

# Rogalandshistorier

erlingjensen.net

# Stavanger Støberi & Dok

**Stavanger Støberi & Dok var i begynnelsen av 1900-tallet Stavangers største arbeidsplass og skipsverft. Det startet i 1851 som en liten smie og verksted på Roaldsøy utenfor Stavanger.**

Tre år senere flyttet driften til Spilderhaugviken som den gangen lå like utenfor bygrensen i Stavanger. Sigval Bergesen, Erik Berentsen, Kornelius Olsen, Madsen & Jespersen, Mons Gabriel Monsen, Holdt & Isachsen, Thomas S. Falck og mange andre, de var alle skipsredere og kontraherte (bestilte) skip. Det har blitt skrevet mye om dem opp igjennom tidene, men denne gangen lar vi de høye herrene få hvile i fred og tar et blikk tilbake og ser på arbeidsforholdene til fotfolket på skipsverftet.

## Lønning hver fredag

Opp gjennom 1880-årene og inn i 1890-årene var ennå reparasjoner av treskuter et dominerende trekk i verkstedbildet. I den største dokken, "gamledokken" i nord, kunne det iblant ligge tre seilskip i rad på karene, og det formelig krydde av skipstømmermenn. Et seilskip ble ikke dokksatt så ofte, men når det først skjedde, skulle man gå grundig til verks. Bunnskjegg etter lange reiser skulle av, kopperhuden skiftes, vassråttent trevirke fornyes, og skuta skulle drives fra kjølsvin til dekk. Treskipsavdelingen ble, åpenbart i samsvarende med eldre tradisjon, ledet som et selvstendig foretagende

innen bedriften. Det var Mauritz Pedersen som rådet der, sto for arbeidet og administrerte, regnet ut lønningene og betalte arbeiderne. Han fikk pengene direkte fra rederiene hver fredag. Rederne Berthelsen og Berner kom som oftest personlig med myntsekkene, som var av lerret. Fra Ths. Falcks rederi kom kaptein Wiig, og fra Berentsens rederi kaptein Wiese.

## Timesedler av lindetre

Arbeidsfolkene skulle skrive nøyaktige timeoppgaver, men det ble spart på papiret i de dager. "Timesedlene" var tavler laget av lindetre. De var omtrent like store som et halvt skjærebrett for brød, med avsnitte hjørner øverst og et hull for opphenging. Timetavlen fikk en omgang med kritt og var ferdig til å skrives på, med blyant eller en treflis. Lindetreet var glatt og det satte seg ikke merker, men skriften sto avtegnet i krittflaten. Formannen mottok timetavlene, kontrollerte og laget sin egen rapport etter dem, og leverte dem så tilbake til bruk neste dag. Det kunne iblant stå mye rart på time tavlene. En mann som var blitt satt til oppryddingsarbeid mellom lagerbygningen, som kaltes "Brynehuset" etter navnet på formannen der, og residensen til verksmester Daniel Smith Balcken, skrev: **"Opilking av skruer og mutriker mellom Bryne og Balcken"**. På en annen tavle var det tatt utgangspunkt i en vemodig sang som var brukt mye på denne tiden, og der sto det skrevet et helt vers: **"Blaat og gult og rødt**

**for øiet svever, det er blomsterengelen som utstrør. O, Balcken, faar jeg tillæg mens jeg lever, eller faar jeg når jeg dør?"**.

Verset ble svært populært og sunget med sterk innlevelse. Første linje henspiller åpenbart på pengesedlenes farger, og forøvrig er appell og adresse ikke til å ta feil av. Verksmester Balcken som så vakkert ble sammenliknet med blomsterengelen, hadde rødt helskjegg. Det sto respekt av ham, dyktig og drivende som han var, humørfyllt, men også bisk. Han kunne drysse rundt seg med fyndord og ramsalte replikker på syngende bergensk.

## Stabelavløpingen

Den gangen var en stabelavløping spennende. Møllehaugen var full av folk. Fra Fugellimarken sør for "Støberiet" klatret ungene over gjerdet. Skipet var nesten ikke på sjøen før ungene la på sprang til beddingen. Der tok de med seg grønnsåpen og talgen som lå igjen. Det fikk de lov til, og det kom mødrene til gode. Selve avløpingsteknikken var i de første årene ikke særlig utviklet. Fortøyningskjettinger festet i land var forlenget med kraftige tau-trosser som ble lagt i kross om dobbelt-pollere på forskipet. Der sto det folk klar med øks. Når skipet skulle gli, hogde de av alle krefter i trosse-krossen til den røk av. Før århundreskiftet brukte man ikke anker på nybygget under stabelavløpingen. Var skipet først kommet på sjøen fikk det gå som best det kunne uten avbremsing. Men en gang hendte det at en nybygning blåste i sterk vestavind helt til Steinsøy. Det ville helst gå godt, men da "Thyra" gikk av stabelen i oktober 1901 skjedde det et alvorlig uhell. Grunnen under beddingen sviktet i sjøkanten, og skipet ble liggende med halve skroget på land. I en vise som ble sunget om hendelsen heter det: **"Thyra" av stabelen ei vilde gaa, paa Stavanger Støberi & Dok jeg det saa...** Men "Thyra" ble reddet og dradd av ved høyvann.

## Arbeidsforholdene

En av de ansatte, jerndreier

Tobias Kvia fortalte i 1947 om arbeidsforholdene ved Stavanger Støberi & Dok i 1890-årene. På "Dokken", som bedriften gjerne ble kalt, var der på den tiden syv forskjellige verksteder: Maskinverksted, kjeleverksted, modellverksted, møbelsnekkerverksted, kobberslagerverksted og dessuten også smie og støperi. Ved maskinverkstedet hvor Tobias Kvia arbeidet, drev de helst på med bygging av dampmaskiner. Før i tiden var arbeidstiden ved "Dokken" fra kl. 06:00 til kl. 18:00 med en halv times frokost- og en halv times middagspause. Rundt 1900 var lønnen tre kroner dagen, mens læreguttene hadde fem øre timen. En arbeidsmann gikk som regel utkjørt hjem etter elleve timers innsats. Og etter en matbit, krøp han tidlig til køys etter å ha lest avisen. I 1907 ble arbeidsdagen på verftet kortet med en time, fra 60 til 54 timer ukentlig. Arbeidstiden var nå fra kl. 07:00 til kl. 18:00 på hverdagene og fra kl. 07:00 til kl. 12:00 om lørdagene. Det var harde løp å være arbeider i de dager, både ved "Dokken" og ved andre arbeidsplasser.

## Nedgangskonjunkturen

Manglende avskrivninger frem mot 1920 svekket bedriftens økonomiske stilling, og i nedgangskonjunkturen som fulgte fikk bedriften store problemer, selv om årene 1923-25 kunne vise til et visst oppsving i nybyggingsaktiviteten. Ordrene uteble og arbeidsstokken ble redusert. I 1919 var det ca. 700 arbeidere ved Stavanger Støberi & Dok, i 1927 rundt 160. De svake økonomiske resultatene dette førte med seg, gjorde at bedriftens bankforbindelse i 1926 overtok administrasjonen av verkstedet. Stavanger Støberi & Dok var nå i en svak økonomisk forfatning.

## Slutten

I et folkemøte 1. desember 1930 opplyste komiteens formann, konsul C. Middelthon, at komiteen hadde **"..innledet underhandlinger med styret for Stavanger Handels- og Industribank under offentlig likvidasjon, der står som Stavanger**



MS Rogaland ble levert fra Stavanger Støberi & Dok i 1929. Foto: Erling Jensen

## Støberi & Doks hovedkreditor."

Forhandlingene endte med at Rosenberg Mekaniske Verksted overtok Stavanger Støberi & Dok med bygninger og inventar for 300.000 kroner. Det meste av maskiner og utstyr ble flyttet til Buøy. En viss virksomhet ble riktignok opprettholdt i Spilderhaugviken. Metallstøperiet og surstoffanlegget ble inntil videre drevet videre, og Stavanger Støberi & Dok fungerte som en egen avdeling i det nye selskapet. Tyngdepunktet i selskapet lå imidlertid selvfølgelig på Buøy, og en rekke funksjonærer og arbeidere ved Stavanger Støberi & Dok ble overført til Rosenberg Mekaniske Verksted.

## Minnene

I dag eksisterer fremdeles deler av bygningsmassen i Spilderhaugviken. Europris i Støperigata 16 har sin butikk i bygningen som tidligere var arbeidsplassen til verftsarbeiderne. Og tar du en tur langs kaien i Stavanger vil du sikkert oppdage veteranskipet Rogaland som ble levert fra Stavanger Støberi & Dok i 1929. Og når du allikevel er på kaien, kan du ta turen innom Stavanger Sjøfartsmuseum som har egen utstilling som formidler historien om Stavanger Støberi & Dok og fartøyene som ble bygd der. I Sandnes ser man ofte Oscar II som ble levert fra verftet i 1885, og i Suldalsvatnet lever fremdeles den 125 år gamle Suldal fra samme årstall.

Tekst: Erling Jensen



Arbeidere ved «Dokken». Foto: Stavanger Sjøfartsmuseum

**24 TRENINGSSENTER**

HELE DØGNET – HELE UKEN – HELE ÅRET!  
SPILDERHAUGGATA 7 (RETT VED B1) – FOR MER INFO SE WWW.247TRENING.NO

PRISER FRA  
**199Kr MND.**  
(INGEN BINDING!)

