, nemlig avskaffelsen av nogen skibsavgifter, blev ogsaa behandlet av en anden særskilt kommission, som paa samme tid hadde faat hele toldloven til revision; dette gjaldt især laste- og fyravgiften. I denne blev der foretat en del lempninger, og bestemmelserne for opkrævningen, som hittil hadde voldt adskillige vanskeligheter og tvist, blev klarere avfattet. Der hadde saaledes ofte opstaat tvist om lasteavgiften skulde beregnes eller ikke, fordi de gamle regler var saa utydelige at det ikke sjelden kunde avhænge av skibsførerens egen forklaring om grunden til eller hensigten med skibets anløp av en havn, hvorvidt avgiften skulde betales. Nu foreslog man at spørsmålet skulde avgjøres derhen, at avgiften kun skulde betales naar fartøiet losset eller ladet, idet regjeringen begrundet dette med at vareførsel er det eneste produktive ved fartøiers virksomhet, og paa denne burde der lægges skat. Hertil sluttet stortinget sig.

Regjeringens forslag var overensstemmende med dens præmisser til havneloven av 1842, hvori den hævde at havnevæsenet var en statssak, og at pligten til at sørge for havnenes forsvarlige vedlikehold tillaa det Offentlige. Forsaavidt kan det ogsaa siges, at det for regjeringen maatte synes berettiget at skatlægge den bedrift, som har sin store nytte av gode havner, skibsfarten. Men da stortinget, ved sin beslutning en maanedes tid Efterat toldloven og dermed bestemmelserne om laste- og fyravgiften var vedtat, mot regjeringens forslag traf den avgjørelse, at (byernes) havnevæsen skulde være en kommunesak, indtraadte et helt nyt forhold. Ved denne beslutning blev staten fritat for sin forpligtelse til at holde havnene vedlige, og statsbudgettet blev lettet for de utgifter denne forpligtelse vilde ha medført; nogen egentlig berettigelse til at skatlægge skibsfarten for dens bruk av havnene skulde man derfor synes ikke længere var tilstede.

Herved er desuten videre at merke, at det tillæg til toldindtægterne, som byernes havnekasser fik adgang til at hæve ved loven av 1842, var en avgift paa varen; toldprocenten kunde ikke ansees som en havneavgift, og den vilde ikke faa nogen indflydelse paa fragterne til stedet. Dette var derimot tilfældet med lasteavgiften, som blev lagt paa fartøiet og var en ren havneavgift; den vilde imidlertid ikke bæres av skibsfarten, fordi den selvfølgelig vilde bli medtat i beregningen av fragten; lasteavgiften vilde derved øke vareprisen og i virkeligheten bli et skattepaalæg baade paa forbrukerne og paa havnenes drift uten at bringe havnekasserne nogen indtægt.

Vistnok maatte staten efter forutsætningerne for havneloven av 1842 fremdeles være forberedt paa at utrede forskjellige utgifter ved havnevæsenet utenfor kjøbstæderne og der hvor ikke nogen enkelt kommune hadde interesse i vedkommende havn; hertil kom bevilgningerne til fyrvæsenet. Men man kunde ikke forutsætte, at disse utgifter paa langt nær vilde naa 650 000 kr. eller den aarlige indtægt som laste- og fyravgiften hadde indbragt i tiden 1837–40. Statens utgifter til samtlige havner i landet var for aarene 1842–45 anslaat til 78 000 kroner aarlig; fyrvæsenets budget i samme termin var bevilget med omtrent 74 000 kroner, tilsammen 152 000 kroner aarlig. Hvis altsaa staten kun skulde regne med dette beløp, hadde man kunnet vente et væsentlig avslag i satserne for fyr- og lasteavgiften, hvorved staten allikevel kunde sikre sig et betydelig overskud; men som utfaldet blev, maa man si, at hvad stortinget i

1842 gav byernes havnekasser med den ene haand ved toldprocenten, det blev rundelig tat tilbake med den anden i form av lasteavgiften.

Forøvrig blev, foruten karantæneavgiften som hørte til de specielle skibsavgifter til staten, en række særskilte skibsavgifter til havnevæsenet ophævet ved samme anledning overensstemmende med forslag fra havnekommissionen av 1839. De sidstnævnte var: ringepenger i Bergen ifølge kgl. bevilgning av 9. april 1687 og ringepenger i Trondhjem, Kristiansund og Molde ifølge kgl. resolution av 15. februar 1729, som i 5-aaret 1836–40 hadde indbragt tilsammen gjennemsnitlig 2 760 kroner aarlig. Hertil kom de saakaldte «toldbodhavnepenge» i Bergen, en avgift som stammet fra en kgl. resolution av 10. april 1810 og som var paalagt alle fartøier, enten de brukte «toldbodhavnen» eller ikke. Indtægterne, som i de sidste 5 aar gjennemsnitlig hadde utgjort 10 460 kroner aarlig, skulde tjene til at dække de utgifter som staten i sin tid hadde hat ved en reparation av toldbodbyggen, et beløp som allerede forlængst var avbetalt. Videre hadde man «ballastpengene» i Drammen, bestemt ved kgl. resolution av 13. april 1740 og 5. juni 1809, som maatte betales av alle fartøier som ikke lempet sin ballast paa Toldbodøens grund. Denne merkelige avgift hadde senest gjennemsnitlig indbragt statskassen 2 320 kroner aarlig. Endelig var det ved kgl. resolution av 4. januar 1804 bestemt, at alle skibe og jægter, som passerte Tromsøundet, skulde betale «Varetegnspenge» til Tromsø. Avgiften gjaldt 3 seilmerker som var opsat i Tromsø havn, og den skulde efter bestemmelsen kun beregnes «saalænge indtil disse merkers første omkostning er erstattet». Amtet har imidlertid vistnok undlatt at melde generaltoldkammeret «naar Omkostningerne var avdragne», og uagtet det kan forutsættes at dens utlæg var dækket senest i 1815, blev avgiften fremdeles indkassert av staten indtil utgangen av 1833. Fra den tid var avgiften uten regjeringens vidende, men med amtets tilladelse, indbetalt i Tromsø havnekasse, «som var i en særdeles mislig forfatning», og desuten ikke var bevilget mudderpenger som de fleste andre byhavner. Avgiften, som i de sidste aar hadde naadd gjennemsnitlig omtrent 450 kroner, blev ophævet.

Ved ophævelsen av disse avgifter blev skibsfarten paa vedkommende byer — eller rettere disses havnevæsen og handel — lettet for en særskat som den gang utgjorde omtrent 16 700 kr. aarlig. Fordelt paa de flere byer, blir beløpet vistnok ikke stort efter forholdene nu for tiden; men man har dog set hvilke økonomiske føl-

ger lignende avgifter fra ældre tid har faat, naar de har vedblit at være gjældende helt til nutiden.

Stortingskomiteens indstilling i saken oplyser blandt andet, at naar toldlovkommissionen ikke uttalte sig om sløifningen av disse avgifter, var grunden den, at den ikke hadde været opmerksom paa at avgifterne gik ind i statskassen, men hadde forutsat at de hørte til de saakaldte økonomiske avgifter av fartøier, som indbetales til offentlige indretninger og til kommuner. Komiteen sluttet sig forøvrig til regjeringens forslag om at avgifterne skulde ophæves, med den karakteristiske tilføielse at den ansaa det som en selvfølge at statskassen skulde overta vedlikeholdet av de indretninger, som var bragt i stand ved hjælp av avgifterne. Stortingets samstemmige tilslutning til komiteindstillingen virker derfor ogsaa i dette tilfælde noget eiendommelig, naar man ser den i sammenhæng med den avgjørelse tinget traf kort tid efter angaaende statens forhold til havnevæsenet.

I de nærmest følgende aar blev der ikke foretat væsentlige eller principielle ændringer i havneloven. Ved lov av 12. juli 1848 blev der git nogen nye bestemmelser angaaende havnefogdernes sportler, som var fastsat ved loven av 24. juli 1827. De skadelige følger av sagbruk ved elver som løper ut i havnene, og som tidligere har været nævnt, søkte man at indskrænke ved lov av 12. august 1848, som paabød at sagbrukene skulde indrettes saaledes, at flis og avfald fra dem ikke kunde komme ut i vasdraget; saalænge ikke brukene var indrettet herpaa, skulde eierne med visse lempninger betale et aarlig bidrag til mudringsutgifterne i vedkommende havn. Den samme indrømmelse blev ved lov av 26. august 1854 ogsaa gjort likeoverfor sagbruk, som skulde bygges fra nyt eller ombygges, og denne bestemmelse blev ved lov av 24. mars 1860 tillike gjort gjældende ved innsjøer. Mudringsbidraget fra sagbrukene blev undertiden oplagt til et fond, «Sagflisfond», som endnu findes, som i Moss.

Like indtil 1851 kunde ikke noget dampskib lægge til brygge i vore havner, idet man i havneloven av 1827 hadde et almindelig forbud mot bruk av ild og lys paa fartøier, som laa ved eller i nærheten av brygger, bolverker, sjøboder og lignende, medmindre avstanden fra disse var 40–60 m. Ved lov av 14. august 1854 blev der imidlertid aapnet havnekommissionen adgang til med kommune-styrets samtykke at træffe de avvikelser fra nævnte bestemmelser, som man maatte finde hensigtsmæssig. Saaledes fik dampskibe tilladelse til at lægge til brygge, dog kun ved dagslys, og almindelige

fartøier kunde bruke lys ombord, naar de laa ved brygge, dog kun indtil kl. 10 aften, og bare i kahyt og folkelugarer.

Av betydning var ogsaa loven av 5. september 1857 angaaende en del skibsavgifter i norske havner. Foranledningen til denne lov var, at der i Danmark var truffet en bestemmelse om at skibe som anløp danske havner, ogsaa kolonierne, bare for sjøskade, skulde være fritat for havneavgifter, og for at skaffe norske fartøier en lignende begunstigelse maatte danske skibe bli indrømmet den samme fordel i norske havner, hvor enkelte specielle skibsavgifter fremdeles var gjældende. Disse avgifter, som forøvrig allerede havnelovkommissionen av 1839 hadde foreslaat ophævet, var følgende: havnepenger i Molde, paabudt ved kgl. resolution av 8. juni 1803, 22. august 1806 og 31. juni 1809, samt den ved resolutionen av 30. december 1795, 16. januar 1796 og 5. mars 1800 fastsatte «Varpeindretnings- og Pilotafgift» i Drammen. Videre hadde man mudderpenger i Bergen ifølge reskription av 2. januar 1754, havnepenger i Trondhjem ved kgl. resolution av 1778, kanalavgift i Kristiansand, som ogsaa blev indkrævet i nabobyerne, ifølge kgl. resolution av 5. juni 1685, samt avgift til vedlikehold av Skottebryggen i Larvik ifølge kgl. resolution av 19. juli 1810. Alle disse avgifter blev ophævet ved loven av 5. september 1857, tiltrods for protest fra byerne Kristiansand, Bergen og Trondhjem; derimot blev fortøiningsavgiften i Langesundsfjorden fremdeles gjældende. Laste- og fyraavgiften blev overhodet ikke nævnt.

Mere vidtrækkende betydning i administrativ henseende fik loven av 12. oktober 1857, idet dennes § 2 bestemte at havnekommissionen hvert aar skulde forelægge formandskapet til stadfæstelse et overslag over havnevæsenets indtægter og utgifter det følgende aar. Hvis formandskapet var uenig med havnekommissionen i noget punkt i overslaget eller budgetforslaget, skulde repræsentantskapets beslutning indhentes; det samme var ogsaa tilfældet, naar saken gjaldt bevilgning av havnekassens pengemidler. Herved blev styret av byhavnene bragt i overensstemmelse med den almindelige kommunale ordning ogsaa for havnekassens vedkommende, uagtet dennes midler ikke tilveiebringes ved almindelige skattepaalæg og efter loven heller ikke kan anvendes i noget andet kommunalt øiemed, men kun til arbeider i og for havnen. Forøvrig hadde kommunerepresentationen allerede tidligere forsaauidt øvet sin indflydelse paa bevilgningsanliggender, som repræsentantskapet ifølge loven av 1842 fastsatte toldprocenten og dermed havnekassens indtægter. Nogen ændring i havnestyrets stilling som

«utøvende magt» tilsigtet loven aabenbart ikke, hverken i aand eller bokstav. Heller ikke blev statens overtilsyn med havnevæsenet i kjøp- og ladesteder, som blev utøvet gjennem havnedirektøren, berørt av disse forandringer, havnevæsenet blev saaledes fremdeles paa en gang baade et stats- og et kommuneanliggende.

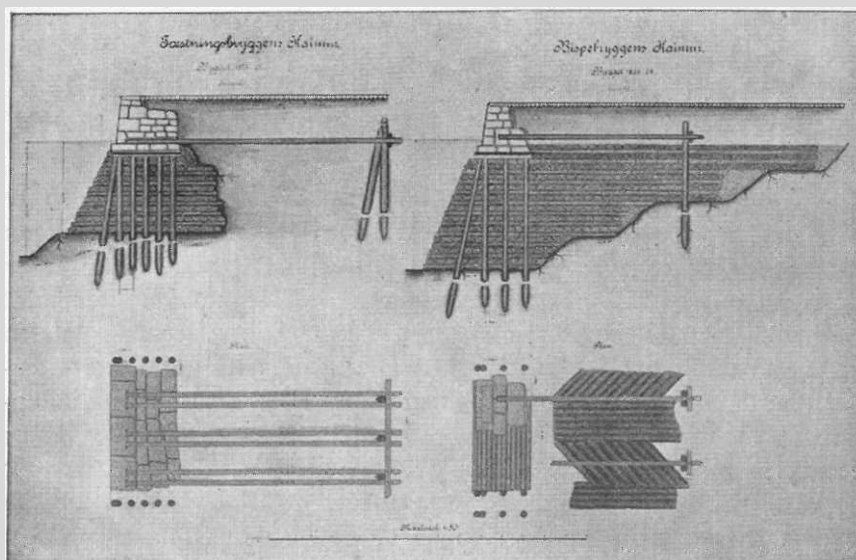
V. Havneforholdene og den begyndende dampskibstrafik.

Uagtet byerne ved loven av 1842 hadde faat adgang til større havneindtægter, saa man dog ikke synderlig spor til nogen videre utbygning av havnene i den første tid derefter. Dette er av flere grunde naturlig. For det første var der som tidligere fremholdt endnu ikke reist noget almindelig krav paa bryggeanlæg; staten hadde allerede bygget brygger ved toldboden i de fleste større steder, det samme hadde forretningsmænd gjort for sin trafik, og dampskibsfarten var endnu uten nævneværdig betydning. Det var derfor fremdeles mudringsarbeider som i overveiende grad blev anset for de viktigste. Dette fremgaar ogsaa av det utkast til budget for alle landets havner, som kommissionen av 1839 hadde avgit for terminen 1842–45. I dette nævnes kun et «paatænkt større bryggeanlæg» i Drøbak; Moss hadde i sin havnekasse en kapital paa 11 480 kroner, som sammen med kanalkassens beholdning paa omtrent 20 000 kroner var beregnet paa bygning av en molo i Verlebugten, «til hvilket Øiemed derhos extraordinær Bevilgning kan begjæres efter nærmere Overslag, naar Sagen er moden til Foretagelse», og den kapital som Aalesund raadet over, nemlig omtrent 15 000 kroner, skulde efter forutsætningen anvendes til et moloanlæg i havnen. Forøvrig var der ikke antydning til nogen utbygning i havnene, alle budgetterte utgiftsposter angik mudringer.

Havnekassernes indtægt ved toldprocenten skulde efter forutsætningen svare omtrent til samme beløp som ovennævnte havnebudget for hele landet paa 78 000 kroner. Med stigningen av toldintraderne øket dog indtægten meget snart i væsentlig grad, uagtet bare de færreste steder indførte den høieste sats for toldprocenten. Imidlertid kunde man likesaalitt med toldprocenten som med mudder-

pengene opnaa at faa havnekassernes indtægter helt avpasset efter de utgifter til havnearbeider, som vilde vise sig nødvendige i de forskjellige byer, fordi de beløp, toldprocenten kunde indbringe, var avhengig av importen til stedet. Under ellers like vilkaar maatte Saaledes de havner, hvor eksporten var det væsentlige, bli uheldigere stillet end byer med overveiende import.

Dette viste sig snart i *Kristiania*, som med hensyn til eksport i mange aar efter 1814 stod tilbake ikke alene for Bergen, men

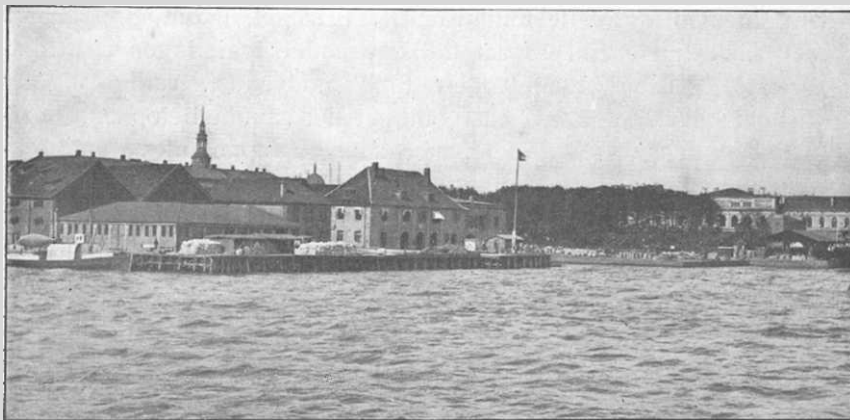


Kaiprofil i Kristiania 1866–68 og 1873–75.

ogsaa for Trondhjem, Drammen og Stavanger, men hvor indførselen i tiden fra 1814 til 1839 øket til næsten det firedobbelte, saa at byen allerede fra 1835 hadde overfløiet Bergen og var blit landets største importhavn. Som følge herav steg Kristiania havnekasses indtægter til det flerdobbelte beløp, Efterat man i 1844 hadde begyndt at paalægge toldprocenten og uagtet denne i en aarrække kun blev ansat til 1 %. I Kristiania, hvor der allerede fra 1825-36 var utført flere bryggeanlæg for kommunens regning med bidrag fra «auktionsfondet» og havnekassen, delvis av denne alene, kunde man derfor nu ta fat paa dette arbeide med alvor. Det er eiendommelig, at disse første brygger, etterhvert som de blev fuldført, blev overdraget til kommunen, som altsaa oppebar indtægterne av dem, uagtet flere var helt bekostet av havnekassen, og først i 1883 blev de indløst

av havnevæsenet. Det samme forhold har man ogsaa hat i en del andre byer, i enkelte helt op i dette aarhundrede.

Paa grund av den stadig stigende omsætning med utlandet, den mangeartede havnetrafik og fordi dampskibene efterhaanden krævet særskilte forføininger, maatte man ogsaa søke at faa utbygningen av Kristianas havn mere planmæssig gjennomført og ikke indskrænke den til usammenhengende, mere tilfældige anlæg. Dette ledet til at der efter havnekommissionens initiativ blev nedsat en komite, som skulde utarbeide en fuldstændig havneplan. Komiteen,



Toldbodbryggen, Kristiania 1892. (Ved Wilse).

hvis formand var professor Schweigaard, avgav i 1854 en indstilling, som bl. a. ikke alene fremholdt betydningen av sammenhengende bryggelinjer, men ogsaa antydte en rationel godsfordeling i moderne forstand. Den hævdede endvidere at det var det Offentliges pligt at sørge for nødvendige kaier for stykgodstrafiken, hvilket forsaavidt ogsaa blev tat tilfølge, som staten senere bygget en toldbodkai i forbindelse med den ovenfor omtalte Hjøringbrygge, som var blit indkjøpt.

Dette er den første havneplan en by har latt utarbeide her i landet, og uagtet den fra enkelte hold straks blev betegnet som altfor begrænset og forlite beregnet paa havnens fremtidige utvikling, har dog tanken i sig selv og komiteens arbeide gjort sin store nytte opigjennem tiderne og ikke bare for Kristiania. Foreløbig gav den foranledning til videre diskussion av spørsmålet, og i løpet av nogen aar blev der fremlagt flere planer for utbygning av havnen, herunder ogsaa forskjellige forslag til moloanlæg i Bjørviken og i Piperviken.

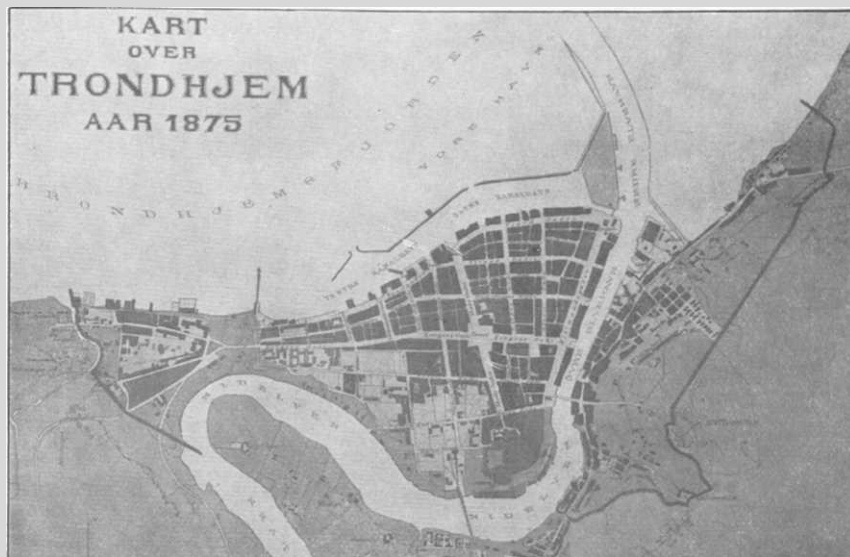
Imidlertid hadde man faat en ny faktor at regne med i havneplanerne, nemlig jernbanen, som ogsaa sat inde med vigtige strandlinjer i den indre del av Bjørviken, hvor der var bygget 4 tarvelige brygger for jernbanens egen trafik. Efter langvarige forhandlinger blev denne strandstrækning overlatt havnevæsenet paa vilkaar bl. a. at utdype Oslo havn, saa at almindelige skibe kunde flyte ind til jernbanens eiendom der. Iberegnet grundindkjøp var de nødvendige bryggeanlæg m. v. i Bjørviken anslaat til omtrent 400 000 kroner. For at kunne møte kravet paa kaianlæg hadde Kristiania siden 1855 opkrævet et tillæg av 2 % til toldavgiften, hvorav 1 % blev henlagt til et fond i dette øiemed, og dette fond var i 1860 steget til omtrent 180 000 kroner. Ikke mere end 18 aar tidligere hadde regjeringen i sit budgjetforslag for havnevæsenet opført til de nødvendige aarlige utgifter i Kristiania havn kr. 5 200 eller omtrent det samme beløp som mudderpengene dengang indbragte, men som nu repræsenterte en brøkdelen av utgifterne alene til mudringen i Oslo havn.

Ovennævnte bryggeanlæg, som blev paabegyndt i 1861 under ledelse av ingeniør, senere havnedirektør Roll, blev efterhaanden utvidet, og de danner indledningen til havnens nyere historie; den betydelige virksomhet som Kristiania havnevæsen utfoldet i 1860-aarene øket stadig, samtidig med at forstaaelsen av havnens betydning og interessen for dens utvikling blev mere levende og almindelig, saa at man allerede i begyndelsen av 80-aarene raadet over den efter forholdene anselige bryggelængde av henimot 5000 løpende meter. Ogsaa bryggenes utstyr viet man sin opmerksomhet saavidt forholdene tillot; Saaledes blev den første jernbanebrygge paa et vis sat i forbindelse med stationen ved et enkelt spor med dreieskiver, og kaierne blev delvis forsynet med vareskur og kraner.

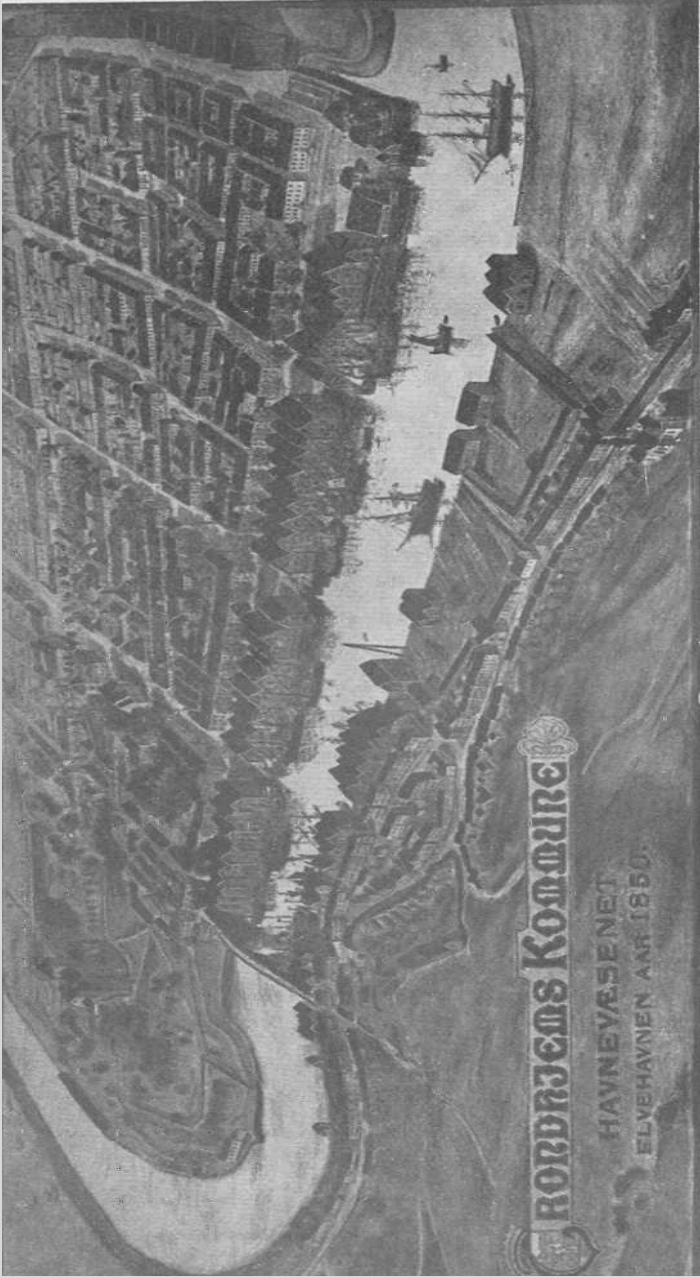
Byggemaaten ved disse ældre brygger var gjennemgaaende den samme; som følge av den daarlige byggegrund anvendte man høitliggende pælefundament med en overbygning i sten. Pælene blev beskyttet mot pælemarken ved faskiner; den gamle Palæbrygges fundament var dannet av vekslende lag baghun og faskiner. Beton i underbygningen kom først til anvendelse i 1887.

Trondhjems havn bestod fra middelalderen og helt op til omkring midten av forrige aarhundrede kun av Nidelven fra Bratøren til Bybroen; den ytre del av elveløpet var regulert ved hjelp av de tidligere omtalte forbygninger og pæleskjærmer, og her var der paa vestre side av elveløpet i slutningen av 60-aarene blit bygget kaier i en længde av 400 meter. Strandlinjerne i den egentlige elvehavn var omtrent utelukkende i privat eie og bebygget med sjøboder;

strandbredden fra Bratøren vestover var ogsaa optat av private sjø- huser, og ca. 150 m. utenfor disse, og i omkring 900 m. længde var der i aarene 1855–60 til dækning av stranden blit bygget en simpel molo. Elveforbygningerne og denne molo hadde kostet forholdsvis betydelige summer, og forøvrig medgik der ogsaa i denne havn aarligaars saa store beløp til vedlikeholds- og mudringsarbeider, at der ikke var anledning til at utføre videre kaibygninger, selv om trafikken hadde gjort dette nødvendig.



Heri indtraadte en forandring da Størenbanen blev ført ind til byen. Stationen for denne blev karakteristisk nok lagt paa det fjernest mulige punkt fra havnen, uten mulighet for at skaffe brukbar sporforbindelse med denne; men da senere Merakerbanen skulde bygges, gav dette bl. a. støtet til at forslag om en fælles station for begge baner blev tat op til drøftelse. Da der samtidig var planer oppe om at utvide havnen og tilveiebringe større kailængder, blev disse naturlig sat i forbindelse med spørsmålet om et nyt stationsarrangement. Blandt de mange forslag til utvidelse av havnen kan nævnes planen om et helt nyt havneanlæg paa Lademoøren med kanalforbindelse til elvehavnen ved Bratøren, altsaa den samme ide som er gjennomført ved den plan som nu er under arbeide. Et andet forslag gik ut paa at lede Nidelven ut i sjøen gjennom en skjæring ved «Skansen» og at omdanne hele det gamle elveløp til



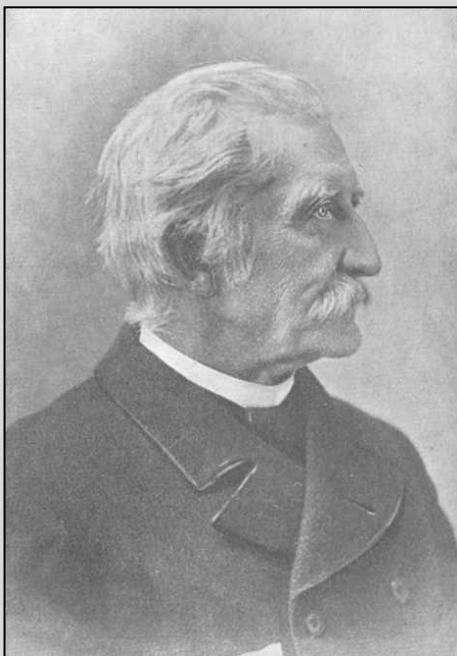
RORDRJEMS KOMMUNE

HAYNEVESENET
ELVEHAVNEN AAR 1850.

havn. Disse og flere andre planer gav imidlertid ingen eller ikke nogen tilfredsstillende løsning av stationsspørsmålet eller av dette i tilknytning til en utvidelse av havnen.

Det forslag, som endelig blev vedtat og bragt til utførelse, var utarbeidet av stadsingeniør C. A. Dahl, og ved denne plan blev jernbane og havn forbundet, idet den fælles station for Støren- og Merakerbanen fik plass paa

øer, som var dannet ved opfyldning fra mudringen i havnebassinene. Dette anlæg, som blev fuldført i 1884, var baade i plan og i utførelse et efter vore forhold storartet arbeide, og trods enkelte fejl vakte det derfor megen og fortjent oppmerksomhet som noget i sit slags nyt her i landet. Anlægget, som bragte Trondhjems havn i moderne stand efter tidens fordringer, skaffet nye havnearealer paa omtrent 300 a. og nye kaier i mere end 2500 m. længde; ved anvendelse av de opmudrede masser blev der desuten indvundet for kaiarealer 760 a., oplagspladser 370 a. og stationstomter 1300 a., tilsammen 2430 a. De samlede utgifter androg til ca. 1 200 000 kr.; men da en



Carl A. Dahl, født 1828 i Fredrikshald, død 26. december 1907 i Trondhjem. Stadsingeniør i Trondhjem 1858–99.

stor del av de indvundne arealer blev overdraget til jernbanen, blev det egentlige havneanlægs kostende reducet til omtrent 620 000 kr. Anlægget medførte ogsaa den uvurderlige fordel for stedet, at dets havnevæsen kom i besiddelse av saa store bryggelængder og kai-flater, at indtægterne av havnetrafiken for den væsentligste del kunde tilflyte byens havnekasse. Kaierne blev for en del sat i forbindelse med jernbanen og forsynet med bryggespor, om end paa en ufuldkommen maate, og de blev efterhaanden ogsaa utstyret med vareskur.

I *Bergen* var forholdene i flere henseender eiendommelige, og de maatte vanskeliggjøre en planmessig utbedring av havnen. Saaledes hadde man der fra 1754 av, da mudderpengene blev indført, det i

administrativ henseende særegne tilfælde, at der ved siden av havnekommissionen blev tilforordnet en «utdypningskommission», som i aarenes løp trængte havnekommissionen helt tilside, og alt arbeide i havnen synes at ha været indskrænket til mudring. Dette har dog ikke hat sin grund i mangel paa havneindtægter, ti som man har set, blev de midler, som havnekassen hadde til disposition, ikke paa langt nær anvendt til arbeider i havnen. Hertil kom som den væsentligste aarsak til at der ikke blev foretat noget med kaianlæg eller



Tyskebryggen og Vaagen, Bergen i 60-aarene. (Ved fot. Knudsen & Co.).

sikret strandlinjer for disse, at trafikken i denne havn fra gammel tid blev avviklet paa en for stedet eiendommelig maate, som gjorde brygger mindre paakrævet her end i de fleste andre av vore havner paa den tid. Den betydelige trafik med fisk og fiskeprodukter gik nemlig direkte over fartøi til og fra kjøbmændenes sjøboder og pakhus eller kjøpefartøierne. En anden ordning vilde betinge en omlægning av godsformidlingen og en ændring i de tilvante handelsforhold, som Bergens forretningsmænd synes at ha fundet helt utænkelig.

I Vaagen, i lange tider Bergens eneste havn, var derfor strandlinjerne for det væsentlige optat av sjøboder og mellem dem av trange «hoper», hvor prammer og mindre fartøier kunde flyte ind.

Fra den ældre tid hadde man «Tyskebyggen», som imidlertid ikke kunde brukes av større fartøier, og toldbodbyggerne var allerede tidligere bygget av staten; enkelte andre mindre bygger fandtes ogsaa, men de var uten betydning og tildels underlagt det kommunale veivæsen. Saa sent som helt til midten av 1870-aarene hadde Bergen ingen dampskibsbygge med undtagelse av toldbodens, saa at gods



Tyskebyggen, Bergen 1865. (Ved fot. Knudsen & Co.).

og passagerer maatte bringes til og fra skibene i prammer og baater.

Da man i 1870-aarene blev nødt til at gaa til byggeanlæg og alle strandlinjer i Vaagen var optat med undtagelse av almenningerne, maatte man bruke disse som utgangspunkter for de første kaier, og disse bestod derfor i isolerte, kortere utstikkerbygger. Noget senere fik man en sammenhengende kailengde ved Bradbænken og Fæstningen, som ogsaa paa et vis blev sat i sporforbindelse med jernbanestationen.

Planen med dækning av Vaagen, som man hadde arbeidet med i næsten 300 aar, var da blit virkeliggjort, idet der i aarene 1863–67 blev bygget en molo over Skoltegrunden efter havnedirektør Rolls

plan. Moloen var omtrent 100 m. lang og kostet nær 140 000 kroner.

Byerne *Moss* og *Aalesund* hadde som før nævnt allerede tidlig begyndt at samle penger til dækningsanlæg for sine havner, Saaledes hadde Moss i 1840 en opsparet kapital paa omtent 32 000 kroner, som efter forutsætningen skulde brukes til en molo paa Verlebugten. Denne plan blev imidlertid oppgit, og i stedet blev der i midten av 50-aarene bygget en kanal til Mossesundet, som blev aapnet for



Bunden av Vaagen, Bergen i 60-aarene. (Ved fot. Knudsen & Co.).

trafik i november 1856 og kostet omtrent 240 000 kroner, hvorav ca. 1/3 blev bevilget som statsbidrag; den var oprindelig bygget med 5,2 m. dybde, som efterhaanden blev utvidet til 5,6 m., og da ogsaa denne dybde viste sig for liten, blev den i 1886–87 forøket til 6,6 m. Denne kanal fik megen betydning for dampskibe, som derved kunde undgaa at ekspedere paa den aapne Verlebugt, som det ofte var umulig at anløpe. Kanalen var forsaavidt bragt paa bane allerede i 1647, da Kristian IV gav statholderen Hannibal Sehested ordre til at undersøke «hvorledes og med hvad bekostning og til hvad nytte det sted ved Moss, kaldet Vedelen (Verlen) kan igjennem graves, med hvis videre derhos kan være at considerere».

Aalesund havnekasse hadde, forinden mudderpengene blev ophævet, en beholdning paa nær 15 000 kroner, som var indsamlet med det formaal at faa bygget en molo paa havnen. Moloanlæg var

dengang noget forholdsvis nyt, og der fremkom bl. a. forslag om at moloen skulde utføres paa samme maate som Kong Øisteins molo ved Agdenes. Imidlertid blev den færdigbygget i 1854 efter en ved havnedirektoratet utarbeidet plan med en omkostning av omtrent 48 000 kroner. Om bryggeanlæg var der ikke tale i denne by før mange aar senere; havnen var endnu helt optat av fiske- trafikken, som blev formidlet her omtrent paa samme maate som i Bergen.



Andenes molo. Bygget 1895–1904.

At vaarsildfisket paa sydvestkysten blev gjenoptat i begynnelsen av forrige aarhundrede, blev av den største betydning bl. a. for *Stavanger*, hvor havnetrafikken av denne grund øket i væsentlig grad, saa at havnekassen i 1840 sat inde med en beholdning paa 58 000 kroner; allikevel blev den første dampskibsbrygge, ca. 250 m. lang, først i 1873 bygget, den saakaldte «Skandsekai». *Kristiansand*, som i begynnelsen av forrige aarhundrede var det største handels- sted i landet og med de største toldinntægter, hadde dog ikke ofret videre paa at forbedre eller utbygge stedets heldig beliggende havn; de brygger som efterhaanden blev bygget tilhørte private, og først i 1877 fik byen en kommunal dampskibsbrygge. Selv i *Drammen*, som langt ind i forrige aarhundrede hadde en større eksport end *Kristiania*, hadde man omkring 1850 kun en liten dampskibsbrygge,

«Gyldenløvebryggen», og *Arendal* bygget sin første brygge i slutningen av sekstiaarene.

Naar man undtar Kristiania og Trondhjem, er det i det hele paafaldende hvor litet der har været utrettet i vore kystbyers havner indtil midten av syttiaarene, og hvor liten forstaaelse man den gang hadde for betydningen av deres planmæssige utbygning.

VI. Havnekasserne og deres budgetter.

Samtidig med at stortinget i 1842 hadde git byernes havnekasser adgang til indtægter ved toldprocenten, blev det som nævnt fastslaaet, at det fremdeles tillaa staten at utføre den nødvendige arbejder i uthavner. Der blev ogsaa i aarene 1842–54 bevilget smaa aarlige beløb hertil paa det fælles budget for kanal- og havnevæsen, og Efterat de to administrationer var adskilt, blev der til havnevæsenet alene i 1854–63 bevilget gjennemsnitlig omtrent 26 000 kroner aarlig. Da dette beløb skulde fordeles paa hele kysten, er det forstaaelig at der ikke kunde bli utrettet meget, især da en væsentlig del gik med til anskaffelse av redskap.

I sit budgetforslag for terminen 1863–66 hadde daværende havnedirektør Roll bl. a. opført et mindre arbeide i Skudesneshavn; men dette blev ikke optat av regjeringen, som forutsatte at anlægget maatte kunne bli utført ved hjælp av et fond som skulde dannes ved en avgift paa saltet vaarsild, bestemt for utførsel. Departementet fandt at der var god grund til at anvende et slikt fond ikke alene til at sikre fiskerne bedre sykepleie, hvilket nærmest var tilsigtet, men ogsaa til havnearbeider, som var av væsentlig interesse for fiskerne.

Der blev dog intet av dette, derimot besluttet stortinget i 1869 at rette en anmodning til regjeringen om at ta under overveielse, hvorvidt det maatte være hensigtsmæssig at indføre en avgift paa fiskeprodukter som bidrag til havneanlæg i fiskeridistrikterne. Vedkommende stortingskomite antok at tiden maatte være inde til at drøfte dette spørsmål, fordi der var utsigt til at «fisketiendefondet» i den nærmeste fremtid vilde naa den størrelse, som efter loven var fastsat, forat den fiskeavgift, som dannet fondet, kunde ophæves.

En fiskeavgift hadde man hat fra ældre tid, idet Kristian V's norske lov bl. a. bestemte, at den tiende, som fiskerne hadde at betale av sin fangst, skulde deles i tre like store deler – til Kongen,

kirken og presten. Dette fandt man i tidens løp mindre heldig, og ved lov av 20. september 1845 blev den del av tienden som skulde tilfalde staten og geistligheten ophævet, og for at skaffe geistligheten erstatning for dette tap i dens indtægter blev der oprettet et fond, fisketiendefondet, hvortil der skulde ydes avgift av en del fiskevarer. Denne avgift skulde efter loven bortfalde, naar fondet hadde naadd den størrelse, at de aarlige erstatninger til geistligheten kunde dækkes ved renterne av fondets midler, og den kapital, som var nødvendig



Utsire. Bygget 1865–70.

hertil, blev ved en senere lov fastsat til kr. 4 280 000 kroner. Allede ved utgangen av 1867 utgjorde kapitalen omtrent 2,7 millioner, og stortingskomiteen gik ut fra, at fondet vilde naa den nødvendige størrelse omkring 1873 efter de sidste aars indtægter at dømme.

Komiteen gjorde opmerksom paa, at havnedirektøren hadde fremlagt forslag om anlæg av havner paa strækningen fra Jæderen til den russiske grænse, beregnet til en samlet utgift av 2,8–3,2 mill. kroner. Komiteen gik ut fra at disse anlæg var paakrævet, fordi mangelen paa havner i mange tilfælder viste sig at være en hindring for de store fiskerier, og at bygning av gode havner utvilsomt vilde bidra til fiskeriernes utvikling og yde sikkerhet for liv og eiendom; men paa samme tid indsaa man, at statskassen vanskelig

kunde avse de nødvendige midler til disse anlæg. Komiteen mente derfor, at man fremdeles burde beholde fisketiendeavgiften og av denne danne et nyt fond, som kunde bidra til havneanlæg i fiskeridistrikterne; en saadan avgift og anvendelsen av den vilde ha en nærliggende analogi i det toldtillæg paa ind- og utførte varer, som ved loven av 1842 hadde git havnevæsenet i kjøpstæderne midler til deres havnearbeider.

Storting og regjering fandt komiteens tanke heldig, og den vandt ogsaa almindelig tilslutning i de interesserte distrikter. Paa anmodning av vedkommende departement hadde havnedirektøren, efter en befaring av hele kysten og under konferanse med overlodserne, overøvrigheterne og sakkyndige autoriteter, i mellemtiden opstillet en arbeidsplan som omfattet alle de anlæg, som han for tiden ansaa paakrævet og som ialt var beregnet til 7,6 millioner kroner. Der forelaa altsaa nok av krav om havneanlæg, og de summer, som trængtes for at faa de mest paakrævede utført, var saa store at der vilde gaa aarrækker hen før endog de mest paatrængende kunde bli imøtekommet, hvis man bare skulde være henvist til de midler som statskassen kunde avse hertil.

I december 1871 blev der fremsat kgl. prp. om havnefondet, men først efter at man hadde indhentet erklæringer fra amtsformandskaperne og kjøbstadskommunerne i fiskeridistrikterne blev loven vedtatt av stortinget i 1873 og sanktionert 24. mai s. a. Foruten til havnearbeider skulde fondets midler brukes til merker og fæstigheter i fiskeridistrikterne, da man fandt at disse foranstaltninger stod i nær forbindelse med havnearbeider.

Den størrelse, som lov av 4. mai 1872 hadde fastsat for tiendefondet, hadde dette allerede naadd i 1874, og fra 1. mars s. a. gik fiskeavgiften ind i havnefondet. Bevilgningen til havnevæsenet og merke- og ringevæsenet blev for første gang git av havnefondet for budgetterminen 1874–75, til havnevæsenet alene med omtrent 200000 kroner, idet statskassens bidrag blev sat til en trediedel og havnefondets til to trediedele, dog saaledes at almindelige utgifter og arbeider utenfor de egentlige fiskeridistrikter, eller som kun var av interesse for den almindelige samfærdsel, blev bevilget av statskassen alene.

Efter anmodning fra Marinedepartementet hadde havnedirektøren avgit en plan for rækkefølgen av de havneanlæg, som efter hans mening burde utføres og som for 10-aarsperioden 1874–84 omfattet anlæg til et beløp av vel 4 mill. kroner, eller over 400 000 kroners aarlig anlægsbudget avpasset efter havnefondets bidragsevne. Men

i sit budgetforslag for 1876–77 foreslog havnedirektøren, at man trods denne oversigt burde nedsætte en kommission som kunde befare hele kysten for at gi en fuldstændig havnearbejdsplan.

Regjeringen fandt ikke, at det paa daværende tidspunkt var grund til at skride til denne forføining; stortinget derimot anmodet i 1877 regjeringen om at fremlægge en saadan havneplan for et følgende storting. Som følge herav blev allerede i mai 1877 «den kgl. havnearbejdskommission» opnævnt med følgende medlemmer: Telegrafdirektør Nielsen, ingeniørkaptein Vedeler og premierløjtnant i marinen Juel samt stortingsmændene Haugland, Stoltenberg og Aarflot. Stoltenberg døde før kommissionen traadte sammen, og denne blev da i 1878 supplert med stortingsmændene Sivert Nielsen og Andersen; desuten skulde havnedirektøren delta i kommissionens befaringer. Det var videre bestemt at for hvert amt, hvor kommissionen maatte foreta sine undersøkelser, skulde 2 mand, som var valgt av amtsformandskapet, delta i forhandlingerne og gi nødvendig oplysning og veiledning, likesaa skulde overlodserne, hver i sit distrikt, sammentræde med kommissionen.

Disse befaringer, som strakte sig fra den russiske grænse til Kristiansand, blev foretat i sommermaanederne 1877, 78 og 79. I december 1880 avgav kommissionen sin indstilling, og denne, som med bilag og kommissionens forhandlingsprotokol er trykt, bringer mange interessante oplysninger vedrørende fiskeribedriften og havneforholdene paa den tid. Havnedirektøren hadde fremlagt en hel række planer med beregninger for havneanlæg; disse blev senere fuldstændiggjort saa at alle de anlæg, som blev behandlet av kommissionen, forelaa planlagt og beregnet samtidig med at kommissionens arbeide var avsluttet. Ogsaa denne samling planer er trykt, og den vakte bl. a. en meget smigrende opmerksomhet blandt utenlandske fagmænd.

Den landsplan, som efter forutsætningen skulde utarbeides, var oprindelig blit begrænset til et tidsrum av 10–15 aar; men efter den oversigt man fik under befaringen, og da de krav som gjennem amternes ombud og andre interesserte var reist paa havnearbeider viste sig at andra til omtrent 27 3/4 mill. kroner, fandt man at planen maatte omfatte en længere aarrække. Havnedirektøren anbefalte, at der skulde optages anlæg til en samlet sum av omtrent 17 1/4 million, mens kommissionen i sin plan medtok arbeider beregnet til ialt ca. 13,8 millioner.

Kommissionen ordnet alle disse anlæg i klasser efter deres art og betydning, og for at sikre en jevn kontinuerlig arbeidsdrift, blev

de fordelt paa 7 arbejdsperioder, hver paa 5 aar, hvorved man forudsatte en regelmæssig aarlig bevilgning til havnevæsenet av rundt 400 000 kroner. Herav skulde statskassen som regel bidra en trediedel, i sjeldnere tilfælder en halvpart, Saaledes at havnefondets aarlige bidrag gjennemsnitlig vilde bli omtrent 250 000 kroner. Herved hadde man, efter tidens forhold, faat betydelige beløp at disponere til offentlige havneanlæg, og der blev ogsaa i de første aar utført en hel række store havnearbejder som moloanlæggene i Vardø, Kabelvaag, Nyk-



Flø havn. Bygget 1874–84.

sund, Flø m. fl. og ved siden herav større og mindre utdypningsarbejder, stønlæg m. v. Det blev derfor nødvendig at sørge for baade den tekniske assistance ved ledelsen og planleggelsen av anlæggene og at skaffe den redskap og de arbeidsmaskiner o. s. v. som trængtes til deres utførelse. Allerede fra sin tiltræden i 1861 hadde havnedirektør Roll fremholdt betydningen av passende arbeidsmaskiner for arbeiderne ute paa kysten, og han medtok i hvert budgetforslag anskaffelser av denne slags; men det var først Efterat havnevæsenets budget hadde naadd den høide, som det fik da havnefondet blev opprettet, at man kunde bli fuldt utstyret i denne henseende.

Det viste sig snart, at den arbeidsplan, som den kongelige havnearbejdskommission hadde opstillet, ikke kunde bli fulgt i noget længere tidsrum; der meldte sig tidlig mange nye krav paa anlæg, som paa grund av fiskeribedriftens utvikling, ændrede fartøityper og andre forhold nødvendigvis maatte komme i forgrunden for andre havnearbejder, som man tidligere hadde fundet paakrævet og som var anbefalt av kommissionen. Men dennes indstilling blev dog i en række aar brukt som grundlag for valget av de anlæg, som man

søkte at faa bevilget. Heller ikke forutsætningen for havnefondets bidrag til havnevæsenets budget viste sig holdbar; fondets beholdning gik stadig ned, og man blev med tiden nødt til at nedsætte dets bidrag fra to trediedele til halvparten av budgetbeløpet, og for at dække et større underskud i havnefondet blev der i en aarrække gitt bevilgning av statskassen paa havnevæsenets budget — til skade for dette. Men ved oprettelsen av havnefondet kom det offentlige havnevæsen ind i stabile forhold, og ved hjælp av fondets bidrag blev dets budgetter bevilget med saavidt store aarlige beløp, at der langs kysten kunde bli utført rækker av havneanlæg av den største betydning for fiskeribedriftens utvikling og av interesse for den almindelige skibsfart.

Det Offentlige viet ogsaa almindelige havnespørsmål en særlig opmerksomhet paa denne tid. Man hadde saaledes længe fundet den gjældende havnelovgivning ufuldstændig og litet tilfredsstillende, og ved kgl. resolution av 5te september 1874 blev der nedsat en kommission, som skulde revidere de gjældende love om havne- og ringevæsenet samt overveie spørsmålet om bestemmelser for fyr- og merkevæsenet m. v.

Til medlemmer av denne kommission blev opnævnt havnedirektør Roll, fyrdirektør Diriks, overlodserne Riis og Lous, premierløytnant i marinen Gade (avgik ved døden i 1877), advokat Grønn (fratraadte 1877 og blev erstattet med advokat Emil Stang), skibsreder Schjelderup og havnefoged Bie.

Den 30. november 1878 avleverte kommissionen sin indstilling med «utkast til lov indeholdende forandringer i og tillæg til lovgivningen om havne- og ringevæsenet m. v.», idet en minoritet, havnedirektør Roll og overlods Riis avgav et dissenterende votum med utkast til en helt ny havnelov, med forslag at den gjældende skulde ophæves.

Kommissionen fandt ingen grund til at foreslaa nogen forandring i den ordning av havnevæsenet, som var hævdet siden de sidste ændringer i havneloven og hvorefter havnevæsenet i kjøp- og ladesteder i sin almindelighet var et kommuneanliggende under statens overtilsyn, mens det i uthavner var en statssak.

De væsentligste av de forandringer i og tillæg til havnelovgivningen, som kommissionen var enig om at foreslaa, gik ut paa følgende:

1. At tilviebringe bedre tilsyn i uthavner ved at ansætte særskilte havnebetjenter der, hvor ingen lodsoldermand eller lodsformand

var bosat, og ved at havnefogedsportlerne i uthavnen skulde tilfalde lodsoldermanden.

2. Forandringer i reglerne for havnefogedsportlerne og nogen forhøielse av taksterne.

3. Utvidelse av havnevæsenets myndighet til ogsaa at omfatte seilløp og sund, specielt med hensyn til forbudet mot utkastning av avfald og urenslighet og tillatelse til opførelse av bygverker m. v.

4. Bestemmelse om at sunkne fartøier m. v. hurtigst skulde bli optat, naar de vilde være til hinder for havnen eller seiladsen i almindelighet.

5. Ekspropriationsret for havne-, brygge- eller fyranlæg.

6. Forhøielse av ringetaksten for større fartøier.

7. Adgang for havnestyrene med tilslutning av kommunestyrene til ved siden av toldprocenterne efter loven av 1842 at paalægge fartøier, som lossere eller lader i havnen, en tonnageavgift av indtil 10 øre pr. ton.

Av de bestemmelser, som kommissionens minoritet bragte i forslag, hadde følgende en mere væsentlig betydning:

1. Efter forslagens § 1 skulde der kunne oprettes havnestyre i uthavner, som skulde organiseres mest mulig i likhet med byernes, ogsaa med hensyn til indtægter. Vedkommende kommunestyre skulde saaledes ha adgang til at paalægge toldprocenter og med kgl. approbation tillike tonnageavgift. Desuten skulde der ansættes havnefogder, til hvem der skulde betales havnefogedpenger efter samme regler som i byerne.

2. Efter forslagens § 31 skulde der kunne paalægges fartøier i kystfart en aarlig avgift til statskassen for bruken av statens ringe, merker og fyre. Hensigten hermed var at skaffe indtægter til at indløse de private fortøiningsindretninger.

Endelig tilsigtet minoritetens forslag en kodifikation av alle lovbestemmelser om havnevæsenet.

Marinedepartementet kunde ikke slutte sig til minoritetens forslag med hensyn til ordningen for uthavnenes vedkommende, heller ikke kunde det anbefale at der blev indført en avgift til indløsning av private fortøininger, likesom det heller ikke fandt det paakrævet at bringe en hel ny havnelov istand. Det gav i det væsentlige flertallets utkast sin tilslutning og foreslog dette vedtat med enkelte forandringer. (St. prp. nr. 3 1883). Med hensyn til de spørsmaal, som berørte kommunale interesser, hadde departementet indhentet erklæringer fra kommunestyre og havnekommissioner i kjøb- og

ladestederne, desuten fra overlodsens, i Tromsø distrikt og fra den i 1877 nedsatte havnearbeidskommission.

Vedkommende stortingskomité indstillet principalt paa, at saken skulde sendes tilbake til regjeringen med anmodning om at la utarbeide forslag til fuldstændig og uttømmende lov om havne- og ringevæsenet og forelægge dette for næste odelsting. Den sluttet sig altsaa forsaavidt til lovkommissionens minoritet. Subsidiært indstillet komiteen paa, at den kgl. prp. skulde vedtages med en del forandringer. Den 27. april 1883 fattet odelstinget beslutning overensstemmende med komiteens principale forslag.

Derefter blev ny proposition fremsat for stortinget i 1884 (St. prp. nr. 1) paa grundlag av et utkast til lov om havner, ringe og merker, som var utarbeidet av amtmand Aall og som var gjennomgaat av en del av havnelovkommissionens medlemmer. Dette utkast var i det store og hele tat overensstemmende med den endelig vedtagne lov; det indeholdt bl. a. bestemmelse om at der kunde oprettes havnestyre i uthavner. Den væsentlige forskjjel ligger i reglerne om toldprocent og tonnageavgift, idet utkastet foreslog toldprocenten sat indtil 3 % og at tonnageavgiften skulde kunne opkræves uten at toldprocenten var paalagt. Desuten hadde utkastet bestemmelser om at havnefogedpenger altid skulde opkræves i uthavner og at kommune-styret med kgl. stadfæstelse kunde paabyde opkrævning av toldprocenter i uthavner.

Denne proposition blev ikke tat under behandling i 1884. Der var nemlig fra repræsentanten Holmesland rettet en forestilling til vedkommende stortingskomite i anledning av spørsmålet om toldprocenten og tonnageavgiften efter regjeringens sidste forslag. I denne forestilling blev det fremholdt at indtægterne ved toldprocenten i begyndelsen blev nogenlunde likelig fordelt mellem landets havner; siden 1843 hadde toldintraderne imidlertid steget til mere end det dobbelte, og i endnu sterkere grad hadde importen efterhaanden samlet sig i Kristiania, mens der i de øvrige toldsteder og landsdele kunde paavises en stadig tiltagende synkning i indtægterne. Ved loven av 20. august 1842 (angaaende toldprocenten), heter det, «erholdt byernes kommunestyrelser adgang til at beskatte det hele samfund», og det anføres at «beskatningssummen» i begyndelsen utgjorde omtrent 165 000 kroner; men hvis toldprocenten nu skulde sættes til 3 % og man desuten vilde gaa til den av regjeringen foreslaatte tonnageavgift av 10 øre pr. ton, vilde der fremkomme «en beskatningssum for byerne paa tilsammen omtrent 750 000 kroner.»

Repræsentanten mente, at det var «eksempelløst, at Stortinget paa en saadan maade delegerer beskatningsretten efter grundlovens § 75 til andre», idet det almindelige var at der som betingelse for bidrag fra det Offentlige kræves større eller mindre ydelser fra de interesserte distrikter eller kommuner. Det burde derfor overveies, hvorvidt byernes adgang til at paalægge toldprocent og tonnageavgift skulde betinge et bestemt tilskud fra bykassen i forhold til de samlede indtægter av nævnte avgifter. Til sammenligning blev der mindet om at det var stortinget, som bestemte det forhold hvorefter byer og landdistrikter skal delta i ydelser til veifondet, og hvormeget der i samme øiemed skal falde paa statskassen — likesom det ogsaa var stortinget som avgjorde forholdet mellem havnefondets og statskassens tilskud til offentlige havnearbeider.

Samtidig hadde repræsentanten O. Berge, som var sekretær i vedkommende stortingskomite, utarbeidet en tabellarisk oversigt over de forskjellige havnekassers indtægter ved 2 % av toldintraderne. Derefter var beregnet hvorledes indtægterne vilde stille sig, hvis der kun blev opkrævet 1 % av toldintraderne, men med et tillæg av 5 øre pr. ton av fartøier som lossere eller lader i havner, samt hertil 20 % av det hele ved utligning av bykassen. Resultatet av denne beregning var at alle byernes havneindtægter sammenlagt vilde andra til omtrent samme beløp efter begge beregningsmaater; derimot viste det sig at 1 % av toldintraderne med 5 øres tonnageavgift og 20 % tilskud fra bykassen vilde bevirke en merkbar nedgang i indtægter for de vigtigste havners vedkommende og karakteristisk nok mest for Kristiania, hvis havneindtægter vilde reduceres med omtrent 23 %. I forbindelse med denne beregning av havneindtægterne var der ogsaa opstillet en beregning av havnefogedpengene efter 2/3 øre pr. ton av seilskibe og 1/6 øre pr. ton av dampskibe.

Som en følge av disse indlæg indstillet stortingskomiteen at den kgl. prp. om havneloven ikke skulde tages under behandling paa tinget i 1884, og hertil sluttet stortinget sig. Ny proposition, i alt væsentlig overensstemmende med den av 1884, blev derfor fremsat av regjeringen i 1885.

Vedkommende stortingskomite indstillet atter principalt paa at saken skulde sendes tilbake til regjeringen til fornyet behandling. Det var væsentlig bestemmelserne om toldprocenten og tonnageavgift, som komiteen fandt betænkeligheter ved i den i propositionen foreslaatte form, og det blev antydnet, at det burde tilkomme stortinget at paalægge toldprocenterne for hvert aar eller med længere

mellemrum efter forslag fra de enkelte kommuner. Subsidiært indstillet komiteen paa at loven skulde vedtages, men med enkelte ændringer i regjeringens forslag, hvorav de vigtigste var at havnefogedpengene skulde nedsættes med en fjerdedel; paragraferne om toldprocent og tonnageavgift skulde ombyttes, saaledes at man først maatte paalægge tonnageavgift forinden toldprocenten kunde opkræves. Som maksimum for toldprocenten blev foreslaat 2 %; som betingelse for paalæg av toldprocenten skulde kommunen vedta at yde i aarlig bidrag til havnekassen mindst en femtedel av det beløp, som ikke blev dækket ved tonnageavgiften.

Paa grund av de uttalelser som var faldt angaaende havnefogedpengene, lot Marindepartementet indhente oplysninger fra alle havnefogder i landet, og de beregninger som blev anstillet paa grundlag av disse viste, at satserne i den kgl. prp. vilde forbedre havnefogdernes løn med gjennemsnitlig 7 %, mens komiteindstillingen vilde ha en reduktion av nær 30 % til følge.

I anledning av de forskjellige forslag om veien til at skaffe havnekasserne de nødvendige inntægter søkte departementet erklæringer fra vedkommende kommunestyre. De fleste byer var enige om at uttale, at naar der i det hele tat skulde foretages nogen forandring i denne henseende, vilde man anse det heldigst at vælge det princip som laa til grund for propositionen av 1885, nemlig at opkrævning av toldprocenten sættes som den principale inntægt for havnekasserne og at tonnageavgiften er den sekundære, som man har at falde tilbake paa, hvis den første inntægtskilde skulde bli utilstrækkelig. Kommunestyrene hadde i flere tilfælder begrundet sin uttalelse ved at henvise til havnenes store betydning ikke alene for vedkommende by, men ogsaa for det til denne støtende opland, og man gjorde desuten opmerksom paa, at det som regel vilde falde vanskelig for bykassen at bære nogen væsentlig del av utgifterne til havnevæsenet. Det blev fremholdt som overveiende sandsynlig at en forandring i den retning vilde lede til, at kommunestyrene av budgetmæssige hensyn vilde være tilbøielig til at indskrænke arbeiderne ved havnen til under det som er ønskelig i havnevæsenets og skibsfartens interesse. Paa samme tid var der gjennemgaaende enighet om at man ikke med rimelighet kunde lægge nogen ny, større byrde paa skibsfarten i dette øiemed, især da utbedring av havnene ikke utelukkende er til nytte for skibsfarten, men ogsaa er av væsentlig interesse for samfærdselen i det hele og specielt for vareførselen.

Havnevæsenet var imidlertid blit henlagt til Arbeidsdepartementet,

og i den proposition som dette fremla for odelstinget i 1886, blev det bl. a. fremhævet «at om man fra et almindelig standpunkt likeoverfor spørsmålet om skatters og andre lignende byrders fordeling maa betragte samfundet som en helhet og tildels se bort fra, at de fælles utgifter kan ramme de enkelte virksomhetsgrener uforholdsmæssig, stiller saken sig anderledes, naar spørsmålet er om, hvorledes de til fremme av byernes havnevæsen fornødne midler skal tilveiebringes.» Departementet mente nemlig at havnevæsenet «i ganske fremtrædende grad har kommunal karakter» og at det i sin helhet er avhængig av den kommunale styrelse. Med hensyn til spørsmålet om hvorledes de dermed forbundne byrder rettest fordeles, fandt departementet, at fordelingen sker saavidt mulig likelig, naar man belaster hver enkelt næringsgren med de avgifter som maa siges nærmest at vedkomme denne. En havn er vistnok et gode for det hele samfund, men paa den anden side er det at føre gods og passagerer over havnene en særskilt næringsvei, for hvis skyld man indretter sikre og bekvemme havner. Det maatte derfor synes ret og billig, at der av vederlaget for varetransporten blev ydet «en erstatning for de foranstaltninger som træffes for at fremme og sikre skibsfarten, at gjøre ekspeditionen let og hurtig og betrygge den maritime eiendom. Denne almenbetragtning av forholdet er ogsaa i andre lande forlængst erkjendt som den rette, og av publicerte verker angaaende de internationale skibsfartsforhold vil det ogsaa sees at være en i stor almindelighet tillempet grundsætning, at skibsfarten betaler direkte avgifter for de til dens fremme gjorte havneforbedringer. Dette princip, der i forhold til bykommunernes havnevæsen hittil ikke i større utstrækning har været befulgt i vort land, end at man har latt skibenes indhold – den transporterte vare – bære en meget væsentlig og for enkelte større omsætningspladsers vedkommende endog særdeles betydelig del av «havnevæsenets» utgifter – har hos os dog fundet sin anvendelse likeoverfor enkelte med havnevæsenet nær beslegtede grener av seilledenes forbedring, nemlig ved indretningen av fyr og merker, hvortil skibene betaler visse direkte avgifter.»

Departementet fandt under hensyn hertil at maatte slutte sig til det princip for avgiftsberegningen, som var opstillet i stortingskomiteens forslag, altsaa ogsaa angaaende det direkte bidrag av kommunekassen, som var sat som betingelse for adgang til at paalægge toldprocenter. Departementet fremhævet i denne forbindelse hensynet til havnenes betydning som et kommunalt gode og antok at det i stedse større grad var anerkjendt, at midler til havnevæsenet

ikke i længden burde skaffes tilveie efter toldprincippet, eller – hvad der er det samme – gjennom utligning over det hele land.

Efter det standpunkt departementet saaledes hadde indtatt blev propositionen av 1886 i alt væsentlig avfattet overensstemmende med komiteindstillingen av 1885 undtagen med hensyn til havnefogedpengene, som blev foreslaat fastsat i overensstemmelse med propositionen av samme aar.

Det var en svak begrundelse Arbeidsdepartementet hadde git for sin tilslutning til stortingskomiteens forslag, som betegnet en saa stor forandring i det bestaaende og vilde faat betænkelige følger for vort havnevæsen. Naar det saaledes blev fremhævet at byernes havnevæsen «i ganske fremtrædende grad hadde kommunal karakter», saa stemmer ikke dette med det dengang som nu bestaaende forhold og den gjældende ordning av havnevæsenet som paa en gang et stats- og kommunalt anliggende. At «en havn er vistnok et gode av interesse for det hele samfund, forsaavidt det er ved og gjennom den at alt liv og rørelse inden sjøfartsvæsenet foregaar», er et vagt uttryk for det faktum at gode havner er en livsinteresse for landet, likesom begrundelsen i det hele vidner om liten forstaaelse av havnevæsenets opgave og de vanskeligheter det hadde at kjæmpe med. Motiveringen for tonnageavgift i motsætning til toldprocenten virker heller ikke overbevisende, idet departementet sterkt fremholder, at den første lægges paa fartøiet, mens den anden rammer varen – og dog er forholdet det, at begge avgifter i virkeligheten bæres av varen; den væsentligste forskjjel er kun, at den første ogsaa er en ren havneavgift medbestemmende til havnens konkurransedygtighet, hvilket toldprocenten ikke er.

Men ulykken var, at der hadde «gaat politik» i saken; arbeidet med havneloven hadde git støtet til en kamp mellem byerne og landdistrikterne. Repræsentanterne for de sidste fandt at byernes havnevæsen blev begunstiget paa indlandets og uthavnenes bekostning paa grund av den vareavgift som var paalagt ved toldprocenten, især da indtægten ved denne avgift blev uforholdsmæssig stor i enkelte byer, væsentlig i Kristiania. De forslag, som blev fremsat for at «regulere» fordelingen av avgiften, blev derfor stadig skarpere; man gik endog saa vidt som at antyde, at man skulde ophæve kommunernes ret til at bevilge toldprocenten uten at gi dem adgang til som erstatning herfor at opkræve tonnageavgiften, eventuelt at toldprocenterne skulde tilflytte statskassen. Forutsætningen var, at utgifterne til havnevæsenet i byerne skulde bevilges som en almindelig

bysak, og hvis utgifterne da skulde bli for trykkende for kommunen, skulde der aapnes dem adgang til at søke bevilgning av statskassen.

Den tvil, som hadde raadet i stortingskomiteen i 1842 under behandlingen av spørsmålet om at indføre toldprocenten istedenfor mudderpengene, blev trukket frem som et bevis paa at avgiftbestemmelsen var urimelig, og landrepræsentanterne glemte nu, likesom Arbeidsdepartementet i propositionen av 1886 undlot at fremhæve, den store forskjel i forholdene fra 1842 til 80-aarene. I førstnævnte aar var der i det væsentlige kun tale om mudring eller havnenes vedlikehold; nu gjaldt det paa grund av den stadig tiltagende bruk av dampskibe og den økende trafik at bringe havnevæsenets utbygning og utstyr i overensstemmelse med tidens krav ved kaier m. v. En centralisation av havnetrafiken til enkelte større byer var blit fremtvunget av disse ændrede trafikforhold eller fulgte nærmest av sig selv. At de havner, hvor importen var hovedsaken, blev heldigere stillet med hensyn til inntægter efter den gamle ordning med toldprocenten end de rene eksporthavner, er sikkert nok, men forslagene til den nye havnelov hadde blandt andet søkt at rette paa dette misforhold ved at begrænse toldprocenten og ved at indføre tonnageavgiften.

Ved siden av disse avgiftsspørsmål var ogsaa havnefogdernes sportelinntægter gjenstand for en langvarig og grundig behandling, som nu nærmest virker smaalig, især fordi spørsmålet i og for sig var saa underordnet.

Forslaget til ny havnelov blev ikke behandlet av odelstinget i 1886, og propositionen blev uforandret fremsat i 1887, men da ogsaa behandlingen av denne blev utsat, fremsatte regjeringen i 1888 en ny proposition, som i det væsentlige var overensstemmende med den forrige.

Vedkommende stortingskomite kom i sin indstilling tilbake til spørsmålet om en hel forandring i maaten for at tilveiebringe de nødvendige midler til havnevæsenet, nemlig ved bevilgning av kommunekassen, i tilfælde med bidrag ved statsbevilgning, hvorved bestemmelse om toldprocenter og tonnageavgift skulde gaa ut av loven. Det blev anført, at komiteflertallet efter nærmere overveielse var kommet til det resultat, at det vilde være rigtigst at gaa denne vei og ta skridtet fuldt ut; men da der var utsigt til at utgifterne for skibsfarten vilde bli lettet ved en lempning i laste- og fyravgiften, mente man at kunne beholde bestemmelse om tonnageavgift, hvorimot man foreslog at sløife adgangen til at opkræve

toldprocenter. I en tillægsindstilling foreslog desuten komiteen forandringer i lovutkastet, hvorefter kommunestyret i tilfælde kunde indgi andragende om statsbidrag til havnevæsenet.

Da denne komiteindstilling kom til behandling i odelstinget, foreslog første taler, daværende advokat Emil Stang, at saken ikke skulde tages under behandling; heri fik han støtte av en række byrepræsentanter, og efter flere dages debat blev forslaget vedtat med 51 mot 29 stemmer – med majoriteten stemte 15 landrepræsentanter.

Som grund til utsættelsen blev væsentlig fremført at komiteens forslag om, at toldprocenten skulde falde bort og at utgifterne til havnevæsenet hovedsagelig skulde bæres av kommunerne, vilde rokke ved hovedprincippet for den gjældende ordning av havnevæsenet og vilde faa saa indgripende betydning for dettes interesser og flere steder ogsaa for bykommunernes økonomi, at det var nødvendig at dette spørsmåal blev nærmere overveiet. Til forklaring av komiteindstillingens følger for havnevæsenets økonomi hadde Arbeidsdepartementet fremlagt en tabellarisk oversigt over Norges havnekasser, som blandt andet viste, at disses gjæld den 1. januar 1887 androg til vel 1 million kroner, derav for Kristiania alene omtrent 500 000 kroner. For denne gjæld heftet, som det blev fremholdt under debatten, alene havnekassen, og hvis denne skulde berøves sine væsentlige indtægter, vilde naturlig ogsaa det spørsmåal opstaa, hvorledes gjælden skulde dækkes og av hvem.

Man antok ogsaa at administrationen maatte undersøke hvorvidt toldprocenten burde avløses av en almindelig vareavgift, eller hvorvidt der kunde aapnes adgang for byerne til at paalægge en avgift paa ikke toldpligtige varer og under forutsætning av at man bibeholdt toldprocenterne. Det var videre antydet fra enkelte hold, at gyldigheten av kommuners beslutning om at opkræve toldprocenten maatte være avhængig av stortingets samtykke hertil, og der blev ogsaa reist det spørsmåal, om der ikke av toldprocenten burde dannes et almindelig havnefond for byerne i likhet med havnefondet for de offentlige anlæg. Der var videre forskjellige meninger om hvorvidt tonnageavgiften burde beregnes efter det kvantum varer som losses eller lades og om damp- og seilskib skulde likestilles i enhver henseende med hensyn til pligten til at betale tonnageavgift.

Angaaende de spørsmåal, som saaledes var bragt paa bane, indhentet Arbeidsdepartementet havnedirektørens betænkning, som blev avgit 1. august 1889 ledsaget av et utkast til lov, hvori han i det

væsentlige slutter sig til det av stortingskomiteen senest avgivne utkast og kun optok dissens i enkelte punkter bl. a. vedkommende havnefogdernes sportelindtægter, hvor han fremdeles fastholdt det standpunkt han hadde indtat helt siden 1878 for at forbedre havnefogdernes indtægter. Desuten anbefalte han i motsætning til stortingskomiteen, at man med hensyn til toldprocenten skulde bli staaende ved forslaget i den kgl. prp. av 1885 om 2 %; men han mente dog at man helst burde holde sig til det i saa mange aar tilvante maksimum av 3 %. Tonnageavgiften foreslog han med visse indskrænkninger sat indtil 10 øre, og saaledes at dampskib og seilskib blev likestillet. Endelig anbefalte han i betragtning av den i de senere aar opstaatte trafik med store utenlandske lystdampskibe som befarer vore farvand med betalende passagerer, at der i loven skulde indtages en bestemmelse om at saadanne fartøier hadde at betale havnefogedpenger og tonnageavgift.

Departementet indhentet desuten erklæringer fra havnekommissionerne, vedkommende kommunebestyrelser og amtmænd angaaende spørsmålet om tilveiebringelsen av havnekassens indtægter under særlig hensyn til det som var foreslaat i den henseende i propositionen av 1888, stortingskomiteens indstilling samme aar og i havnedirektørens ovennævnte utkast av 1889, foruten til det som blev bragt paa bane under odelstingets forhandlinger om denne sak. Over alle indkomne erklæringer utarbeidet Arbeidsdepartementet en oversigt (trykt som bilag 1. til Ot. prp. nr. 4 for 1892) som viser, at de havnekommissioner, kommunebestyrelser og andre autoriteter, som hadde uttalt sig om saken, med ganske enkeltstaaende undtagelser fra raadet en ordning hvorefter havneutgifterne skulde lægges over paa byernes skatteborgere. Som bilag 2 til nævnte proposition fulgte en fremstilling av hvorledes indtægtsspørsmålet er ordnet i vore nabolande og i forskjellige andre europæiske stater, hvorav det fremgaar som en almindelig regel, at utgifterne til forbedring og vedlikehold av byernes havner dækkes ved avgifter av trafikken paa havnen, væsentlig avgifter paa varer og fartøier, som de lokale havnestyrer faar tilladelse til at opkræve under statens kontrol.

I propositionen av 1892 blev der optat særskilte regler for fartøier i uten- og indenriks fart for betaling av tonnageavgift, og den optok ogsaa forslag om at toldprocenten skulde opkræves, dog saaledes at dette først kunde ske efter at man hadde paalagt tonnageavgift. Med hensyn til havnefogedpengene sluttet propositionen sig til stortingskomiteens forslag. Heller ikke denne proposition blev tat under behandling av odelstinget det aar, og med nogen mindre ændringer

blev propositionen paany fremsat i 1893; men saken blev utsat av odelstinget, væsentlig fordi der forelaa saameget arbeidsstof at der ikke vilde bli tid til at behandle loven.

I 1894 blev propositionen fremsat uforandret. Stortingskomiteens indstilling var i det væsentlige overensstemmende med propositionen; der blev tilføiet en ny paragraf om foranstaltninger mot ishindringer; men med hensyn til bestemmelserne om toldprocent og tonnageavgift var der dissens, idet et mindretal holdt paa at disse avgifter skulde bortfalde og at de nødvendige midler til havnevæsenet skulde bevilges av kommunekassen og i tilfælde av staten.

Loven blev behandlet i odelstinget i møter 9.—11. mai og vedtat overensstemmende med komiteflertallets indstilling med enkelte forandringer, av hvilke den vigtigste var den, at det blev bestemt at der først maatte bevilges toldprocent, og hvis denne avgift skulde vise sig utilstrækkelig, kunde tonnageavgift paalægges. I møte den 4. juni blev odelstingets beslutning vedtat av lagtinget uten anmerking, og loven blev derefter sanktionert den 10. juli 1894.

Debatten i odelstinget bragte denne gang ikke noget væsentlig nyt, og komitemindretallets forslag vandt heller ikke videre tilslutning; men en kort uttalelse av præsidenten, J. Løvland, er karakteristisk og forstaaelsesfuld likeoverfor havnevæsenet. Han uttalte blandt andet: «Min hovedbetragtning er, at byernes havner indtar nogenlunde den samme stilling i søkommunikationen som jernbanestationerne i landkommunikationen, og likesom godsfragterne maa bære stationsutgifterne som alle andre utgifter ved jernbanen — stationen er en del av jernbaneanlægget — saaledes er efter min betragtning byernes havner offentlige anlæg, som interesserer hele den trafikerende almenhet» — Han kunde tilføiet det som senere i utlandet har været gjældende aksiom: «en havn er ikke andet end en utvidet jernbanestation».

VII. Den nugældende lov om havne- og ringevæsenet.

Faa av vore love har været forberedt gennem et længere tidsrum end denne, den nugældende lov om havne- og ringevæsenet, idet forarbejderne altsaa strækker sig over 20 aar fra 1874 til 1894. Det var, som man har set, væsentlig spørgsmaalet om hvorledes de for havnekasserne nødvendige indtægter skulde skaffes tilveie, som voldte den store feide, alle de forskjellige forslag og utsættelserne. Den løsning man omsider fandt i denne henseende maa efter forholdene ansees som heldig; i hvert fald var det en lykke for vort havnevæsen, at der ikke blev nogen virkelighed av forslaget om at utgifterne til byernes havnevæsen skulde bæres av vedkommende kommunekasser. Likesaa var det utvilsomt rigtig, at toldprocenten blev saavidt begrænset — til 1 procent — blandt andet fordi udviklingen av toldsatterne hadde ledet til at avgiften efterhaanden var blit koncentreret paa enkelte artikler, væsentlig vin, kolonial- og tildels manufakturvarer, saaledes at mere end syv tiendedele av havnekassernes indtægter ved toldprocenten i 80-aarene stammet fra disse faa artikler, mens de tyngste og mest voluminøse varer, som netop kræver kostbare bryggeanlæg, omtrent ikke blev rammet av avgiften. Desuten maa det indrømmes at toldprocenten i overveiende grad kom de større importhavner tilgode, mens selv byer med større eksport og alle mindre havner omtrent ingen havneindtægter hadde; den almindelige klage herover var derfor vel begrundet.

Hensigten med tonnageavgiften var nu blandt andet netop den at raade bod paa dette uheldige forhold med fordelingen av de lovbestemte havneindtægter, og da avgiften i virkeligheten vilde bli lagt paa varen, skulde det synes rimelig, at man maatte føle sig vel tjent med at den blev indført. Dette var imidlertid ikke tilfældet; avgiften

vakte fra første stund av adskillig motstand, idet man anførte at det var en ny avgift paa skibsfarten, som allerede hadde vanskeligheter nok at kjæmpe med. Denne misforstaaelse har været meget utbredt og har visselig, i forbindelse med frykten for at tonnageavgiften skulde virke til skade for havnen i den almindelige konkurranse, været den avgjørende grund til at flere byer i mange aar undlot at benytte sig av denne avgift for at skaffe havnekassen høist nødvendige inntægter. I en række byer, hvoriblandt Drammen, Kristiania, Kristiansand og Trondhjem, blev afgiften paalagt allerede samme aar som havneloven traadte i kraft, og flere fulgte efter i de nærmest paafølgende aar; men mange opsatte i det længste, blandt disse Bergen, hvor man først i 1914 fattet beslutning om tonnageavgift trods havnekassens mindre gode stilling, og uagtet man flere aar i forveien hadde vedtat planer for betydelige nybygninger i havnen.

Under lovens behandling blev der ogsaa, som nævnt, fremholdt betenkeligheter ved havnestyrets uavhengige stilling likeoverfor kommunestyret, og at denne i enkelte tilfælder endog gik saa vidt at havnestyret hadde kunnet opta forholdsvis betydelige laan, som i Kristiania, uten kommunens garanti. Baade komiteindstillingen og stortingets forhandlinger viser at denne side av saken har vakt opmerksomhet, og havneloven fik derfor flere bestemmelser, som nærmere fastslaa forholdet mellem havne- og kommunestyre. Disse gaar nærmest ut paa at den bevilgende myndighet er tillagt kommunestyret, som bl. a. altid maa gi sit samtykke til at arbeider kan bli utført for havnekassens regning, selv om denne raader over midler som ikke paa forhaand er disponert av kommunestyret.

Opstaar der uenighet mellem havnestyret og kommunestyret i bevilgningsspørsmål, kan tvisten forelægges Kongen til avgjørelse, og dette har i aarenes løp gjentagende fundet sted. Saadanne tvistepunkter vil spesielt gjælde det tilfælde, at kommunestyret negter bevilgning til et foretagende som er foreslaat av havnestyret; derimot gir loven neppe et kommunestyre adgang til at knytte betingelser til en bevilgning, hvorved havnestyret kan bli bundet med hensyn til maaten hvorpaa foretagendet skal utføres. Havnestyret staar med andre ord frit i rent administrative spørsmål.

Det er tvilsomt om denne innskærnkning i havnestyrets myndighet har været ubetinget av det gode, paa grund av den indflydelse kommunestyret derved paa enkelte steder efterhaanden har faat eller tilrevet sig paa ledelsen av havnevæsenet i sin almindelighet.

I havnestyrets sammensætning efter loven har man sikkerhet for den kontinuitet og planmæssighet i arbeidet, som selvfølgelig er av

den største betydning for administrationen av en havn. Bystyret har selv anledning til at gjøre sin indflydelse gjældende i denne retning gjennom de kommunevalgte medlemmer, hvorved ogsaa den specielle erfaring i havnetrafik og handel kan bli bedst mulig repræsenteret i havnestyret. Havnekassen, som forvaltes av havnestyret, har sin egen formue og eget budget helt uavhengig av byens; dens inntægter tilveiebringes ikke ved kommunale skatter, men bestaar i havneavgifter som er fastsat ved lov eller approbert av det Offentlige, der ogsaa maa stadfeste beslutninger om laan for havnekassens regning; økonomien er altsaa ogsaa forsaavidt undergit statens kontrol.

Havnestyret er i det hele ifølge loven organisert som en selvstendig institution i kommunen, og dets beslutninger burde i sin almindelighet være suveræne. Den bevilgningsmyndighet, som er tillagt kommunestyret, er nærmest av formel art; men under behandlingen av havnevæsenets budget i bystyret har det dog oftere hændt, at dette har vist sig uforstaaende for havnevæsenets opgave og negtet nødvendige bevilgninger. Dette har vistnok for en del hat sin grund i den misforstaaelse som endnu delvis er raadende, at havnekassens økonomi er en bykassesak; oplysende i saa henseende er det bl. a., at det flere ganger har hændt at utgiftsbeløp er blit ført paa havnekassen under den almindelige budgetbehandling, uagtet de absolut har været havnevæsenet uvedkommende. Den tilsigtede særlige kommunegaranti for havnekassens laan er blit bispørmaal eller er helt bortfalt, havnekassens finanser behandles som et ordinært kommuneanliggende, og havnestyret, der i loven er tænkt som den principale sakkyndige autoritet, synker ned til en forberedende kommunekomite. Det har indtruffet, at det i lovens § 7 paabudte overslag fra havnestyret over havnekassens utgifter og inntægter er blit ekspedert som en almindelig magistratsindstilling, undertegnet av borgermesteren, ikke av havnestyrets øvrige medlemmer, og som konkluderer med en direkte henstilling til representantskapet om at fatle visse beslutninger. Længere synes sammenblandingen vanskelig at kunne gaa.

Ved siden herav har kommunestyret ikke sjelden overskredet sin kompetence ved indblanding i administrative spørmaal, selv av rent underordnet natur; værre er det at tilfældig fremkastede forslag i bystyret har voldt forstyrrelse og forsinkelser i havnestyrets arbeide og planer.

Naar man ser hvorledes utviklingen av enkelte utenlandske havner for en stor del skyldes den ensartede kyndige ledelse som

staar samlet om den ene opgave, arbeidet for havnen, og som ikke heftes ved unødige indblandinger utenfra, vil man lettere forstaa at der kan voldes skade i vigtige havnesaker av et kommunestyre med dets tilfældige og skiftende sammensætning, hvor blandt andet ogsaa lokalinteresser har let for at gjøre sig gjældende. Det hadde derfor sikkerlig været til fordel for havnevæsenet, om forholdet mellem kommune- og havnestyre hadde været mere bestemt formulert i loven.

Regler for utbygning i eller ved havnen var allerede medtat i den ældre lovgivning, og den gjældende havnelov har ogsaa vigtige bestemmelser i denne henseende, idet havnestyret blandt andet skal avgjøre om anlæg i havnen, som man søker dets tilladelse til at utføre, vil «være til skade». Ved denne slags avgjørelser anser man havnestyret berettiget til at forby ikke alene anlæg, som straks vil volde ulemper, men ogsaa saadanne som man mener i fremtiden kan vanskeliggjøre eller økonomisk umuliggjøre anlæg i havner for havnekassens regning. Selvfølgelig er havnestyret ikke berettiget til at regne med den blotte mulighet av at et anlæg engang i fremtiden kan bli generende for havnens interesser; man pleier at kræve at der fra havnevæsenet skal foreligge planer om utbygning for dets regning i det strøk der handles om, og at denne skal finde sted i en nogenlunde nær fremtid.

Havnestyrets avgjørelse i denne for private som for havnevæsenet meget vigtige sak kan altsaa appelleres til Kongen, og Kongens avgjørelse herom blir bindende for den private, som ikke kan faa dette skjøn ændret i sit indhold gjennom domstolene. Derimot hører det under domstolenes avgjørelse, hvorvidt vedkommende paragraf i havneloven er anvendelig paa det foreliggende tilfælde, om f. eks. grunden, hvor et havneanlæg er utført eller agtes utført, hører til havnen, om foretagendet er av den slags som paragrafen omhandler, eller lignende. Bestemmelserne om byggetilladelse er ogsaa gjort gjældende for uthavner og trange farvand; men her har det vist sig vanskelig at haandhæve dem fuldt ut, væsentlig av den grund at der ikke er fastsat nogen bod for overtrædelse av paabudet.

Loven har et helt kapitel om uthavner og farvand som ikke henhører under kjøp- eller ladestederne, og der er blandt andet aapnet adgang til at faa oprettet eget havnestyre i uthavner, saaledes som det allerede blev foreslaat av minoriteten i havnelovkommissionen av 1874. Saadanne havnestyre er nu i løpet av de sidste 20 aar oprettet i en hel række uthavner, og de har, især med

hensyn til opretholdelse av god orden i havnen, altsaa at overta en havnefogeds pligter. Havnestyret kan ogsaa fatte beslutning om at der skal opkræves tonnageavgift i uthavner, hvor der foregaar ind- eller utførsel, for derved at skaffe midler til at utføre nødvendige arbeider i havnen, «som er foreslaaede av havnebestyrelsen eller bifaldes af den».

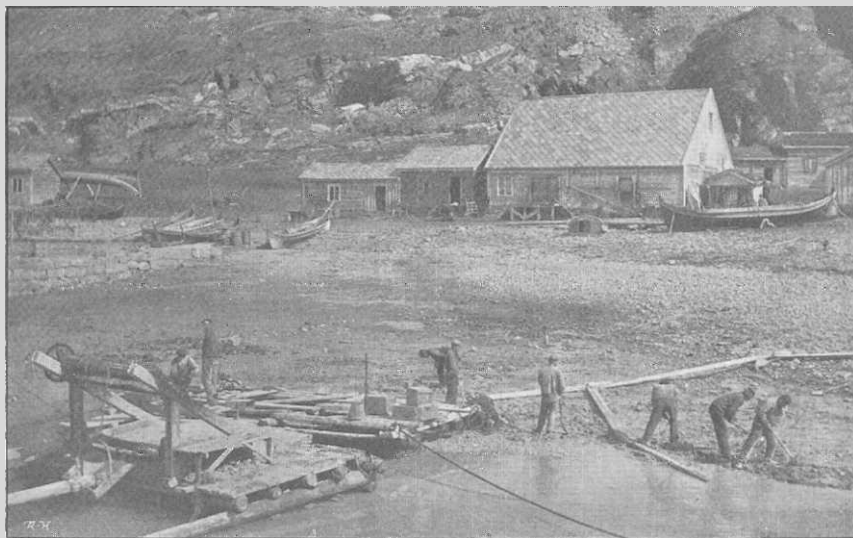
De uthavner som ikke har eget havnestyre og alle farvand forøvrig staar under tilsyn og bestyrelse av den for distriktet ansatte overlods, som altsaa for uthavnenes vedkommende indehar en stilling som i det væsentlige svarer til havnestyrets i byhavnene. Lodsoldermændene forretter som havnefoged i disse uthavner; i enkelte mere trafikerte er der dog ansat egne havnebetjenter. Overbestyrelsen av uthavner og farvand tilligger vedkommende regjeringsdepartement og utøves gjennem havnedirektøren.

Uagtet den gjældende havnelov tar spesielt hensyn til uthavner og landdistrikternes interesser, er dog det tidligere omtalte motsætningsforhold mellem land og by beklageligvis ogsaa kommet tilsyne. Efterat loven traadte i kraft. Dette har væsentlig ytret sig i den motstand en ansøknings om utvidelse av en bys havneterritorium regelmæssig har møtt i de tilstøtende landdistrikter, uagtet en saadan utvidelse i virkeligheten ikke vil medføre nogen anden forandring i de bestaaende forhold, end at den myndighet overlodsens har i havnespørsmål i landdistriktet vil bli overført til vedkommende bys havnestyre. Landdistrikter har ogsaa søkt at hindre utvidelsen av en bys havnedistrikt ved at foreslaa oprettet egne havnestyrer i en kreds rundt byens havneterritorium.

Nogen indflydelse paa den naturlige utvikling av en byhavn har denne motstand fra landdistrikterne hittil ikke hat, uten forsaavidt den paa sine steder har vanskeliggjort, i enkelte tilfælder ogsaa stængt en bys forsøk paa at faa sit havnedistrikt utvidet. Havneloven av 1894 bestemmer, at dersom en bys havneutvidelse omfatter større eller mindre dele av landkommuner, kan disse forlange at bli representert i byens havnestyre, og landdistriktet vil derved ha anledning til at gjøre sin indflydelse gjældende. Heldig vilde det vistnok være, om landdistriktet, som i hvert fald vil være i minoritet i styret, kunde faa adgang til at forlange at disse beslutninger i havnestyret, som rører landdistriktets interesser, i givne tilfælder skal kunne bli forelagt for Kongen. Det er dog at haabe at denne motvilje mot byhavnene efterhaanden vil vike for en mere forstaaelsesfuld opfatning av den betydning det har, ogsaa for landdistrikterne, at enkelte havner kan bli moderne utbygget, til fordel for en økono-

misk godsbehandling som kommer alle tilgode. En splittelse av kræfterne i forsøket paa at utføre mange smaa, konkurrerende anlæg vil kun ha tilfølge, at ingen av dem vil tilfredsstille tidens fordringer i denne henseende.

Man har et illustrerende eksempel paa følgerne av en saadan splittelse fra England i de sidste aar. London var nær ved at synke ned til en anden rangs havn, fordi det paa grund av stridende interesser i Themsens nedre løp hadde vist sig umulig at faa utført



Steinavær, bygget 1890–92. I forgrunden haandmudderapparat.

høist paakrævede utdypnings- og reguleringsarbeider i elven. Først i begyndelsen av dette aarhundrede blev der derfor git en lov, hvorefter forvaltningen av Themsen i forbindelse med Londons havn blev underlagt et centralstyre i London, hvor landdistrikterne utenfor byen blev repræsenteret. Efter aarelange tvistigheter og forhandlinger blev man altsaa der av forholdene tvunget til at gaa over til en ordning, som vort storting med fremsyn allerede i 1894 i princippet hadde fastslaaet i vor havnelov.

Kongen kan bestemme at loven kan anvendes ogsaa for elv og indsjø; men hittil er denne adgang kun forsaavidt benyttet, som der i en del tilfælder ved kgl. resolution er git tilladelse til ekspropriation for bryggeanlæg m. v. ved indsjøer.

Ved havneloven av 1894 blev alle tidligere almindelige love om havnevæsenet ophævet. Derimot er nogen speciallove fremdeles gjæl-

dende, saaledes lov av 17. juni 1869 om avgift av fartøier til oprettelse og vedlikehold av et særskilt politi for Kristiania havn og lov av 9. august 1839 om skibavgifter i Langesundsfjorden. Desuten har man lov av 12. juni 1869 om isvækning, som dog ikke er en ren havnelov, da dens bestemmelser ogsaa gjælder elver og innsjøer, samt lov av 24. mai 1873 med senere tillægslove om avgift av fiskevarer til havnearbeider, merker og fæstigheter i fiskeridistrikterne.

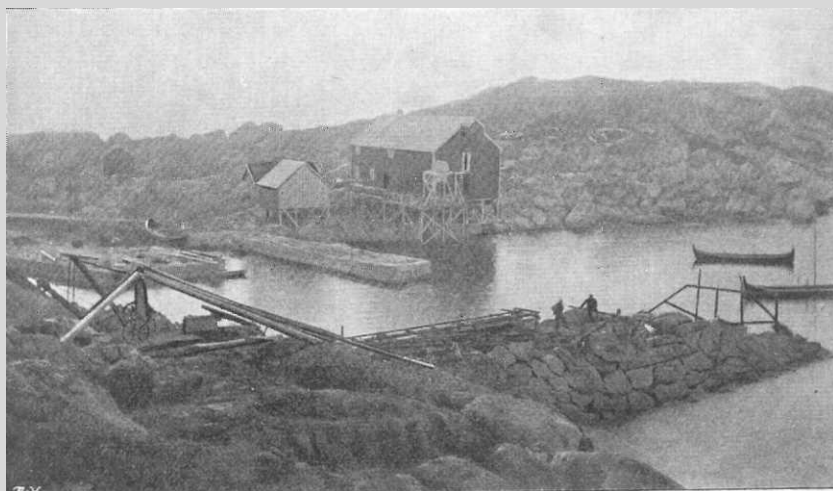
VIII. Havneforhold og havneanlæg omkring aarhundreskiftet.

Havneloven av 1894 fik forsaavidt ingen indflydelse paa driften av de offentlige havneanlæg. Disse blev fremdeles fortsat paa det økonomiske grundlag og nogenlunde efter den samme plan som blev lagt i 70-aarene. Det var de mest forskjelligartede arbeider, mudringer og undervandssprængninger i havner og seilløb, støanlæg med eller Uten dækningsmure for landsætning av baater, kanaler, undertiden i forbindelse med sluser, større og mindre dækningsanlæg, moloer og jeteer. Alt arbeider som er av direkte interesse for fiskerierne eller de almindelige kommunikationer.

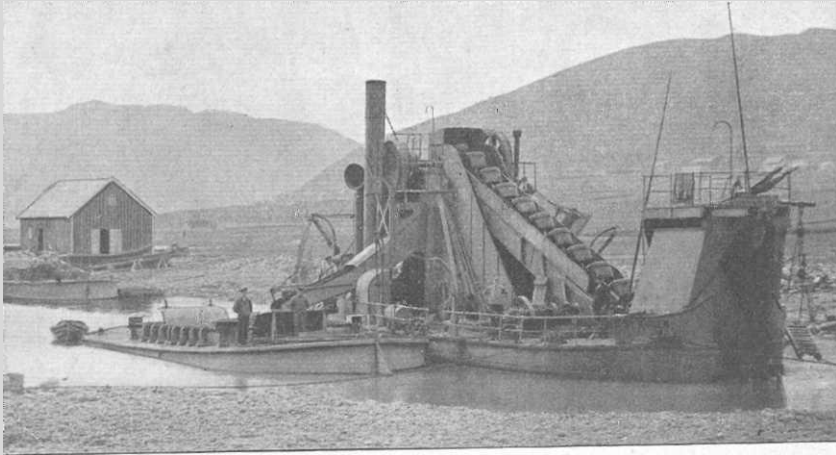
Støanlæg var meget almindelige i den første tid, men etterhvert som man mer og mer gik over til at bruke dækkede fartøier til fisket, tapte deres betydning sig, og i de senere aar bygges de kun enkeltvis og bare i de distrikter og paa de steder hvor baatfiske endnu drives. Uagtet bygningen paa aapen utsat strand ofte har voldt mange vanskeligheter, har disse anlæg heller ikke videre interesse i teknisk henseende. Dette er derimot tilfælde med utdypningsarbeiderne. Allerede i 1863–64 søkte havnedirektøren bevilgning til særskilt maskineri til den slags arbeider, og havnevæsenet hadde saa tidlig som i 1864 et efter tidens forhold stort mudderapparat og egne fartøier for dykkerarbeide i forbindelse med undervandssprængninger. Ved siden herav var man længe henvist til at bruke enkle haandmudderapparater. I aarenes løp fik man imidlertid stadig flere av denne slags maskiner i forskjellige typer, og havnevæsenet er nu utstyret med en hel række mudderapparater ogsaa av de nyeste, mest effektive konstruktioner, likesaa findes fuldt moderne boremaskiner for sprængningsarbeider, indrettet paa drift med damp eller med komprimert luft.



Øifjordvær, Tromsø amt. Baatstø, bygget 1890–91.



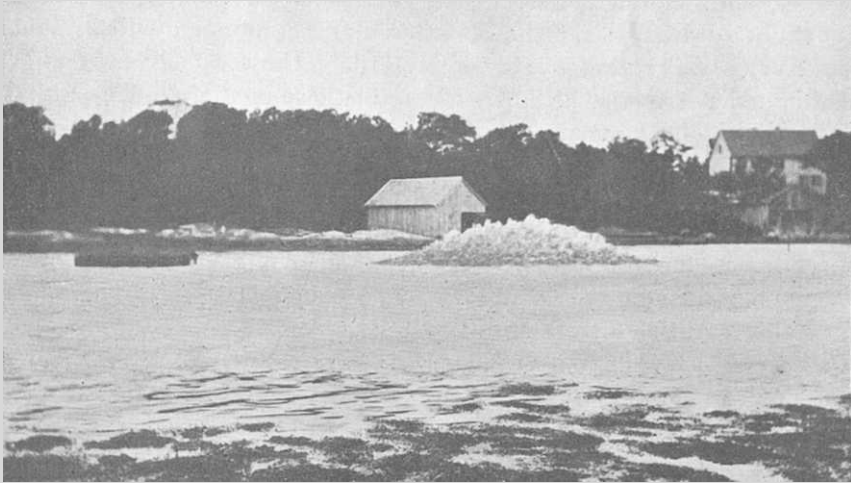
Halvorsøy, Tromsø amt. Jetemolo under arbeide, bygget 1899.



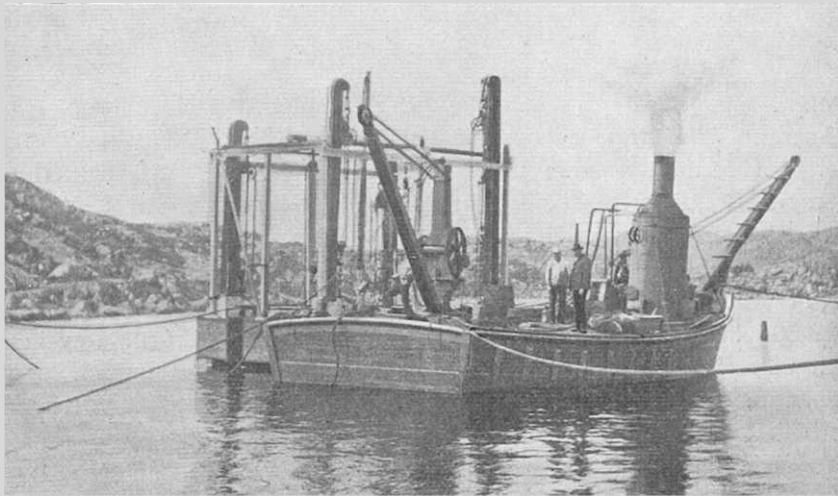
Havnevæsenets ældste dampmudderapparat, bygget 1864, ombygget 1909.



M/A Suggen arbejder i Berlevaag med pumpeledning for at føre de opmudrede masser paa land.



Første undervandssprængning. Vegsund 1894.



Minerflaate med kranfartøi og dykkerbaat for undervandssprængning.

Av utdypningsarbeider er der utført særdeles mange, tildels forholdsvis store, Saaledes mudringene i Vadsø, Berlevaag og Bodø havner, hvor muddermasserne helt eller delvis er pumpet direkte op i fyldinger paa land; skibsløp i Vaulerne paa Søndmør og Risøysund i Vesteraalen, som endnu ikke er fuldført (i 1914). Undervandssprængninger har man hat i en række havner, i forbindelse med almindelig utdypning eller isolert; men denne slags arbeider er ogsaa utført i flere vigtige skibsløp, av disse er de største Moldøsundene i Nordre Bergenhus amt, Vegsund i Romsdal, Brønnøysund i Nordlands amt og Nordre Honningsvaag i Finmarkens amt; Ramsundet i Nordland er for tiden under utførelse. Fjeldsprængninger i slike fartsløp byder mange vanskeligheter, især paa grund av den sterke strøm som man i regelen er utsat for. I de sidste 30 aar er der anvendt serieminer med elektrisk antænding, og den samlede ladning til hver sprængning er ofte forholdsvis stor.

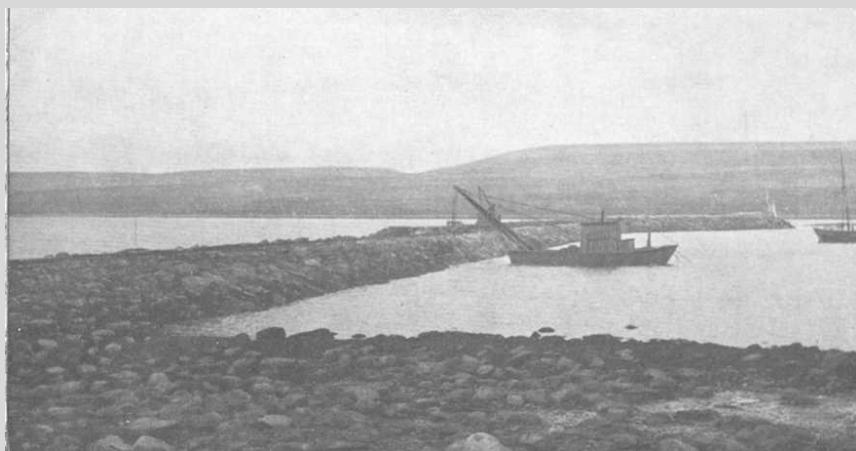
Blandt utdypningsarbeiderne i fartsløp har man ogsaa en del, som ligger inden byers havnedistrikt og hvortil der er ydet statsbidrag, naar utbedringen av fartsleden har været av interesse for den almindelige skibsfart, ikke alene av betydning for vedkommende bys havn. Statsbidraget har i de senere aar regelmæssig været sat til $\frac{1}{3}$ av omkostningsoverslaget, og det Offentliges forpligtelser har været begrenset hertil.

Et enkelt av disse arbeider, Tønsberg kanal, blev i aarene 1890—97 bygget ved entreprenør under statens havnevæsens kontrol. Denne kanal, som tidligere har været omtalt, var i slutningen av 80-aarene ikke farbar selv for skibe i almindelig kystfart, og Tønsberg lot derfor utarbeide planer for dens utbedring og regulering, beregnet til 355 000 kr., heri medtat omtrent 96 000 til erstatning for ophævelse av en del privilegerte avgifter for færdsel over broen og paa kanalen. Hertil søkte Tønsberg et statsbidrag paa 205 000 kroner; regjeringen anbefalte imidlertid kun $\frac{1}{2}$ av overslaget eller 120 000 kroner, hvilket stortinget forhøiet til 130 000 kroner av hensyn til nævnte privilegier. Kanalen fik en dybde av 6,6 m. I de sidste aar har man tat op arbeidet for at faa kanalen yderligere forbedret.

Et andet lignende arbeide, utbedringen av seilleden Porsgrund — Skien, blev utført i aarene 1908—13. Det var beregnet til omtrent 370 000 kroner og omfattet forholdsvis store mudrings- og sprængningsarbeider, hvorved farvandet fik en dybde av 7 m. Til anlægget blev ydet i statsbidrag $\frac{1}{3}$ av overslaget; de øvrige $\frac{2}{3}$ blev fordelt mellem Porsgrund og Skien, idet sidstnævnte steds havnekasse

alene dækket $\frac{2}{3}$ av anlægsutgifterne i det parti som laa indenfor denne bys havnedistrikt. Arbeidet var planlagt og blev utført av Statens havnevæsen.

Endelig har man det store mudringsarbeide i Svelvikstrømmen, indseilingen til Drammens havn, som vil skaffe en 50 m. bred og 8 m. dyp rende, beregnet til at koste 310 000 kroner. Paa foranledning av Forsvarsdepartementet blev hertil lagt 50 000 kroner som skulde motsvare de forøkede omkostninger ved sundets mineforsvar og sperring, som utdypningsarbeidet vilde forvolde. Av det samlede overslag 360 000 kroner blev $\frac{1}{3}$ bevilget i statsbidrag, resten

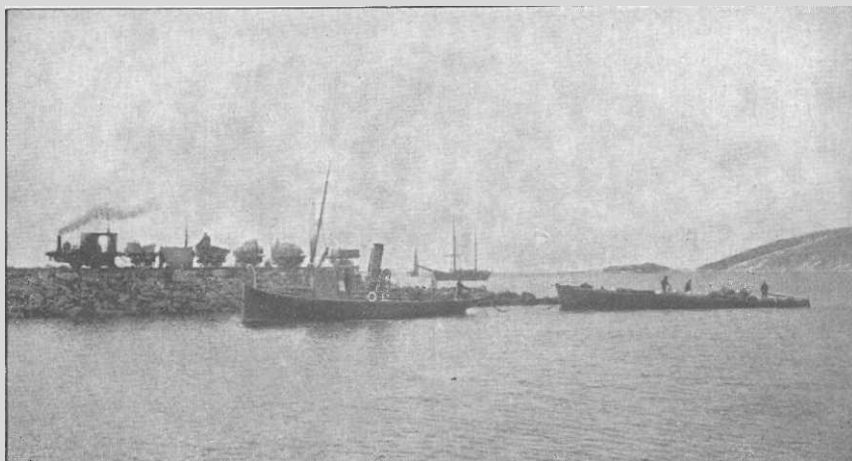


Vardø molo, bygget 1877—97.

skulde bæres av Drammens by under den forutsætning at spørsmålet om de 50 000 kroner, fordelingen av beløpet og dets postering, enten paa forsvarsvæsenets eller havnevæsenets budget, skulde optages til drøftelse senere. Arbeidet er endnu ikke avsluttet.

Ogsaa i enkelte byhavner som har betydning for fiskeribedriften er der blit utført havnearbeider av det Offentlige med større eller mindre bidrag fra byen. I Tromsø er der Saaledes 1903—09 bygget 2 moloer med en utgift av ca. 136 000 kroner; derav blev ydet i bidrag nær 54 000 kroner av Tromsø kommune, som ogsaa maatte overta det fremtidige vedlikehold av anlægget. Statsbidraget blev i dette tilfælde git, fordi man fandt at dækningen ogsaa vilde være til fordel for fiskeriflaaten, som regelmæssig optar Tromsø som stoppehavn under gjennomreise til de store fiskerier i Lofoten og Finmarken.

Aalesund maa stort seet ansees som et fiskevær; for dette sted blev der i 1900–01 givet første bevilgning til et anlæg som var beregnet til 295 000 kroner, og som bestod i uddykning af havnen ved sprængning og en kanal med svingbro, hvortil Aalesund maatte vedta et bidrag paa 50 000 kroner. Senere blev planen utvidet til bl. a. ogsaa at omfatte dækningsanlæg, saa det hele overslag kom op i omtrent 412000 kroner, og stortinget krævet derfor et yderligere kommunebidrag paa 17 000 kroner, hvilket imidlertid senere blev frafaldt af hensyn til byens økonomiske stilling efter den store brand. Vedlikeholdspigten tilligger byen. Anlægget er ikke fuldført.



Bodø molo under opførelse. Bygget 1892–1904.

Til de store haveanlæg i Vadsø, Vardø og Bodø er der ogsaa betalt kommunale bidrag, men saa smaa at ydelsen nærmest maa ansees som en form; disse byer er da ogsaa i højere grad end ovennævnte at betragte som fiskevær.

Indtil 1908 blev der krævet bidrag til havneanlæg i de sydlige amter, Smaalenene til Stavanger, fordi der før den tid ikke blev betalt havnefondsavgift i dette strøk. Jevnlig hænder det at der tilbydes frivillige bidrag fra interesserte, under forudsætning av at det anlæg det gjælder blir optat til bevilgning inden en kortere frist eller tidligere end foreløbig bestemt. Nogen almindelig regel for bidrag eller dets forhold til anlægsudgifterne har forøvrig ikke været opstillet eller fulgt.

De av statens havnevæsen utførte dækningsanlæg, moloer og jeteer, har sin egen utviklingshistorie og byr i det hele adskillig av

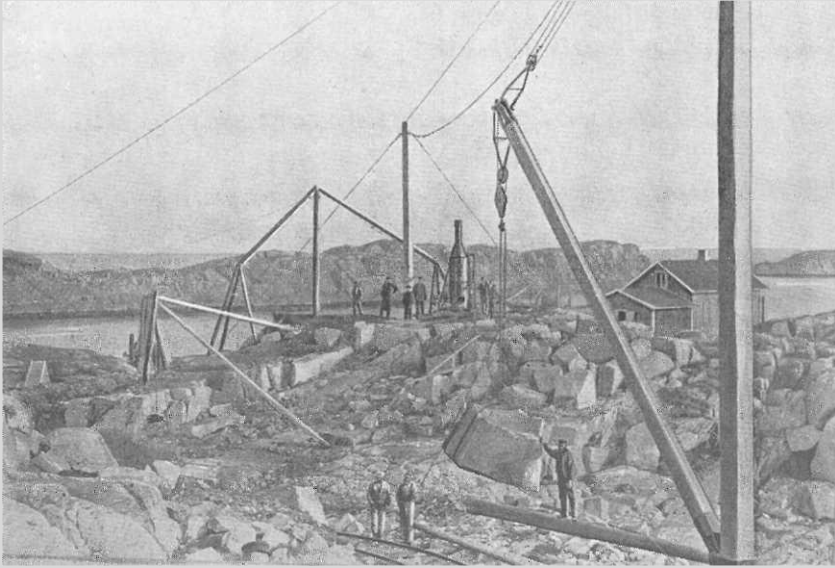
interesse især med hensyn til byggemaaten, profilernes form og dimensionering. Da man i slutten av 60-aarene skulde begynde at utføre havnebygninger i saavidt stor stil, hadde man ingen forbilleder her i landet, som kunde gi nogen sikker støtte eller veiledning, man var nødt til at overføre utenlandske systemer og søke at tilpasse disse bedst mulig for vore forhold. Det var især fra Englands fiskehavner man hentet lærdom, fordi forholdene paa Skotlands og Norges kyst i flere henseender har sine likheter; men disse forbilleder maatte tillempes efter vor kysts og de enkelte steders eiendommeligheter og ikke mindst efter det hensyn man her maatte ta til utgifterne. De moloprofiler, som fra først av blev anvendt, var av denne



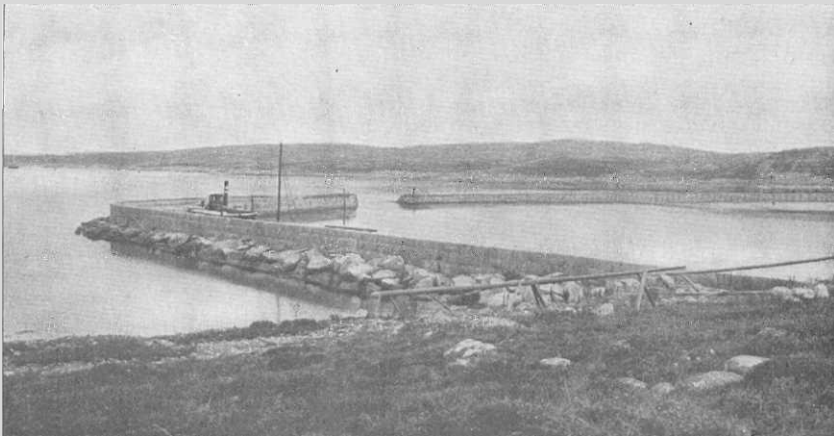
Ålnes molo, bygget 1888-98.

grund temmelig ensartede; profilet dannedes som regel av en jete, hvis krone blev ført op til lavvandslinjen med overbygning av mur. For at beskytte murens fot mot undergravning av sjøen, blev dens ytterside jevnlig dækket med større bryteblokker. Profilets dimensioner blev avpasset efter den paakjending som man maatte forutsette at moloen vilde bli utsat for, og man hadde i saa henseende kun veiledning i de oftest høist ufuldkomne observationer, som der var anledning til at foreta, i beretninger fra lokalkjendte om sjøgangen paa stedet m. v. Paa mindre utsatte steder har man ofte sløifet den egentlige overbygning og blot opført ganske simple jeteer, som leilighetsvis er dannet av den kuppelsten, som man har utvundet ved opprensning av havnen og dens strand.

Man lærte imidlertid snart at bølgeslaget kan angripe jeteer i større dyp, selv naar yttersiderne er dækket av blokker paa flere tons vegt. Saaledes viste det sig ved moloanlægget paa Alnes, Søndmør, at dækningsblokker paa 5 tons ikke kom til ro før sjøen hadde



Stenbrud, Steinavær med kraner. Utvinding av blokker til Andenes molo.



Brattestø molo, bygget 1889–97.

planert dem paa 4,5 m. dyp under lavvand; de blokker som laa høiere blev efterhaanden enten jevnet utover i nævnte dyp eller kastet op mot land i hundreder av kubikmeter. Man gik derfor tidlig over til at sænke jetekronen og overbygningens fot til 3 à 5 m. under lavvand, efter omstændighederne; selv da er murfoten som regel blit dækket av bryteblokker. Leilighetsvis har man anvendt betonblokker i overbygningen i partiet under lavvand. Hvor dybderne har tillatt dette, er moloer ogsaa blit utført i mur helt til bunden.

Senere, da bruken av beton var blit mere almindelig, blev dette



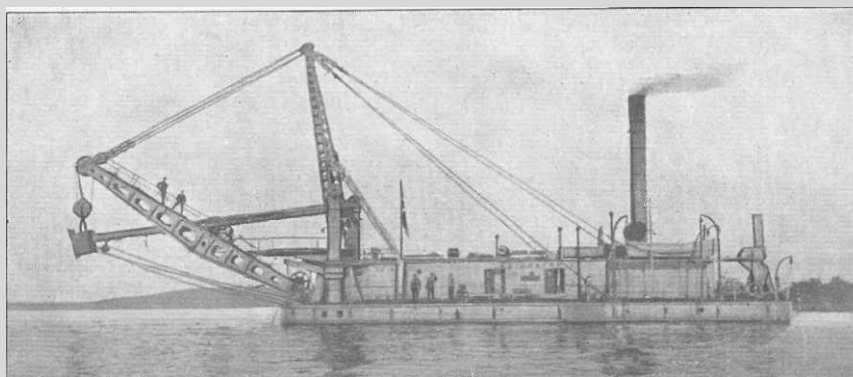
Excavator I.

materiale oftere anvendt i overbygningen over høivandslinjen for at skaffe en sammenhengende masse av stor vegt til avdækning. Man gik over til at fremstille hele overbygningen fra lavvand i helstøpt beton, som i Vardø, og forsøksvis blev ogsaa paa et par steder jeteens ytterside foran murfoten dækket av beton i sækker; men de sidstnævnte systemer har ikke faat videre anvendelse her i landet.

Vigtigere var det at man fra Amerika lærte dette lands eien-dommelige konstruktion og utførelse av jeteer, som karakteriseres ved en ytre profillinje med vekslende skraaninger i de forskjellige dyp, og som bygges over en kjerne av blandet stenmateriale, i yttersiderne avdækket med naturlige stenblokker av stor vegt. Det tok nogen tid inden autoriteterne vilde bifalde havnevæsenets planer om at anvende dette system her i landet paa særlig utsatte steder; men der er i de senere aar og med held bygget flere store moloer av

denne type; den viktigste av disse er ved Andenes i Vesteraalen, hvor vegten av granitblokkene i jeteens ytterside gaar op i 18–20 tons. Til utførelse av denne slags jeteer har det været nødvendig at anskaffe megen speciel og kostbar redskap, store fjeldkraner med op til 16 tons løfteevne, kranprammer m. v. Det er sjelden at finde fjeld ute paa kysten direkte ved anlægsstederne, som er av den beskaffenhet at man kan sprænge ut saa store blokker; ved Andenesanlægget maatte man Saaledes føre omtrent 22 000 m.³ bryteblokker paa pram 4 sjømil over aapent hav.

Hvad selve plananordningen angaar, har man derfor ofte været eller følt sig bundet av økonomiske hensyn; for at holde anlægs-



Excavator 6.

utgifterne lavest mulig nede har man Saaledes leilighetsvis dels været nødt til at lægge moloerne ut over grunde partier, selv om de derved ikke har faat den heldigste retning i forhold til sjøgangen, dels kan man ha begrænset planen saa sterkt, at det dækkede havneareal er blit for litet. Som regel har man dog ved planlægelsen tat hensyn til muligheten av fremtidige utvidelser.

Den uvilkaarlige trang til at imøtekomme andragender om havneforbedringer paa steder, hvor forholdene har været særlig farlige, har kanskje spillet for meget ind i enkelte slike tilfælder. Det kan ogsaa hænde at der undertiden ikke er tat tilstrækkelig bestemte forbehold fra havnevæsenets side til de planer for havneanlæg, som er utarbeidet i overensstemmelse med de krav til anlæggets omfang som distrikterne har fremholdt, selv om man maatte forutsætte at de da ikke vilde bli tilfredsstillende i teknisk henseende. At flere anlæg har vist sig at være mere eller mindre forfeilet, staar vistnok ikke til at negte. Men ved bedømmelsen av dette forhold maa man,

foruten at ta hensyn til ovennævnte, ogsaa erindre at man i havnebygningskunsten ikke har sikre beregninger at støtte sig til, Saaledes som tilfældet er i andre ingeniørarbejder; man er væsentlig henvist til indvundne erfaringer, naar der skal utarbejdes planer for et havneanlæg.

Flere vigtige havneplaner er forøvrig i tidligere dage blit fastslaat i strid med havnevæsenets, efter forslag og indstilling fra særskilte kommissioner, som har været opnævnt for tilfældet, og som



Vadsø molo. Stenbruddet.

efter de tiders tænkesæt maatte bestaa av officerer. Blandt disse anlæg er Vardø, Bodø og Kabelvaag.

Det sidstnævnte anlæg blev ødelagt under eksceptionelt voldsomme storme vinteren 1879–80, mens det endnu var under opførelse; kun jetefundamentet blev liggende, men dets krone i den største molo blev vasket ned til omtrent 5 m. under lavvand; moloerne er ikke senere blit opbygget, og underbygningen ligger fremdeles. Værdien av de ødelagte partier i moloerne og av en del bygninger m. v., som sjøen samtidig skyllet væk, androg til omtrent 130 000 kroner, og ulykken skulde Saaledes ikke synes overvældende, naar man ser hen til de skader som er overgaaet andre offentlige anlæg her i landet. Og dog vakte dette uheld den største

opsigt og fremkaldte en nedsættende dom om havnevæsenet, som det tok mange aar at utslette.

Senere er der indtruffet enkelte større skader baade paa fuldførte moloer og paa anlæg under opførelse, og da har publikums og de offentlige autoriteters dom været ganske anderledes forstaaelsesfuld og retfærdig. Hvis man sammenligner de norske havneanlæg baade hvad deres plan, deres soliditet og den økonomiske løsning angaar, vil det ogsaa vise sig, at havnevæsenets ingeniører har løst de mangeartede og vanskelige opgaver, som har været stillet dem, paa en meget fortjenstfuld maate.

Sjøens virkning paa vor kyst, ute paa de ytterste holmer og øer hvor statens havneanlæg som regel bygges, er ofte voldsom; men de sværeste opgaver finder kun sted i perioder med mange aars mellemrum; saaledes har der i de nær 40 aar, som er forløpet siden nævnte ulykke indtraf i Kabelvaag, ikke noget aar været en saa sterk sjøgang i Lofoten som den gang. Siden den tid er der foretat dynamometriske maalinger av bølgeslagets styrke i det nordlige Norge; men de falder altsaa i en forholdsvis rolig periode. Den største støtpaakjending er maalt paa Andenes molo med omtrent 16 tons pr. m.² — omtrent det halve av den høieste som hittil er maalt ved Nordsjøens og Atlanterhavets kyster. Men det er sikkert at der kan opstaa betydelig høiere tryk ogsaa paa vor kyst, og virkningerne er hyppig meget komplicerte. Lufttrykket inde i molo-murer blir under sjøgang undertiden saa sterkt, at enkelte stener blæses ut av muren: i en molo er betonblokker paa 20 tons vegt, og som var belastet med hele overbygningen, blit forskjøvet 10 cm. i moloens længderetning ved det indre lufttryk, og ved Ervik paa Stat har sjøen flyttet en blokkegruppe paa 120 tons vegt,

Fra 1862—1874 blev der utført omtrent 30 offentlige havneanlæg med samlet bevilgning kr. 801 975,00; heri indgaar 38 662 kroner som efterbevilgede overskridelser, eller henimot 67 000 kroner pr. aar i gjennemsnit. Fra 1874—1914 er der bevilget til over 300 anlæg — av hvilke flere endnu er under utførelse — ialt ca. kr. 25 572 000,00, hvorav 336 000 kr. til overskridelser; i sidste tidsrum er altsaa de gjennomsnitlige aarlige bevilgninger steget til omtrent 640 000 kroner, tiltrods for at havnevæsenets budget i flere aar laa adskillig nede paa grund av havnefondets mindre gode stilling.

Da havnefondets indtægter i begyndelsen av aarhundredet stadig var synkende, og statsbudgettet samtidig var adskillig spændt paa grund av den raadende nedgangsperiode, saa at bevilgningerne

til havnevæsenet maatte innskærkes betydelig, blev det tat under overveielse at skaffe fondet økede indtægter. Dette resulterte i at avgift til havnefondet ved lov av 19 august 1908 og tillægslov til denne av 9. juli 1910 blev paalagt en del andre fiskevarer end de tidligere avgiftspligtige. Av fisk fra Tromsø og Finmarkens amter, som blir nedsaltet i fartøi, skulde der likeledes betales avgift, og desuten skulde den opkræves av fiskevarer som utførtes over land med jernbane. Ved de nye bestemmelser vilde der bli indbetalt avgift ogsaa fra steder utenfor de egentlige fiskeridistrikter, som indtil da var regnet at omfatte kysten Stavanger—Finmarkens amter, og som følge derav skulde fondets midler kunne anvendes til havnearbeider paa hele kysten. De nye avgiftsbestemmelser medførte en betydelig økning av havnefondets indtægter, som snart steg til over Va million om aaret, mens de tidligere i en række aar ikke hadde naadd 300 000 kr. aarlig.

Imidlertid er ogsaa fondets forpligtelser øket, idet det ved lov om ulykkesforsikring for fiskere av 8. august 1908 er bestemt at der aarlig skal avgives til forsikringen 60 000 kr. av havnefondet. Dette beløp er ved forandring i nævnte bestemmelse ved lov av 18. august 1911 forhøiet til 110 000 kroner aarlig.

En innskærkning av havnefondets utgifter hadde man allerede tidligere opnaadd, idet fondets bidrag til havnearbeider og havnevæsenets administration samt til merke- og ringevæsenet fra og med terminen 1898—99 blev nedsat fra $\frac{2}{3}$ til $\frac{1}{2}$, og dette forhold mellem statskassens og fondets bidrag har senere været bibeholdt.

Men kravene om havnearbeider har stadig øket ikke alene i tal, men ogsaa med hensyn til deres omfang. Fiskerflaaten har gjennomgaat en rivende utvikling, den tæller nu en anselig mængde dampskibe og motorfartøier med kostbart utstyr. Sammenlignet hermed er antallet av aapne baater som brukes i fiskeribedriften forsvindende litet, og det var væsentlig med baathavn anlæg at man fra først av hadde at regne. Fartøierne kræver mere plads, og de fordrer dypere vand; anlæggene blir derfor kostbarere i og for sig, uanset de senere aars prisstigninger. Kravene om havneanlæg har ogsaa faat støtte i stortinget baade av de enkelte repræsentanter og i komite-indstillingerne til havnevæsenets budget, hvor det gjentagende har været fremholdt, at bevilgningerne til havnevæsenets budget nødvendigvis maa økes. Dette vil imidlertid ikke kunne ske i nævneværdig grad saalænge det gjældende fordelingsforhold mellem havnefond og statskasse opretholdes; en forandring heri har derfor længe været paa tale som nødvendig.

Mens det har været umulig at imøtekomme alle krav om havnearbeider i rimelig utstrækning paa grund av budgettets relative knaphet, har det ogsaa voldt vanskeligheter at fordele de aarlige budgetbeløb paa en maate som har kunnet tilfredsstille ikke alene de enkelte amter, men ogsaa de snevrere distrikter. For videst mulig at efterkomme fordringen om en forholdsvis fordeling av anlæg mellem amterne, har man været nødt til at opstykke aarsbevillingerne i smaabeløb til drift av mange anlæg. Dette har selvfølgelig ikke været heldig i økonomisk henseende, da det vil falde billigere at utføre færre anlæg ad gangen med koncentreret drift, og det er heller ikke tvilsomt at det nationaløkonomisk set vilde ha været fordelagtigere at bringe enkelte særlig vigtige anlæg til en hurtig avslutning end at forhale fuldførelsen av dem ved smaa aarsbevillinger, som en saadan almindelig fordeling nødvendiggjør. Distrikternes krav herom, som ogsaa har været støttet av en paa-visning av deres andel i havnefondets indtægter, har det imidlertid været vanskelig at komme forbi.

Under debatten om havnevæsenets budget vaaren 1913 blev der i forbindelse med dette fordelingsspørsmål rettet en henstilling til regjeringen om at gi en utredning av de fremkomne krav om havnearbeider og deres gjensidige berettigelse med en plan for den rækkefølge, hvori de burde fremmes. Det blev desuten antydnet at det var nødvendig at faa en lignende plan for de fremtidige arbeider, som kunde gi en oversigt over de krav som foreligger for tiden.

Paa foranledning av arbeidsdepartementet avgav havnedirektøren samme aar et utkast til en «landsplan for havneanlæg» for 10-aarsperioden 1914–15 til 1923–4 inkl., som til fuldførelse av allerede bevilgede anlæg og til opførte nye vilde kræve omtrent 12 1/2 million fordelt paa aarlige bevillinger av ca. 1 1/4 million. Som tillæg til denne landsplan var der utarbeidet en opgave over de anlæg som man for tiden hadde oversigt over og som vilde gjenstaa til utførelse. Efterat 10-aarsplanen var gjennomført. Sammen med restbevillinger til anlæg, som var medtat i 10-aarsplanen, omfattet denne opgave anlæg til et beløb av omtrent 18 millioner, saa at der altsaa i 1913 efter havnedirektørens mening skulde kræves ialt vel 30 1/2 million til utførelse av de havnearbeider, som man da hadde kjendskap til.

I anledning av spørsmålet om at opnævne en ny havnearbeidskommission til at avgi en landsplan, uttalte havnedirektøren bl. a. at det neppe var nødvendig at gaa til en saa vidtløftig og kostbar forføining nu, efter det indgaaende kjendskap havnevæsenet i aarens løp hadde faat til havneforholdene paa kysten. Men hans forutsæt-

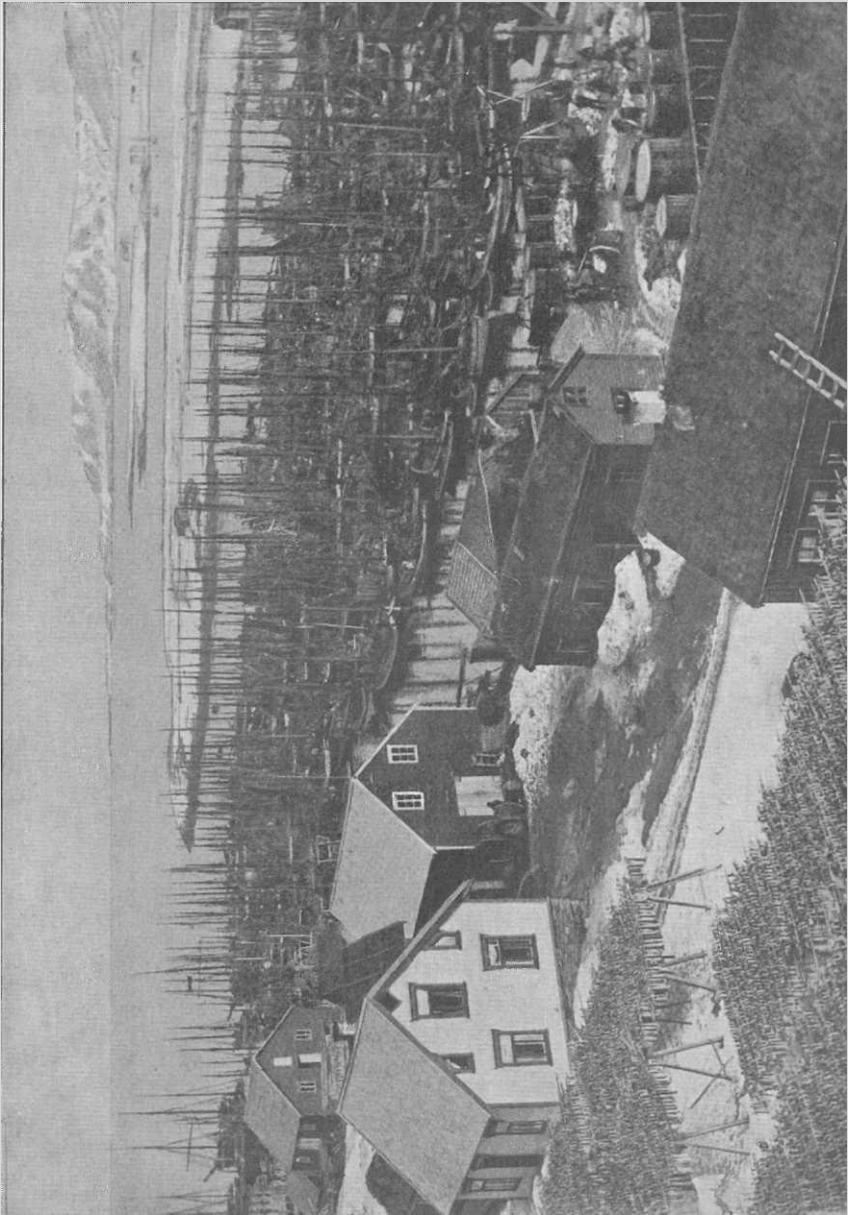
ning var at den av ham utarbeidede landsplan skulde forelægges amtsting, bystyret og andre interesserte korporationer til behandling. Baade departement og storting sluttet sig hertil, idet man mente at man da vilde være i besiddelse av et værdifuldt materiale til en arbeidsplan.

Fra 1874 til 1914 er der som allerede omtalt bevilget over 25 1/2 million kroner til offentlige havnearbeider; lægger man hertil de 30 1/2 million, som endnu kræves efter nysnævnte opgave, kommer man altsaa op i 56 millioner i modsætning til de 14 millioner som den kgl. havnearbeidskommission i sin indstilling av 1878 hadde opført til alle de havneanlæg, som den efter befaring og undersøkelser fandt vilde være nødvendige for hele kysten.

Intet kan bedre end disse tal gi et billede av den udvikling som statens havnevæsen har gennemgaat i disse aar eller vise regjeringens og stortingets interesse for saken eller almenhetens forstaaelse av havneanlæggenes betydning. De har ikke alene virket til ophjælp av fiskeribedriften, men ogsaa til beskyttelse av menneskeliv og for de betydelige værdier som fiskefartøier med utstyr repræsenterer. Det er som vedkommende statsraad uttalte ved en behandling i stortinget av havnevæsenets budget, at man *nu* forstaaer den betydning, og hvilken øieblikkelig betydning, et havneanlæg har, og han nævnte som eksempel en fiskehavn, hvor det engang var saa grundt at man kunde gaa tørskodd fra den ene bred til den anden; nogen aar senere — der var i mellemtiden utført havnearbeider der — kunde man ogsaa gaa tørskodd samme vei; men da gik man over fiskefartøiernes dæk. Av særdeles betydning for havnevæsenet har det været, at baade statsraader og stortingets næringskomite nr. 1 i de sidste aar gjentagende har befaret forskjellige kyststrøk sammen med havnedirektøren baade for at se færdige anlæg og for at lære de stedlige forhold nøiere at kjende for arbeider som søkes optat til bevilgning.

Det fremsyn og den interesse, som statsmagterne har vist like overfor havnevæsenets arbeider i fiskeridistrikterne, har baaret gode frugter, meget er opnaadd, men der staar ogsaa meget igjen.

Ved de havneanlæg, som hittil har været opført, har man, væsentlig av økonomiske hensyn, ikke uten i ganske sjeldne tilfælder medtat arbeider for fiskehavns utstyr, som blandt andet kunde tjene til den letteste og bedste ilandbringeise av fiskefangsten, til ophjælp av en rationel behandling av fisken m. v. Og dog er det sikkert, at fiskehavnene først da vilde komme til sin fulde ret og



Berlevaag.

gjøre fuldstændig nytte for bedriften, naar anlæggene kunde bli videre utbygget paa denne maate. Som et led i dette arbeide foreslog havnedirektøren i 1913, at der i enkelte centralt beliggende bavnere, og som kunde anløpes av kysthurtigruterne, skulde utføres brygger i forbindelse med kjøleanlæg for offentlig regning, hvor fiskefartøierne kunde levere sin fangst og faa fisken behandlet, i tilfælde for at opbevares i kjølerum, indtil leiligheten til videre avskibning meldte sig. Forutsætningen var at driften av anlæggene senere skulde overtages av herrederne under fiskeridirektørens kontrol. Tanken vandt vistnok sympati, men man mente at saken maatte behandles videre, og da i samarbeide med fiskeridirektøren. Imidlertid er der nu utsigt til at planen vil bli realisert ved privat foretagsomhet.

Siden 1897 har et nyt arbeide av betydning for fiskerne været ledet av statens havnevæsen, oprindelig under departementet for det Indre, siden departementet for sociale saker; det er «Fiskeværs forsyning med vand». Dette arbeide blev optat efter professor Amund Hellands initiativ og bestod i den første tid i boringer i fjeld til store dyp paa vandfattige øer, Saaledes som professor Nordenskjöld hadde latt dem utføre i den svenske skjærgaard under lignende forhold. De første boringer blev foretat paa 5 steder i Nordland av det svenske Diamantaktiebolag; alle disse hul blev ført ned til en dybde av 30–40 m. og gav i det hele et godt resultat, idet flere av hullerne leverte godt vand og tildels i rikelig mængde. Der blev derfor anskaffet eget maskineri, og boringerne blev fortsat paa 11 steder fra Romsdal til Tromsø amt inklusive, og det vand man fik fra disse borhul viste sig ogsaa at være rent, men det hændte dog at der ved pumpningen blev trukket sjøvand ind gjennom porer og sprækker i fjeldet, saa vandet blev usmakelig. Desuten fandt fiskerne ofte at det var for besværlig at pumpe vandet op fra saa store dyp som 30–40 m., og de foretrak at hente vandet fra de pytter og fjeldkløfter, hvor regnvandet samler sig ute paa skjærene.

Man fandt derfor at det vilde være heldigst at indstille boringerne, Efterat der hertil var blit anvendt omtrent 42 000 kroner. Professor Helland foreslog saa, at man istedet skulde søke at avhjelpe vandnøden i fiskeværene ved bygning av brønder og cisterner, og dette er senere gjort, idet man regelmæssig har faat en aarlig bevilgning av ca. 10 000 kr. til dette arbeide. Ialt er der indtil 1914 utført omtrent 60 brøndanlæg, cisterner og vandledninger med en samlet utgift av henved 113 000 kroner, anlæggene er saaledes ganske

enkle; vedlikeholdet av disse anlæg maa overtages av private under vedkommende herreds og amts garanti. Ogsaa dette arbeide har gjort sin store nytte, og der har stadig været søkt om større bevilgninger hertil.

Der er ikke noget navn saa sterkt knyttet til statens havnevæsen og havnevæsenets almindelige historie i den nyere tid som havnedirektør Roll's.



Oluf Nicolai Roll, født i Trondhjem 28. oktober 1818, død i Kristiania 12. november 1906. Havnedirektør 1861–1896.

Etterat ha tat artium og andeneksamem ved Kristiania universitet, studerte han. 1839–42 ved Polyteknikum i Hannover og 1842–43 ved Ecole des Arts et Métiers i Paris. Efter sin hjemkomst utførte han bl. a. en række vandbygningsarbeider for private, indtil han i 1858 overtok ledelsen av havneanlæggene i Kristiania. Han var Saaledes baade ved sin teoretiske utdannelse og praktiske erfaring sjelden godt utrustet for stillingen som havnedirektør, hvortil han blev utnævnt høsten 1861.

Ved hans tiltrædelse var landets havnevæsen en meget beskeden institution. Det Offentlige utførte i ny og næ smaa arbeider paa kysten, og utenfor Kristiania blev der heller ikke, som man har set, drevet videre

havneanlæg i byerne, uagtet der var begyndt at komme liv i saken. Roll var efter dagjældende lov medlem av alle «havnekommissioner», og han tok straks energisk del i arbeidet for havnenes utbedring; der er ikke en by paa kysten, hvor ikke dette hans arbeide har sat sit spor. Paa samme tid viste han den største interesse for de offentlige havnearbeider, for at skaffe tidsmessig redskap til deres drift og for at faa budgettet forhøiet. Tidlig foretok han befaringer av kysten, især de viktigste fiskeridistrikter, og han brukte i mange aar til disse reiser en liten skøite, som han hadde anskaffet for egen

regning; herved fik han et kjendskap til kystens forskjelligartede forhold, som de færreste har hat. Alle maalinger og undersøkelser utførte han i denne tid personlig, og det materiale, som blev samlet under reiserne, bearbeidet han selv om vinteren uten anden hjelp end den nærmest tilfældige assistance, han i mange aar var henvist til. Allerede 1870–71 hadde han utarbeidet planer for havneanlæg i fiskeridistrikterne, beregnet til omtrent 7 1/2 million – det bedste bevis paa omfanget av dette arbeide, som dannet grundlaget til den første arbeidsplan for de offentlige havneanlæg.

Da havnefondet var blit oprettet i 1873 og havnevæsenets budget derved straks blev væsentlig forøket, maatte der med et slag organiseres en hel etat og træffes alle dispositioner, som var nødvendige for driften av de forholdsvis mange og store nyanlæg, og dette maatte selvfølgelig volde adskillige vanskeligheter.

Men som det heter i Teknisk Ukeblad: «det kan imidlertid med sandhet siges, at Roll var manden der baade havde evne og villie til med hæder at indtage denne fremskudte og udsatte post og saa at sige grundlægge denne administrationsgren, der under hans fremragende ledelse er blit av en saa stor og indgribende betydning – – – og med sin sjeldne dygtighed og arbeidskraft har det lykkes for ham under de vanskelige forhold at lægge et udmerket grundlag for den fremtidige virksomhed paa dette omraade.»

Da han søkte avsked i 1896, var der under hans medvirken utført flere hundrede havnearbeider langs kysten; veien var brutt, og grundlaget var godt, han saa stort paa denne sak og langt frem, det har derfor været forholdsvis let for hans efterfølgere at fortsætte arbeidet.

Hans arbeidskraft og sakkundskap lik ogsaa gjøre sig gjældende paa andre felter; fra 1859–1885 var han medlem av Kristiania bystyre og desuten var han medlem av flere vigtige kommissioner, bl. a. den i 1874 nedsatte havnelovkomite. Han var en av stifterne av den polytekniske forening.

Roll var den første norske civilingeniør med høiskoleutdannelse, og han var ogsaa den første ingeniør som indehadde stillingen som havnedirektør, som tidligere altid hadde været beklædt av officerer. Roll's ansættelse var derfor et brudd paa gammel tradition. Dette alene bragte ham fra begyndelsen av i en kampstilling til aabenbare og skjulte motstandere; men til disse kom ogsaa i aarenes løp andre, som paa forskjellige grundlag rettet voldsomme tildels personlige anfald mot ham.

I aviserne svarte Roll aldrig paa disse angrep; kun naar han

frygtet for at nogen avisartikel kunde skade *havnevæsenet* og bevilgningerne til dette, utarbeidet han enkelte ganger en redegjørelse med faktiske opplysninger, som han lot trykke og utdele i stortinget.

Værre var det at han i de senere aar ogsaa var utsat for intriger, som han vistnok utvortes møtte med den dypeste foragt, men som sikkerlig paa bunden har gjort ham ondt; han var selv en uforfærdet stridsmand for sine meninger, men altid aapen.

Et fremtrædende træk ved Roll var hans sterke ansvars- og pligtfølelse; derfor sparte han ikke sig selv i arbeidet, det maa snarere siges at han personlig overtok altfor meget arbeide — den kjendte fare for lederen av en stor administration. Men saa var han ogsaa hel i ansvaret; der skal ikke kunne vises et tilfælde, hvor han forsøkte at velte dette over paa andre, hvor feilen end laa. Der bestod ogsaa et ualmindelig godt, halvt patriarkalsk, forhold mellem Roll og hans underordnede, som var ham meget hengivne.

Nævnte nekrolog slutter med følgende ord: «faa har været almindelig kjendt og agtet som han — som den fremragende fagmand, som den trofaste ven og kollega og som den noble hædersmand, hvem alle omfattede med den fuldeste tiltro og agtelse.

Han har imidlertid langs den norske kyst selv reist sig talrige mindesmerker, som vil bære hans navn og hans minde frem til kommende generationer.»

Og saa er det.

IX. Utviklingen i det tyvende aarhundrede.

Paa samme tid som det Offentlige hadde ofret saa meget paa utbedring av fiskehavner, var der ogsaa kommet bygverk igang i andre uthavner av meget væsentlig interesse for de almindelige kommunikationer; det var bryggeanlæggene for dampskibe i de regulære ruter. Disse brygger har dels været bygget av de dampskibsselskaper som trafikerer havnene og – blandt disse var det Nordre Bergenhus Amts dampskibsselskap som begyndte og meget tidlig – dels av private og dels av kommuner, og tallet av dem har efterhaanden vokset til op imot et par tusen. Heri er ikke medregnet alle de brygger, som handelsmænd har opført for sin specielle bedrift.

Ifølge havneloven skal denne slags brygger, som bygverk i uthavner overhodet, anmeldes til vedkommende overlods eller til havnestyret, hvor dette er oprettet, inden de opføres. Men meget ofte har man hittil ikke holdt sig dette paabud efterrettelig, og det har været vanskelig at øve kontrol hermed. Bedre er det vistnok i saa henseende paa de steder, som har eget havnestyre, men da man i uthavner, efter nugældende lov, ikke har adgang til at anvende bøter ved overtrædelse av paabudet om anmeldelse av bygverk, staar baade overlods og havnestyre temmelig magtesløse likeoverfor brudd paa denne lovbestemmelse. En væsentlig del av disse brygger er derfor bygget uten at der er erhvervet tilladelse hertil, og med hensyn til deres soliditet har de praktisk talt ikke været underkastet nogen kontrol. En forandring i havneloven i dette stykke maa derfor ansees nødvendig.

Imidlertid indtraf i 1900 et høist beklagelig uheld, idet en dampskibsbygge paa Uskøen ved Stavanger styrtet sammen, hvorved der omkom flere mennesker. I den anledning rettet havnedirektøren en

henvendelse til Arbeidsdepartementet om det utilstrækkelig betryggende i den kontrol av brygger for almindelig trafik i uthavner, som utøves av de usakkyndige overlodser og havnestyrer. Da det kunde bli spørsmål om hvem som har ansvaret i et tilfælde som det nævnte, fremholdt havnedirektøren videre, at overlodsen som betingelse for approbation maatte kræve at anlægget blev utført solid og forsvarlig. Hvor der opstod tvilsomme eller rent tekniske spørsmål herom, maatte saken kunne bli forelagt for havnedirektøren. Pligten til at paase, at bygverket blev opført overensstemmende med betingelserne for approbationen, antok havnedirektøren paahvilte overlodsen (havnestyret) gjennom lodsoldermændene, likeledes tilsynet med det forsvarlige vedlikehold.

Denne henvendelse hadde, som man ser, nærmest til hensigt at faa ansvarsspørsmålet avgjort; departementet tok imidlertid ikke standpunkt til denne side av saken. Derimot blev der gjennom Justisdepartementet sendt alle amtmænd i kystdistrikterne en rundskrivelse av 15. mars 1901, hvorigjennem det blev paalagt lensmændene at ha tilsyn med denne slags brygger og i tilfælde at stenge dem for trafik.

Flere aar senere blev der spørsmål om at overdra en kommunal brygge til stedets havnevæsen. Under den behandling, som havnedirektøren derved maatte undergi saken, viste det sig at bryggen ikke var forsvarlig bygget, men at den dog var opført overensstemmende med de vilkaar for approbation, som overlodsen hadde opstillet; bryggen maatte derfor bli forsterket i væsentlig grad, inden den kunde godkjendes for bruk til offentlig trafik. Noget tidligere hadde man hat et tilfælde med en anden brygge, hvor ogsaa det formelle var bragt i orden inden opførelsen, og vedkommende lensmand hadde ogsaa jevnlig inspicert bryggen og stadig rapportert at den var i god stand. Paa grund av direkte henvendelse lot havnedirektøren bryggen undersøke, og det viste sig da at den var i saa daarlig forfatning at det vilde være forbundet med den største risiko at bruke den. Lensmanden hadde foretat den sidste besigtigelse kort tid i forveien og hadde fundet at alt var i orden.

Da de her nævnte tilfælde hadde vist at den hittil befulgte ordning ikke var betryggende, da baade overlodser og lensmænd maatte ansees som usakkyndige paa dette omraade, henstillet havnedirektøren i skrivelse av 18. januar 1913 til Arbeidsdepartementet at foranledige, at der blev truffet bestemmelse om at der ikke maatte bli meddelt approbation paa noget kaianlæg i uthavner som var beregnet paa almindelig trafik, forinden planen var godkjendt av havnedirek-

tøren, hvem det ogsaa maatte tilligge at sørge for den fremtidige kontrol med bygverket. Overlodsernes befatning med saken forøvrig vilde da bli den samme som hittil og væsentlig bestaa i deres uttalelse om anlægget i sin almindelighet efter bestemmelserne i §§ 27 og 39. Politiets opgave maatte kunne innskærkes til at paase at en brygge blev avstængt for trafik, indtil den var bragt i forsvarlig stand, naar havnevæsenet maatte forlange dette. Forutsætningen maatte dog være at overlodser og lensmænd fremdeles skulde være forpligtet til at melde havnedirektøren alle tilfælder av interesse for denne sak. Kontrollen skulde ogsaa gjennomføres paa samme maate i uthavner med eget havnestyre.

I skrivelse av 2. august 1913 uttalte Arbeidsdepartementet sin tilslutning til havnedirektørens forslag, idet det var enig i at den gjældende ordning var litet betryggende, og at det kunde være ønskelig at faa gjennomført en fagmæssig kontrol av brygger i uthavner. Havnedirektøren blev derfor anmodet om at fremlægge en plan for dette arbeide, ledsaget av en beregning over de utgifter det vilde medføre. Denne plan ligger nu færdig utarbeidet, og naar den, forhaabentlig i en nær fremtid, er sat i verk, vil man opnaa ikke alene den størst mulige sikkerhet for disse vigtige bygverks soliditet, men ogsaa at ansvaret blir lagt paa ét sted.

Ifølge havneloven kan tonnageavgiften ogsaa bli opkrævet i uthavner, enten der findes havnestyre paa stedet eller ikke, naar herrestyret fatter beslutning herom; avgiften skal imidlertid kun betales av varer som kommer fra eller er bestemt til utlandet. Forutsætningen er at tonnageavgiften i dette tilfælde skal anvendes til arbeider i havnen, som er «foreslaat av havnebestyrelsen eller bifaldt av den.» Denne adgang har man kun benyttet sig av i meget liten utstrækning; som forholdene nu er, vilde avgiften ogsaa indbringe for smaa beløp til at kunne dække utgifterne ved selv ganske beskedne havneanlæg. Bryggeanlæg har dog, som nævnt, været utført av flere landskommuner, og ved den indtægt de kan bringe i form av bryggeavgifter, har disse anlæg som regel vist sig regningssvarende.

I enkelte uthavner findes anlæg for stortrafik, væsentlig i forbindelse med grubedrift, som i Salangen, Mo i Ranen, Narvik, Eydehavn m. fl.; men disse moderne kostbare bygverk, som er opført av private, kapitalsterke selskaper i ganske spesielt øiemed, indtar en ren særstilling sammenlignet med de almindelige utbygninger av uthavner.

Det har tidligere været omtalt, at en virkelig forstaaelse av havnenes betydning ikke var synderlig utbredt saa sent som i utgangen av 70-aarene, og at der dengang utenfor Kristiania og Trondhjem var foretat merkverdig litet til deres utbedring og modernisering. At havnene, mellemleddene i samfærdselen, hører til landets viktigste kommunikationsmidler, det var det paa den tid kun de færreste som indsaa. Et betegnende eksempel blandt mange av de ledendes stilling til eller opfatning av havnespørsmålet som en landssak har man i en betænkning om kommunikationsvæsenet som i 1886 — saa langt frem i tiden altsaa — blev avgit til Arbeidsdepartementet av et særskilt utvalg, hvis uttalelse med bilag er meget omfangsrik. Den omhandler jernbaner, veier og kanaler, men har ikke et ord om vore havner; selvfølgelig, kunde man si, var havnevæsenet heller ikke representert i det mandsterke kollegium, som skulde gi en oversigt over «alle de anlæg . . . som kan forudsees at ville blive staaende som krav til Fremtidens udvikling paa dette omraade.» (o: kommunikationsvæsenet.)

Under forarbeiderne til havneloven av 1894 fremkom som nævnt ogsaa uttalelser baade i de kgl. propositioner og i stortinget, som vidner om saa litet kjendskap til saken i sin almindelighet og om saa megen mangel paa interesse for den, at det nu virker forbausende. Men forhandlingerne i Stortinget i 1888, da det en tid saa ut til at loven skulde faa en form som vilde blit skjæbnesvanger for byhavnene, fremtvang ogsaa en mere indgaaende behandling av spørsmålet fra byrepresentanternes side, og flere av disse leverte grundige, overbevisende indlæg i debatten, som ikke alene fik avgjørende indflydelse paa lovens indhold, men ogsaa bidrog sit til at skape en opinion utenfor tingsalen, som maatte virke til et mere positivt arbeide for havnesaken i byerne. Det er derfor ikke alene paa grund av de vigtige bestemmelser om havnekassernes økonomi som loven inneholder, at havneloven av 1894 har faat sin betydning for vore byhavner.

Den vældige, næsten pludselige utvikling paa de forskjellige omraader av næringslivet fra sidste halvdel av forrige aarhundrede stod i nærmeste sammenhæng med de moderne kommunikationsmidler; de blev fremtvunget av denne utvikling, for saa derefter selv at bringe den videre. Heri spillet skibsfarten en betydelig rolle; men med den tiltagende skibsfart fulgte ogsaa anvendelse av stadig større fartøier, hvilket igjen øvet sin virkning paa havnene. Der krævedes større dybder, større, sterkere byggede kaier, tilstrækkelig utstyret med kraner m. v. med plads for gods, skur og lagerhus. Tidlig

reiste der sig ogsaa i de havner, som laa ved jernbanestation, krav om effektiv forbindelse med denne, paa grund av de store fordele som er forbundet med direkte omlastning mellem skib og jernbanevogn. Alle disse krav kom saa pludselig, og man var saa litet forberedt paa at møte dem, at det kun var nogen faa havner, hvor man hadde vist det nødvendige fremsyn likeoverfor denne utvikling og dens fordringer. En saadan modernisering av en havn volder selvfølgelig store økonomiske ofre, og i saa henseende var de større byer heldigere stillet end de mindre, som tidligere, da havnetrafiken foregik i ganske enkle former, ofte kunde optræde som konkurrenter med de største uten at behøve at anvende noget væsentlig paa havnens utstyr; i den nye veddekamp maatte de ligge under.

En havns utviklingsmuligheter er desuten i høi grad betinget av de geografiske forhold, av dens beliggenhet i forhold til det opland den staar i forbindelse med, og av dettes utstrækning, dets yde- og forbruksevne. Den største del av vore havner er ugunstig stillet i denne henseende, de distrikter som støter til dem er som regel smaa, og en koncentration av trafik til enkelte mere gunstig beliggende, med stort og rikt opland, er derfor, som tidligere nævnt, naturlig. Det var aarsakerne til denne koncentration til enkelte havner, som en gruppe representanter i stortinget under behandlingen av havneloven viste at de ikke forstod eller hadde tilstrækkelig aapent øie for og som vakte deres opposition mot de større byhavner, spesielt Kristiania.

Kristiania har ogsaa været heldigst stillet i denne retning; byen var allerede tidlig forbundet med et stort opland ved forholdsvis gode kommunikationer, som ogsaa knyttet enkelte strøk av Sverige til denne havn, som derved var blit landets største importsted. Fra begyndelsen av 90-aarene blev flere nye vigtige jernbanelinjer efterhaanden ferdigbygget og ført ind til Kristiania, hvorved dets opland blev betydelig forøket, og samtidig utvikledes dampskibsfarten paa stedet ogsaa med flere faste linjer paa utlandet. Der ankom saaledes i 1886, alene fra utlandet, direkte til Kristiania 1774 skibe paa tilsammen 7019.49 t., som var vokset til 2286 skibe og 1.672.165 t. i 1913. Værdien av de sjøværts indførte ladninger androg til henholdsvis ca. 68.13 millioner og 224.35 millioner. Kristiania blev derfor end mere den naturlige formidler av importhandelen til det stadig voksende opland. Med eksporten er forholdet et andet, utførselen er som regel avhengig av produktionsstedets beliggenhet; men den betydelige industri, som i aarenes løp skaptes i byen og dens nærhet, har dog ikke alene øket importen av raastoffer, av kul

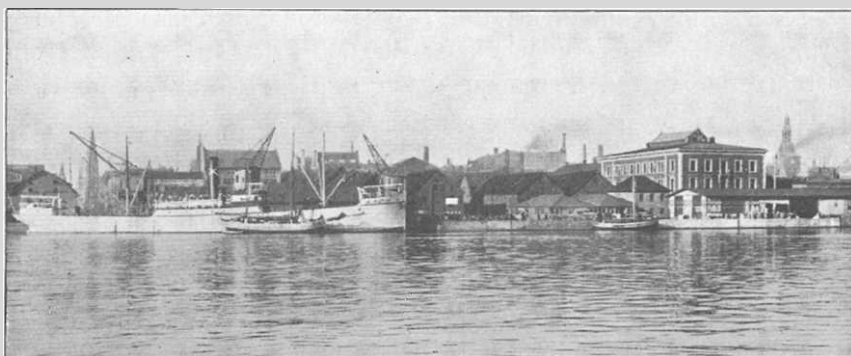
og andre forbruksartikler, men ogsaa hat indflydelse paa mængden av eksportgods i tillæg til den utførsel som fra tidligere hadde gaat over havnen, uagtet denne industri væsentlig arbeider for det indenlandske marked.

Men saa maa det ogsaa indrømmes, at man i denne by hadde været meget fremsynt og at der var nedlagt et betydelig arbeide og anvendt forholdsvis store summer for tidlig at bringe havnen i bedst mulig stand, idet der, som man har set, bl. a. allerede i 80-aarene fandtes brygger i omtr. 5000 m. længde. Arbeidet blev senere fortsat i samme spor med bygning av kaier og erhvervelse av vigtige strandlinjer, blandt de sidste brygge og strandlinje utenfor Toldboden, som havnevæsenet fik overdradd fra staten ved makeskifte i 1890. Herved kunde de indre kaier i Bjørviken komme i umiddelbar forbindelse med Langbryggen og de utenfor denne liggende brygger. Ved dette makeskifte hadde nemlig Kristiania bl. a. maattet forpligte sig til at foreta ikke alene en ombygning av Toldbodbryggen, som blev fuldført i 1893, men ogsaa av Langbryggen.

I 1893 hadde staten nedsat en komite for at overveie forskjellige spørsmal om en utvidelse av jernbanestationerne i øst og vest og en sporforbindelse mellem dem. Et medlem av denne komite, som ogsaa sat i Kristiania havnekommission, rettet i den anledning en forestilling til havnekommissionen om at planen for ombygning av Langbryggen og de indenfor liggende brygger maatte bli optat til behandling samtidig med nævnte forbindelsesbane, foruten med bygning av en kornsilo og anlæg av fiskehavn, som ogsaa var kommet paa dagsordenen.

Som følge av denne forestilling nedsatte havnekommissionen en komite med det oppdrag at utarbeide en samlet plan for fremtidige bryggeanlæg ved havnen; men komiteen indsaa snart at det vilde være umulig at planlægge en utvidelse av bryggerne, anlæg av silo m. v., uten under den forutsætning at staten vilde avstaa dele av Fæstningens grund hertil. En kombinert komite med repræsentanter for staten og Kristiania formandskap behandlet derefter dette spørsmal, og paa grundlag av dens indstilling avgav saa den kommunale havnekomite sit forslag til en havneplan. Den kombinerte komites forslag om grundavstaaelserne blev i det væsentlige vedtat av stortinget den 5. og av bystyret den 20. mai 1897. Ved den overenskomst, som herved blev sluttet mellem staten og Kristiania kommune, erholdt havnevæsenet Fæstningens hele strandlinje fra Revierbryggen til Piperviken med diverse arealer, hvilket for havnekassen medførte en utgift av 600 000 kroner.

Efterat denne overdragelse var ordnet, kunde havnekomiteens forslag til byggeplan optages til behandling; men denne plan omfattet kun et mindre avsnit av havneområdet, og dels paa grund herav og dels av hensyn til den fremtidige videre utbygning av havnen, som man anslog til at ville koste omtr. 20 millioner, besluttet bystyret i 1897 efter forslag fra ordføreren at der skulde indbydes til international konkurranse om en fuldstændig havneplan. 1. september 1898 var tidsfristen for denne utløpet, og der var da indkommet 9 utkast, av hvilke et, som var utarbeidet av ingeniørerne O. Gleim, Hamburg, og Sam Eyde, Kristiania, fik første præmie. Indkjøpt blev et projekt av overingeniør A. Meyer, Aker, som i sin plan bl. a.



Den nye Toldbodbrygge og Langbryggen i Kristiania. (Fot. Wilse).

hadde medtatt en forbindelse mellom Vippetangen og Hovedøen ved en større utstikkerbrygge, en plan som senere gjentagende har vært fremme til diskusjon.

Paa grundlag av de forskjellige konkurranseutkast utarbeidet havneingeniørvesenet en havneplan, idet havnestyret dog fandt, at det foreløbig gjaldt at faa bygget en gruppe kaier paa Vippetangen, og hertil sluttet bystyret sig.

Dette er den første havneplankonkurranse som har vært aapnet i Norge, og eksemplet er senere blit fulgt av flere andre byer. De har hatt sin store betydning ikke alene ved de gode og brukbare ideer som de forskjellige utkast har bragt, men ogsaa fordi de har bidradd til at begrense mengden av de forslag til havneforbedringer, som utenforstaaende i tide og utide har fremkastet og som tildels har vundet anklang hos bystyret, hvorved et planmessig arbeide fra havnestyrets side ofte er blit sinket og forstyrret. Ikke mindre viktig har det vært at disse konkurranseplaner, enten de har vært

indskrænket til havnen alene eller kombinert med denne og jernbanestationen, har hat tilfølge at sporarrangementet har været ofret en speciel opmerksomhet.

Fra slutningen av 90-aarene til nutiden er flere vigtige bryggeanlæg fuldført; de væsentligste av disse er kaierne ved Vippetangen og Langbryggen, dette overordentlig vigtige bindeled mellem de indre og ytre kaier; desuten er flere ældre kaier blit helt ombygget. Endvidere er der foretat yderligere reguleringsarbeider i Akerselven og omlægning og utdypning av Loelven, hvorved der er indvundet nye havnearealer og kailængder. Da byggegrunden i Kristiania havn gjennemgaaende er meget vanskelig, og de moderne kaier maa beregnes for større belastninger og for større dybder end tidligere, har de seneste utbygninger medført betydelige utgifter, Saaledes Langbryggen alene, uten utstyr, over 400 000 kr. Hertil kommer omkostningerne ved det moderne utstyr og indkjøp av grundarealer. Som følge herav er havnekassens gjæld steget betraktelig, idet den ved utgangen av 1913 utgjorde omtrent 5 1/4 million, og de beløp, som i de senest forløpne aar har kunnet avsees til nybygninger, har derfor været avtagende.

Kravene til nye kailængder meldte sig imidlertid stadig, og det blev i den anledning spørsmål om et større bryggeanlæg fra Vippetangen, som efter havneingeniørvæsenets forslag skulde planlægges som en utstikker med en forbindelse med Hovedøen for øie. Da dette bl. a. vilde medføre væsentlige ændringer i de tilvante og oparbeidede forhold i havnen og desuten kræve betydelige utgifter, blev der i 1913 vakt motion om at der skulde aapnes en ny international konkurranse om planer for den fremtidige utbygning av havnen, og hvori ogsaa de utenforliggende øer skulde medtages. At det 15 aar efter at den forrige havneplankonkurranse var avholdt kunde findes ønskelig at foreta dette skridt, er ikke saa underlig, al den stund det hænder at anlæg, som har været fuldt moderne i planlæggelsen, kan vise sig mindre tidsmessige, naar de er fuldført; det er et tegn paa den rivende utvikling paa dette omraade, og en av de vanskeligheter havnevæsenet har at regne med.

I *Bergen* blev de fra slutningen av 70-aarene utførte kaianlæg efterfulgt av en række nye, som imidlertid fremdeles blev spredt beliggende uten indbyrdes forbindelse — med undtagelse av forlængelsen av Fæstningskaaien, som blev fuldført i 1895 og hvorved man paa dette sted fik en sammenhengende kai i 464 m. længde. Desuten blev der utenfor den indre del av Tyskebryggen i 1899 — 1901 bygget en ny kai med en effektiv længde av 156 m. For-



øvrig består nyanlæggene væsentlig i isolerte utstikkerbrygger, blandt hvilke Nykirkekaian med utstikker, Murebryggen, Søndre Holbergsbrygge og Sukkerhusbryggen er de vigtigste. Enkelte blev ogsaa helt ombygget, som Nordre Holbergsbrygge og en av Sukkerhusbryggerne.

Paa grund av en dissens angaaende anlæg av en utstikker med strandkai ved Nøstet, til hvis paabegyndelse der allerede i 1899 var gitt den første bevilgning, blev det s. a. besluttet at indby til en international konkurranse om en havneplan, som ogsaa skulde medta



Tyskebyggen i Bergen. (Fot. Knudsen & Co.).

planen for Bergens nye jernbanestation. Intet av de indkomne utkast blev imidlertid fundet brukbart, og bedømmelseskomiteen fik derfor det hverv at utarbeide en fullstændig havneplan; denne blev avgitt i 1903. De mest fremtrædende anlæg i denne er en sammenbindingskai mellem ovennævnte Tyskebyggekai og Fæstningskaian og en gruppe moderne utstikkere i Puddefjorden. Desuten indeholder planen forslag om forskjellige moloanlæg; av disse er en, Christiansholm molo, under utførelse efter en vedtat plan i 100 m. længde.

De øvrige arbeider foruten dette sidstnævnte, som var bragt i forslag av havneplankomiteen, er imidlertid endnu ikke kommet til utførelse. Derimot er det i 1910 bevilget nær en million til en utstikkerbrygge, efter en helt ny plan, fra Fæstningskaian over Skoltegrunden; en del av den gamle molo paa dette sted gaar ind i kai-

legemet, resten demoleres. Herved vil havnen faa en utstikkerbrygge med en samlet kailængde av 665 m., bredden er imidlertid kun 40 m. avtagende til 30 m. Forutsætningen er at kaien skal forbindes med jernbanestationen ved en enkeltsporet linje i tunnel under Fløjfjeldet.

Der raader dog fremdeles betydelig mangel paa kaier i Bergens havn, og trafikforholdene er endnu karakteristiske for stedet paa grund av den store anvendelse av lægtene, «skuter», for godsformidlingen til og fra skib. Dette gjælder især massegoods, kul, salt, korn og fiskeprodukter, og det har ikke alene hat tilfølge, at stedets havnekasse gaar glip av væsentlige inntægter av denne fart, men ogsaa



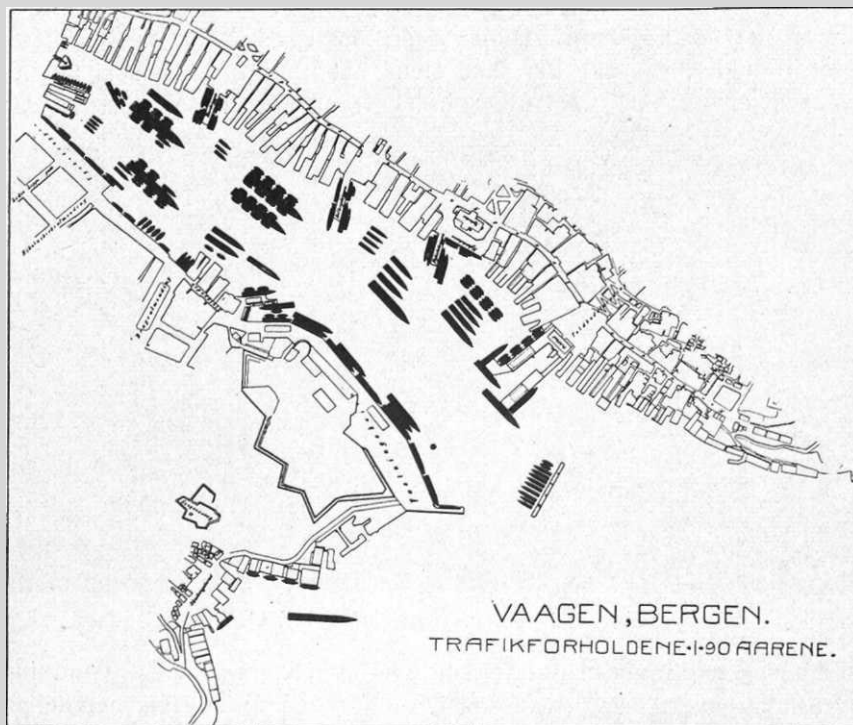
Vaagen i Bergen. (Fot. Knudsen & Co.).

at godsbehandlingen langt fra blir økonomisk. Losning og ladning av kul foregaar over private kaier, og for den forholdsvis betydelige kornimport til byen er der i de senere aar bygget moderne kornlosseapparater, men ogsaa av private og utenfor havnedistriktet. Kartet over Vaagen side 134, som er utarbeidet av havneplankomiteen i 1901, og som viser placeringen av fartøierne, gir et godt bilde av disse trafikforhold, Saaledes som de i det væsentligste arter sig den dag idag.

Efterat Bergensbanen hadde faat sin station ved store Lungegaardsvand, har det gjentagende været paa tale at aapne indsejlingen til dette og at benytte vandet som havnebassin, men planerne herfor eller for de nødvendige utdypningsarbeider i indløpet, Nygaardstrømmen, er endnu ikke definitivt fastslaaet.

Bergens havn hadde i 1913 omtrent 5 600 m. kai, hvorav ca.

1000 m. i træ; men en stor del av disse er kun anvendelige for mindre fartøier, desuten er de kaiarealer som ligger til bryggerne gjennemgaaende smaa, og forbindelsen med dem og mellem dem indbyrdes for kjørsel er vanskelig og ubekvem. Uagtet havnevæsenet har ofret meget paa utbedring av havnen i de sidste tiaar, saa at havnekassens gjæld i 1913 oversteg 1 million kroner, er forholdene ikke tilfredsstillende. Det har ogsaa i de senere aar jevnlig hændt, at enkelte



dampskibslinjer har valgt en anden havn som omlastningsplads for gods bestemt til Bergen. Dette skyldes væsentlig de høist utilfredsstillende kaier ved Toldboden, og som tilhører staten. Allerede i 1892 hadde derfor havnevæsenet søkt at faa dette forhold ordnet, men uten resultat og efter fornyede forestillinger fra Bergens side er man nu naadd dertil at byen har erklært sig villig til at overta en hel ombygning av Toldbodbryggerne, som derefter vil bli overdradd til byen fra staten.

Eiendommelig for trafikforholdene i Bergen og stedets fastholden ved det tilvante er ogsaa et kompleks pakhuser i den inderste del av Vaagen, som blev bygget i begyndelsen av dette aarhundrede.



NORDFJÆNS KOMMUNE

HAVNEVÆSENET.

KART OVER

HAVNEN AAR 1914.



Pakhusene er skilt ved «hoper», saa at mindre fartøier og prammer kan lægge til baade i disse og ute i Vaagen, forsaavidt likt pakhusanlæggene fra ældste tid. Bygverket er privat.

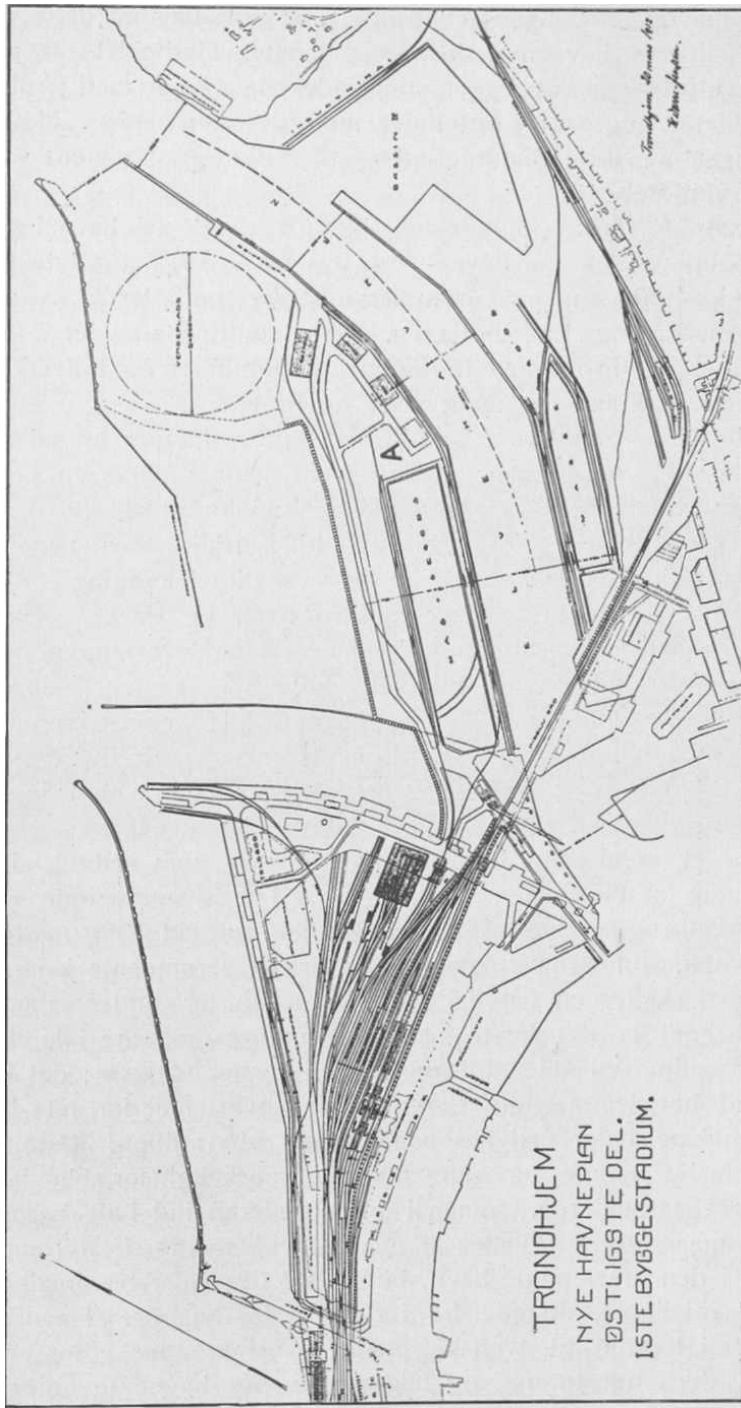
Paa grund av sin beliggenhet og sine traditioner, hvorefter store deler av kysten hører ind under Bergens naturlige opland, og dertil dens direkte sjøforbindelse med utlandet, er byen en overordentlig vigtig stapelplads. Fra utlandet alene ankom i 1886 direkte til havnen 645 skibe paa tilsammen 246.285 t; disse tal var i 1913 vokset til 810 skibe og 457.459 t. Havnens betydning er selvfølgelig øket siden Bergensbanens bygning.

Det er derfor ogsaa en landsinteresse, at mest mulig blir gjort for at havnen kan komme paa høide med tidens fordringer; men byens havnevæsen har i den henseende usedvanlig store vanskeligheter at kjæmpe med, bl. a. paa grund av terrangforholdene og de store utgifter det vil kræve at erhverve strandlinjer, der, som tidligere omtalt, allerede fra tidligere dage er bebygget og i privat eie.

Ved de store havneanlæg, som blev fuldført i 1884, hadde *Trondhjem* indvundet saavidt store havnebassiner og utbygget saa lange kaier, at man hadde grund til at forutse at havnen vilde være tilstrækkelig utstyrt for trafikken i en lang fremtid. I flere aar blev der heller ikke foretat nybygninger i videre utstrækning, og stillingen var længe god; dertil kom at havnekassen var uten gjæld helt op i 90-aarene, noget som paa den tid var en sjeldenhet i de større byer. Men søkningen til havnen tiltok ogsaa her, saa at alene den indgaaende tonnasje direkte fra utlandet, som i 1886 talte 230 skibe paa tilsammen 111,075 t., i 1913 opviste 521 skibe og 372.767 f.; den relative tilvekst i perioden er Saaledes adskillig større i Trondhjem end i baade Kristiania og Bergen.

Det ældre havneanlæg bød ikke videre leilighet til utvidelse, og da økningen av trafikken tilsidst gjorde det bydende nødvendig at skaffe mere kai- og havneplads, viste denne opgave sig saavidt vanskelig at man i 1909 besluttet at indby til en international konkurranse om plan baade for havnen og for Stationsarrangement for jernbanen. Stations- og havneplanerne skulde dog bedømmes og præmieres hver for sig.

Ved konkurransefristens utløp i 1911 var der indkommet 33 utkast; 1ste præmie tildeltes løytnant Delin, Trollhättan og ingeniør Hultin, Gøteborg, hvis plan bl. a. gik ut paa at omlægge Nidelvens nedre løp, den samme idé, der, som nævnt, tidligere hadde været fremkastet. Herved opnaade man at den nye havn vilde komme i landfast og direkte forbindelse med den nuværende havn og jern-



banestation og med byens centrum. Paa grundlag av dette projekt har Trondhjems havneingeniørvæsen derefter utarbeidet en generell plan for utførelse av anlægget, som under samarbeide med jernbanens vedkommende ogsaa er forbundet med ny stationsplan, idet heller ikke noget av de indkomne utkast til Stationsarrangement var helt egnet for utførelse.

Denne foreløbige havneplan blev fremlagt av havneingeniørvæsenet og vedtat av havne- og bystyre i 1912, og 1ste byggestadium i denne, som nu er under utførelse, omfatter bl. a. moloer foran Skansen og Lademofjæren, større mudringsarbeider i forhavn og bassiner og de dermed forbundne opfyldninger og bolverk, kaier med vareskur, kraner og spor, veier og broer.

Hele planen er basert paa de moderne prinsipper for adskillelse av trafikens hovedgrupper; Saaledes vil man undgaa en sammenblanding av masse gods- og stykgodstrafik; i forbindelse med anlæggene for den sidste er der ogsaa avholdt særskilte arealer med kaier for frilager, hvilket sikkert vil bli av væsentlig betydning for denne havn. Vei- og broforbindelser mellem byen og de enkelte partier av havnen indbyrdes er efter forholdene udmerket arrangert, og ved en passende løftning av jernbanens hovedspor opnaar man at forbindelsesveiene mellem byen og havnen kan lægges i undergang under jernbanelinjen. Sporanordningen er ogsaa fuldt stemmende med tidens fordringer; beklagelig er det kun, at jernbanens interesser har været overmægtige nok til at berøve den nye havn væsentlige flater av et areal som burde tilligge havnen, som vistnok allikevel vil vise sig at bli snever. Anlæggene i 1ste byggeperiode vil øke havnens kailængder med 1620 m., foruten omtrent 1500 m. bolverk i Østhavnen, som senere agtes erstattet med permanente kaier. Der vil desuten skaffes en betydelig tilvekst i kai- og tomtearealer.

Anlægget er det første helt gjennomførte moderne i landet, og dets utbygning vil bli fulgt med den største interesse; det kræver imidlertid betydelige utgifter, omkostningsoverslaget for 1ste byggestadium alene lyder Saaledes paa omtrent 5 1/2 million. Desuten vil utførelsen by mange og store tekniske vanskeligheter, blandt andet fordi anlægsarbeiderne, som vil gripe radikalt ind i de bestaaende forhold, maa ordnes Saaledes at de ikke virker altfor forstyrrende paa trafikken i den nuværende havn, hvor de kailængder og arealer, som staar til raadighet, allerede fra før av er for knappe. Havnens beliggenhet i forhold til svensk omland er meget gunstig for en utvidelse av dens transittrafik, og fuldendelsen av havneutbygningen er ogsaa av den grund i fremtrædende grad en landssak.

Foruten i de omhandlede større byer er der siden begyndelsen av 90-aarene blit utført anlæg til forbedring av havnene i alle kystbyer. Disse anlæg har i det væsentlige været beregnet paa formidling av passager- og stykgodstrafik, idet der, selv i byer med adskillig eksport av fiskeprodukter, i regelen kun blir tale om mindre partier av den slags massegoods som føres over de kommunale brygger. I forhold til havnekassernes økonomiske stilling har disse byggeføretagender ingenlunde været smaa; de har delvis gjort det nødvendig for byerne at opta forholdsvis betydelige laan, men de har samtidig



Parti av Stavanger havn. (Fot. Wilse).

hat væsentlig indflydelse paa havnens trafikeringssevne og utviklingen av kommunikationsforholdene. Enkelte anlæg var allerede fra først av forsaavidt tidsmessige, eksempelvis var *Stavanger* den eneste havn i det Søndenfjeldske utenfor Kristiania, som kunde by den Norske Amerikalinje kaiplass, da denne begyndte sin fart. Forøvrig maa nævnes kaianlæggene i *Skien*, *Kristiansand*, *Aalesund*, *Kristiansund*, *Bodø* og *Tromsø*, som alle betegner betydelige fremskritt, men som ogsaa allerede i flere aar har vist sig for smaat anlagt i forhold til trafikken, og de er ogsaa i aarenes løp blit adskillig utvidet. Selv de mindste kystbyer har nu efterhaanden faat brygger for de almindelige rutegaende skibe.

Nogen byer har været stillet overfor egne vanskeligheter, som *Drammen*, hvor forholdet til jernbanen spiller ind; havnen har særlig betydning for eksporten, og en væsentlig del av denne, foruten en del import, var i tidens løp blit ledet over en kai som tilhører

jernbanen og derfor var tidsmessig utstyrt med spor. Dette har selvfølgelig været uheldig for havnekassens økonomi og bidraget til at hindre utførelsen av anlæg, som kunde avhjelpe kaimangelen. Da saa jernbanen fremla et forslag til en ny indførselslinje til Drammens station med ny bro over havnen, fandt byen sig opfordret til at høre utenlandske sakkyndiges mening i saken. Disse herrer avgav sin betænkning i 1911, og en av dem, den tidligere nævnte ingeniør Gleim, sendte desuten senere havnevæsenet en plan for delvis utbygning av havnen, som vandt almindelig tilslutning. Stortinget

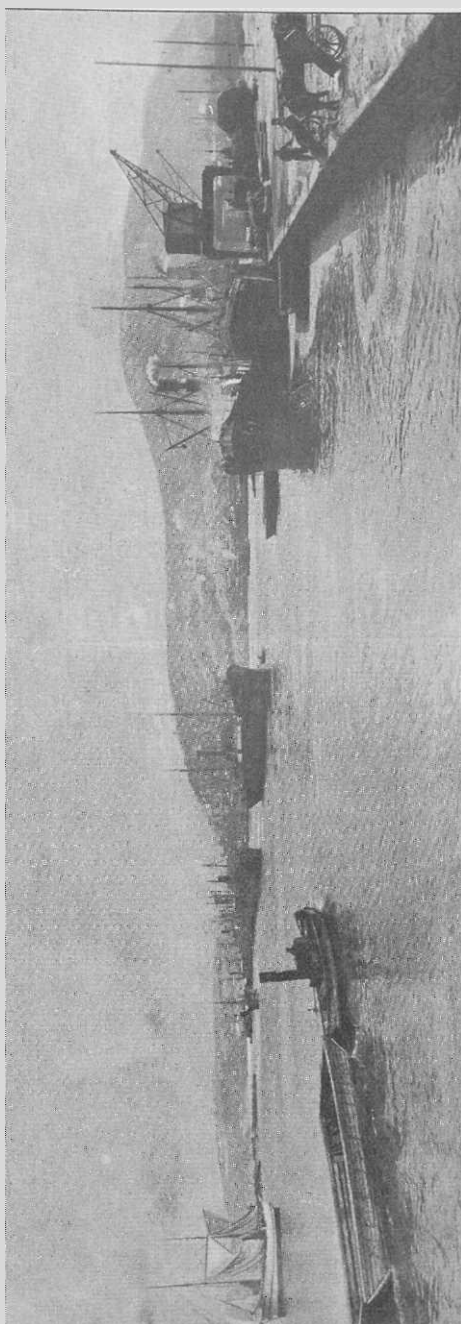


Parti av Kristiansand havn. (Fot. Wilse).

besluttet imidlertid samme aar, at spørsmålet om jernbanens indførselslinje skulde utbydes til almindelig konkurranse, som efter en senere bestemmelse ogsaa skulde omfatte havnen.

Fristen for denne konkurranse utløp i mars 1912, da der var indkommet 23 utkast, som, for havneplanens vedkommende, i almindelighet hadde optat en enkelt, karakteristisk del av Gleims ide; selve brospørsmålet, hvorav ogsaa havnebygningen avhænger, er optat til videre behandling av jernbanen. Havnevæsenet har imidlertid arbeidet med havneplanerne og i forbindelse hermed hat under overveielse at skride til kjøp av større grundarealer baade for fremtidige kaier og av hensyn til industrielle anlæg.

Fredrikstad har ogsaa med henblik paa utvikling av storindustri inden havneområdet gaat igang med store havneanlæg, som omfatter mudringsarbeider i Østerelven og betydelige kaianlæg; de opmudrede



Parti av Drammen havn.

masser vil bli pumpet ind paa land til opfyldning av det lave ter-ræng bak kaierne.

I Moss har man i en aarrække diskutert spørsmålet om utvidelse av havn og kaier i det haab at byen derved skulde tilføres en ikke uvæsentlig trafik gjennom jernbanen til avlastning av Kristiania. Spørsmålet stod mellem videre utbygning i Mossesundet, hvor den væsentlige industri er henlagt, eller paa Verlebugten, og man bestemte sig tilsidst til at søke løsningen gjennom en konkurranse, som imid- lertid bystyret besluttet skulde gjælde Verlen alene. Konkurransen var avsluttet i 1914, og paa grundlag av de indkomne utkast har man derefter latt utarbeide en plan av saavidt store dimensioner, at havne- kassen neppe vil kunne bære omkostningerne, saa at de væsentlige utgifter vistnok maa overtages av bykassen.

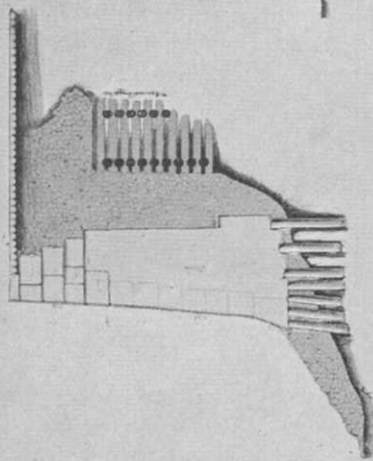
En sak som har den største interesse, i hvert fald for utvidelsen og moderniseringen av en havn, nemlig *frihavnsspørsmålet*, har gjentagende været oppe i Kristiansand, som allerede i 1815 indgav et andragende til Stortinget om tilladelse til at oprette frihavn paa stedet. I den anledning rettet Stortinget i 1818 en anmodning til regjeringen om at indhente en erklæring fra alle kjøpstæder om det tilraadelige i at tilstaa en enkelt by de forrettigheter og friheter som er knyttet til en frihavn, og de fleste byer uttalte sig imot at nogen enkelt havn skulde bli tildelt et saadant monopol. Saken var der- efter i 30-aarene flere ganger fremme i Stortinget uten at bli optat til behandling. Derimot var frihavnsspørsmålet under overveielse i toldlovkommissionen av 1891, og som følge herav tok Kristiansand paany saken op og fremla i 1896 planer for et frihavnslæg beregnet til omtrent 6 millioner; disse planer blev senere videre teknisk bear- beidet. I toldkommissionens indstilling av mars 1900 anbefalte fler- tallet opprettelsen av frihavner og utarbeidet ogsaa forslag til lov herom, mens Stortinget i tilslutning til kommissionens minoritet ind- skrænket sig til at vedta en lovbestemmelse om at regjeringen be- myndiges til at gi tilladelse til at oprette frihavner.

Senere har saken hvilet, indtil den nu i den sidste tid er dukket op til diskussion i flere byer, Saaledes vil frihavnslæg bli medtat i havneplankonkurransen i Kristiania. Frilagere derimot er opprettet i Kristiania i 1903 og i Trondhjem i 1912.

Plananordningen i vore byhavner bærer, som rimelig kan være, i høi grad tilfældighetens præg; ingen av dem med undtagelse av Trondhjem er utbygget efter en paa forhaand utarbeidet samlet plan;

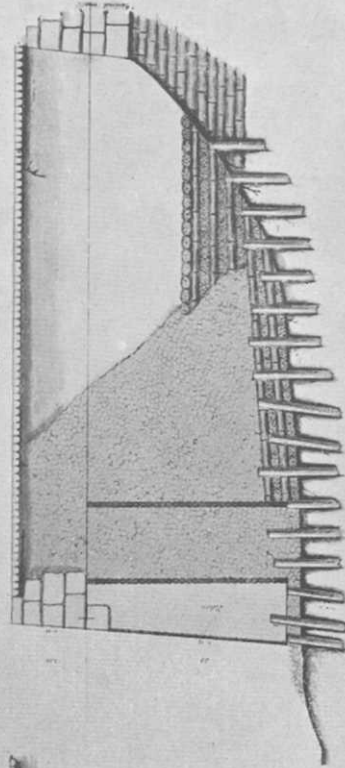
Stützmauer des Stammes.

Stumpf 1888-87.
Längs.

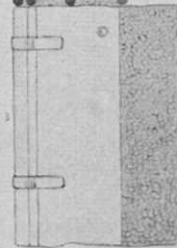


Stützmauer des Stammes.

Stumpf 1876-77-82.
Längs.

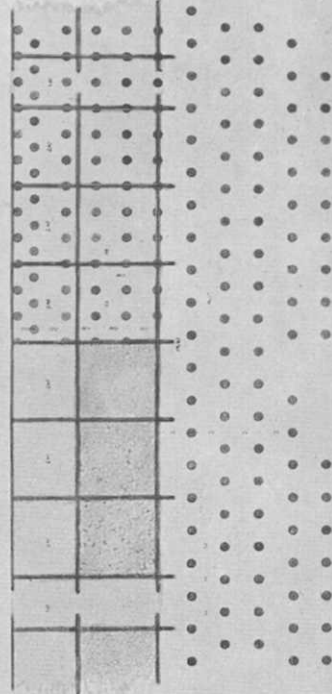


Stumpf 1888-87.



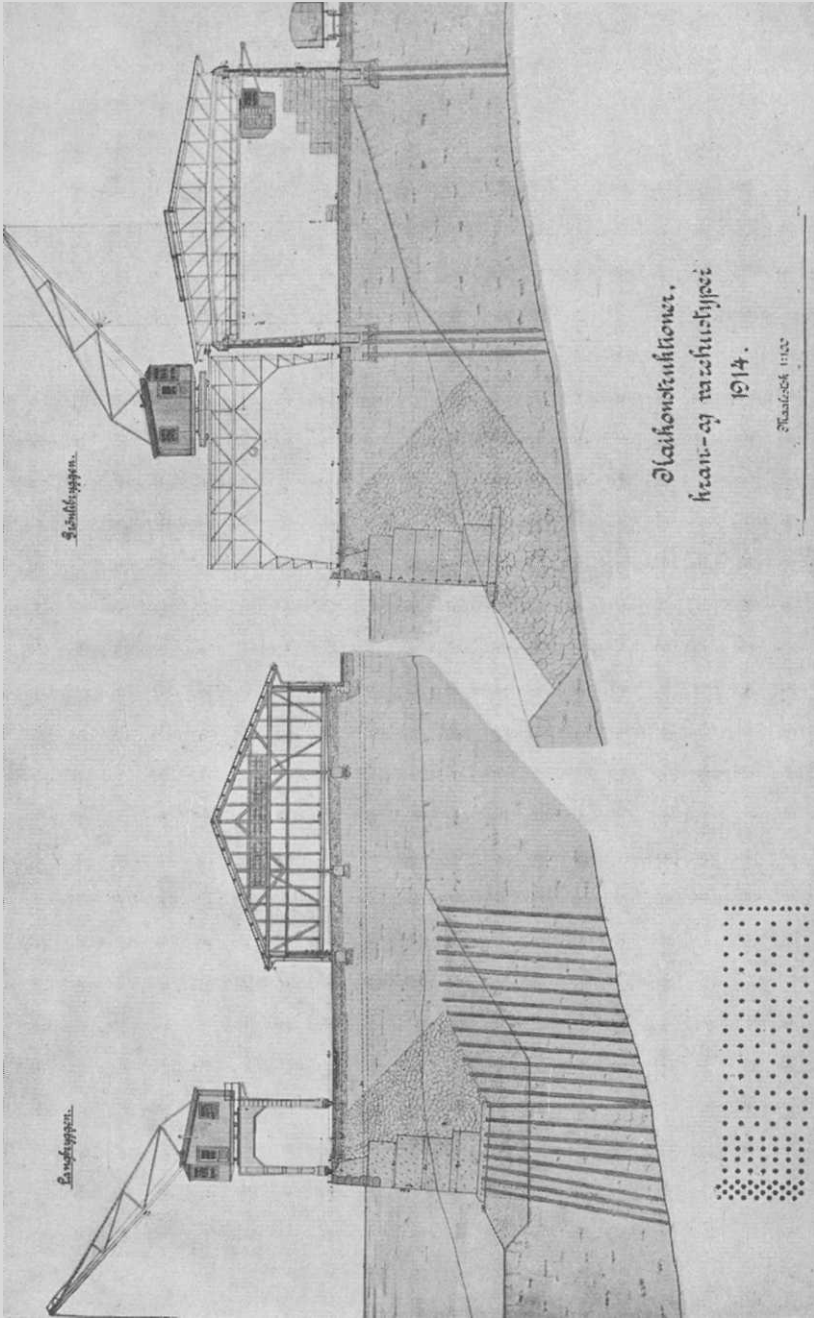
Plan.

Stumpf 1876-77-82.



Stumpf 1876-77-82.

Plan.



Maakonstruktioet,
Kran- ja raskuustyöt
1914.

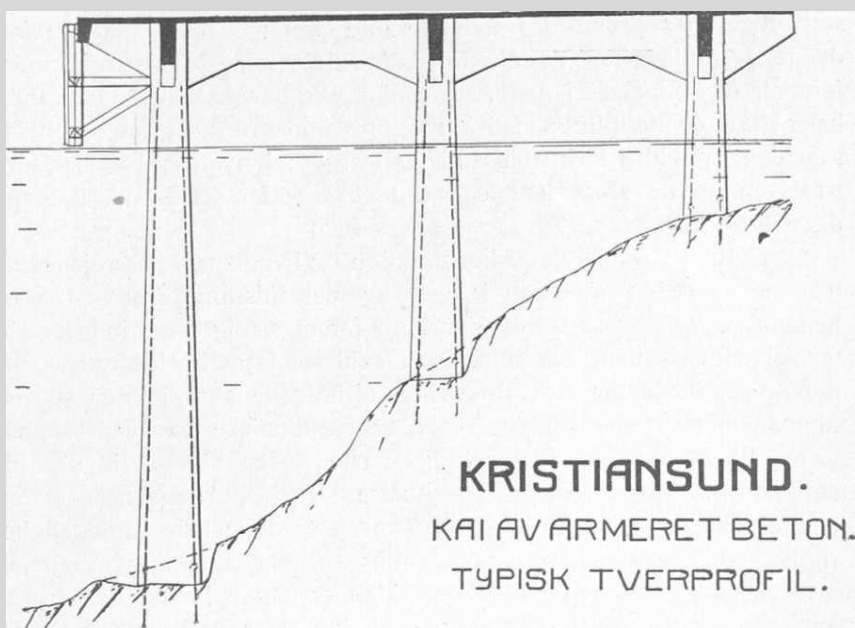
Kaarlook 1122

som regel har grund- og dybdeforhold været de bestemmende for de første anlæg, og de efterfølgende utvidelser er da bedst mulig føiet til og indpasset i disse. Hovedsagelig har man anvendt strandkaier som de naturlige; utstikkerbrygger findes dog ogsaa enkeltvis, Saaledes av ældre i Kristiansand og Bergen; i nyere anlæg har forstaaelsen av de store fordele ved utstikkere for speciel trafik bragt disse mere til anvendelse.

Kaiernes profiler, deres konstruktion og byggemaate har gennemgaat en merkbar utvikling i løpet av det tidsrum, som senest er behandlet, og de har været gjenstand for et stadig mere indgaende teknisk videnskabelig studium. I sin enkleste form har de været dannet av graastensmur, især hvor bundforholdene har gjort en speciel fundamentering unødvendig, og hvor økonomiske hensyn ikke har været til hinder for denne byggemaate. Men almindelig trækonstruktion har ogsaa fundet anvendelse selv i større havner, og om end en saadan kais levetid er begrænset, er dette i sin almindelighet rigtig – i de smaa havner væsentlig av hensyn til byggekaptalen – i de større desuten fordi byggetiden er meget kortere for en trækai, som altsaa saa meget snarere vil kunne tages i bruk, og fordi det saa ofte hænder at brygger paa grund av ændrede forhold maa ombygges allerede før utløpet av en trækais teoretiske levetid.

For anlæg, som maa ansees som permanente og som maa beregnes for store belastninger, har profilerne faat en kostbarere og undertiden mere komplicert konstruktion, især naar byggegrunden er daarlig. Et par eksempler fra Kristiania havn (fig. side 131) er betegnende baade for ændringen i profiler i samme havn i ca. 25 aar og for de vanskeligheter en uheldig byggegrund kan volde for denne slags bygverk. Lettere konstruktioner med kortere byggetid har man opnaadd ved hjælp av jernbetons overbygning paa betonpillarer, selv til store dyp, som ved en ny kai under opførelse i Kristiansund, 18 m. (fig. side 146). Ogsaa i forbindelse med underbygning av træ er jernbeton blit brukt paa steder, hvor træet ikke er utsat for at bli angrepet av pæleorm, Saaledes ved nye brygger i Drammen (fig. side 147).

Med hensyn til det tekniske utstyr for trafiken i havner i samferdsel med jernbanerne er sporarrangementet sikkerlig den viktigste, men kanskje ogsaa den vanskeligste opgave at løse; at en havns sporgrupper maa ha tilfredsstillende tilknytning til jernbanestationen er en selvfølge. I denne henseende er vore havner paafaldende uheldig stillet. Man har set hvorledes jernbanestationen i Trondhjem i sin tid blev lagt længst mulig væk fra havnen og uten at der prak-

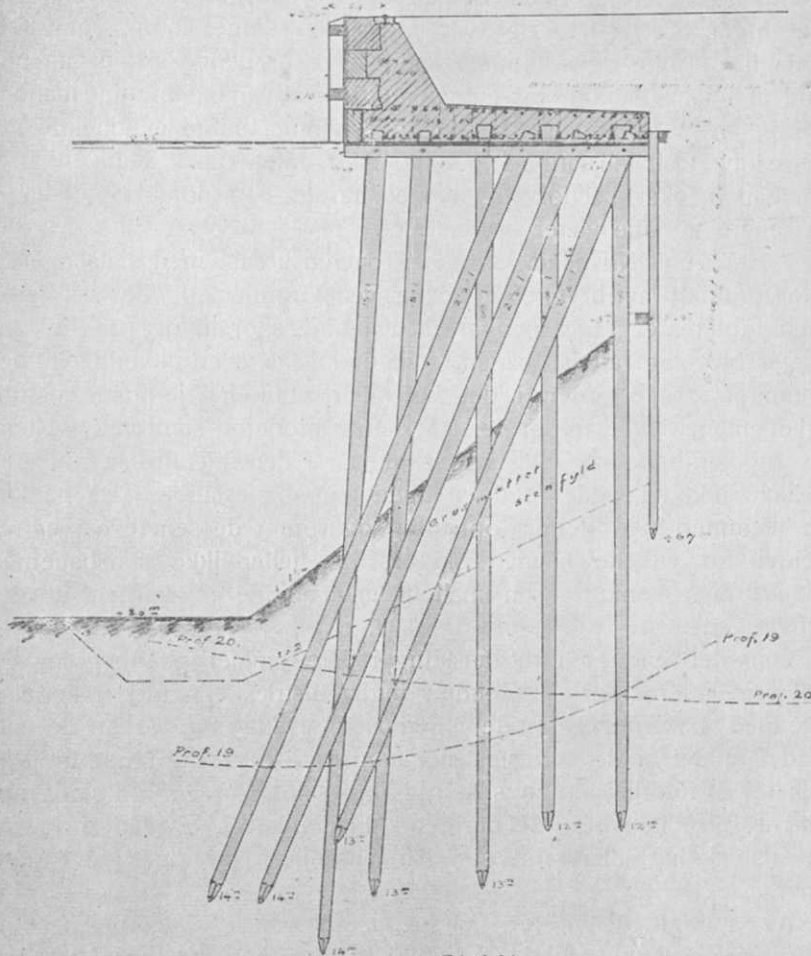


tisk talt fandtes mulighed for en sammenbinding av de to led. Forholdet ved den ældre station i Bergen var ikke meget bedre, og det vil vistnok ogsaa vise sig vanskelig at opnaa tilfredsstillende forbindelse for trafikken mellem havnen og den nye jernbanestation. Der er ikke en av vore havner, hvor denne sak er vist den nødvendige opmerksomhet fra jernbanens side, selv ikke i Kristiania, hvor dog spørsmålet har den største betydning, ikke alene for havnen, men fuldt saa meget for jernbanen.

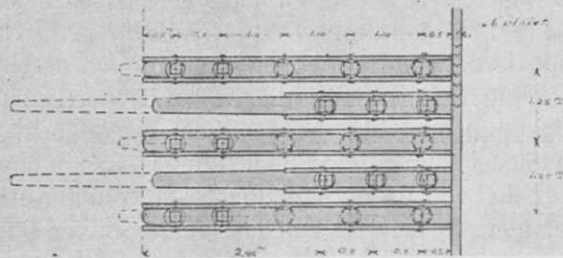
Det har tidligere været nævnt at jernbanebryggen i Kristiania var utstyrt med spor i 60-aarene, men stranden indenfor denne brygge var forsynt hermed før den blev overdraget til havnevæsenet. Desuten var der til overenskomsten for overdragelsen knyttet bl. a. den betingelse, som endnu gjælder, at jernbanen fremtidig skulde ha fortrinsvis adgang til bryggen for samtidig 3 skibe med last for «jernbanens eget bruk» — som det dengang likesom nu saa betegnende heter i lignende tilfælder. Allerede i 1875 var det blit fremholdt, at en forbindelsesbane mellem Øst- og Vestbanestationen var berettiget for jernbanens egen trafik; kommunikationskomiteen av 1886 sluttet sig hertil med den bemerkelsesværdige tilføielse, at sammenbindingsbanen nærmest maatte betragtes som en utvidelse av stationernes sporarrangement. Banen blev dog ikke bygget før ind i 1906, og da først efterat Kristiania hadde maattet yde betydelige

DRAMMEN.

PROFIL.



PLAN.



bidrag til dens utførelse; aaret i forveien hadde Arbeidsdepartementet paa visse vilkaar git tilladelse til at havnesporene ut til Vippetangen, som skulde bekostes av havnekassen, blev tilknyttet Østbanestationen. Forbindelsesbanen og med den bryggesporene blev aapnet for drift i slutningen av 1907. Det var under den lange kamp, som Kristiania havnestyre og kommune hadde ført for denne sak, ogsaa blit uttalt, at en havnebane var unødvendig – at sammenbindingsbanen, og især dens forbindelse med bryggesporene, betød en effektiv utvidelse av Østbanestationen, hørte man intet om. Trafiken paa havnebanen øket selvfølgelig meget hurtig, og sporanlægget har i den senere tid ofte været overbelastet.

I 1907 traf Kristiania ogsaa en overenskomst med statsbanerne om nyordning av bryggeforholdene ved Grønlien, og der var jernbanens interesser saa aapnbare at samtlige spor til og paa de nye brygger blev lagt av jernbanen, som endogsaa overtok vedlikeholdet av rangersporene. Men i det hele har man fra jernbanens side merket meget litet til en forstaaelse av moderne samtrafik mellem skib og jernbane – eller av sandheten i den kjendte sætning, at en havn ikke er andet end en utvidet jernbanestation. De planer, som stemmer med denne opfatning og som i de senere aar er utarbeidet for enkelte havner, skyldes da heller ikke statsbanernes initiativ, men konkurransen mellem uavhengige ingeniører, norske og fremmede.

Om der end er ofret adskillig i flere havner paa bygning av skur paa kaierne, er dog endnu ingen tilstrækkelig utstyrt hermed eller med bakenfor liggende lagerhuser. Dette har for en del sin grund i at det er de færreste kaier som er tilstrækkelig brede til at gi plads for et fuldt system av slike bygninger, men væsentlig i at havnekasserne ikke kan bestride utgifterne til den slags byggeri i fornøden utstrækning likesaalitt som til anskaffelse av de nødvendige kraner.

Av spesielt utstyr for massegodstrafik maa bl. a. nævnes en kornsilo paa utstikker III i Kristiania; den er beregnet paa 10 000 t. og eies vistnok av et privat aktieselskap; men siloen skal staa til raadighet for al kornimport til Kristiania, og havnevæsenet har ret til at indløse anlægget inden en bestemt frist. Mekaniske apparater for kullosning er ogsaa opført i nogen havner; men de tilhører heller ikke vedkommende bys havnevæsen. Dokanlæg, baade tørdokker og flytedokker, som regnes til utstyret i en moderne havn, findes nu i 10 byer, og ved de nybygninger, som er under utførelse i Kristiania og Stavanger, vil selv de største skibe, som for tiden trafikerer vore

havner, kunne bli doksat her i landet. Alle dokker er her, som i regelen i andre lande, i privat eie.

Som det vil erindres beregnet man i 1842 at der til erstatning for mudderpengene, den gang havnekassernes eneste indtægt, maatte bevilges til samtlige byhavner ialt omtrent 78 000 kroner aarlig. Under behandlingen av havneloven av 1894 og dens betydning for indtægtsspørsmålet blev det oplyst, at havnekassernes indtægter 1884–86 gjennemsnittlig hadde utgjort ialt omtrent 740 000 kr. aarlig, og at den samlede gjæld paa samme tid var kommet op i over 1 million. I 1913 androg i Kristiania alene den budgetterte indtægt – uten laan – til 823 000 kr., og havnekassens gjæld hadde samme aar naadd omtrent 5 millioner. I flere andre byer har gjælden ogsaa vokset sterkt trods indtægtsstigningen.

Det er rimelig at ingen, hverken i 1842 eller selv saa sent som 1894, kunde ha nogen fuld oversigt over de krav, som den nærmeste fremtid vilde stille til havnenes utbygning med derav følgende stigning i utgifter, eller at man ikke dengang kunde tænke sig muligheten av en saadan utvikling i havnetrafiken, som senere har fundet sted og som ovennævnte tal bærer vidnesbyrd om. De beregninger, som ved de sidste forandringer i havneloven var blit anstillet over havnekassernes indtægter, kunde derfor ikke holde stik, og det viste sig meget snart at de havneavgifter, som den nugjældende lov gir adgang til at hæve, ikke paa langt nær var tilstrækkelige til at dække utgifterne ved de mest paakrævede nyanlæg. Følgen har været at man, for at opnaa balanse i havnekassens budget, enten har maattet undlate at utføre selv høist nødvendige arbeider i havnen, eller man har været nødt til at ty til laan, hvilket igjen, paa grund av utgifterne til renter og avdrag, har bevirket periodiske innskærnkninger i byggevirksomheten. Stillingen er derfor efterhaanden blit fullstændig uholdbar, og det har vist sig uomgjængelig nødvendig at søke utveier til at øke havnevæsenets indtægter i betraktelig grad.

Nu er de viktigste havneinntægter – toldprocent og tonnageavgift – begrenset ved lov, og tillatelsen til at indføre disse avgifter er avhengig av at bryggepengene efter de for disse fastsatte takster ikke bringer de tilstrækkelige inntægter. Man skulde derfor tro, at den letteste utvei til at øke havnekassernes inntægter vilde være at forhøie bryggeavgifterne, og denne vei er praktisk talt fri. Men en havns levedygtighet og utviklingsmulighet er ogsaa i væsentlig grad avhengig av havneavgifternes størrelse, og hvis man i enkelte havner vilde forsøke at skride til en forhøielse, som vilde sette havne-

kassen istand til at møte alle den moderne tids krav, vilde man utsettes for den fare, at trafikken kunde ledes over til andre havner, hvor forholdene var gunstigere. Dette gjælder ikke alene for konkurransen mellem landets egne havner, men ogsaa tildels med fremmede. Forøvrig har de direkte havneavgifter i det hele land naadd en saavidt stor høide efter stigningerne i løpet av de senere aar, at det tør bli vanskelig at foreta videre paalæg i dem.

Man vil derfor bli nødt til at søke andre indtægtskilder, som ikke kan karakteriseres som rene havneavgifter, og det har da bl. a. været tale om at paalægge en speciel vareavgift, som vilde bli at utrede av varemottager eller -avsender. I en stortingsproposition av 1892 angaaende havneloven var en saadan avgift behandlet med hel eller delvis avløsning av toldprocenten for øie. Der var ogsaa utarbeidet et utkast til tarif beregnet paa en avgift av alle indførte og utførte varer efter forskjellige satser, som ved indførsel vilde utgjøre omtrent 1/5 % og ved utførsel omtrent 1/10 % av varens værdi. Men paa grund av den uforholdsmæssige forøkelse i arbeide og utgifter for toldvæsenet og den forøvrig med avgiften forbundne uleilighet og tidsspilde, optok departementet ikke forslag herom. I den sidste tid har spørsmålet om en eller anden slags vareavgift været oppe til diskussion paa enkelte steder, og bl. a. dette har bevirket at det er kommet paa tale at faa havnekassernes økonomi behandlet paa et fællesmøte av landets havnestyre.

Leilighetsvis har det været antydnet at man burde følge det eksempel som har været git, blandt andre steder i Danmark, hvor man har nyttiggjort værdistigningen i eiendommer som følge av havneanlæg til at dække en del av anlægsomkostningerne ved dette. Dette system vilde hos os ogsaa ha virket til at reducere eller utligne ekspropriationsutgifterne ved grunderhvervelser for kaianlæg, som utvilsomt har hat, ofte væsentlige, stigninger i de nærliggende eiendommers værdi tilfølge. Noget bestemt forslag herom eller om nogen anden utvei til økning av havnekassernes indtægter har dog ikke været fremsat, og et saadant vilde i tilfælde ogsaa betinge en revision av havneloven, hvilket heller ikke har været bragt paa bane.

Den ældre skattelov bestemte, at dersom utskibning og tilvirking av et produkt foregik inden forskjellige kommuner, skulde av det samlede utbytte av begge virksomheter to trediedeler beskattes i det distrikt hvor varen blev tilvirket og en trediedel der hvor den blev skibet. Forutsætningen for denne skat var at den skulde erstatte en del av de utgifter, som vedkommende by hadde at bære for sin havns utbedring og vedlikehold, arbeider som ogsaa var til

fordel for utskibningen. Indtægterne av skatten var forøvrig ikke særlig store, og at bestemmelsen om skattens fordeling blev ophævet var uten betydning for havnevæsenet i de byer hvor den kunde komme til anvendelse. Den fløt nemlig altid direkte ind i kommune-kassen; ingen del av denne skat som skulde støtte havnene kom havnekassen tilgode. Naar derfor byrepræsentanter under debatten om denne sak i Stortinget fremholdt, at sløifningen av byernes andel i skibningsskatten vilde volde havnekasserne tap, saa var dette like saa uriktig som enkelte landrepræsentanters paastand om at alene tonnageavgiften og toldprocenten bragte byernes havnevæsen mere end tilstrækkelige indtægter.

Paa den anden side har en anden «skat» en væsentlig indflydelse paa havnekassens økonomi, det er laste- og fyravgiften, hvis forhistorie indtil 1843, og den maate hvorpaa avgiften maatte virke likeoverfor havnevæsenet, tidligere er omhandlet. Allerede toldlovkommissionen av 1839 fandt «i vor Handels og vore Udførsels-svarers Beskaffenhed en særegen Grund til at tilraade den størst «mulige Lempelighed i Skibsavgifterne» (laste- og fyravgiften).

Lastepengene og fyravgiften blev tidligere opkrævet som 2 særskilte avgifter; men de var siden 1842 undergit samme beregningsregler, og efter forslag av tariffkommissionen av 1874 blev de derfor, som naturlig, slaat sammen til én i 1876. I indstilling fra toldkommissionen av 1857, stortingets toldkomite av 1873 og toldkommissionerne av 1874 og 1887 blev det mere eller mindre bestemt hævdet, at disse skibsavgifter er at opfatte som en vareskat, som bæres av fartøiets ladning og saaledes virker til at fordyre landets indførsel og beskatte dets utførsel.

Tariffkommissionerne av 1874 og 1887 tok desuten til orde for at avgiften skulde ophæves eller indskrænkes. I en stortingsproposition for 1890 antyder finansdepartementet ogsaa at en reduktion i avgiften var ønskelig, og efter regjeringens forslag blev avgiften for utgaaende samme aar nedsat fra 80 til 50 øre pr. ton; men samtidig blev kort træløst paany gjort avgiftspliktig, hvorved lettelsen blev indskrænket. Denne reduktion blev dog under debatten i Stortinget ved behandlingen av havneloven anført som en grund til at man maatte kunne gaa med paa at indføre tonnageavgiften i vore havner.

Flertallet i toldlovkommissionen av 1891 foreslog i sin indstilling av december 1894 principalt, at skibsavgifterne skulde ophæves. Denne indstilling kom imidlertid ikke under behandling før i 1897, og Mellemriksloven var da netop opsagt, hvilket foranlediget at vor toldlovgivning maatte undergaa væsentlige forandringer. De-

partementet, hvis daværende chef tidligere hadde været medlem av toldlovkommissionen av 1891 og tilhørte dens flertal, «dristet sig» derfor ikke «til for nærværende at tage Skridtet fuldt ud», men indskrænket sig til at foreslaa avgiften for utgaende ophævet. Selv dette blev ikke bifaldt av Stortinget, og spørsmålet om en reduktion eller sløifning av laste- og fyravgiften staar endnu uavgjort.

Under den indgaende behandling, som denne sak har været gjenstand for, har det siden 80-aarene altid været hævdet at avgiften er en *skat*, og at den under ordinære forhold falder paa varen; den blir altsaa en slags tillægstold, men som da ogsaa rammer de varer, som man av flere hensyn har fundet ellers burde være og er toldfri. Skatten blir lagt paa varerne og ikke paa fartøiet, fordi avgiften i normale tider medregnes i fragten; kun under lavkonjunkturer kan man være tvunget til at gi avkald paa dette fragttillæg av hensyn til konkurransen, og netop i slike vanskelige tider vil laste- og fyravgiften virke som en trykkende særskat paa skibsfarten. Under de tilfælder blir den urimelighet desuten endnu mere iøinefaldende, at fartøier i indenriks fart og den store del av vor tonnasje, som stadig er beskæftiget i fremmede farvand, altid er helt fri for denne skat.

Men hvorledes det end forholder sig hermed, saa kan der neppe raade tvil om at — foruten av vareforbrukerne eller av skibsfarten — maa avgiften bæres av havnene, og at en skat paa disse er urimelig og høist uheldig i sin virkning. Til dette vigtige moment kan det ikke sees, at man nogensinde har tat hensyn under de mange overveielser i saken, og tallene er dog i dette tilfælde illustrerende og burde været overbevisende.

Et fartøi paa 1000 r. t., som kommer fuldlastet fra utlandet til en av vore større havner og igjen forlater denne med fuld ladning til en utenlandsk havn, vilde ha at betale i egentlige havneavgifter o: havnefogedpenger, bryggepenger og tonnageavgift, som et høit gjennemsnittsbeløp 420 kr., der kommer til indtægt for havnekassen. Toldprocenten er ikke medtat heri, uagtet den repræsenterer en ren havneindtægt; men den betales først av varemottageren ved toldklareringen, og gaar ikke ind under «havneavgifterne» saaledes som disse opføres bl. a. i de opgaver som offentliggjøres over omkostningerne ved anløp av vore havner. Dette finder imidlertid sted med laste- og fyravgiften, og denne vilde for omhandlede fartøi som et almindelig gjennemsnit utgjøre, for fuld ladning ind og ut, omtrent 1300 kr., eller 3 ganger saa meget som de egentlige havneavgifter. Dette gjælder altsaa trafikken med utlandet.

Men at laste- og fyravgiften andrar til uforholdsmæssig store

beløp sammenlignet med havneavgifterne for den samlede havnetrafik, vil ogsaa fremgaa derav at landets havnekasser i 1884–86 som ovenfor nævnt tilsammen hadde en gjennomsnitlig aarsindtægt av omtrent 740 000 kr.; i samme tidsrum var statskassens aarlige indtægt av laste- og fyravgiften omtrent 1.5 million, altsaa mer end det dobbelte. I 1913–14 var for alle landels havnekasser budgettert som indtægt tilsammen omtrent 2.5 million, mens laste- og fyravgiften i den termin indbragte omkring 3.3 millioner.

Disse tal skulde tale for sig selv – en statsavgift hvormed byernes havner belastes, foruten at den direkte fordyrer varen, gir en indtægt som for sidste aar er rundt 30 % høiere end det maksimumsbeløp som de ved lov begrænsede havneavgifter indbringer, og som skulde skaffe midler til den nødvendigeste utbygning og modernisering av vore havner. Laste- og fyravgiftens uheldige virkning for vor eksport og paa prisen paa vigtige indførte forbruksartikler har gjentagende været fremholdt. Den indflydelse avgiften har hat paa utviklingen av havnene, og den rolle den derved har spillet i havnevæsenets historie, har sikkerlig hat en ganske anden betydning og større rækkevidde. Finansdepartementet anførte i 1897 at det næret betænkelighet ved med et slag at fjerne dette «skattefundament»; man har dog neppe, hverken den gang eller ved tidligere behandlinger av spørsmålet, været sig bevisst, at det væsentlig er havnene som maa bære skatten, og at den intet sted rammer saa haardt som der. Forhaabentlig vil derfor det nye kapitel i havnevæsenets historie, naar det engang skal skrives, kunne indledes med en beretning om avskaffelsen av laste- og fyravgiften ved en omlægning av dette «skattefundament», som en overgang til en ny lysere periode.

X. Slutningsbemerkninger.

At byernes havnevæsen paa engang er et stats- og et kommunalt anliggende har, siden havneloven av 1894 traadte i kraft, faat sit uttryk dels gjennem de offentlige bidrag som har været ydet til anlæg inden byers havnedistrikter, dels i rent administrative forhold, hvilket i det væsentlige er omhandlet tidligere i forbindelse med den nye havnelov.

Saaledes er havnestyrets medlemmer dels statsfunktionærer som magistraten og politimesteren, dels kommunevalgte; havnefogden er forsaavidt ogsaa en statsfunktionær, som han beskikkes av vedkommende regjeringsdepartement. Havnekassens aarlige budget bevilges av kommunestyret efter havnestyrets forslag, mulige tvistspørsmål herom mellem havne- og kommunestyre avgjøres dog, som man har set, av Kongen. Alle avgiftspaalæg, bryggepenger, tonnageavgift og takst for bruk av havnelods maa besluttes og vedtages av havne- og kommunestyre, men beslutningerne kræver kongelig stadfæstelse for at bli gyldige. Havnestyret er undergit centraladministrationens kontrol, det skal saaledes bl. a. sammentræde med havnedirektøren, naar han forlanger det, og der skal tilstilles ham utskrift av forhandlingerne i møterne samt avskrift av de aarlige regnskaper m. v.

Den almindelige administration av havnen tilligger helt havnestyret, som ogsaa anvender de bevilgede midler til de bestemte anlæg; forskjellige byggearbeider i havner kan dog ikke iverksættes forinden vedkommende departements samtykke er indhentet. Hvis private ønsker at utføre noget anlæg i en havn, maa de som nævnt ha havnestyrets tilladelse hertil, men de har i tilfælde adgang til at forlange at havnestyrets avgjørelse blir forelagt Kongen.

I det hele er det kommunale havnevæsen undergit centralad-

ministrationens kontrol i langt høiere grad end den almindelige kommuneforvaltning. Dette er ogsaa ganske naturlig, dels fordi havnevæsenets indtægter ikke tilveiebringes ved kommuneskatter, men ved forskjellige avgifter paa havnetrafiken, som er fastsat ved lov eller bestemmes av det Offentlige for det enkelte tilfælde, dels fordi havnevæsenet i særlig grad er en landssak. Dette sidste vil efterhaanden bli mer og mer fremtrædende, især etterhvert som landets jernbanenet utvikles og sættes i forbindelse med havnene. Dette forhold mellem det offentlige og det kommunale virker nærmest som et samarbeide, hvorved der ogsaa opnaaes en enhet i forvaltningen eller driften av alle byhavner, som maa ansees som et væsentlig gode.

Det arbeide, som nu er forbundet med administrationen av de større havner, har efterhaanden øket ganske betydelig, og samtidig er de administrative saker vedkommende byhavnene og skibsfarten, som maa behandles av havnedirektøren og i tilfælde forelægges regjeringen, stadig bli mere og mere omfangsrike.

Likesaa har det rent tekniske arbeide tiltat aar for aar, alt som følge av den voksende skibsfart og de krav den har stillet. Det var imidlertid først fra omkring 1860 av at havnevæsenet i enkelte av de største byer fik sine egne ingeniører, indtil da var havnedirektøren i virkeligheten landets eneste havneingeniør; selv nu gjør havnedirektøren i mange tilfælder tjeneste som teknisk raadgiver i forskjellige byer. I de senere aar har utviklingen av havnens teknik gjort det absolut nødvendig at ansætte specialutdannede havneingeniører for planlægning og bygning av brygger, deres utstyr og vedlikehold, og i denne henseende er forholdet efterhaanden bli ordnet paa en nogenlunde tilfredsstillende maate i de viktigste havner.

Det, som man nærmest maa kalde havneforvaltningen eller havnetrafikens ordning og ledelse, er gradvis og umerkelig i aarens løp gaat over til havnefogderne. Ved ansættelsen av denne funktionær fordres det almindelig at han skal være en dygtig og erfaren sjømand, og et saadant krav kunde ogsaa ansees tilstrækkelig den gang havneloven blev vedtat. Men nutiden stiller ganske andre fordringer til ledelsen av godsformidlingen i en større moderne havn, end de som tilfredsstilles ved dygtighet til at manøvrere fartøier og til at «holde god orden paa havnen». De opgaver som foreligger med hensyn til godstrafiken, dens hurtige og økonomiske avvikling, er nemlig yderst vekslende, de kræver alsidige kundskaper og fremfor alt administrationsevne og et aapent øie for mange forskjellige problemer i næringslivet.

Man har ikke været opmærksom paa, at der med den sterke utvikling av skibsfarten med dens krav i teknisk henseende til kai-anlæg og deres utstyr ogsaa maatte følge en modernisering av godsbehandlingen, en reform i havneforvaltningen. Det tilvante har været det raadende; toldvæsen, jernbanevæsen og havnepoliti (havnefogden) holder hver for sig paa sin arbeidsmetode og sit myndighetsomraade uten nogen nogen samlende ledelse, hvilket ikke passer for nutiden. Et fartøi har saaledes endnu fire forskjellige mellemlid at arbeide med under dets ekspedition i en havn; et av dem bestemmer hvor fartøiet skal lægge til (havnefogden), et andet har avgjørelse med hensyn til losning og ladning (toldvæsenet), det tredje beskæftiger sig med godset og dets anbringelse (ekspeditørerne), og det fjerde endelig ordner tilstilling m. v. av jernbanevogner (jernbanevæsenet).

I større utenlandske havner gjælder det imidlertid som en bestemt, avgjørende grundsætning, at det er umulig at opnaa en fuldt effektiv ordning i en havn med tilsvarende rationel godsbehandling, hvis ikke dispositionen av kaier, skur, lagere, jernbanespor og materiel, kraner, ladning og losning av gods er overdraget til én institution og utøvet ved et specielt personale, som er underordnet dette styre.

Den administrative ordning har ikke kunnet gjennomgaa en lignende utvikling hos os, især fordi man med hensyn til havnestyrets sammensætning har været bundet av bestemmelserne i den gjældende havnelov. Dengang denne lov var under behandling, var heller ikke de rent forretningsmæssige spørsmål vedkommende havnene kommet i den grad i forgrunden som tilfældet efterhaanden er blit; det er derfor forklarlig, at man i havneloven av 1894 nøiet sig med at forøke de kommunevalgte medlemmer med to repræsentanter og endogsaa at dette skedde med den motivering, at det kunde være heldig at byerne hadde adgang til at indvælge medlemmer med teknisk kyndighet i havnestyret.

Hamburgs havn har længe staat som et eksempel paa hvad en forretningsmæssig ledelse kan utrette, og dette skyldes hovedsagelig, som det med rette gjentagende har været fremhævet, de erfarne og dygtige forretningsmænd, som principmæssig i aarrækker har været indvalgt i administrationen og hat ledelsen av havneforvaltningen.

Det skulde synes paakrævet, at forretningsstanden ogsaa hos os maa bli fyldigere repræsenteret i de større byers havnestyre; heldigst vistnok paa den maate, at et bestemt antal medlemmer av dette kunde bli opnævnt av byens handelskammer.

Likesaa vilde det være av stor betydning, om repræsentanter for jernbane- og toldvæsen kunde faa sæte i havnestyret i de byer, hvor trafikens størrelse og art kræver det; dette vilde ogsaa bidrage til en økonomisk drift av havnene, hvilket i sandhet er en landssak.

Utviklingen har lært at en reform paa dette felt er nødvendig hos os, og det blev ogsaa for nogen aar tilbage fremholdt paa et diskussionsmøde om havneforholdene i Kristiania, at der burde oprettes en speciel forretningsmæssig institution for forvaltningen av denne havn.

Imidlertid har vort havnevæsen, i betragtning av landets økonomiske evne og trods alle vanskeligheter, utrettet forbausende meget, og dertil kommer at baade almenheten og statsmagterne har vist en stadig voksende forstaaelse av havnesakens betydning, som skulde love godt for fremtiden.