

SKIBSKRANEN

De skibsverfter som ennå i slutten av 1600-årene synes å ha florert her i byen, må ha fått en brå slutt. Senere var det smått bevendt med skibsbyggeriet helt til H. Chr. Brinck fikk utvidet den kjølhaling-skranen, hvis tidligere historie vi her skal skildre, til et verft.

Byen kunde nok greie sig uten verft, men i en sjøfartsby som Christiania måtte skibene i hvert fall kunne reparere. Det var den initiativrike admiraltetsråd Gerhard Treschow som i 1706 fikk istrand en kranbrygge. Stiftamtmann Wilhelm de Tønsberg forteller senere om hvor vanskelig det var til og med for de minste skib å få reparert her innen Treschow anla kranen.¹ Treschow hadde tidligere vært tolder. I 1600-årene holdt ikke staten nogen tollbod i Christiania, det var tolderen s privatsak. Tollboden har sannsynligvis hele tiden ligget på en holme like syd for nordre brygge, og har gått fra den ene tolder til den annen. Da Treschow gikk av fikk imidlertid hans eftertreder ikke overta tollboden, men måtte bygge ny (1698). Formodentlig har de ikke kunnet bli enig om prisen.

Det var således på den gamle tollbodtomt at Treschow med stor bekostning, som han sier, innrettet det slik «at skibe kunde kjølhales». Han var naturligvis interessert i sin deri satte kapital, men hovedsaken var allikevel å hjelpe de sjøfarende så «de skibe som hafuer nogen brøst vorde repareret og hiulpne», og mener at «trafique(n) det udfordrer» «at naar 2de skibe tilliige ankommer at ville kjølhales, de da begge uden ophold kunde hielpes». Han søker derfor magistraten om tillatelse til på kranbryggens søndre side å få bygge et bolverk på 30 alen langs bryggens bredside. Da Treschow forplikter sig til ikke å opføre nogen

¹ Stiftets skriv. 24. aug. 1730. Norske indl. 26. jan. 1731.

annen bygning her enn et bolverk med en vindekran for kjølhaling blir andragendet innvilget «da det er til de søfarendes gavn».¹

Det ser ikke ut som kranen tok nogen skade ved bryggebranden i 1708. Det lyktes i hvert fall å holde tollboden ved siden av utenfor, og kranen lå enda mer beskyttet.

Det var vel for kranens behov at Treschow drev et i høieste grad ildsfarlig bekbrenneri ved sin gård i Tollbodgaten 1.²

Efter Treschows død blir kranbryggen i 1721 solgt til Thomas Olsen Bruun for 1620 rd. På bryggen ligger da en stor sjøbod. Kranens inventar sies å være «en geen» (gjen) $6\frac{1}{4}$ " tykk og en do. 7" samt 10 store nye ekeblokker med pockenholtz skiver, derav 2 med 3 skiver, 4 med 2 og 4 med 1 skive. På bryggen står 3 vindspill. Nogen mastekran nevnes ikke og eiendommelig nok heller ingen flåter, som trenges ved kjølhalingen.³ Gjener og blokker brukes når skibene skal trekkes overende ved kjølhaling. En stiv skute behøvde inntil tre gjener for å hives over, det vanlige var nok to, mens et rankt fartøi kunde ha nok med én gjen. Til hver gjen hørte to til tre blokker.

Fire år senere pantsetter Bruun kranen til geheimerådinne Karen Hausmann.⁴ Han har tydelig ikke greid å betale rentene, så fruen i 1730 må overta kranen, som hun straks selger til Anders Elieson og Henrik Calmeyer for 717 rd.⁵

Det er ikke bare panteboksligasjoner som Bruun hadde misligholdt, men også i høieste grad selve kranen, som han hadde latt forfalle, ja, det sies at den en tid hadde vært ubruklig, hvilket skapte store vanskeligheter for skibsfarten. Byen må «uforbigiengelig» bli forsyt med en ny kran «om farten her paa stedet ellers skal vedligeholdes og de trafiquerende, saa vel som byens egne skibe ikke skal bli unødig opholdt og forhindrede». For å få reparert måtte man enten seile rundt Hurumlandet inn til Drammen, eller gå helt ut til Langesund. Det er klart at utlendinger kviet sig for å gå inn til en slik havn.

¹ Mag. ses. I 238.

² Mag. ses. I 320.

³ Pantebok IV 71.

⁴ Pantebok IV 204.

⁵ Pantebok V 158.

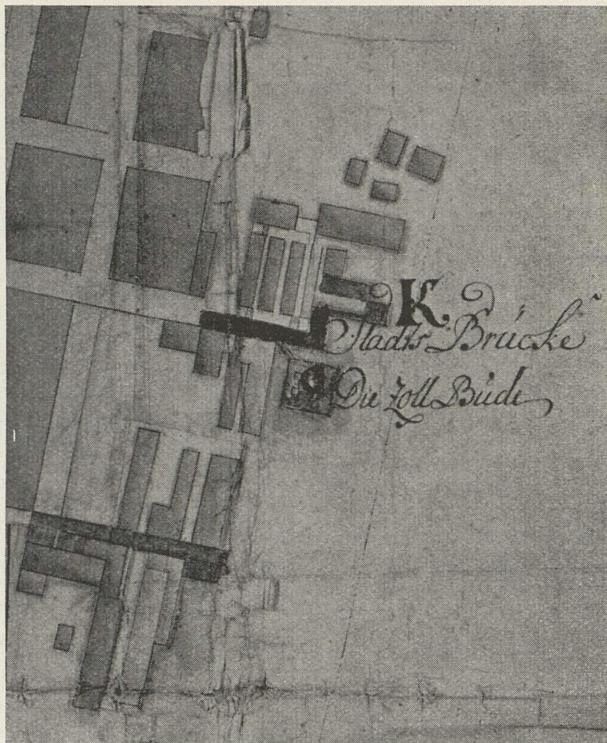
SKIBSKRANEN

Den gamle kranbryggen er det eneste beleilige sted her ved byen for en slik bedrift. De nye eierne er villige til å gjenopføre kranen, men da dette krever et ganske stort utlegg, vil de gjerne først få trygget sin stilling, og søker derfor kongen om spesielle privilegier. Man vil få en av myndighetene utarbeidet og fastsatt takst for hvilket beløp som skal betales for de forskjellige reparasjoner etter skibenes størrelse. Dermed vil de ha enerett til å drive skibskran her i byen. Når det gjelder slike eneprivilegier, pleier folk i alminde- lighet å være nokså grådige og prøve å få det for størst mulig «circumference», som det heter. Men her er man meget beskjeden og søker bare om å få det i en mils omkrets, så allerede ute i Sandvika kunde en begynne å konkurrere.

Stiftamtmannen anbefaler andragendet, da det ikke kan være nogen «tvivl om at en kran til skibenes reparasjon uomgiengelig behøves paa hvert sted, hvor der drives skibsfart». Den 26. januar 1731¹ får de privilegium på at alle skib som trenger å kjølhales, forhudes,² for

¹ Åpne breve og indl.

² Der var tre slags forhudning, den vanligste var nagelhud, men man kunde av og til nøsig med simpel spikerhud. Kobberhud bruktes bare ved skib som skulde på langfart sør over, hvor det var risiko for at de ellers skulle bli sterkt overgrødde.



Utsnitt av kart fra ca. 1700. (Geogr. opm.
Kri.a by nr. 7.)

S K I B S K R A N E N

dobles eller utta og innsette master, fortømring m. v. må benytte deres kran.

Like efter får de magistraten til ved fire sakkyndige å fastsette prisen. De mindre skib på 6—10 læster skal for kjølhaling betale 2 rd., de på 10—20 læster 4 rd. Så stiger det for hver 10. læst med 24 eller 48 skill. til det for et skib på 200 læster betales 10 rd. 48 skill. + 6 skill. pr. overskytende læst. Disse beregnes ikke etter commerce-læster, men etter den norske skibsmåling. For denne minimumstakst har skibene rett til 3 bekvemme arbeidsdager. For hver overskytende dag betales $\frac{1}{3}$ av taksten.

Hvis skibene etter at kjølhalingen er ferdig trenger å ligge ved bryggen for å tømre «eller til aparte hugst», betales for dette 1 ort, 8 skill. tydeligvis uansett størrelsen. For bruk av den store flåten eller s.k. «skoe» betales 1 ort dagen, og for hver av de små flåter 8 skill. dagen. Trenges «Pek gryde» betaler små skib på inntil 40 læster 6 skill. dagen, de under 100 læster 8 skill. og større 12 skill. De som trenger å forhude eller fordoble sitt skib betaler den tredobbelte takst av kjølhalingen. Men hvis det, når et skib ligger og fordobler, kommer et annet som trenger plassen til kjølhaling eller til å utta eller innsette en mast, må den som fordobler vike plassen etter å ha ligget i tre dager.

For å utta en mast betales 6 skill. pr. palm, for å innsette en mast 8 skill. Det samme gjelder for «bogspret».

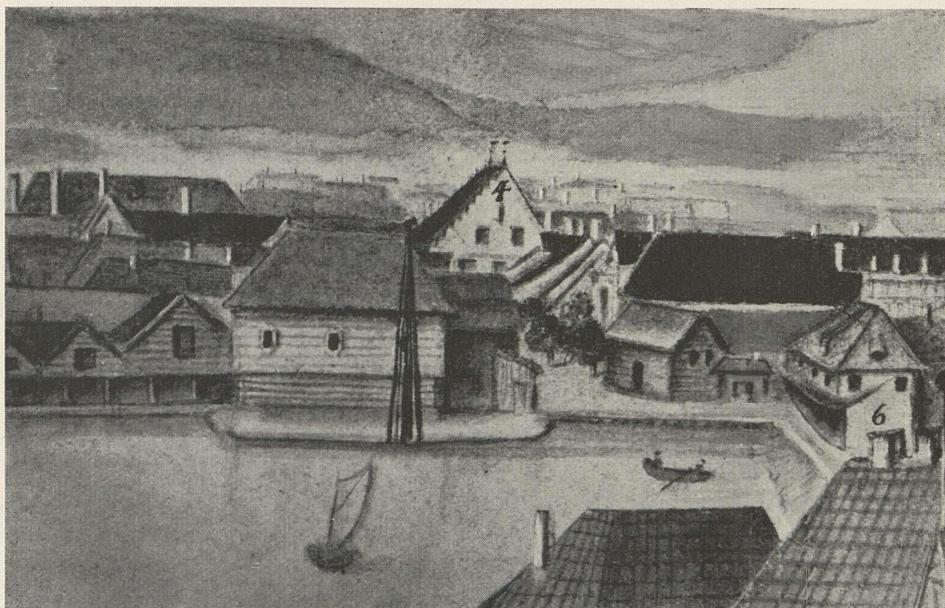
For plass på bryggen for tilhugging av mast betales for de minste inntil 12 palm — 1 ort, 8 skill., inntil 20 palm — 2 ort, 16 skill., og videre 4 skill. pr. palm. Den som i strid med privilegiet reparerer utenfor kranen, men innenfor dens område, betaler kraneieren etter taksten.¹

Av dette og andre oplysninger fremgår tydelig at en ikke betaler for å få disse reparasjoner utført, men bare for å få adgang til med egne folk å ligge ved kranen og reparere, samt for å benytte dens redskaper.

Trafikken på havnen var ikke stor, hvorfor det ikke blev så mange reparasjoner, at det vilde lønne sig å ha en fast arbeidsstokk. Seilskutene hadde jo alltid sine tømmermenn ombord og vel nok folk som kunde hjelpe til. Dessuten var det sikkert ingen vanskeligheter med å få fatt på nogen duelige folk i land.

¹ Kane.breve 16. sept. 1785.

SKIBSKRANEN



*Utsnitt av Milter Lunds prospekt fra 1745. Kranbryggen med mastekranen.
4) Katedralskolen. 6) Tollboden.*

Prisnivået var stabilt i 1700-årene. Takstene holdt sig uforandret. Så sent som i 1766 fikk de kongelig stadfestelse, og blev nok ikke forandret før under inflasjonen i begynnelsen av 1800-årene.

Ikke mange måneder efter at Elieson og Calmeyer har fått sitt privilegium innvilget kommer de igjen med nye krav. Konjunkturene er elendige, de har med store omkostninger satt kranen i stand, sier de, men kan ikke vente å få sine penger igjen på mange år, da det nu ikke er mer enn 2 à 3 skib som hører hjemme her. Og fremmede skib blir det stadig færre av. Ved kranen har de opført et hus, hvor de som driver der nede kan søke ly i uvær og forfriske sig med «nødtørftig drikende varer», både inn- og utlendinger, «som sædvanligt paa andre stæder hvor kraner findes». Byens borgere kan også «have deris commoditet sammesteds for at samtale med fremmede og andre om deris

handel», noget som det fra de fleste forretningsfolk «derom er gjort proposition». Dette har beveget dem «til huusebygningers beqvemme og bekostelige indredning» hvor fremmede skippere, byens forretningsfolk og andre kan sitte «at divertere sig med een piibe tobaks smøgen». I vår tids sprog skulde det hete at de hadde innrettet en moderne og komfortabel kafé.¹

Dette var dog ingen ny opfinnelse. De påstår at stedet «forhen dertil stedze værit brugt og af øvrigheden accorderit». I 1724 hadde Bruun fått stiftets tillatelse til å selge mat- og drikkevarer til arbeiderne ved kranen, men fikk ikke bruke lys, varme eller «tobakssmøgen». Det har nok ikke alltid gått så pent for sig, for presidenten lot snart varene utkaste på bryggen.² Magistraten nedla forbud mot salg av drikkevarer i sjøboder eller fjeleboder på bryggene, da det foruten brandfarene også vil bevirke adskillig liderlighet og gi anledning til tyveri og heleri etc.² Tross dette hadde uskikken med utskjenkning på bryggene tiltatt. Elieson og Calmeyer vil nu ved kongelig forbud få all utskjenkning fra fjeleboder etc. forbudt, og kranen etablert som eneste privilegerte bevertningssted ved bryggene. Den ligger ildsikkert til, mener de, skilt ved vann fra sjøbodene. Stiftet er ikke helt enig i dette. Avstanden er ikke stor nok, så meget mer som det alltid ligger fartøier mellem kranen og sjøbodene, og tobakksrøkning strider mot brandforordningen. Han synes allikevel å ha billiget forslaget, for hvis det blir gjennemført vil byens betjenter, som nu på grunn av ildsfaren stadig må patruljere på bryggene, bare ha ett sted å passe på, og således der kunne føre desto bedre tilsyn.³ Også dette andragende går glatt. Vertshusdrift lå sikkert godt tilrette for Elieson og Calmeyer. De etablerte byens første ordentlige ølbryggeri, og Calmeyer hadde dessuten vinhandel.⁴

Frem gjennem årene hører vi, som rimelig kan være, meget mere til utskjenkningsprivilegiet enn til kranprivilegiet, da det første gav adskil lig mer anledning til misbruk og misunnelse.

¹ Statth. innk.saker 7. juni 1726.

² Mag. ses. 1. mai 1727 p. 273.

³ Norske indl. 7. sept. 1731.

⁴ Mag. ses. prot. 1737 pag. 15 og 27.

SKIBSKRANEN

Det lot jo til at Elieson og Calmeyer hadde vært raske med å få det hele i stand, både kran og kafé, men det har nok ikke vært tilfelle med den førstnevnte. I 1732 lar stattholderen forespørre, hvorfor kranen ennå ikke var kommet i stand.

Svaret var at det først hadde vært umulig å få frem den store masten som trengtes, uten på vinterføre. Da så denne endelig var fremkjørt, blev den liggende, da der ikke var råd å opdrive nogen som forstod sig på å bygge og sette op en kran. Dem bekjent fantes det bare en eneste tømmermann som forstod sig på noget slikt, og da han hele tiden hadde vært fraværende var det hele gått i stå. Det er en kjent sak at byens tømmermann ofte drog langveis for å påta sig kirkebygg el. lign. Nu ventedes han tilbake, og da skulde man straks gå igang. De mente dog at den gamle kranen var holdt slik vedlike, at den hadde vært fullt brukbar.¹

I 1738 overtar kaptein Anders Elieson kranen alene.² På Milter Lunds prospekt fra 1745 ser en kranen. Fremst en høi rødmalt mastekran, bak den lå en stor toetasjes tømmerbygning med valmtak. Første etasje er lav og uten vinduer, og har vel bare vært redskapsbod. Annen etasje, som på de tre sider som en ser, skyter meget ut over underetasjen, har derimot en anselig høide. Her er tre symmetrisk plaserte vinduer med uregelmessige omramninger. De har vel antagelig vært større enn det vises på bildet. Her har det altså vært kafé.³

Da Fredrik V besøker byen i 1749 skal han gå i land ved tollbodbryggen ved siden av kranbryggen, hvor man vil placere salutt-batterier. Fregatten «Elisabeth», som ligger der og reparerer, må flyttes. Kaptein Elieson er helt fortvilet, da dette vil være til stor skade for ham, og å «plante batterier hvor gevældtige skud skal eksistere af canoner som virkelig forårsage bryggerne gevældt og yderlig ruin, det kommer mig som eier til største nachdel». Han forlanger erstatning, men da det har gått bra ved tidligere kongebesøk, tar ikke magistraten noget hensyn til protesten.⁴

¹ Mag. ses. prot. 1732 pag. 121 f.

² Bytings prot. p. 203.

³ Hvad de skrivelser som Magistrat og Stiftamtmand sendte i 1748 ang. kranen inneholdt, kjennes ikke da arkivene er evakuerte. Stiftet pk. 400 (Mag.skr. ½ 1748) og Rel.prot. p. 253 og 292.

⁴ Akershus stift. pakke 41 II.

SKIBSKRANEN

Efter kaptein Eliesons død utbys kranen i 1754 til salgs, men først tre år etter blir den solgt til Per Smith. Denne klarer imidlertid ikke å beholde den, og etter to år går den atten under hammeren.¹

Nu står her en ganske anderledes stor bygning enn den vi så på Milter Lunds prospekt. Den er i hele 4 etasjer, visstnok byens høieste hus. I den «midterste etage» (kanskje man ikke regnet med underetasjen, og da skulle det bli 3. etasje) er tre værelser. I det ene av disse står en biljard samt 9 lær- og 9 trestoler. Dessuten er der en særskilt bygning med to materialboder. Det er interessant å bemerke at det her var en offentlig biljard i midten av 1700-årene. Den blev forpaktet av Christen Stockman.

Ombygningen antar jeg er foretatt i slutten av 1740-årene. I 1749 snakker Elieson om det kongelige magasin i kranens overbod. Det må vel ha vært over kaféen.

Kranen blir kjøpt av kjøpmann Johan Fredrik Samuelsen for 1500 rd. Denne var en gammel skipper, som i 1743 førte «Caritas» for Collett & Leuch, og i 1755 «Norske Klippe» på 255½ læster for Karen sal. Elieson og Christian Ancher.² Samuelsen blir senere en betrodd mann, kemner o. lign.

I Samuelsens og hans slektingers eie forblir kranen i over 80 år. Privilegiene var blitt stadfestet i 1748, og i 1766 følger etter en ny stadfestelse ikke bare av privilegiene, men også av prisforskriftene. Disse sistे blir trykt som en magistratsplakat.³

Av og til må kraneieren beskytte sig mot innitrengen i sine privilegier, illojal konkurransen eller mot at de sjøfarende hjelper sig selv uten å benytte kranen. En stor sak, som verserer for retten i mange år, blev anlagt på grunn av at en skipper Niels Borthing fra Arendal på skibet «Emanuel» lot storbåten full med vann henge ut langs skibssiden, la ballasten over på samme side, og derved blottla 6 planker, som ellers lå under vann. På denne måte kunde han sette inn en propp i et kvist-hull og slå et plankestykke over.⁴

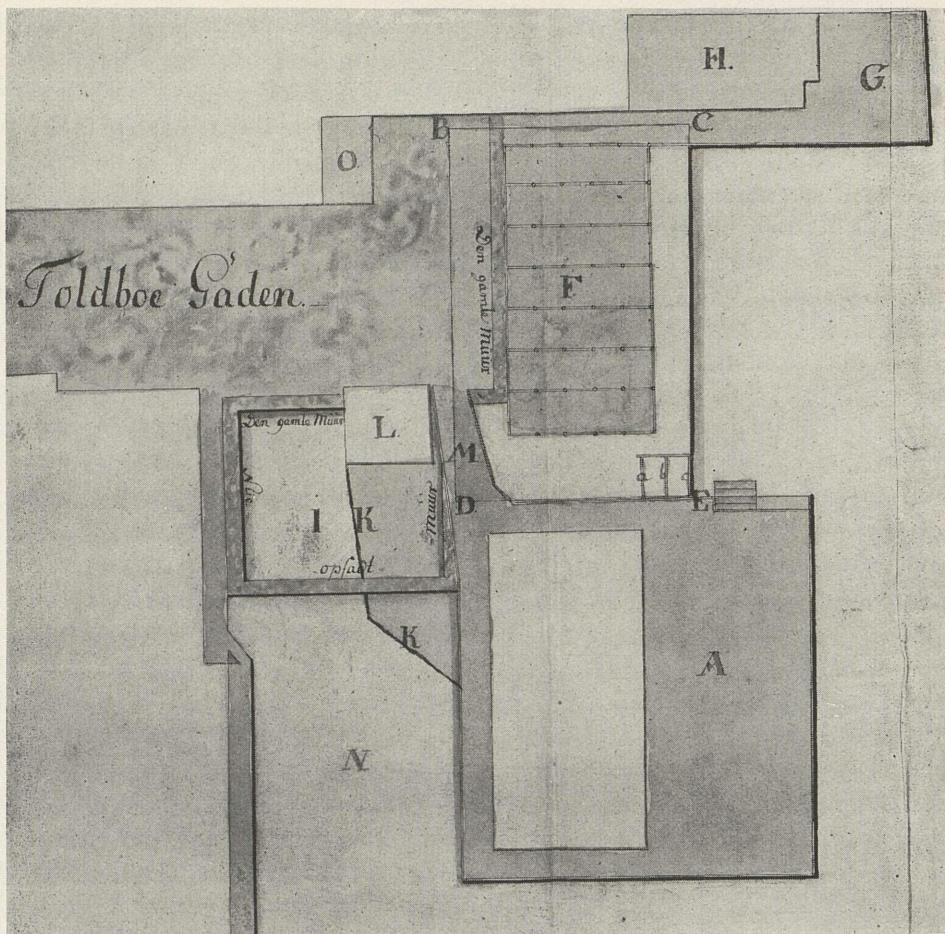
¹ Auk.dir. pk. 26, Magist.koll.brev 1757, auk.dir. pk. 36.

² Bytingsprot. 16. november 1743. Mag. ses. No. 8 p. 277.

³ Et slikt eksemplar ligger i Mag.ark. IV pk. 31 (evakuert). Privilegiestadfestelsene er datert 15. mai 1748 og 15. september 1766.

⁴ R. A. Lokalia 1770.

SKIBSKRANEN



Kranbryggen ved Tollboden. Utsnitt av kart av 1779. (Norske innl. 25. mai 1779.)
 A) Kranbryggen. B, C, D, E) Grunnen til den nye tollbod. F) En pelebrygge som nu er nedtatt. G) Tollbodbryggen. H) Den gamle tollbod. I) Havn for Samuelsen, prammer som nu ved det nye anlegg blir opfylt. K) En lense tilhørende Samuelsen. L) Et material- eller kalkhus. M) Broen til Kranbryggen. N) Hvor skibene ligger og losser fisk. O) Vejerboden. a, b, c) Tre stokker hvorav a og b ved opfyllingen er avhugget.

Vi hørte at kranen lå på den eneste mulige plass ved byen, og at den var helt nødvendig for skibsfarten. En skulde da tro at myndighetene vilde ta tilbørlig hensyn og passe på at den ikke blev genert. Men tvert imot. Da den gamle tollbod utover i 1770-årene var blitt helt forfallen, besluttet man å bygge en ny, og man fyller ganske rolig sjøen igjen mellom den gamle tollbod og kranbryggen. Ja, tollboden legges til og med slik at den helt avskjærer forbindelsen ut til kranbryggen. For å skaffe ny forbindelse må også sjøen innenfor kranbryggen, mellom denne og sjøbodene, utfylles. Bryggeplassen ved kranen blev altså betraktelig innskrenket, og hvad verre var, i viken innenfor kranbryggen hadde denne hatt sine flåter liggende. Utenfor dem lå fiskeskøitene, så når flåtene skulde benyttes, måtte de trekkes frem under broen til kranbryggen. Nu blev ikke alene denne vei sperret, men plassen hvor flåtene lå blev utfyld, og man hadde ikke noget sted å legge disse for krandriften så nødvendige flåter. En skulde jo tro at kranen etter 75 års drift skulde hatt en viss hevd på disse sine goder. Samuelsen gikk derfor straks igang med å söke om erstatning, og lot avholde en kartforretning.¹

Stiftamtmannen er nokså kjepphøi og synes at Samuelsens krav er utidige. Kammeradvokaten, til hvem saken blir oversendt, mener dog at det neppe kan være nogen tvil om at Samuelsen har lidd urett og finner det lite tilrådelig å la det gå til saksanlegg. Nu blir stiftet straks myk og vil at staten skal kjøpe kranbryggen, om det så er for 3000 rd. som Samuelsen forlanger. Generaltollkammeret er også enig i dette, men regjeringen finner utgiften for stor, man må ta risikoen ved en prosess.² Det er ikke greit for en privatmann å anlegge sak mot staten, og det blir det da heller ikke noget av. I 1779 skrev stiftamtmannen at kravet måtte ansees bortfalt.³

Hvorledes kunde så kranen klare sig? Om han hadde vært føre var, eller det var på spekulasjon eller av andre grunner, så hadde Samuelsen allerede i forveien skaffet sig en ny tomt. I 1770 gikk han sammen med den kjente entreprenør og kjøpmann, Poul Pedersen⁴, inn for et

¹ Gen.kond. arkiv No. 232. Geogr. opm. Kria. No. 25.

² Gen. Toldkam. Jr. 1777 Nr. 856, 937, 1073, 1287 og 1404; 1778 Nr. 569.

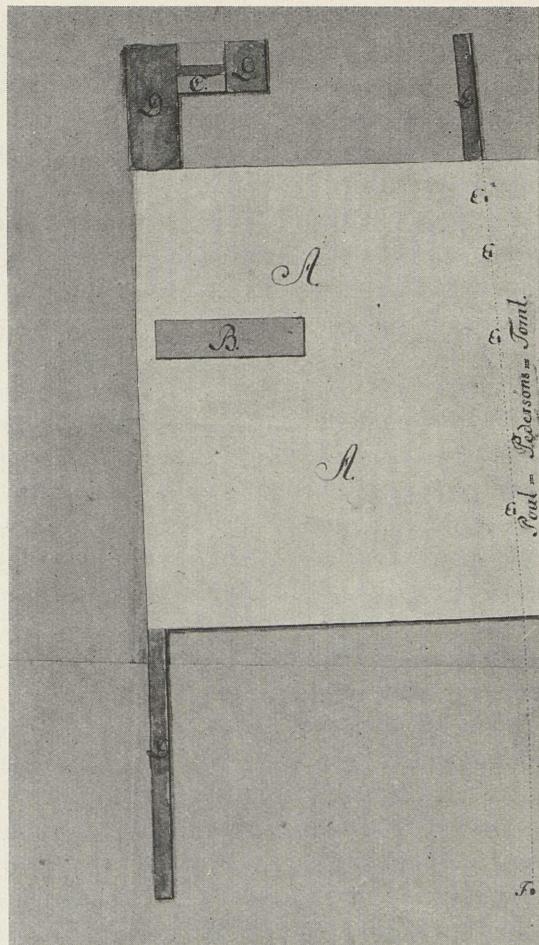
³ Gen. Toldkam. Jr. 1779 No. 1605.

⁴ Se om ham forf. «Vår Frelsers Kirke» St. Hallvard XI s. 84.

SKIBSKRANEN

større utfyllingsarbeide borte ved Akerselven i Vaterland. Det er på en måte en fortsettelse av det arbeide som kjøpmann Peder Løchstør hadde gått igang med en menneskealder tidligere.¹ Man hadde bygget stenmurer på begge sider av elven langt ut i Bjørviken for å drive sagmuggen ut på dypt vann. Men ved sønnenvind blev sagmuggen ført tilbake og fløt innover havnen i slik masse at mudderprammen ikke greide å få det bort igjen. Det er den skadelige virkning av dette som Samuel-sen (der er medlem av havnekommisjonen) og Poul Pedersen vil forebygge. Det kart som var vedlagt havnekommisjonens protokoll av 10. september 1770, da saken blev behandlet, har jeg dessverre ikke kunnet finne. Det fremgår dog at man et stykke vest for muren ved elven vilde opføre to nye murer for mellem disse å opfange den sagmugg som fløt tilbake, så den ikke skulde komme inn på havnen.

¹ Redegjort for i St. Hallvard XIX s. 30 f.f.



Kart over Johan Fredrik Samuelsens nye oppfylte tomt ved Akerselven 1779.

A) Tomten ved Vaterlands elv. B) Et materialhus. C) Et gjenhus. D) Bolwerk. E) Nedslåtte peler til dele imellem Samuelsens og Paul Pedersens tomter. F) Samme grensen forlenget i vannet til en pel.

Dette meget kostbare arbeide tilbyr de to herrer sig å utføre uten nogen utgift for havnekassen. Som vederlag vil de først og fremst erholde som sin eiendom det grunnstykke som vil komme til å bli oppfylt mellom murene i en strekning Ø—V på 140 alen og N—S på 150 alen. Ved dette alene vil de dog ikke få erstatning for sine utgifter, og vil derfor ytterligere ha rett til på havnen å sette op 4 dykkerdalber, som 5 à 6 skib kan fortøie ved mot den i forordning av 16. september 1735 fastsatte avgift. De snakker om å lage en kanal, hvor båtene som fører bord til skibene kan gå gjennem, da det ellers er meget besværlig eller nesten umulig for disse å komme frem. Dette er vel sannsynligvis den kanal, hvor det senere innrettes sluse nord for det område som skal utfylles.

Havnekommisjonen finner at det foreslalte arbeide vilde være meget nyttig og sikkert spare en hel del på mudringsutgiftene. Den forlangte erstatning er også rimelig og de foreslalte dykkerdalber ansees påkrevet, da det ikke er «leilighed i berge til ringers nedsættelse». Man har dessuten observert at skipperne nu fortøier sine landtauer «paa adskillige stæder udi den for havnen indrettede muur, som derved befrygtelig kunde tilføyes skade, foruden at skibernes touge ved saadan fastgiørelse hindrer fremkomsten for baade og prammer». Det gis nøie forskrifter for hvorledes dykkerdalbene skal bygges.¹

Dette er altså den første begynnelse til utfyllingen av det område som nu ligger syd for slusen. Den planlagte tomt på 140 × 150 alen er noget mindre enn kranbryggens tomt på kartet av 1881, som er på ca. 160 × 160 alen. Oprinnelig var tomten delt mellom Samuelsen og Poul Pedersen, den ene tok den vestre, den annen den østre del.

Heldigvis var Samuelsen ferdig med utfyllingen, så han kunde flytte sine flåter dit. Det blev dog besværlig hver gang de skulle brukes å hale dem over fjorden til kranbryggen, og ved «strømvind» var det nærmest umulig. På den annen side kunde hele kranen flyttes til

¹ I midten skal det være et mastetre, som nedrammes ca. 18 fot i grunnen. Dette omgis med fire andre peler, som nedrammes 10 à 12 fot. De skal eventil forsvarlig sammenholdes med jernbånd og bolter. Rundt pelene påbys dessuten bygget «suffisante» stenkar fra grunnen til vannlinjen, hvilket både vil tjene til øket styrke for pelene og dessuten bevarer dem for å bli markspist. Pantebok IX b pag. 550 f.

den nye tomten, da der ikke var dypt nok for større skib. Samuelsen måtte derfor gå en middelvei og reparere de mindre skib, som kunde gå inn der ved den nye tomten, mens de større skib stadig måtte behandles på den gamle plass.

Selvfølgelig gikk det ikke an å dele bedriften uten å få det kongelige privilegium i overensstemmelse med den nye situasjonen. Samuelsen fikk laget et fint, stort kart, hvor han fikk med både den gamle kranen med de forandringer som der blev foretatt, og den nye tomten (avstanden mellom dem var 109 favner), og sendte så andragendet til kongen, hvilket blev anbefalt av myndighetene. Magistraten håpet at man med tiden ville nå så langt med havnens opmudring, at det også ville bli dypt nok vann ved den nye tomten til at større skib kunde gå inn der, så hele kranen kunde flytte dit.

Det nye privilegium blev utstedt 28. mai 1779.

Det blev snart en brå slutt på denne tvedelingen. Ved bryggebranden i 1785 strøk den gamle kranen med. Antagelig var dybdeforholdene ved den nye kranen bragt i orden, for nogen ny kran ved siden av tollboden blev ikke opført. Helt fint var det nok ikke, for så sent som i 1807 ser vi av mudderregnskapene at mudderverket fra 23. juni til 3. juli arbeidet for kaptein Schou for at hans skib skulle kunne komme inn til kranen for å kjølhales.¹

Det blev nok en kostbar kjølhaling.

Like etter branden gikk Samuelsen igang med å opføre en ny bygning med ildsteder ute ved den nye kranen. Det blev bråk om dette, da han undlot å innsende byggeanmeldelse. Han mente at den lå så å si utenfor byen, skilt fra denne ved en kanal.² Han er rask i vendingen. Allerede i januar 1786 skrev magistraten at den nye kranen ved Vaterlands elv var bragt «til den fuldkommelighed, at skibe af forskjellige størrelser som behøve at reparere der kunde anlægge og med meere bequemlighed men mindre fare forrette alt paa fordrende fornødent arbeide».³

¹ Mag. ses. prot. 1786 p. 285 ½.

² Mag. ses. prot. 1785 p. 263. Breve t. pol.m. pk. 1785—86. Pol.mest. prot. 1785 p. 574.

³ Mag. ses. prot. 1786 p. 285 ½.

Vertshuset.

Samuelson beholder også den gamle kranbryggen, formodentlig på grunn av vertshusprivilegiet, som jo ikke var den minst viktige del av foretagendet.

Vi sa før at det hadde vært meget opstyr om dette privilegium. Elieson og Calmeyer forsøkte straks å hevde enerett til utskjenkning på alle bryggene, men Inger sal. Christen Bruuns hadde tillatelse til å holde marketenteri ved Nordre brygge, og Magistraten mener at kraneiernes rett ikke strakte sig lenger enn til området omkring kranen.

Nogen år senere er det etter bråk, og da er det visstnok enken som klager over kraneiernes vertshus. Magistraten hevder da at utskjenningen ved kranen er nødvendig, og deres privilegium har gitt anledning til å få fjernet en rekke skur og skipper samt utskjenkning fra sjøbodene. Kranbryggen derimot ligger fritt, og er et sted hvor skikkelige folk og arbeiderne «kand have dennem en lædsedrik», hvilket er skikk og bruk i Kjøbenhavn og andre steder. Kraneierne kunde simpelthen ikke ha råd til å holde kranen i stand for de seilende, hvis de ikke hadde dette utskjenkningsprivilegiet, den vilde som «tilforn har skjeet» forfalle.¹

Senere er det en annen fattig enke, som driver marketenteri på Nordre brygge, enken etter den initiativrike kjøpmann, Niels Scavenius,² som på denne måte prøver å holde liv i sig og sine barn. Da Samuelson kjøper kranen, forsøker han også å hevde eneprivilegium og få vekk enken.

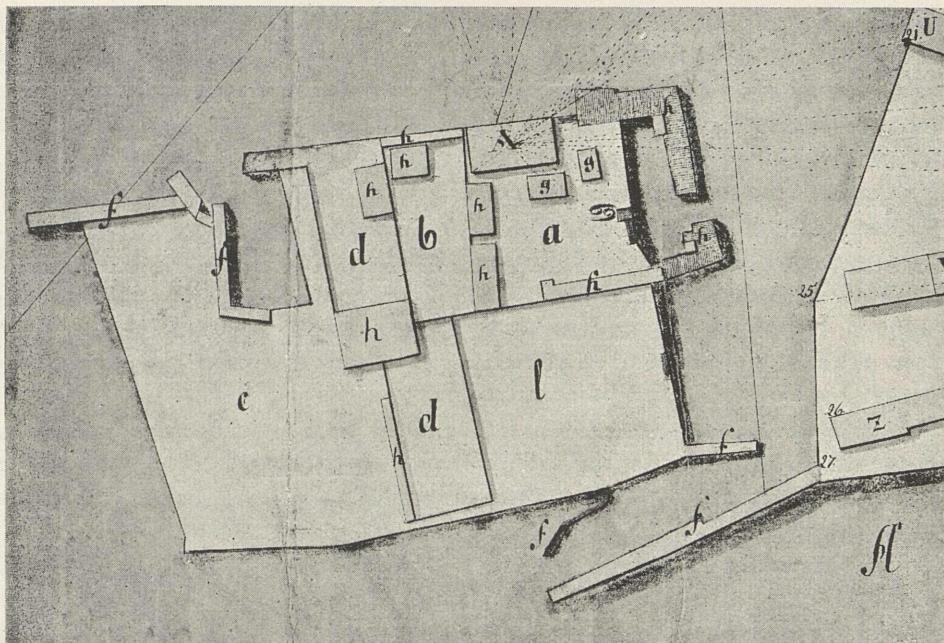
Magistraten fastholder sitt gamle standpunkt, at til Nordre brygge, hvor de danske fartøyer ligger og de fleste som losser salt, kan Samuelsens rett ikke strekke seg. Avstanden er for stor, og bryggene er skilt ved en kanal, hvor sjøen går inn. Denne opfatning blir så bekreftet ved kongl. reskr. av 12. juni 1766.

Dette reskript fikk en meget uheldig formulering. Det heter at ved nordre brygge ikke «een eller anden af byens indvaanere som vilde der

¹ Mag. ses. prot. 1732 pag. 122.

² Det var ham som startet stivelses- og pudderfabrikken ved Lysaker, død 1758. St. Hallvard XVII s. 245 f.f.

SKIBSKRANEN



Kranbryggen ved Akerselven. Utsnitt av kart fra 1794 (Riksark. I f 23).
a) Kranbryggen. b) Henning Fuglebergs tomt. c) Andreas Lies tomt.
d) Lars Bothings tomt. e) Gen.loitn. v. Kroghs tomt. f) Den nye kranbygningen. f) Skjermer opført til vern mot sjøens inntrængning. g) To bygninger med ildsteder. h) Materiallager.

ernære sig af een liden høkeri handling, saadant skal formeenes, men at det maa være saavel enken som andre tilladt sig af slig liden handling paa bemældte stæd at ernære sig, dog at de ikke maa have ild eller lys hos sig».

Dette slipper løs et forferdelig uvesen, allverdens folk, med eller uten borgerskap, anser sig nu berettiget til å drive utskjenkning ved Nordre brygge. Magistraten griper til sist inn og prøver å få begrenset «det høyst uordentlige og forføreriske marketenderhold» til 6 borgere, som de har valgt ut. Men det nyttet ikke, de andre bare fortsetter, idet de påberoper sig ovennevnte kongl. reskript. Man prøver så å få forord-

ningen forandret, da de nuværende forhold bevirket ikke «alleene til at opvække liderlighed og fylderie, skiule tyveri og hæleri derudi, men og til fortrængsel for byens indvaanere ved opkiøb af visse ikke udi store partier øeværts tilførende varer, som disse marketendere straks opsnappe og tilforhandler sig og af dem siden med anseelig fordel udhøkress». Magistraten vil ha ordningen med seks bevillinger stadfestet, men disse skal bare gjelde for et år ad gangen. Da må det innsendes ny ansøkning, og etter seks borgere velges ut, «som erkiendes in publica at have god reputation for ordentlige og skikkelige». Når de fyller dette krav, skal de fattige og i denne næring tilbakesatte ha fortrinsrett, altså de som ikke har midler til å drive spekkhøkervirksomhet på den fore-skrevne måte.

Forslaget ansees tydelig så oplagt, at det ikke trenger kongl. resolusjon. Kancelliet stadfester det med den forandring at bevillingene skal gjelde så lenge de ikke misligholdes. Man er vel redd for korruption ved årlige bevillinger.¹

Da Samuelsen deler på kranen, forsøker han forgjeves også å få bevertnings-bevillingen delt. Magistraten finner imidlertid, at det vilde være å drive dobbelt næring, og dessuten er slikt vertshushold forbundet med fylleri og uorden. Samuelsen beholder så bevertningen ved den gamle kranbryggen.

Efter branden søker han etter å få solgt denne, nu for 4000 rd. Det reises tvil om hans eidomsrett, men den mener magistraten er uomtvistelig, tross bolverket alltid har vært til almindelig bruk for de sjøfarende. Dette kan Samuelsen ikke nekte, men han har rett til å opkreve bryggeleie.

Med hensyn til gjenopbyggingen av tollboden bør det offentlige kjøpe kranbryggen, men prisen er for stiv. Samuelsen vil da bygge op sin biljard og skjenkehus igjen, hvilket man forsøker å forhindre, men visstnok forgjeves.²

I 1787 blir det politisk, da Samuelsen prøver å omgå forbudet mot å holde vertshus på begge bryggene. Av saken ser vi, at han holder to forskjellige vertshus på den gamle kranbryggen, og påstår at det alltid

¹ Kancelliets brever 10. september 1785.

² Mag. ses. prot. 27. januar og 2. juni 1886, Akershus stift kop. 24. januar 1785.

har vært slik «til bequemmelighet for separate stænder». Aase Riis, som har leiet en sal og et lite spiskammer for 30 rd. (5 rd. pr. måned i sommerhalvåret), har tydeligvis hatt et finere sted. Susanna Hansdatter derimot, som holder bevertning for arbeiderne, har bare en bod. På begge steder får man drikkevarer og «smørre brød».¹

Efter Samuelsens død 1787 går hans eiendommer over til hans datter Sara Petronelle, enke etter Peder Torgersen. Efter henne selges den gamle kranbryggen til kjøpmann Ernst Hiøring. I 1839 innkjøpes den av tollvesenet, men helt til den forsvinner i begynnelsen av 1900-årene går den under navn av Hiørings brygge.²

Den nye kranbrygge.

Kranen på østre side av fjorden omfatter ved Samuelsens død, foruten bygnings- og lastetomt med påstående materialbygning, kokehus, våningshus med skorsten og et kammer for skipperne «som har ved kranen at bestille».

Nu er det et ganske anderledes rikholdig inventarium enn i 1720-årene: 4 gangspill med bommer, 8 giener 3" til 6", 32 en til tre skivers blokker med stropper, 4 taljeblokker med tvende lodder, 3 stumper av gamle giener, 1 mastegien 4" tykk, donkrafter, mudderdragger og annen redskap samt forskjellige materialer.

Efter Sara Petronelle overtas kranen av hennes sønn, Rasmus Basberg Torgersen, og hennes manns nevø Svend Torgersen. Om kranen heter det i 1792, at den har komplett inventar, og at der samtidig kan repareres og kjølhales tre skib.³

Neste år går kranen atten under hammeren. Den kjøpes nu av Svend Torgersen for repslager Niels Torgersen.⁴

¹ Norske indl. 14. mars 1788. Pol.rapp. p. 426 og 444.

² Auktionsdir. prot. p. 94 og 103. Kri.a. kommune 1837—86 s. 422. I John Torgersen: Torger Eriksen Sollerud og hans efterslekt heter det s. 75 at Sara Petronelle Samuelsen døde i 1767, men dette må være feil.

³ Akershus stift pk. 1792.

⁴ Auktionsdir. pk. 104.

Denne begynner på våren 1794 å bygge inn mastekranen i en toetasjes laftebygning. Brandvesenet nedlegger forbud mot dette, og her blir en vidløftig rettergang, som føres helt op til overhoffretten. Torgersen lar opta et stort kart over hele havnen. Myndighetene finner at bygningen, hvori det er ildsteder til bruk for hans arbeidsfolk og sjøfolk, ligger i et ildsfarlig naboskap til Bordtomtene og Vaterland, og er ulovlig. Dette tiltross for at der mellom kranbryggen over til bordtomtene og reperbanene går en 70 alen bred kanal. Torgersen hadde først benyttet kranen uten å dekke den med noget hus, men finner at den, slik som han nu akter å opbygge den, vil være mere tjenlig til sin bestemmelse enn om den stod fritt.

I de lavere instanser blir han dømt til å fjerne det påbegynte bygget. Men overhoffretten finner at det ikke kan være nogen fare ved det. Taket over reperbanen, som er det som ligger nærmest, kan lett fjernes i påkommende tilfelle, og huset får stå.¹

Vi får altså nu den karakteristiske bygningen med det høie, brukne tak i husets lengderetning og med mastekranen stikkende ut midt på fasaden, som vi ser på så mange gamle havnebilleder. I 1818—19 beskrives den således: En stor bygning av tømmer og beklædt med bord 3 etager 28×15 alen. Med et aabent portrum i midten eller slæbested der gaar ud i vandet. I underetagen tre værelser med ovne samt to kjøkkener og trappegang. I anden etage tre værelser, en madbod og to materialboder. I tredie tre materialrum. Ovenover et røst hvori en stor kranbjelke. 16 fag vinduer. Øst for denne bygningen lå en smie med to blesebelger. Videre et tjærekokeri med fire jernbjelker og et stort materialhus.²

I 1808 utbyr Niels Torgersen kranen på auksjon. Det er første gang vi treffer på at benevnelsen skibsverft er blitt benyttet. Det heter at auksjonen er over dette skibsverft, bestående av kranen med dens privilegier og våningshus etc. Til kranen hører 7 stokkeflåter til bruk ved kjølhalinger.

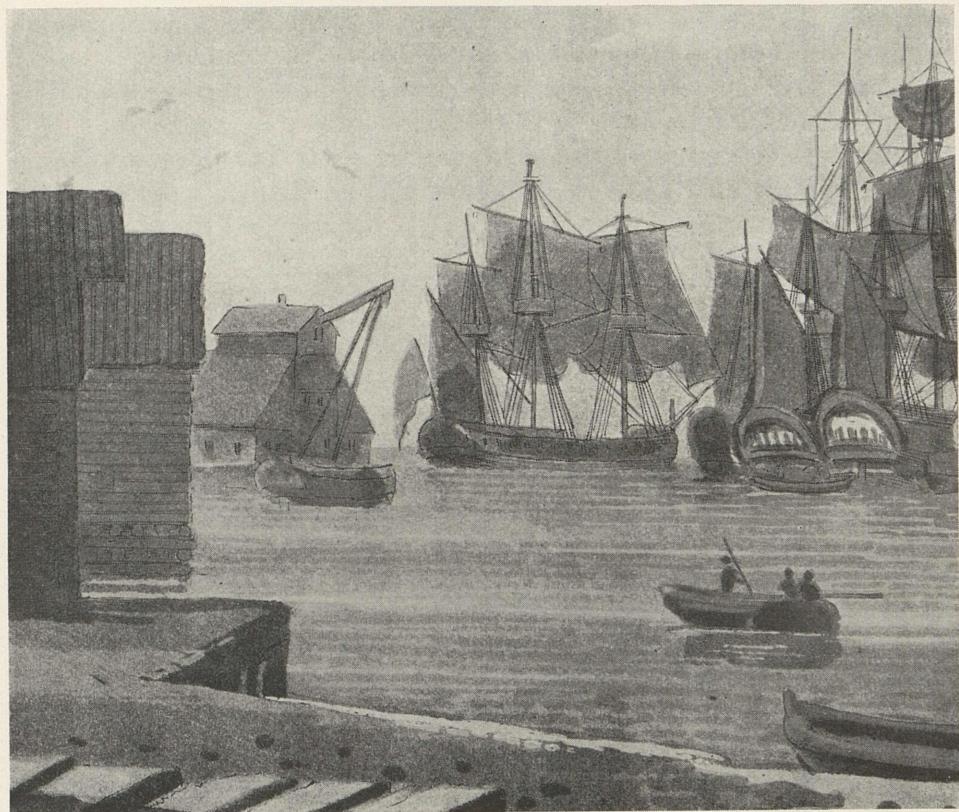
Kjøperen er hans yngste sønn, Torger Torgersen, som byr 6250 rd.³

¹ Ov.Hof.Rets prot. 1796 sak 55. Breve til Pol.mest. 1769.

² Mag. skr. brandtakst prot.nr. 5 p. 179 b, No. 7 p. 96 b.

³ Auk.dir. pkk. 122.

SKIBSKRANEN



*Kranen sett fra bordtomtene. Utsnitt av akvarell
av J. W. Edy ca. 1800.*

Denne skal ha vært utdannet skibsbygger, og satt til å begynne med godt i det, men så går det ut for ham, og kranen overtas av grosserer Jørgen Young, som var gift med hans søster.¹ Torger Torgersen har vel antagelig bestyrt kranen under farens tid. Denne hadde jo sitt repslageri. Han har kanskje også vedblitt med det etter at svogeren blev

¹ John Torgersen: Torger Erichsen Sollerud og hans efterslekt s. 69.

SKIBSKRANEN

eier, men ikke lenge, for ved brandtaksten i 1820 efter at en materialbygning var brent ned, nevnes skibsbyggmester Stenersen.¹

Young snakker om sitt verft da han i 1819 skal bygge en badeflåte for Selskabet for Oslo Byes Vel.²

Efter Jørgen Young overtokes kranen av Niels Young og av dennes dødsbo kjøpes den i 1839 av Christian Nielsen Brinch.

Arno Berg.

¹ Mag. brandtakstprot. nr. 7 p. 216.

² Forf. Selskabet for Oslo Byes Vel 1811—1936 s. 109.