# NORSK OLJEMUSEUM ÅRBOK 1998

NORSK OLJEMUSEUM

# Kjeringholmen i historisk lys

*John G. Johnsen*

*«Laugretten tvivlede den gang paa, at den af nogen Anden herefterdags bliver bebygt saasom det er en ubeleilig og ubekvem Plads»* .

Denne omtalen av Kjeringholmen blir gjengitt av Carl Lous i hans «En Stavangersk Cicerone» som ble utgitt til Landsregattaen i 1868. Kjeringholmen var da forvandlet til en attraktiv næringseiendom hvor et av byens største skipsverft var anlagt. Verftet var eid av Ploug og Sundt og sysselsatte over 50 personer.

Stedet hvor Norsk Oljemuseum flytter inn i mai 1999 har således lange tradisjoner med maritim virksomhet. Det fortelles også at Kjeringholmen var byens viktigste ryktebørs på 1800-tallet. Her møttes sjøfolk og redere for å skue etter skip på vei til eller fra byen, eller for å utveksle nyheter av ulike slag. I godt vær kunne en nesten se helt til Skudesnes og det var også en av årsakene til at tollvesenets vaktbod ble anbrakt på holmen.

**John G. Johnsen (f. 1951), historiker og forfatter med en variert bakgrunn fra flere museer. Han har bl.a. vært leder av Norsk Hermetikkmuseum og har utgitt flere bøker om byens hermetikkhistorie, bl.a. Gatelangs i hermetikkbyen, bind 1 og 2. Hans siste publikasjon er Steinene taler, en bok om den litografiske bransjen i Norge. Han er knyttet til Norsk Oljemuseum i et tidsbegrenset engasjement med ansvar for formidlingsvirksomheten.**

## Kjerring eller Kjering?

Den offisielle skrivemåten, slik den er bestemt av gatenavnkomitéen, er at stedsnavnet skal skrives med én **r**. Begrunnelsen for dette er at navnet kommer fra tjære, og at holmen opprinnelig har blitt brukt til bl.a. tjærebreiing av båter. Synspunktene er imidlertid ulike på om dette er riktig, og om hva som er bakgrunnen for navnet.

Stedets navn blir hos Carl Lous forklart med at det var en Kjerring som en gang hadde eid den, og da den ble solgt, skal den nye eieren ha gitt den navnet Kjerringholmen. En variant av denne forklaringen har tidligere byantikvar Einar Hedén gitt. Han mener at holmen har fått sitt navn fordi det var her konene satt og ventet når sjøfolkene kom hjem fra sjøen.

Byhistoriker Egil Henriksen mener at navnet «kjerring» er vanlig brukt som betegnelse på skjær. Navnet henspeiler på holmenes form som kan gi assosiasjoner om

*Kjeringholmen sett fra Børevigå i slutten av 1890-årene. Kullageret ligger ytterst på holmen og tollvaktboden ligger helt til høyre i bildet.*
** Statsarkivet.*

runde kvinnelige former. Dersom en godtar at navnet har sammenheng med kvinne/kjering, blir det også lettere å forstå at navnet har blitt skrevet med både én og to **r**-er. Begge uttalemåter finnes i dialekter fra vårt distrikt.

## En gunstig plass for et skipsverft

Tidlig på 1700-tallet ble holmen ikke ansett som noe attraktivt sted. Det eneste huset som hadde stått der var brent ned og det var en «ubekvem Plads» som lå utilgjengelig fra byens sentrale områder. Eventuelle inntekter fra holmen var tillagt byfogden som en del av hans embetslønn. For å komme ut til den fra land, måtte en balansere på noen planker.

Veksten i byens handel og skipsfart mot slutten av 1700-tallet økte interessen for holmen. Den lå gunstig til for skipsbygging, og så tidlig som i 1780-årene skal den ha blitt brukt som byggested for skip. I følge M. L. Michaelsen var det første skip som gikk av stabelen fra Kjeringholmen, briggen «Henricha Maria» i 1782. Dette var et relativt stort skip med en drektighet på 85 kommerselester. Eierne av skipet var firmaet Ploug & Sundt, og det var også dette firmaet som eide holmen og skipsverftet.

Utover på 1800-tallet ble det bygget mange skip på holmen og det ble regnet som byens største skipsverft. Byens seilskuteflåte vokste i disse årene til over 600 skip, og Stavanger hadde landets nest største skipsflåte. Denne virksomheten medførte også betydelige utfyllingsarbeider slik at dens areal ble nesten firedoblet. Holmen ble samtidig landfast, noe som skal ha skjedd i begynnelsen av 1860-årene.

## Arbeidsplass og «nyhetsbørs»

Seilmaker C. Henriksen har i sin bok «Stavanger i svundne dager» gitt en malerisk beskrivelse av den aktivitet som kunne foregå på Kjeringholmen når et skip var under bygging. Store og små trakk ut til holmen, noen for å kommentere framdriften i byggingen, andre for å utveksle nyheter og atter andre for å leke mellom hauger av rundtømmer og plank. Hver kveld før solen gikk ned og arbeidet ble avsluttet, ble dagens produksjon av hugge- og høvelspon fordelt. De som visstnok hadde rett på denne sponen var eldre tømmermannskoner som møtte fram med sekker for å samle sammen og bære sponen hjem. Etter bestemte ritualer ble sponen fordelt, og «naar alt var færdigt, skred en lang karavane af kvinder og mænd, sønner og døtre, til dels bistaaet af hjælpsomme tilskuere, med store sponsække paa ryggen fra Kjerringholmen og spredtes opover Bakken, Kleven, Persdalen og Blaasenborg» .

Når skipene skulle sjøsettes, samlet «hele byen» seg for å bivåne den store begivenheten. Mens musikken spilte, ble de siste støttebukker og sperringer fjernet, og skipet gled under mengdens jubel ut i sjøen. Den største seilskuten som ble sjøsatt fra Kjeringholmen var fullriggeren «Imperator» som gikk av stabelen i 1876. Denne ble av enkelte karakterisert som Nordens vakreste seilskute. På dette tidspunktet var imidlertid kon-

*Passasjen fra Østervåg til Kjeringholmen gikk under en karakteristisk svalgang. Til venstre tollvakthuset. Øverste foto: Byarkivet. Nederste tegning er utført av Gunnar Wareberg. * Statsarkivet.*

junkturene i ferd med å snu for seilskuterederne. Stadig flere dampskip kom i drift og utkonkurrerte i økende grad seilskutene. Samtidig sviktet også tilsigene av sild til Rogalandskysten, og dermed mistet mange av de tradisjonsrike handelshusene også dette inntektsgrunnlaget. Stavanger beveget seg inn i et kraftig økonomisk tilbakeslag, som rammet for fullt i 1880-årene. Dermed var også grunnlaget borte for skipsverftet på Kjeringholmen. Det siste skip som ble bygget der var skonnertbriggen «Norden» i 1880. Kort tid etter gikk også handelshuset Ploug & Sundt konkurs.

## Stavanger kommunale Slagtehus

Kjeringholmen ble etter konkursen overtatt av tollvesenet som hadde sin vaktbod på holmen. Størsteparten av holmen ble imidlertid leid ut til lagerplass for kull. I slutten av 1890-årene krevde nye forskrifter at det måtte opprettes egne kommunale slaktehus i de større byene. Bakgrunnen for dette var at en ville sikre seg bedre behandling av både dyr og slakt. I første omgang ble det kommunale slaktehuset plassert på Fiskepiren, men lokalene var for små og i dårlig stand. En egen komite fikk derfor i oppgave å utrede hvor byens framtidige slaktehus skulle anlegges. Etter en omfattende utredning hvor flere steder ble vurdert, bl.a. Strømsteinen, Hillevåg og Sandviken, vedtok bystyret i oktober 1900 at «Stavanger kommunale Slagtehus» skulle anlegges på Kjeringholmen. I begrunnelsen for å plassere slakteriet på dette sted, ble det bl.a. framhevet at holmen lå gunstig til for bønder som kom med slakt fra Ryfylke. Det ble imidlertid klaget på at dyr som kom med jernbanen måtte drives gjennom hele byen for å komme til slakteriet. Dette kunne være til sjenanse

*Kjeringholmen sett fra øst ved århundreskiftet. * Byarkivet.*

*Grunntegning av slakthuset.*
** Bystyrets forhandlinger 1900.*

# Plan I

for

foreløbig Udvidelse af Kjærringholmen til Brug for kommunalt Slagtehusanlæg samt Plan for Bygningernes indbyrdes Beliggenhed efter Komiteens sidste Forslag og projekterede Gas-, Vand-, og Kloakledninger.

Stavanger den 20 Februar 1900. G. Finne.

Bilag til Dokumenterne vedrørende den af Stavanger Kommunestyre nedsatte Komite's Arbeide til Udarbeidelse af Planer og Overslag til nyt Slagtehuskompler for Byen.

*På vei til slakthuset.*
** Statsarkivet.*
FOTO: OLAF ELLINGSEN.

for byens borgere på ulike måter.

Stavanger kommune ervervet eiendommen gjennom et makebytte med staten, hvor ny tomt for tollboden ble tilrettelagt på Skagenkaien. Slakteanlegget på Kjeringholmen sto ferdig i 1902, i første omgang med en spesialavdeling for slakt av sau som var en viktig eksportartikkel for Rogaland. De etterfølgende år ble slakteriet ytterligere utvidet slik at første byggetrinn sto ferdig i 1908.

Grisebestanden i Rogaland økte i 1920-årene. Ved hjelp av statlig støtte ble anlegget på Kjeringholmen derfor besluttet utvidet med et eget eksportslakteri også for gris. Utvidelsen var ferdig gjennomført i 1933 og medførte at kaianlegget samtidig ble utvidet.

Rogaland Fellessalg opprettholdt sin slakterivirksomhet på Kjeringholmen til slutten av 1960-årene. Da var bygningene blitt nedslitt og umoderne til sitt bruk. Virksomheten ble da flyttet til et helt nytt anlegg på Forus. Samtidig var det et økende behov for kaianlegg i de sentrumsnære deler av Stavanger. Etter lengre utredninger ble det i 1973 besluttet at området

*Slakthuset i 1933 like etter at det var utvidet med en egen avdeling for slakting av griser.*
** Byarkivet.*

*Kjeringholmen i mai 1989. *NOM.*
FOTO: SIGURD TANG WA.

skulle omdisponeres til havneformål. Flere av de gamle slakteribygningene ble umiddelbart revet og området planert til kaiformål, i tillegg startet en også utfylling av området mellom Steinkarkaien og Kjeringholmen. Disse ufyllingsarbeidene var fullført i 1975 og området hadde dermed fått sin nåværende fysiske utstrekning.

## Oljemuseum eller hurtigbåtterminal?

Neste fase i området historie ble innledet i 1986 da Kjeringholmen ble lansert som sted for Norsk Oljemuseum. I september 1991 munnet debatten ut med at bystyret i Stavanger vedtok at Norsk Oljemuseum skulle plasseres på Kjeringholmen.

Utfordringen for museet og byen ble dermed hvordan museet skulle se ut. Resultatet av en nasjonal arkitektkonkurranse ble lansert i november året etter. Vinnerutkastet fra Lund & Løvseth ble relativt godt mottatt, og Stavanger kommune kunne annonsere etter anbud for å rive de siste delene av slakteribygningen og planere tomt for museet.

Samtidig med dette startet en ny debatt om hvor hurtigbåtterminalen skulle plasseres. Meningsutvekslingen i både avisspalter og kommunale fora var engasjert og langvarig. Den kom til å dreie seg om penger, men ikke minst ble den opptakten til en ny debatt om hvor oljemuseet skulle plasseres, i Sandvigå eller på Kjeringholmen.

For enkelte ble det et spørsmål om hva som var viktigst for byen: Hurtigbåtterminal eller Oljemuseum. Etter harde diskusjoner både i politiske og andre fora, ble punktum endelig satt da bystyret vedtok at hurtigbåtterminalen skulle plasseres på Fiskepiren og at den vedtatte plassering av Norsk Oljemuseum på Kjeringholmen sto fast.

Arbeidet med å lage en finansieringsplan for museet var ikke upåvirket av den offentlige debatten, men våren 1996 falt de siste brikkene i planen endelig på plass, og arbeidet med å reise museumsbygget kunne begynne. 28. April 1998 ble grunnsteinen lagt ned av statsråd Marit Arnstad, i mai 1999 kan museet endelig åpnes av kong Harald.

*Kjeringholmen under Cutty Sark i august 1997. Området er ryddet og arbeidet med Norsk Oljemuseum kan starte.*
FOTO: ODD FURENES.