

Christian Føre Sundsbø

Dampskipsevangeliet

Havn og Kommune som systembyggere av infrastruktur i Narvik 1899-1933

Masteroppgave i Historie

Veileder: Thomas Brandt

Mai 2021



Christian Føre Sundsbø

Dampskipsevangeliet

Havn og Kommune som systembyggere av
infrastruktur i Narvik 1899-1933

Masteroppgave i Historie
Veileder: Thomas Brandt
Mai 2021

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Det humanistiske fakultet
Institutt for historiske og klassiske studier



Kunnskap for en bedre verden

Sammendrag

Hensikten med denne oppgaven er å se på Narviks tidlige byutvikling fra 1899 til 1933 med større fokus på Havnen og Kommunen. Tidligere historisk forskning om både norsk urbaniseringshistorie og Narviks utvikling har fokusert på jernbanens påvirkning og statens samarbeid med kommunene. Denne oppgaven fokuserer i stedet på Havnens rolle i byutviklingen i Narvik, og hvordan nødvendig infrastruktur innenfor samferdsel, handel og transport ble bygget.

For å se institusjonen Havnevesenet som en historisk aktør brukes systemteori. Det teoretiske rammeverket av store teknologiske systemer har tidligere blitt brukt innen historiefaget for å se hvordan nettverk av større private industrier har blitt bygget. Denne oppgaven fokuserer mer på offentlige institusjoner, som Narvik Havnevesen- og Kommune, og hvordan de forholdt seg til departementer og komiteer. Gjennom diskursanalyse av korrespondansen mellom de ulike partene etableres et mønster av Havnens rolle og hvordan denne rollen endret seg over tid i forhold til Kommunen og Staten.

Oppgaven viser hvordan Havnen tok handling som systembygger av infrastruktur i fraværet av noen betydelig offentlig økonomisk støtte. I tillegg viser den hvordan det lokale samfunnet motiverte denne ekspansjonen, og hvordan Kommunen med andre lokale institusjoner samarbeidet med Havnen økonomisk for egen vinning. Med de lokale samfunnskraftene som motivasjon og selvstendig systembygging av infrastruktur var Narviks rolle som by annerledes enn hva tidligere forskning har konkludert med. Narviks lokale identitet som sentrum for Ofoten startet med byens grunnleggelse i 1902. Dette bevises gjennom datidens tidlige debatt hvor ønsker om bedre forbindelser mellom by- og omland var gjengående tema. Ved å vektlegge Havnens rolle bidrar oppgaven å nyansere både Narviks historie, men også norsk urbaniseringshistorie, hvor jernbanen har fått mest oppmerksomhet i tidligere undersøkelser.

Abstract

This thesis will explore the city of Narvik's early development from 1899 to 1933 with more emphasis on the Harbour Authority's relationship to the local city government. Previous historical research on both Norwegian urbanisation history and Narvik's development have focused on the effects of the railway and related cooperation between local governments and the state. This thesis focuses instead on the Harbour Authority's role in Narvik's city development and how important infrastructure in general transport and communications was built.

To analyse the Harbour as a historical actor the thesis uses the theoretical framework of large technological systems. This has previously been used within historical research mostly to document the expansion of private cooperation networks. This thesis analyses public institutions instead, such as the Harbour Authority and the local city government, and their respective relationships to state departments and commissions. Using discourse analysis of correspondence between the different actors a pattern is established of the Harbour's role and how this role changed throughout the period.

This thesis shows how the local Harbour Authority acted as a system builder of infrastructure in absence of any significant economic support. In addition, it illustrates how the local community motivated this expansion, and how the local city municipality along with other local institutions cooperated with the Harbour economically for their own personal gains. With the local social communal factors serving as motivation for system building of infrastructure, Narvik's role as a city was different from what previous research has concluded with. Narvik's local identity as centre of Ofoten started with the city's foundation in 1902. Such is proven through the discourse in the debate wanting to improve connections between the city and the local district. By emphasising the Harbour's role, this thesis helps diversify both Narvik's history, but also Norwegian urbanisation history where the railway has previously gotten the most attention.

Forord

Muligens har jeg hjemlengsel til Narvik i nord, eller så savner jeg bare tiden før pandemien hvor Vinterfestuka skapte god stemning og tilsynelatende vanlige mennesker ble plutselig veldig interesserte i byens tidlige historie. Det kan også bare være den generelle optimismen vi ser i byen i dag, med muligheter for VM i alpint i 2027 og en historisk film som endelig viser byens betydning under andre verdenskrig. Uansett hva årsaken kan være er jeg bare glad jeg har valgt et tema til masteroppgaven som motiverer meg, og som skaper middels entusiasme på fest.

Jeg er svært takknemlig for hjelpsomheten jeg har møtt lokalt hos Narvik Havn, Museum Nord – Narvik, og ikke minst må jeg takke Kjetil Moe for det gode samarbeidet.

Til min veileder Professor Thomas Brandt har jeg ingenting annet enn takknemlig å uttrykke for oppfølgingen.

Jeg må også takke venner og familie for støtten og alle samtalene underveis.

Innhold

Oversiktsbilde over Narvik by	1
1. Innledning.....	3
1.1. Problemstillinger	4
1.2. Historiografi	5
1.3. Teori	6
1.4. Metode og avgrensing	9
1.5. Kilder og kildekritikk	10
2. Historisk bakgrunn	15
2.1. Urbaniseringshistorie.....	15
2.2. Byer og omland	16
2.3. Fusjonering av by- og transportplanlegging.....	18
2.4. Havnehistorie.....	19
2.5. Narvik.....	22
3. Etablering - Fra tre til stein 1899 -1910	27
3.1. Arbeidere uten midler.....	28
3.2. Avgifter i tonnevis.....	32
3.3. Ufullstendig havneplan.....	36
3.4. Nye inntektsmuligheter	42
3.5. Konklusjon - Begrenset samarbeid.....	44
4 Innovasjon – Dampskipsselskap og ny finansieringsmodell 1910-1921.....	47
4.1. Tidligere ambisjoner om monopol	49
4.2. Kampen for en flåte.....	50
4.3. Det gunstige tidspunkt.....	52
4.4. Broen mellom by og omland	55
4.5. Kampen på stortinget.....	58
4.6. Ofotens DS ekspanderer på bekostning av Saltens DS	62
4.7. Konklusjon - Narvik med økonomisk og politisk kapital.....	62
5. Ekspansjon - Havnens rett 1920-1925.....	65
5.1. Havnen i dvale.....	65
5.2. Havneforbundet skaper en midlertidig løsning	68
5.3. Ubegrenset og hensynsløs	70
5.4. Havnen utenfor direktørens kontroll	74
5.5. Damp eller motor - indre uenigheter	75
5.6. Avgift til gjeld	79
5.7. Konklusjon – Ekspansjon på bekostning av frihet	81

6. Egentyngde - en fullstendig havneplan 1925-1933	83
6.1. Direktøren skifter lag.....	84
6.2. Rederiene slår tilbake	88
6.3. Havneloven av 1933.....	90
6.4. Narvik Havn blir knutepunktet.....	91
6.4. Konklusjon - Narvik som knutepunktet for Ofoten.....	93
7. Konklusjon - Det selvstendige samarbeidet	95
7.1. Misnøye skapte identitet.....	95
7.2. Systemteori.....	97
7.3. Uformelt samarbeid.....	97
7.4. Sentrale funn.....	98
7.5. Videre arbeid	99
Bibliografi	102
Kilder.....	102
Arkiv i Nordland (AIN).....	102
Narvik Havn Arkiv (NHA).....	102
Statsarkivet i Trondheim (SAT)	103
Stortingsforhandlinger (ST)	104
Avisartikler.....	104
Bilder.....	105
Litteratur.....	106

Oversiktsbilde over Narvik by



Figur 1: Moderne satellittbilde over Narvik.¹

¹ Redigert oversiktsbilde, skjermbilde fra Norgeskart:

<https://www.norgeskart.no/#!?project=norgeskart&layers=1003&zoom=3&lat=7197864.00&lon=396722.00>

1. Innledning

Narvikværingene har et nært forhold til byens opphavshistorie, hvor byens identitet er tett knyttet til jernbanen og industri. Derfor er det ikke uten grunn at Narviks historieforskning for det meste knyttes til Ofotbanen og LKAB², også kalt «Bolaget». Byen står i kontrast til andre nærliggende nord-norske byer, hvor de fleste har eldre tradisjoner som sjøvendte fiske- og handelsbyer langs bryggene. Derfor har byen fått et rykte for å være annerledes fra resten av landsdelen, og Ofoten har blitt grenseland mellom Nordland og Troms. Narvik startet som et tett industrisamfunn på halvøya inne i Ofotfjorden, og over tid har byen ekspandert sin kommunale grense på bekostning av andre kommuner. I dag omfatter Narvik store deler av hele Ofotfjorden, og det er en felles identitet blant de nærliggende bygdene som senterer seg rundt byen. Jeg skal se nærmere på den historiske utviklingen i Narvik, fra nærmest ubebodd utkant til ekspandert industrisamfunn, og hvordan Ofotfjorden vokste sammen med Narvik.

Det kan være lett å glemme at da Narvik ble grunnlagt som by i 1902 var det ingen landeveier inn eller ut, og alt måtte fraktes via havet. Dette i seg selv er ikke noe spesielt, fordi skip og båter var det beste framkomstmidlet før bilen ble vanlig, men i Narvik har bysentrumet alltid ligget et stykke innenlands på halvøya. Byens kommunale havn på Kleiva ligger upraktisk langt unna.

I historiefaglige fremstillinger av Narvik bys historie var denne avstanden mellom havnen og byen symbolsk for regionens økonomiske struktur.³ Byens grunnlag var alltid jernmalmeeksporten og relaterte industrier, men transport og samferdsel med omlandet var ikke viktig. I etablerte historiske fremstillinger var det viktigere for byen å tilrettelegge for arbeiderne på anlegget, og annen økonomisk virksomhet ble dermed ikke prioritert i like stor grad.

Kildene bekrefter at malmen skipet fra Bolagets havn var næringsgrunnlaget til Narvik, men byen hadde to havneområder til: en eiet av NSB, den andre av Narvik Havnevesen. Det er denne siste Havnen og dets effekt på Narvik utvikling jeg skal undersøke nærmere.

² Forkortning av navnet til det svenske gruvefirmaet Luossavaara-Kiirunavaara Atkiebolag.

³ Steinar Aas, *Byen, banen og bolaget 1902-1950*, bind 1, *Narviks Historie* (Narvik: Stiftelsen Narviks historieverk, 2001) 57-65.

1.1. Problemstillinger

Tidligere forskning om Narviks historie har lagt stor vekt på byen, jernbanen og det svenske gruvefirmaet LKAB. Argumentet var at rollen *LKAB* spilte økonomisk medførte at *byen* var mer økonomisk uavhengig fra omlandet. Jeg mener at for å forstå Narviks tidlige utvikling fra 1902 til 1933 er det ikke tilstrekkelig å kun se på disse aktørene: vi må også se på *Narvik Havn*, den fjerde aktøren. Min oppgave er her et bidrag til å nyansere og utfordre eksisterende oppfatninger. For å forstå havnens betydning må man ta en mer systemteoretisk tilnærming, hvor Havnen og Kommunen må sees som systembyggere av transport og samferdsel. Jeg mener at det klare skillet staten og LKAB lagde mellom «det sivile» og det industrielle i byen også vises i disse forbindelsene, og med årene ble omlandet integrert til Narvik.

Byer som får uproporsjonal stor befolkning i forhold til omlandet får ofte en magnetiserende effekt av andre funksjoner, og får dermed en «alminnelig, flersidig sentralfunksjon».⁴ Følger vi denne logikken utviklet Narvik seg til sentralsted for Ofoten, men som tidligere forskning viser var mangel på kommunikasjonsinfrastruktur et hinder for Narvik å integrere seg med omlandet i perioden 1902-1920.⁵ Siden Narvik senere ble det administrative sentrumet for Ofotfjorden skal jeg undersøke hvordan denne kommunikasjonsinfrastrukturen ble bygget, hovedsakelig i form av havneinfrastruktur.

Muligens lå det andre motivasjoner for nabokommunene og byen å danne tettere bånd enn kun det faktum at Narvik hadde stor befolkningsvekst. Hva lå til grunn for å samle regionen rundt Narvik som sentrum? I hvilken grad hadde Narvik som by ønsker om å styre egen transport og samferdsel?

Selv om Narviks økonomiske grunnlag kom i all hovedsak fra malmeksporten var ikke alle ansatt på industrianlegget, og byens nærmeste handelspartnere (sett bort fra jernmalmen) lå i nabokommunene. Derfor hadde *Narvik* klare motivasjoner for å knytte seg til omlandet, men hva motiverte *omlandet* til å knytte seg tettere med Narvik? Ved å se på havnen som systembygger skal disse spørsmålene besvares.

Underveis skal jeg også svare på flere relaterte spørsmål, som hvordan havnen finansierte denne utbyggingen og hvor hvilke institusjoner hadde jurisdiksjon. Dette samspillet

⁴ Knut Helle mfl., *Norsk byhistorie: urbanisering gjennom 1300 år* (Oslo: Pax, 2006), 14.

⁵ Aas 2001: 70.

mellom Havnen og andre historiske aktører skal belyse til hvor stor grad havnen var en systembygger som endret Narviks byutvikling.

1.2. Historiografi

Neste kapittel vil gi et utfyllende bilde av relevant, eksisterende forskning omkring urbaniseringshistorie. Denne historiografidelen kan inndeles i de som har fokusert på byen og de som har benyttet systemteori. Steinar Aas' bok *Byen, banen og bolaget* bygger videre på Ytrebergs bok om Narviks historie, hvor begge skriver en veldig omfattende totalhistorie av byen. Aas har lagt spesielt vekt på urbanisering og identitet i Narvik, og hvordan etableringen av Ofotens Dampskipsselskap var et uttrykk for lokal identitet. Jeg deler også dette synet, men mener det kan utdypes. Videre har Harald Rinde skrevet om Nordlands historie generelt, men da også med stort fokus på urbaniseringshistorie. Jeg bygger videre på disse arbeidene, men skal avgrense meg til å analysere samspillet mellom havn og by som systembyggere.

Steinar Aas forklarer hvordan Narvik kan settes inn i den større historiografien i norsk urbaniseringshistorie:

Grovt sett fins det to typer byer. Den ene nevnes ofte som «nettverksby», mens den andre har fått navn som «sentralsted». De to typene er så å si ytterpunkter på en akse. For sentralstedene er det byenes lokale eller regionale omland som er viktig. Det karakteriserer de økonomiske funksjonene stedet har i et hierarki etter hvor viktige funksjonene er overfor omlandet. Byene Bodø og Tromsø var typiske sentralsteder som i tillegg til å drive vareomsetning også hadde viktige administrative funksjoner.⁶

Jeg ønsker å utfordre klassifiseringen av Narvik som nettverksby, hvor jeg spesielt legger vekt på Narvik som administrativt og kulturelt sentrum for Ofoten. Jeg mener Narviks omlandsfunksjoner har blitt nedvurdert, og med systemteori med fokus på havnevesenet kan koplingen mellom by og omland sees bedre. Det er dette jeg vil argumentere for, gjennom å gå dypere inn i arkivmaterialet som omhandler Narvik havn. Den økonomiske forbindelsen mellom Narvik og industribyene i England og på kontinentet handlet mest om jernmalm.⁷ Aas trekker fram et godt poeng at mange andre varer også fant veien til Narvik på disse malmskipene, men Narvik fikk fortsatt nesten all mat og forbruksvarer fra Norge og omlandet. LKAB var hjørnesteinen i Narviks økonomi, men handel og andre forbindelser mellom Narvik

⁶ Aas 2001: 82.

⁷ Ibid: 83-84.

og omlandet økte med tiden, og jeg mener at Narvik var ikke utelukkende en nettverksby til utlandet: det var også en nettverksby for andre markeder i Nord-Norge.

I urbaniseringshistorie diskuterer Jan Eivind Myhre Narviks relasjon til havet og havnens betydning for byens tilknytning til kommunikasjonsnettverket i Nord-Norge, men diskusjonen kommer med motstridende utsagn.⁸ Havnevesenet blir beskrevet som et bindeledd til samferdsel i omlandet, men så blir Narvik definert som en *nettverksby* med sterkere økonomiske bånd til tungindustri på kontinentet enn til Ofoten. Harald Rinde legger til hvor viktig dampskipskaier var for leveransen av blant annet melk til Narvik, og at det eksisterte en klar økonomisk tilknytning mellom byen og omlandet.⁹

Innen historisk systemteoriforskning har lite blitt skrevet om urbanisering og Nord-Norge, men Martin Slettvoll har skrevet en oppgave med systemteori om ekspansjonen til Hurtigruten i Nord-Norge ved slutten av 1800-tallet.¹⁰ Jeg tar også for meg forholdet mellom private initiativ og institusjoner, da spesielt i sammenheng med dampskipsselskap. Hvor Slettvoll analyserer staten som systembygger i samarbeid med private aktører, ser jeg på Narvik havn- og kommune som samarbeidene systembyggere.

1.3. Teori

For å analysere Narvik Havn i historisk kontekst som bygger av infrastruktur skal jeg bruke det teoretiske rammeverket av «store teknologiske systemer» (Large Technological Systems). Systemteori brukes innen historieforskning for å undersøke hvordan ulike aktører bygget store tekniske systemer sammensatt av flere ulike komponenter. Disse aktørene kalles *systembyggere*, hvor *komponentene* kan være fysiske objekter, som et dampskip, eller noe mer abstrakt som administrasjonen av ruteanløpene til dette dampskipet.¹¹ Formålet med teorien er å se hvordan samfunnskrefter er uunngåelig sammenvevd inn med det teknologiske, og den tekniske verden eksisterer ikke i et vakuum utenfor den sosiale.¹² Jeg bruker systemteori nær

⁸ Jan Eivind Myhre, *Norsk historie: 1814-1905: å bygge ein stat og skape ein nasjon*, (Oslo: Samlaget, 2015), 390.

⁹ Harald Rinde og Alf Ragnar Nielssen, *Det moderne fylket: etter 1900*, bind 3, *Nordlands Historie* (Bergen: Fagbokforlaget, 2015), 47.

¹⁰ Martin Koldevin Slettvoll, «I rute til regelmessighet» (NTNU, 2013), 7-10.

¹¹ Jane Summerton m.fl., *Den Konstruerte världen: tekniska system i historiskt perspektiv* (Stockholm: Symposion, 1998), 21-25;

Thomas Parke Hughes m.fl., *The Social Construction of Technological Systems - New Directions in the Sociology and History of Technology*, (Cambridge: MIT Press, 2012), 51-56.

¹² Summerton m.fl. 1998: 30.

det Thomas Parke Hughes har brukt i sine arbeider om amerikanske strømselskaper, med noen få justeringer slik at det passer temaet bedre.

Systembyggerne har tradisjonelt vært en person, ofte en entreprenør, men jeg skal vektlegge institusjoner som havnevesenet og kommunen som systembyggere. Formålet til en systembygger er å ekspandere systemet gjennom dets utviklingsfaser, men etter hvert som systemet trer framover mot det endelige målet for ekspansjon vil noen komponenter henge etter. Dette kaller Hughes *reverse salients*, hentet fra militærhistorie som beskriver hvordan en framtrekkende linje med soldater kan henge etter på visse steder og skape en «bakoverliggende bul». Systembyggeren løser så komponentet som henger etter ved å forbedre det, eller ved å bytte det ut helt ved å innovere systemet.¹³

Om *reverse salients* løses og systemet utvikler seg vil det følge *utviklingsfasene*: etablering, utvikling, innovasjon, ekspansjon og egentyngde, som jeg har forenklet til: *etablering, innovasjon, ekspansjon og egentyngde*. Når delsystemer har oppnådd sine mål som komplimenterer hverandre, hvor to puslespillbiter passer sammen, skaper de et felles teknologisystem som oppnår *egentyngde*. Systemets komponenter og delsystemer henger såpass godt sammen i den siste fasen at det virker selvdrivende; det har mistet behovet for systembyggeren. Det Hughes poengterer er at teknologisystemer aldri blir helt selvdrivende fordi de vil alltid trenge mennesker til å gå rundt, og *egentyngde* er mer et idealpunkt som aldri kan oppnås totalt.¹⁴

Systemteori har fått kritikk på hovedsakelig tre hovedpunkter. For det første har spesielt Hughes fokusert mest på mannlige individer som heroiske historiske aktører.¹⁵ Ofte kan systembyggeren og hans kontroll over ekspansjonen av teknologisystemet virke romantisierende av entreprenørånden. Kritikere fra dette holdet har påpekt systemteoris egentlige opphav i sosiologi hvor samfunnskrefter skulle belyses, ikke enkeltpersoner. For det andre bærer historisk systemteori et teknologideterministisk preg, hvor utviklingsfasene som leder opp mot *egentyngden* virker å følge en forutbestemt bane i historien, eller *natural trajectory*.¹⁶ Problemet ved å bli blind på dette punktet blir at teorien får en for stor rolle i historieforskningen, og resultatet av systembyggingen kan virke som skjebnen for de

¹³ Erik van der Vleuten, «Radical change and deep transitions: Lessons from Europe's infrastructure transition 1815–2015», *Environmental Innovation and Societal Transitions*, nr. 32 (2019), 24.

¹⁴ Elting E. Morison og Thomas Parke Hughes, *American genesis : a century of invention and technological enthusiasm, 1870-1970* (Chicago: The University of Chicago Press, 2004), 79.

¹⁵ Summerton m.fl. 1998: 31-34.

¹⁶ Hughes 2004: 76-80.

involverte.¹⁷ Hovedpoenget til Bijker og Law er at egentvingde ikke nødvendigvis inntreffer etter at systemet har blitt utviklet gjennom de andre fasene. Det er ikke sikkert at systemet får nok drivkraft etter å ha oppnådd alle «kravene» til Hughes.¹⁸ Jeg tar avstand fra en teknologi-determinist-tilnærming, men anerkjenner effekten både samfunnet og teknologien har på hverandre. Det siste hovedpunktet for kritikk er teoriens fokus på det sensasjonelle, innoverende, enestående og suksessfulle.¹⁹ Det har blitt utført få historiske analyser av teknologiske systemer som feilet. I tillegg burde, ifølge Van der Vleuten, mer forskes på systemteori nedenfra, fra brukerne av systemet og hvordan de påvirkes av ekspansjonen.²⁰ Det er ikke en nødvendighet at all ekspansjon er positivt for andre, selv om systembyggeren tjener på ekspansjon.

Hughes forklarte aldri motivasjonen for systembyggeren når det gjelder å ekspandere teknologisystemet, annet enn at systembyggere er opptatt av å effektivisere systemet, noe han kalte å dempe stresset på systemet, eller å redusere *load factor*.²¹ Jeg velger i stedet å se om den voksende lokale identiteten i Narvik kan sees som en drivende kraft bak systembyggingen. Narvik var, som nevnt, et nytt industrisamfunn i en ellers tilbaketilleggende landsdel, og ellers i verden hvor teknologi fikk et industrielt preg, fikk befolkningen også et teknologioptimistisk rus, og viste stor begeistring for nye oppfinnelser.²²

Hvordan industrialisering og teknologi førte til økt nasjonalisme har blitt skrevet mer om i Sverige enn i Norge, spesielt av Mats Fridlund, hvor befolkningen følte en sterkere tilhørighet og fellesskap enn før, en slags *teknologinasjonalisme*.²³ Gjennom nasjonsbygging med industriell infrastruktur skulle landet bygges opp og koples sammen.²⁴ Den urbaniserende prosessen gikk hånd i hånd med systembygging, mellom det private, kommunale og statlige.²⁵ Lokalpatriotismen ville stå i sterk kontrast til Bodø som amtshovedstaten, hvor økonomien var hovedsakelig basert på fiske og jordbruk. Narvik- Havn og kommune fikk i så fall teknologinasjonalisme på et lokalt nivå, og gjennomførte *regionsbygging*.

¹⁷ Blomkvist m.fl., *Den Konstruerade världen : tekniska system i historiskt perspektiv*, 1998: 151-152.

¹⁸ Summerton m.fl. 1998: 31-35.

¹⁹ Tysk for «det enestående», brukt av Leopold von Ranke om hva historikeren burde se etter i historien.

²⁰ Erik van der Vleuten, *Infrastructures and Societal Change. A View from the Large Technical Systems Field*,» *Technology analysis and strategic management* 16, no. 3 (2004), 399-400; Summerton m.fl. 1998: 39-36;

²¹ Thomas P. Hughes, «From Firm to Networked Systems,» *The Business History Review* 79, no. 3 (2005), 3-4. Morison og Hughes 2004: 71-73.

²² Hughes, *Human-built world : how to think about technology and culture*, (Chicago: University of Chicago Press, 2004), 45.

²³ Mads Fridlund mfl., *Den Konstruerade världen: tekniska system i historiskt perspektiv*, 1998: 77-78.

²⁴ Ibid: 80-81.

²⁵ Anders Gullberg mfl., *Den Konstruerade världen: tekniska system i historiskt perspektiv*, 1998: 108.

1.4. Metode og avgrensing

For å analysere Havnen gjennom systemteori bruker jeg hovedsakelig diskursanalyse. Denne metoden lar meg komme nær havnen som institusjon og dets motivasjoner for utviklingen av systemet.²⁶ Ytringer om et fenomen, slikt som bygging av kaier, vil påvirke det senere hendelsesforløpet, og dermed har diskursen konsekvenser. Metoden bringer sammen det sosiale og det tekniske, fordi vi ser ikke kun hva som hendte, men også motivasjonene for hvorfor aktørene ønsket det.

Iver B. Neumann definerer en diskurs som et system hvor ytringer av fenomener representeres og blir «normalisert». Dermed endrer diskursen oppfatningen av fenomenet; det er en virkelighetsendrende prosess hvor snakk/skriv påvirker handling.²⁷ Ulike representasjoner er språklige og meningsbærende produkter som gjør noe fraværende til tilstedeværende. Representasjonen av et fenomen vil dermed påvirke folks forhold til det ved å gjøre det mer aktuelt. Disse representasjonene av fenomenet danner sammen en diskurs, som blir et mønster, med konsekvenser for framtidig handling og videre diskusjon.²⁸ Sentralt i diskursanalyser er institusjoner som har stor påvirkning og makt gjennom språket. Dermed passer diskursanalyse for denne oppgaven hvor analyseobjektet er Narvik Havn som systembyggende institusjon. Prosessen av diskursanalyse er hermeneutisk, hvor representasjoner av fenomenet i tekstene må sees i seg selv og i det større bildet, og den intertekstuelle sammenhengen kan fortelle oss like mye om diskursen som enkeltkildene i seg selv.²⁹

Likevel er det visse ting diskursanalyse ikke kan fortelle oss. Tall og andre fakta i kildematerialet kan brukes til å lage statistikk, men også for å skape en oversikt over budsjettene og kostnadene. Dermed får vi en heuristisk forståelse av diskursen, hvor det som ytres sammenliknes med de rapporterte budsjettene og tallene.

Narvik ble valgt som den geografiske avgrensingen fordi jeg har en personlig interesse for min hjemby, men også fordi det gir en mulighet å undersøke utviklingen til en unik by i norsk urbaniseringshistorie. Jeg forholder meg hovedsakelig til Ofotfjorden, og sammenlikner med andre byer hvor det passer, men jeg går ikke inn på komparativ historie fordi dette ville

²⁶ Norman Fairclough, *Critical discourse analysis: the critical study of language* (Harlow: Longman, 2010), 1.

²⁷ Iver B. Neuman. *Mening, Materialitet, Makt: En innføring i diskursanalyse* (Oslo: Fagbokforlaget, 2001), 18.

²⁸ Leidulf Melve og Teemu Ryymin, *Historikerens arbeidsmåter* (Oslo: Universitetsforlaget, 2018), 57-62.

²⁹ Neuman 2001: 29-33.

trekke fokuset bort fra eksempelet i Narvik. En oppgave av større omfang kunne gått dypere og satt Narvik Havns eksempel opp mot andre.

Analyseperioden for empirikapitlene starter i 1899 da Narvik Havn ble opprettet og avslutter i 1933 da Havnevesenet mistet sin autonome karakter ved ny havnelov og ble formelt satt under kommunens administrasjon. Den relativt lange analyseperioden er nødvendig fordi temaene om identitet og systemer endres langsomt og krever en stor tidsramme.

Avgrensingen til Narvik fra 1899 til 1933 med fokus på systembygging og lokal identitet gjort gjennom diskursanalyse vil gi innsikt hvordan det autonome havnevesenet bygget infrastruktur i Ofoten. I en videre og mer omfattende studie kunne det vært analysert ytterligere eksempler på byutvikling og systembygging, og sett nærmere hvordan Narvik passet inn i generell urbaniseringshistorie og havnehistorie. Narvik kan sikkert sies å være et unikt eksempel i Norsk urbaniserings- og havnehistorie. Sett ut ifra konteksten byen oppsto fra og vilkårene som eksisterte skal resultatene mine fungere som et eksempel på historisk byutvikling.

1.5. Kilder og kildekritikk

Med diskursanalyse som metode har jeg valgt korrespondanse, avisartikler og stortingsforhandlinger som hovedgrunnlaget i min analyse. Arkivene jeg har personlig besøkt var i dårlig tilstand. Narviks kommunale arkiv hadde nylig ankommet Nordlandsarkivet i Bodø og var ikke ferdig systematisert, og flere av kildene jeg var ute etter var ikke tilgjengelig. Narvik Havns arkiv hadde mer materiale, men var ikke systematisert i det hele tatt. Jeg tok jobben å personlig fullføre et system med vannrette og loddrette linjer for hyllene i kjelleren deres, hvor for eksempel første hylle ble «A1-1». Noen hyller hadde esker med kilder, andre hadde en bunke med usorterte dokumenter som kunne omfatte opp til 100 år i tid. Derfor måtte jeg gå gjennom nesten alle kildene for å ikke gå glipp av noe. Svarene til mine spørsmål lå ikke alltid i litteraturen, derfor fikk oppgaven et stort fokus på primærkilder fra arkivene. Sorteringen av de digitale fotoene jeg tok på arkivene ble en tidskrevende oppgave. Derfor ser noen av kildereferanse tvilsomme ut, men det skyldes situasjonen. På grunn av den store mengden brevvekslingen Narvik Havn hadde har jeg fokusert hovedsakelig på maskinskrevne dokumenter da disse tok vesentlig kortere tid å lese. Ofte lå disse bakerst i en mappe, hvor en lang korrespondanse av håndskrevne brev ble konkludert med et offisielt maskinskrevet oppsummeringsbrev. Jeg har brukt de håndskrevne brevene når en dypere undersøkelse var

nødvendig. Selv om disse brevvekslingene ga mye informasjon, bærer de et problem av at skriveren mest sannsynlig brukte en «formell stemme» siden de skulle representere en større institusjon.

Jeg har brukt avisartikler for mer uformelle stemmer som kan bidra til diskursen. Disse ble skrevet av mange ulike aktører, og ga spesielt god innsikt i hva folk generelt i Ofoten og Narvik mente om sakene. Artikkene passet godt som materiale for å undersøke lokal identitet. Jeg fikk ikke brukt aviser fra andre byer, for eksempel Bodø, noe som kunne ha belyst temaet fra andre sider. Muligens ville bruken av andre lokalaviser gitt ny informasjon som kunne ha endret konklusjonen. Stortingsforhandlingene, derimot, var rett fram i ytring og innhold sammenliknet med de andre kildene. Noen av stortingsforhandlingene ble skrevet om i avisene, og derfor har både avisene og stortingets offisielle arkivside blitt brukt om samme forhandling, for å se hvilke ulike stortingsrepresentanter som diskuterte og hva de sa.

I relasjon til levninger og beretninger har kildene blitt anvendt ulikt ettersom hva jeg var ute etter. Jeg har, for det meste, stolt på kildene når det gjaldt harde tall og fakta angående byggesummer og budsjett så langt det ikke var mye konflikt eller debatt rundt informasjonen. Målet i oppgaven er ikke å finne ut nøyaktig på kronen hva byggesummen for dampskipskaiene var, og derfor kan det hende at visse tall var beregnet budsjett framfor total endelig kostnad. Jeg var ute etter hva tallene og statistikken representerte, hvor store endringer i budsjettet markerte en endring i havnen som systembygger. På lik måte har jeg brukt flere kartskisser og bilder, hvor spesielt kartene kan inneholde flere elementer som aldri ble bygget. Flere av disse kartskissene var planer og forslag, men de gir fortsatt et illustrativt bilde over hvordan havnen i Narvik så ut. Flere av bildene har blitt fargelagt gjennom en dataprogram for estetiske grunner, derfor er ikke fargeleggingen helt historisk korrekt, men gir et bedre inntrykk enn kun svart-hvitt.

Så er det spørsmålet om representativitet. Kildene jeg har brukt er svært begrenset til Narvik som eksempel, og det er stor sannsynlighet for at jeg hadde fått andre resultater av å lete i andre typer kilder. For eksempel er det vanskelig å fastslå hvor stor misnøyen angående dampskipstransport var i Ofoten og hvor sterk den lokale identiteten var fordi disse mønstrene er ikke kvantifiserbare data. Likevel gir kildene uttrykk for meninger, og det er endringen i diskursen som er viktig for analysen.

Jeg skrev oppgaven under Covid-19 pandemien, og har dermed ikke fått muligheten å reise til visse arkiv. Muligens var det mye å hente i Riksarkivet i Oslo, eller i LKABs arkiv i

Sverige, men smitterestriksjonene begrenset reisemulighetene. Tidsbruken til personlig arkivsystematisering og til å kompensere for andre hinder fra pandemien har påvirket oppgaven noe, som for eksempel mangel på lesesal, fysiske veiledningsmøter som følge av nedstenging. Jeg tror, likevel, at det kildematerialet jeg har funnet har gitt meg mer enn nok til å kunne trekke en tilfredsstillende konklusjon til problemstillingen min.

1.6. Disposisjon

Jeg starter oppgaven med å gi historisk kontekst som er nødvendig for å forstå Narviks unike etablering som by. Her må både urbaniseringshistorie, havnehistorie og Nordlands lokalhistorie forstås for å sette seg inn i Ofotens voksende lokale identitet og behov for å bygge infrastruktur. Deretter går det første empirikapitlet inn på etableringsfasen og hvordan samarbeidet mellom sentrale myndigheter og kommunen styrket havnen til å bli en systembygger. Dette kapitlet introduserer de sentrale komponentene i Havnens teknologisystem, men også det som ble de gjentakende reverse salients.

I det andre empirikapitlet undersøker jeg kommunens bidrag med sitt eget delsystem av transport- og samferdsel i Ofotfjorden. Her vektlegges den voksende lokale identiteten og hvordan lokale avisartikler ga uttrykk for dette. Kommunens bidrag var et komplimenterende delsystem til havnens ekspansjon, og som forklart i teoridelen tidligere er slike teknologisystemer sammensatte av ulike komponenter, men også av ulike delsystemer.

Deretter ser jeg på hvordan Narvik Havn ekspanderte sitt system og trosset sentrale myndigheter som ønsket å begrense dets pengebruk. Under denne perioden ser vi tydelige økonomiske taktikker hvor havnen, bykommunen og de lokale bankene samarbeidet under en turbulent periode i norsk finanshistorie. Her vektlegger jeg diskursen mellom de ulike partene og hvordan diskursen reflekterer en endring i maktforholdet mellom de ulike partene.

I det siste empirikapitlet tester jeg utviklingsfasene til Hughes og ser om systemet av transport- og samferdsel mellom Narvik og Ofoten oppnådde det han kaller egentynge. Dette kan testes ut ifra byens nye by- og havneplan, og se om den offisielle sammenslåingen av Havnestyret under kommunen skapte økte utgifter for kommunens budsjett. Om Kommunen måtte bruke betydelige midler på ekspansjonen av systemet, vil det tilsi at Narvik Havn ikke bygget systemet tilstrekkelig for å oppnå egentynge. Om sammenslåingen ikke skapte noen reell forskjell i budsjettet og ble mer en formalitet, vil det bekrefte at begge parter bygget hvert

sitt delsystem hvor komponentene passet sammen under sammenslåingen som brikker i et puslespill. Dette vil også bekrefte et uformelt samarbeid mellom kommunen og havnen som egentlig ikke var meningen ved å ha autonome havnevesener. Narvik og Ofotens lokale identitet som drivkraft for dette lokale samarbeidet må deretter drøftes ut ifra tiltakene tatt fra de ulike institusjonene.

2. Historisk bakgrunn

2.1. Urbaniseringshistorie

Norsk byutvikling i sammenheng med den akutte periodens politikk står sentralt i forståelsen av hvordan Narvik utviklet seg som industrisamfunn. Historikeren Jens Arup Seip kalte fenomenet «det norske system», hvor staten tok en aktiv rolle i infrastrukturbygging og den økonomisk-politiske ideologien ellers var preget av laissez-faire liberalisme.³⁰ Seip mente den spredte befolkningen i Norge gjorde statsinngrep nødvendig for å legge til rette rammeverket for en velfungerende økonomi. Forbedring av samferdselsinfrastrukturen var ikke profitabelt for private aktører, men det var likevel fordelaktig for det økonomiske fellesskapet å knytte regionene sammen. Men som flere historikere, blant annet Trygve Solhaug og Fritz Hodne påpeker, var ikke det noe særnorsk system, og et slikt blandingsystem kan sees under samme tid i England, Sverige og Belgia.³¹

Seip brukte også «*Kommunikasjonsevangeliet*» for å beskrive sentralmyndighetenes ambisjoner for utvikling. Hovedmålet for Stortinget var å binde sammen landets økonomiske soner, markeder, til et felles økonomisk nettverk.³² Men forbedring av kommunikasjonene handlet ikke bare om å forbedre økonomien, det handlet generelt om å binde landet sammen, også da spesielt med tanke på administrasjon gjennom *nasjonsbygging*. For Narvik ble et slikt tiltak regionsbyggende for havneinfrastrukturen i ånden av «dampskipsevangeliet».

Samferdselsinfrastrukturen i resten av verden ble viktigere som urbaniseringen økte. Mot slutten av 1800-tallet ble bruken av trikk populær i byene med motivasjon å bedre samferdsel. Derfor ble mange av disse transportmidlene «kommunalisert» for å sikre god infrastruktur for alle, en prosess parallell med bruken av dampskipsselskap i Nord-Norge.³³ Konsekvensene for mangelfull samferdsel gikk verst ut over den integrerte byplanleggingen, men for å sikre infrastrukturen trengtes starthjelp.³⁴ Slik hjelp, mente Ludvig Kristensen Daa og andre akademikere, kunne best gis gjennom det som ettertiden har kalt infrastruktur, spesielt *kommunikasjoner* som veier, jernbaner, skipsruter, post og telegraf. Også byer var en form for

³⁰ Jens Arup Seip, *Utsikt over Norges historie* (Oslo: Gyldendal, 1974), 26.

³¹ Trygve Solhaug, «Adam Smith: The wealth of nations – en bok som forandret verden,» *Historie. Populærhistorisk magasin*, no.2 (1994).

³² Jan Eivind Myhre m.fl., *Norsk byhistorie : urbanisering gjennom 1300 år* (Oslo: Pax, 2006), 166-167.

³³ Friedrich Lenger, *European Cities in the Modern Era, 1850-1914* (Leiden: Brill, 2012), 160-161.

³⁴ Myhre m.fl. 2006: 250.

kommunikasjonsmiddel, eller en systematisering av kommunikasjonene, som lettet og fremmet omsetning og produksjon.³⁵

Administrasjonen i amtshovedstaden Bodø begynte å se generell samferdsel i Nordland som et større *kommunikasjons- og transportnettverk*, hvor målet var å få samfunnet og økonomien til å gå rundt som en maskin.³⁶ Dette kunne likevel ikke realiseres om bygdene og byene var avskilt av fjord og fjell. Jan Eivind Myhre beskriver hvordan industrialisering i Norge skapte det han kaller «det kommunale selvstyrets glanstid», hvor kommunene ble gitt makt og ansvar overfor sine innbyggere.³⁷ Problemet oppsto da steder som Narvik kjempet for sine interesser, noe som ville undergrave Bodøs rolle som hovedstad i Nordland. Nord-Norges dårlige infrastruktur og harde terreng gjorde dampskipene og havnene til de sentrale delene i regionens transport og kommunikasjonssystem, og Bodø kjempet for å bli et sentrum av dette systemet i regionen.

Rundt år 1990 hadde folk fra Nordland sterke lokalpatriotiske holdninger, samtidig var der også en sterk nasjonalfølelse. Det de ikke hadde var en fylkesidentitet, en «Nordlandsk» følelse, for en Ofotværing og en Bodøværing hadde lite til felles.³⁸ Nordland var «en føderasjon av distrikter».³⁹

2.2. Byer og omland

Urbanisering og befolkningsvekst over hele landet økte med industrialiseringen. Teoriene etablert av hovedsakelig Helle og Myhre⁴⁰ plasserer norske byer etter funksjon i et hierarki, noe Aas henviste til i sin kategorisering av Narvik som «nettverksby» og ikke «sentralsted». Helle og Myhre bygger på Paul M. Hohenbergs *nettverksmodell* om byer, hvor en nettverksby har større tilknytning til fjerntliggende områder enn sitt eget omland.⁴¹ Sett sammen med *sentralitetsmodellen* har slike urbaniseringsteorier i ettertid fått kritikk for å være statisk. Kritikere vektlegger faktumet at byer ofte har flere, dynamiske trekk som gjør at de kan kategoriseres som både nettverks- og omlandsbyer, alt etter perspektivet.⁴² For eksempel kan Narvik sies å ha veldig sterke økonomiske bånd gjennom internasjonal malmeksport, men

³⁵ Myhre m.fl. 2006: 723.

³⁶ Ibid: 250.

³⁷ Ibid: 252.

³⁸ Rinde og Nielssen 2015: 14-16.

³⁹ Ibid: 162.

⁴⁰ Helle m.fl. 2006: 12-15.

⁴¹ Ibid: 14.

⁴² Ibid: 12-14.

import av jordbruksvarer og arbeidskraft fra nærliggende omland var minst like viktig for anleggets arbeidere. Dermed får byer etter hvert flersidige byfunksjoner, hvor også kultur og identitet også kan gjøre en by til sentrum for et omland.

Med befolkningsveksten under industrialiseringen kom administrasjonsproblemer i norske byer, og private løsninger greide ikke følge med dette behovet. Ved første halvdel av 1800-tallet var det meste i byen overlatt til privat ansvar, til og med bryggene, men da industri og økonomi vokste voldsomt under siste halvdel av 1800-tallet måtte offentlige myndigheter ta større ansvar for å sikre framtidig vekst, dermed fikk Norge formannskapslovene i 1837.⁴³ Disse lovene sikret bykommunene som mer autonome enheter enn før, hvor finansieringen av infrastruktur skulle skje gjennom *kommunekassen*.

De administrative grensene mellom amt, formannskap, bykommuner og herreder (landsformannskap) var ofte uklare når det gjaldt ansvarsområder.⁴⁴ Taktikken med kommunalt selvstyre var å gi bykommunene status som «person». De fikk større frihet og muligheter til å samle inntekt for å håndheve lovene fra Stortinget med formål å bedre infrastruktur. Årsaken til ekspansjonen av kommunalt styre var todelt; staten ga kommunene mye ansvar og kommunene ga uttrykk for lokale initiativ og organisasjoner som ønsket selv å utvide ansvarsområdet for innbyggernes interesser: «I begge tilfeller var den kommunale utvidelsen et uttrykk for en demokratisk løsning av materielle og sosiale og til og med kulturelle behov».⁴⁵ Hensikten var å skape lokalt selvstyre og minske statlige utgifter.

Fra 1890 fram til ca. 1920 vokste *kommunalismen* fram i norsk økonomisk politikk. Edgar Hovland forklarer, i likhet med Seip, at i Norge under denne perioden resulterte privat initiativ i statlig økonomisk støtte.⁴⁶ En årsak til dette mønsteret var at privat initiativ ikke var nok i Norge under perioden. Infrastrukturen i de voksende bysamfunnene var veldig dyre sammenliknet med tidligere. På bygder var det ofte tilstrekkelig med provisoriske veier og kaier, men den konsentrerte befolkningen i byer og den nye teknologien innen samferdsel krevde store mengder startkapital. Ny teknologi som jernbaner og dampskip var spesielt dyre.⁴⁷ Derfor gikk private initiativ til det lokale politiske plan i kommunene, hvor staten ga støtte, men

⁴³ Helle m.fl. 2006: 312-13.

⁴⁴ Ibid: 313-17.

⁴⁵ Ibid: 316.

⁴⁶ Edgar Hovland, «Grotid og glanstid», *Historisk Tidsskrift*, bind 83 (Oslo: Universitetsforlaget 2004), 79-81.

⁴⁷ Kåre Amundsen, *Norsk sosialøkonomisk historie 1814-1890* (Oslo: Universitetsforlaget 1963).

ikke gikk direkte inn selv for å minske risikoen for unødvendig investering. Svaret for den norske stat på dette problemet var altså å gi økt politisk makt til kommunene.

I utlandet under samme periode var det en tilsvarende utvikling. Tyskland hadde ved starten av 1900-tallet et klart planlagt hierarki og grader av autonomi mellom byer, kommuner og havner.⁴⁸ I Storbritannia derimot var det varierende grader av lokalisme fordi bykommuner forhandlet mer fra sak-til-sak. Problemet var at kommunikasjonene mellom disse «øyene» i Storbritannia av ulike administrasjoner ble dårlige; det var ikke et helhetlig kommunikasjonssystem. Norges bymodell var mer lik Tysklands enn Storbritannias fordi autonomi ble bestemt fra sentralmyndighetene og ikke forhandlet mellom partene. Bystyrene og formannskapene skulle bestemme budsjett og avgifter, igjen et likhetstrekk mellom Norge og Tyskland, hvor en mer plutokratisk modell var til stede (med eksempel i havnestyret og formannskapet). Det blir ikke helt korrekt å sammenlikne Narvik med metropoler som London og Hamburg, men selv om størrelsene var svært ulike hadde bystrukturene enkelte likhetstrekk.

Metropolhovedstatene tok lederrollen i utbygging av transportinfrastruktur. Etter hvert som disse store byene vokste, utviklet også de økonomiske båndene til nabokommunene; deres *omland*. Ved å utvikle transportselskap- og infrastruktur til omlandet kople de alt sammen til en velfungerende, integrert byplan.⁴⁹ Dette ble malen for andre byer for å kople byen med omlandet, hvor det langsiktige målet var at slike kostbare prosjekter skulle betale seg i framtiden ved å skape økonomiske muligheter som ellers var umulig på grunn av geografi og avstand: «*Det var fusjoneringen av transportplanlegging og byplanlegging*».⁵⁰ For utviklingen i Narvik ble en samkoordinert by- og havneplan målet, fordi det ville regulere framtidig ekspansjon av infrastrukturen. Sett i lys av systemteori ville dette bli det siste steget av fasene, *egentyngde*, fordi med nødvendig samferdselsinfrastruktur ville transportavgifter finansiere vedlikehold og framtidige prosjekter. Problemet lå hovedsakelig i startkapitalen for å bygge en fullstendig havneplan.

2.3. Fusjonering av by- og transportplanlegging

Jernbanen i Norge spilte en stor rolle i å binde sammen byer med hverandre og med omlandet, men ofte ignoreres skipstrafikkens rolle i historieforskningen i å binde sammen by og omland.⁵¹

⁴⁸ Lenger 2012: 133-135.

⁴⁹ Ibid: 163-164.

⁵⁰ Ibid: 165.

⁵¹ Myhre m.fl. 2006: 304-8.

Det gikk sammenhengende dampskipsruter fra Kristiania til Hammerfest mot slutten av 1800-tallet. Svolvær ga Kabelvåg nådestøtet i 1890-årene da tettstedet fikk dampskipskaien som Hurtigruten la til, og viste at kampen om transporten var avgjørende for byers fremtid. Jernbanene ble generelt symbolet for moderne kommunikasjon, men den ble aldri like utbredt som dampskipene i Norge på grunn av landets geografi som kystnasjon.⁵² Dampskip kan sammenliknes på de fleste områder med jernbanen:

Innføringen av damp fra 1820-årene gjorde kysttrafikken, som fra gammelt av var ryggraden i norsk transport, enda viktigere. Nå kunne rutene bli presise og forutsigbar, og de blir viktige både for post og næringsliv. Økt produksjon og handel i by og bygd økte behovet for transport, og mange steder ble konkurransen om frakten hard i andre halvdel av 1800-tallet, blant annet på nordlandskysten.⁵³

Det interessante er at i perioden 1890-1920 ser vi norsk kommunalisme med ekspansjon av kommunens utgifter til infrastruktur: ofte dyre tekniske anlegg med ny teknologi, men lite nevnes om havneinfrastruktur.⁵⁴ Kommunikasjonene til omlandet var prioritert, fordi som nevnt var det viktig å kople de fjerntliggende kommunene til sentra som Christiania, Bergen og Trondhjem. Men i samme periode (1890-1920) var det en ekspansjon av dampskipsrutene, og i en såpass kystpreget nasjon var denne ofte viktigere for samferdsel og kommunikasjon enn jernbanen. Kommunene, med økonomisk statsstøtte, bygget altså infrastruktur da privat lokalt initiativ etterspurte det, men de bygget ikke dampskipskaiene. Dette ansvaret falt på havnevesene.

2.4. Havnehistorie

Dampskipene knyttet kystbyene i Norge gjennom havnen, hvor mesteparten av transport og samferdsel gikk over sjøveien som hovedferdselsåren.⁵⁵ Skeie og Moseng er enig med Myhre i at havet var den viktigste veien for kommunikasjoner; «kysten var *riksvei nummer en* i Norge». ⁵⁶ Havnens rolle i norsk urbanisering har blitt neglisjert i historisk forskning, spesielt rollen som en selvstendig aktør.⁵⁷ I nyere forskning om urbanisering i norske havnebyer mener Skeien og Moseng at en kystby som Kristiansand ikke kan diskuteres uten å inkludere havnen. Når havnene har blitt diskutert er det ofte som en utstrekking av bykommunen selv, når havnen

⁵² Myhre m.fl. 2006: 170-176.

⁵³ Ibid 173-174.

⁵⁴ Hovland 2004: 117.

⁵⁵ Ole-Georg Moseng og Jon Skeie, *Kristiansand står og faller med sin havn. Kristiansand havns historie* (Kristiansand: Portal Forlag, 2009), 190.

⁵⁶ Myhre 2015: 174.

⁵⁷ Moseng og Skeie 2009: 13-15.

egentlig arbeidet delvis uavhengig siden dets interesser involverte både den lokale kommunen og nasjonale staten.

1800-tallet og den industrielle revolusjonen ga havnevesenet større autonomi og la til rette for den kommende endringen i norsk transport og kommunikasjon. I 1842 kunne havnekassen kreve egen avgift og ble økonomisk selvstendig fra bykommunen.⁵⁸ Denne utviklingen mot et mer autonomt havnevesen kulminerte med *Havneloven av 1894* som ga det et eget selvstendig territorium adskilt fra kommunen og staten. Ved lov av 10. juli 1894 nr. 1 om Havne- og Ringevæsenet m.v. ble det lokale havnevesen rettslig og økonomisk en selvstendig institusjon, som uavhengig av kommunen forvaltet havnekassens inntekter.⁵⁹ Havnene hadde interesser både fra statlig- og kommunalt hold, og derfor skulle havnekassen forsikre at havnevesenet lå et sted mellom disse to juridisk. *Selvfinansieringsprinsippet* var følgelig etablert allerede 1894. Havnevesenet fikk derfor egen økonomi og landområde, men ble faktisk mer uavhengig fra statlig involvering enn formannskapene. Havneloven av 1894 kan forstås som et premiss for systembyggende virksomhet fordi det skapte havnevesenet som selvstendig institusjon hvor finansen skulle styres selv via havnekassen. Hvordan kan vi se denne havneloven som en katalysator for utvikling av et transportsystem rundt havnen? På samme tid som havnene ble uavhengige økte dampskipstrafikken og rutetrafikken. De gamle tre-kaiene bygget for seilbåter var ikke tilpasset denne endringen, og de nylig selvstendige havnene sto ovenfor et ansvar for infrastrukturbygging de ikke var forberedt på.

Det oppsto raskt et spenningsforhold mellom *staten*, *havnen* og *kommunen*. Havnene ble egne territorielle enheter, men de hadde ikke fått retten til å kreve skatt og avgifter tilstrekkelig for å utbygge kaianleggene. Staten hadde ikke forutsett den raske industrielle forbedringen av dampskip.⁶⁰ Ansvaret for stadig bedre kaier, lagre og veier ble skyvet på hverandre siden ingen ønsket de store utgiftene. Kristiansand, som Skeie og Mosling skriver om, passer som et klassisk eksempel av en desentralisert norsk havneby. Kristiansand Havns rolle var først og fremst å koble byens befolkning på kommunikasjons- og transportnettverket lokalt, nasjonalt og internasjonalt. Siden landeveiene var dårlige i Norge på den tiden var dampskipsruter den mest pålitelige metoden å transportere alt fra mennesker til brev, men dampskipsselskapene gikk ofte i underskudd og var avhengig av offentlig støtte. Derfor hadde

⁵⁸ Moseng og Skeie 2009: 16-17.

⁵⁹ Fiskeridepartementet, «Ny havne- og farvannslovgivning Havnelovutvalgets utredning», 6. mars 2002, 17. https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kilde/fid/rap/2002/0001/ddd/pdfv/149446-havnelovutvalgets_rapport_2002ev.pdf

⁶⁰ Moseng og Skeie 2009: 18-22.

de en større *samfunnsmessig* betydning enn en økonomisk. Det samfunnsmessige ansvaret for transport og kommunikasjon falt naturlig på havnevesenet, og de dyre dampskipskaiene ble ofte utbygget med lånte midler. Slike kommunale dampskipskaier ble *knutepunktene* for transport langs den norske kysten. Dette paradokset av at havnevesenet ble mer selvstendig på mange områder, men samtidig mer økonomisk avhengig av lån fra kommunene, gjorde at det tette båndet de hadde var ladet med konflikt. Som vi skal se på eksempelet Narvik var dampskipskaiene dyre fordi de måtte være hardføre, men også fordi kommunen måtte kjøpe opp eiendommer til utvidelsen av havneområdene.⁶¹

Havnebyers økonomi var konjunkturbestemt, dermed ble kaianleggene dårligere om datidens økonomi og handel gikk dårlig. For å imøtekomme nedgangen i tonnasjeavgifter måtte det offentlige inn med midler, men myndighetene nølte ofte på grunn av de store kostnadene.⁶² En av de mest innflytelsesrike havnedirektørene gjennom norsk historie, Gabriel Smith, påpekte:

[...] det var påfallende hvor liten forståelse myndighetene i norske kystbyer hadde for betydningen av planmessig utbygging av sine havner.⁶³

Ofte var gode kaiområder eiet av private aktører, Smith mente dette kun kunne løses ved at byene skapte en ordentlig by- og *havneplan* hvor eiendommer ble kjøpt opp til bruk for nye kaier av havnevesenet.

Under debatt ved slutten av 1800-tallet om ny havneplan for Kristiansand endret holdninger seg. Havna ble ikke lenger sett på som en isolert enhet, men heller som en del av et *helhetlig kommunikasjonssystem*. Perspektivet dreide seg nå om kommunikasjon, ikke brygger. Norge fra denne siden var ikke ansett som et mosaikk av byer, jernbaner og havner, men heller alle som deler av et felles kommunikasjons- og transportsystem som var avhengig av hverandre.⁶⁴

Det var ikke alltid handelsmennene eller de i administrasjonen var enig med lokalbefolkningen. I Kristiansand var flere begeistret over foreslåtte planer som ville transformert byen til en «*kommunikasjonsmaskin*» kun sentrert rundt handel og kaier. I ettertid fremstår planene nærmest som en dystopisk framtid overfokuset på effektivitet.⁶⁵ I kontrast

⁶¹ Moseng og Skeie 2009: 84.

⁶² Ibid: 93-108.

⁶³ Ibid: 95.

⁶⁴ Ibid: 141-143.

⁶⁵ Ibid:149.

kan det undersøkes om Narvik fikk reelle omlandsfunksjoner under samme periode som Kristiansand på 1930-tallet:

Ved inngangen til 1930-årene var Kristiansand havn i ferd med å bli et sentrum for sjø- og landbasert transport og alle typer trafikk. Men i juridisk og økonomisk forstand var Kristiansand havn fortsatt en «byhavn» som var helt avhengig av byen for å skaffe seg arealer og bygge havneanlegg [...] Men de fleste byhavner fungerte i 1930 vel så mye som industrihavn og kommunikasjons-knutepunkt.⁶⁶

Havnene lå altså i en unik posisjon ved slutten av 1800-tallet med høy selvstendighet og mye ansvar. De hadde stor påvirkning for byutvikling fordi mesteparten av transport og handel skjedde gjennom havnen. Hvordan havnevesenene brukte midlene sine fra havnekassen hadde større konsekvenser enn for kun det som lå innenfor deres territorium.

2.5. Narvik

Narvik var opprinnelig en relativt ubebygde halvøy i Ofotfjorden, hvor det meste av fjorden lå under Ankenes- og Evenes herreder. Før malmutskipping fra de nordsvenske gruvene ved slutten av 1800-tallet var det noen få gårder på Narvikhalvøya og befolkningen lå trolig ikke høyere enn 200. Ofotfjordens økonomiske sentrum var gården til Anton *Mosling* på Fagernes, og generelt var området tynt befolket.⁶⁷ Ved starten av 1880-årene besøkte en britisk forretningsmann ved navnet William Spear Moslings gård hvor de diskuterte mulighetene for å skipe jernmalm fra Nord-Sverige til Narvikbukten. Etter kort tid begynte et britisk selskap på arbeidet av jernbanen og utskipningskaia i Ofoten. Byen ble kalt *Victoriahavn* etter den britiske dronningen og Spear flagget Union Jack fra sin handelsforetning nær havnen i byen. Victoriahavn hadde sterke utenlandske preg fra det britiske imperiet og var økonomisk avhengig av gruveselskapet. Da det gikk konkurs i 1888 stoppet byveksten, og dets etterkommer «Narvik» ville ha en veldig annerledes karakter.

Etter at det britiske selskapet gikk konkurs overtok den svenske og norske stat prosjektet, hvor det svenske bolaget *LKAB (Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag)* ble det nye gruveselskapet. Erfaringer fra konkursen til det britiske firmaet førte til at den norske stat i starten tok en veldig aktiv rolle i etableringen av Narvik. Unionen mellom Norge og Sverige

⁶⁶ Moseng og Skeie 2009:186.

⁶⁷ Nils A. Ytreberg, *Narviks Historie 1: Ofoten i Eldre Tid: Narvik inntil 1914*, (Oslo: Merkur Boktrykkeri, 1953), 126.

tillot nå et bedre samarbeid.⁶⁸ Likevel skulle det statlige eierskapet sikre nasjonale interesser, ikke de lokale. Aas skriver:

I forminga av industribyer er det mest iøyenfallende trekket at industriforetak fikk den beste lokaliseringa. Slik ble det også i Narvik, der havne- og lasteinneordningene bestemte plasseringa av industriområdet.⁶⁹

At den norske stat fulgte en frihandelsideologi, men valgte å ta en aktiv rolle for å sikre økonomiske nasjonale interesser passer godt inn med det nevnte «norske system» av Jens Arup Seip. Det ble forstått at en by kom til å vokse fram fra denne dette anlegget, hvor nabokommunen Ankenes Herredstyre uttalte i 1899 at «[...] ved hvis endepunkt der nødvendigvis vil opstaa en by med sine spesielle interesser og med et bakenfor liggende naturlig opland av større utstrekning enn nogen by i Skandinaviens hittil kan opvise».⁷⁰ Samme år ble Narvik Havnevesen opprettet for å sikre lokal samferdsel. Statens nasjonale interesser var å sikre den nye byen for framtidig vekst, noe som innebar å kjøpe eiendom slik at det svenske selskapet ikke fikk totalt eierskap over den norske byen, men resultatet ble en by hvor kommunen eide en mindre del av arealet.⁷¹ På et kart av Narvikhalvøya fra 1907 ser vi at Narviks strandlinjer ble oppkjøpt av staten, LKAB og den private eieren Ursin (lokal gårdseier før anleggstiden). Det eneste som var igjen til eierskap for bykommunen nært havet var det perifere Kleiva (markert rødt på figur 2), og halvøyens geografi umuliggjorde et bysentrum nært denne kommunale kaien. I 1875 var det 134 mennesker bosatt i Narvik, tredoblet til ca. 400 mennesker i 1891, og veksten var lik andre steder i Ofoten. Mye av dette var innvandring fra andre steder i Norge.⁷² Innbyggertallet vokste fra ca. 300 i 1898 til 3 342 i 1900.⁷³ Det tok Bodø 70 år å vokse like raskt som Narvik gjorde på 2 år. 80% av innbyggerne innflyttet fra nabokommunene i Nordland.

⁶⁸ Aas 2001: 49-52.

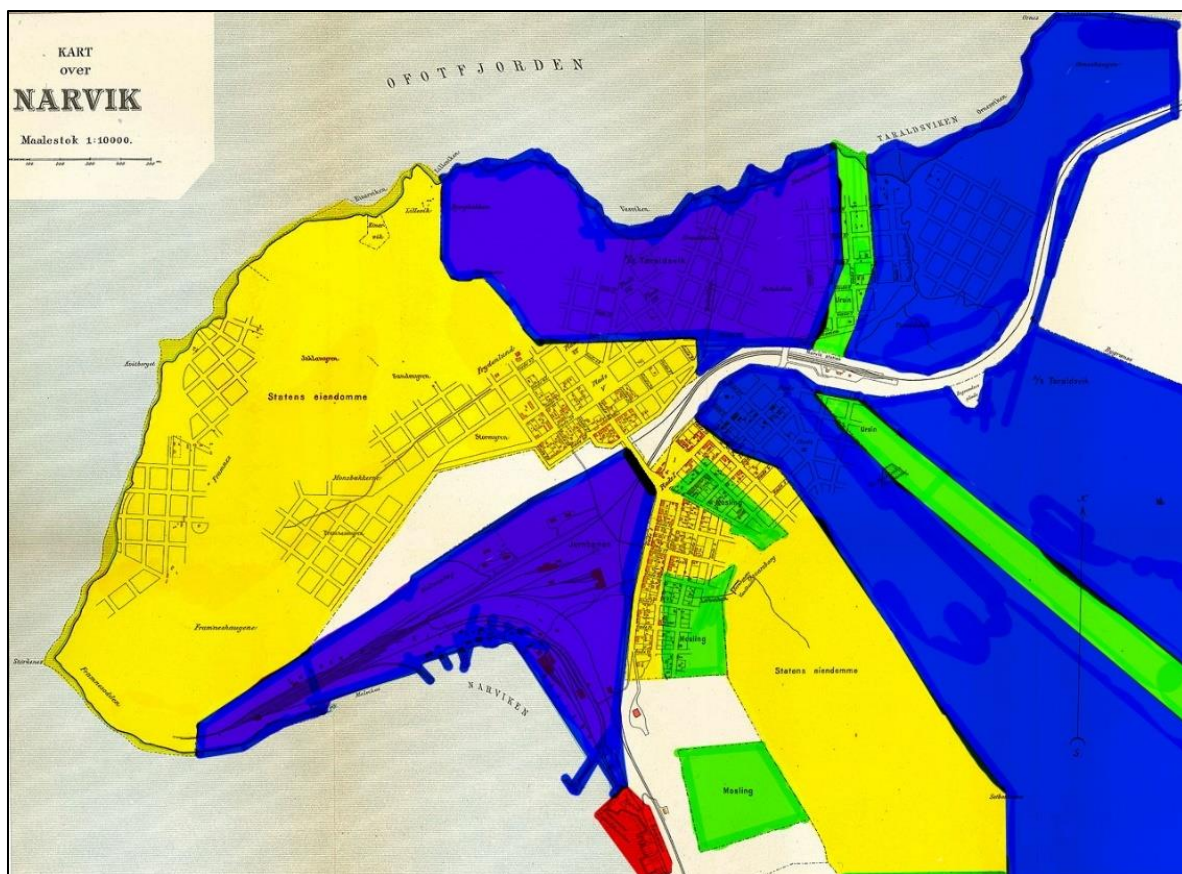
⁶⁹ Ibid:57.

⁷⁰ AIN. Da-L0041. Narvik Kommune Formannskap. Mappe R1 Reguleringsaker 1923-26, *Referanse i Opmaaling og regulering av Narvik by, fra Komiteen til revisjon av Narvik Reguleringsplan til Narvik formannskap om Ankenes Herredstyes brev før Narviks byetablering*, 8. februar 1923

⁷¹ Aas 2001: 60-62.

⁷² Ibid: 47.

⁷³ Ibid: 50.



Figur 2: Oversiktskart over Narviks arealer i 1907. Gule områder var statlig eiet, grønne områder var eiet av privatpersoner, det røde området var kommunens havneområde og det blå området var eiet både direkte av LKAB og indirekte av dets datterselskap «AS Taraldsvik». Rutene viser Widerøes byplan av 1898, med oransje fyll som markerer faktisk bebyggelse.⁷⁴

I 1892 kjøpte Den norske stat areal i Narvik for 180 000 kr. Hele Fagernes (se oversiktsbilde) og Kleiva ble kjøpt opp for å sikre gode eksportmuligheter for staten, men lite omtanke ble her gitt til en kommende bykommune og kommunal havn.⁷⁵ Den eksisterende havneinfrastrukturen til handelsmenn som Anton Mosling ble her revet til fordel for statens nye prosjekter. Det var også da LKAB brukte sitt datterselskap Aktieselskapet Taraldsvik, til å kjøpe de nordlige delene av Narvikhalvøyen. Staten ønsket å styre byveksten til Oscarsborg, Frydenlund og Framnes. I motsetning til andre nordnorske byer lå Narvik «i respektabel afstand fra stranden».⁷⁶ «Utbygginger var gjort i god tid før byen fikk eget styringsorgan, og verken staten eller LKAB hadde tid til å vente på at kommunen skulle bygge kloakker, vegger og

⁷⁴ Narviks Eierskapsareal. Hentet fra: https://no.wikipedia.org/wiki/Historiske_kart_over_Norge#/media/Fil:Narvik_map_1907.jpg; Eierskapet over arealet bekreftes i litteraturen: Aas 2001: 60-71.

⁷⁵ Aas 2001: 60-61.

⁷⁶ Ibid: 62.

kaier». ⁷⁷ Havnevesenets og kommunens pressede situasjon var altså forårsaket av statens og LKAB hurtige oppkjøp. ⁷⁸

Narvikfolk ønsket en jernbanestasjon på Kleiva for å kople jernbanen sammen med dampskipskaia og gjøre Narvik til en transittknutepunkt. Imidlertid valgte staten å legge jernbanestasjonen langt unna og innenlands i Taraldsvik. ⁷⁹ Dette tvang Narvik Herredstyre å satse mer på utbygging nært Kleiva. Ankenes Herredstyre var en av de mest høylytte klagerne, siden de ønsket bedre samferdsel mellom den nye byen og omlandet. Infrastrukturen kunne ikke bygges ordentlig ut før Narvik fikk bystatus i 1902, fordi det var underlagt Ankenes. Alternativt ble det valgt å bygge veier til bygdene rundt i omlandet. ⁸⁰ Et kommunalt styre i Narvik ble en nødvendighet før byen kunne bygge på eget initiativ.

Dersom kommunen, altså lokalbefolkningen, ønsket en kai måtte de betale for en selv, til tross for at staten nettopp hadde kjøpt om mesteparten av den beste strandlinjen. Staten ønsket ikke å investere i infrastruktur som så skulle brukes av kommunen og LKAB, og konstaterte at sameie og samarbeid burde unngås. ⁸¹ En eventuell statlig kai på Fagernes skulle bevisst ikke disponeres av kommunen fordi staten ikke ønsket å bruke penger på infrastruktur som de ikke fikk tjene avkastning på. Derfor ble det vanskelig for systembyggerne å samarbeide før byetableringa i 1902. Det var ikke før Narvik fikk kjøpstadsstatus at et kommunikasjonssystem kunne bygges.

⁷⁷ Aas 2001: 62.

⁷⁸ Ibid: 63.

⁷⁹ Ibid: 64.

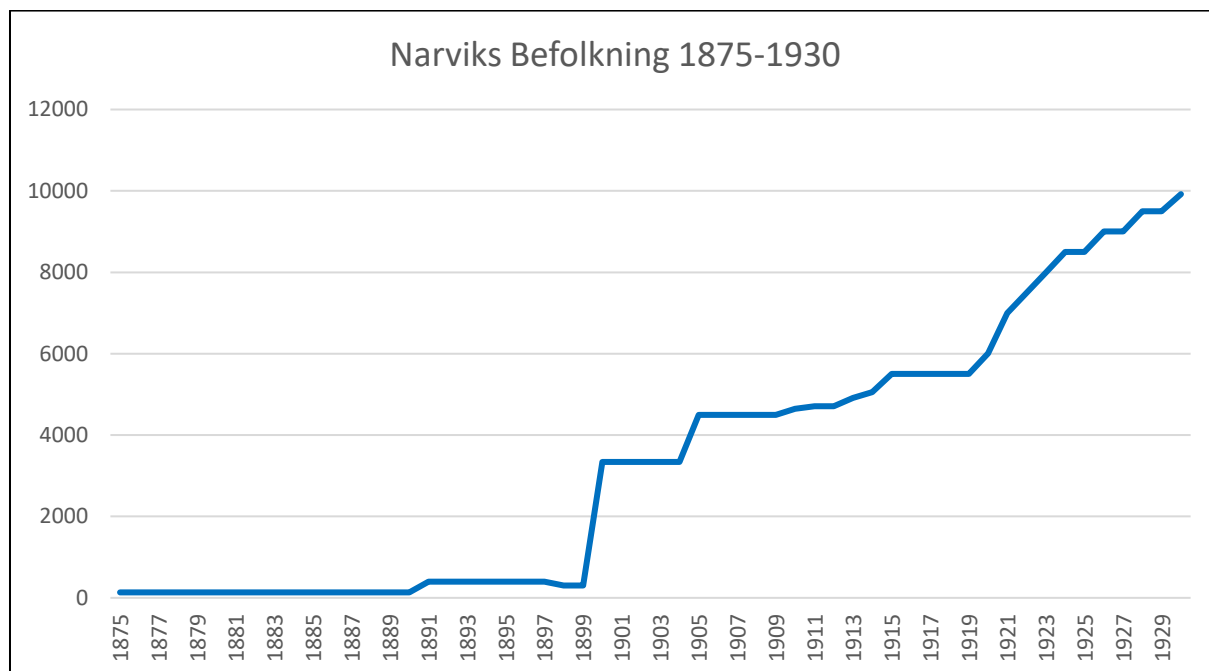
⁸⁰ Ibid: 70.

⁸¹ Ibid: 63.

3. Etablering - Fra tre til stein 1899 -1910

Dette kapitlet belyser hvilken rolle Narvik Havn hadde under byens etableringsfase, hvordan vi kan se havnevesenet som en systembygger og hva som motiverte denne ekspansjonen. Sentralt står spørsmålene om finansiering, løsning av *reverse salients*, relasjon til andre institusjoner og myndigheter, men også om den lokale identiteten i Ofoten påvirket denne systembyggingen.

I 1899 hadde Narvik svake økonomiske bånd med nærliggende distrikter og det eksisterte lite av lokal identitet blant arbeiderne som bare var midlertidig ansatt. Mot slutten av anleggstiden vokste det fram en frykt for at Narviks framtid som industriby/handelssenter var i fare på grunn av manglende økonomisk grunnlag.⁸² Narviksamfunnet hadde enda ikke fått bystatus til tross for den store befolkningsutviklingen (Figur 3 nedenfor), fordi bygging av jernbanen var det eneste som holdt arbeiderne på halvøyen. På den andre siden hadde optimistene en overdrevent stor visjon for byens framtid, og mente den ville bli en stor handelsplass mellom Norge og Sverige. Den økonomiske situasjon i landet og Ofoten endret seg fordelaktig for Narvik som industriby. Ofoten gikk fra en fiske- og bondeøkonomi, som var vanlig i Nordland, mot en pengeorientert markedsøkonomi med formål å selge, kjøpe og produsere for Narvik by.⁸³



Figur 3 Narviks eksplosive befolkningsvekst kom som resultat av behovet for arbeidskraft på jernbanen og LKABs industrianlegg.⁸⁴

⁸² Aas 2001: 105-107.

⁸³ Ibid: 107.

⁸⁴ Wilhelm Karlsen, «Nordnorsk urbanisering og byvekst på 1900-tallet,» *Heimen* 2, nr. 50 (2013); Ibid: 107.

Malmeksporten fra LKABs utskipnings-kai ga byens befolkning lønn og havnen avgiftsinntekter, den ble barometeret for byens velstand og trivsel.⁸⁵ Narvik fikk dermed en veldig annerledes karakter enn andre nord-norske byer, og siden omlandet Ofoten endret sin markedsstruktur til å produsere for industrikjernen Narvik vokste det en gjensidig avhengighet og tilhørighet inne i Ofotfjorden. Næringsstrukturen var annerledes i Narvik sammenliknet med andre nordnorske byer, 1/3 av alle menn over 15 år var ansatt i samferdselssektoren, altså dobbelt så mange som i Bodø og Tromsø.⁸⁶ Narvik var den industrielle drivkraften i Ofoten, hvor varer ble produsert utenfor halvøyen i omlandet og fraktet inn via ferger, dampskip og motorbåter.

Det var en stor utfordring i at lokale ferger, dampskip og motorbåtene hadde svært få kaier å legge til. Som nevnt i kapitlet om historisk bakgrunn, greide ikke de private aktørene ved slutten av 1800-tallet, å fremskaffe nødvendig kapital til den raske teknologiske utviklingen under industrialiseringen. Dette ble likevel en nødvendighet for byens utvikling: «For at byen i sterkere grad skulle bli sentralsted for et tett integrert omland måtte kommunikasjonene bli bedre».⁸⁷ Her vistest behovet for Narvik Havn som systembygger. Narvik hadde paradoksalt gode forbindelser til jernbane og jernmalm, men svært dårlige kommunikasjoner til omlandet. Infrastrukturen måtte det investeres mye i og i stor grad bygges opp fra bunnen av.⁸⁸ Byen måtte integreres i det øvrige næringslivet i landsdelen, og kommunikasjonene måtte fremme Narviks sentralstedsfunksjoner overfor sitt nære handelsomland.⁸⁹ Uten landeveier inn til byen var havet eneste ruten de kunne forbedre. Hvordan skulle denne forbedringen finansieres?

3.1. Arbeidere uten midler

«Staten er et selskab, som maa tage Fremtiden med i Betragtning.»⁹⁰

- Anton Martin Schweigaard

Sitatet ovenfor fra juristen Schweigaard symboliserte den norske stats makroøkonomiske holdning under slutten av 1800-tallet. Staten skulle styres som en bedrift med formål å sikre avkastning fra investeringer. Havnene ble etter Havneloven av 1894 ansett som egne

⁸⁵ Aas 2001: 91.

⁸⁶ Ibid: 103-104.

⁸⁷ Ibid: 107.

⁸⁸ Ibid: 107-109.

⁸⁹ Ibid: 107.

⁹⁰ Jens Arup Seip, *Tanke og Handling i Norsk historie* (Oslo: Gyldendal, 1968), 42.

institusjoner separert fra stat og Kommune, og deres økonomi skulle følge *selvfinansieringsprinsippet*, hvor avgift fra trafikken betalte for kaiene.

Problemet med selvfinansiering, slikt Stortinget selv måtte innrømme, var at forholdene i Narvik var «extraordinære» i det at en «tidligere sparsomt bebygget trakt» hadde vokst til omkring «3000 mennesker, væsentlig bestaaende af *ubemidlede arbeidere*».⁹¹ Stortinget anerkjente at arbeidersamfunnet ikke hadde skattegrunlaget for å bygge den nødvendige infrastrukturen. Problemet var at myndighetene her ikke hadde noen løsning, fordi de ønsket ikke selv å investere i infrastruktur som så skulle brukes av kommunen eller LKAB: «[staten] ville ikke ha blanda bruk av anlegg og frykta at en framtidig bykommune og LKAB skulle sambruke anlegg bygd av staten. [...] sameie og samarbeid burde unngås.»⁹² Dersom lokalbefolkningen ønsket en kai måtte de betale for en selv, selv om Statens Eiendomsforvaltning og LKAB nettopp hadde kjøpt om mesteparten av byens beste strandlinje.

I ideen om selvfinansiering fungerte dårlig om en havn skulle etableres uten at bykommunen skulle fremskaffe startkapital for å bygge den første kaia. Rundt industriforetaket på Narvikhalvøya hadde et lokalsamfunn av arbeidere vokst fram i all hast uten særlig planlegging. Situasjonen i 1899 var ikke heldig: tettstedet hadde ikke noe styringsorgan før det fikk bystatus senere i 1902, det var absolutt ingen landeveier inn til samfunnet og de eneste kaiene lå på de private bryggene. I tillegg tok etter hvert NSB og LKAB over sine oppkjøpte areal i bruk. For å sikre en nødløsning ble den private aktøren Marius P. Bjørnstad, og hans eget kaianlegg kalt «Bjørnstadkaia», valgt som Narviks første havnevesen. Dette var et havnevesen til en bosetning uten bystatus, en *uthavn*, dermed var havneadministrasjonen liten og havnestyrets møter ble holdt ved nødvendige hendelser i Bjørnstads private lagerhus på kaien. Dette var den aller tidligste perioden for Narvik Havn, og som alle teknologiske systemer synes oppfinnelse-fasen å være ubetydelig sammenliknet med det senere systemet. Figur 4 viser den enkle begynnelsen av havnevesenet, hvor dets hovedkomponent var den fysiske trekaien eiet av Bjørnstad. Det var beskjedne inntekter fra tonnasjeavgifter.

⁹¹ St. PRP. Nr. 68 ST (1900-1901), 3.

⁹² Aas 2001: 63.



Figur 4: Bjørnstadkaia på det som i dag er LKABs område. På grunn av størrelsen og byggematerialet måtte den byttes ut for å imøtekomme den nye dampskipstrafikken. Bildet er tatt sannsynligvis før 1898.⁹³

Narvik Havn måtte skaffe en ny dampskipskai for å imøtekomme trafikken til det voksende bysamfunnet, men *havnekassen* hadde ikke midlene til dette. Havnekassen var kort forklart bankkontoen til Havnens inntekter som ble lagret opp under overskudd for å dekke for perioder med underskudd. Men Narvik manglet både startkapital av likvide midler og inntektsgrunnlaget for å kunne bygge opp kapitalen for å kjøpe sin første dampskipskai. Private kjøpmenn hadde bygget egne kaier under anleggsperioden fram til 1899 og foruten jernbanen til Sverige var dette den eneste forbindelsen inn til byen. Det var ikke noen offentlige kaier til havnevesenet, noe som var en nødvendighet for alle byer. Bygging av en dampskipskai krevde store mengder kapital, noe som de private kjøpmennene ikke greide samle selv. Havnevesenet hadde i utgangspunktet ikke tilstrekkelig med kapital til å bygge slik kommunikasjonsinfrastruktur. Hvordan skulle Havnekassen få de nødvendige inntektene?

⁹³ Fotografi fra Digitalt Museum, *Bjørnstadkaia. Steinhuset. Boligbygg under oppføring. LKAB Ved kaien "Thomas Angell" (Bolagets)*, Inventarnummer: NAB1951010115. Produsert av Narvik Bokhandel 1905-1910. Eierskap: Narvik Kommune. Hentet fra: <https://digitaltmuseum.no/021015524820/bjornstadkaia-steinhuset-boligbygg-under-oppforing-lkab-ved-kaien-thomas>

For å få en dør til omverden måtte Narvik Havn bygge en ny dampskipskai, men havnekassen hadde ikke tilstrekkelig med midler. Siden NSB hadde flere havneanlegg i havneområdet, ble det alternativt bestemt å samle deres havneanlegg på *Fagernes* (se oversiktsbilde). Resterende av NSBs havneinfrastruktur ble solgt til LKAB og Narvik Havn. Dette var en billigere løsning enn å bygge dampskipskaier fra ingenting. Statens dampskipskai i et hjørne av Narvikbukten bygget i 1900 var kaien nærmest bysentrumet Oscarsborg. Staten kunne løse flere problemer ved å selge denne til Havnen, tjene noe på salget og flytte sin virksomhet til Fagernes.

Den norske stat ga LKAB førsterett på arealet i Narvik, og da området Bjørnstadkaia stod på skulle overføres til bolaget ville «den nuværende og fremtidige bebyggelse [bli] afskaaret fra adkomst til sjøen på dette sted.»⁹⁴ Stortinget ønsket derfor at Narvik Havn skulle kjøpe NSBs kai i *Kleiva* (se oversiktsbilde) slik at byen fikk et pusterom til havet fordi dette var «af største vigtighed for stedets udvikling». Det Kongelige Departement for de Offentlige Arbeider, som hadde ansvaret for havneadministrasjon under perioden, bemerket at denne dampskipskaieren til NSB ikke var tilstrekkelig for dampskipstrafikken, men Stortinget svarte at tapet av denne dampskipskaieren for NSB allerede var belastning nok for statens interesser.⁹⁵ Narvik Havn trengte likevel dampskipskaieren fordi det var her mesteparten av jordbruksprodukter ble fraktet.⁹⁶

Før Narvik Havn kunne kjøpe NSBs kai måtte det styrkes administrativt og økonomisk. Dette innebar for det meste en økning i avgiftene, hvor *tonnasjeavgifter* stod for mesteparten av havnenes inntekter fordi denne omfattet også malmeksporten fra LKABs anlegg. Dette var en avgift som varierte fra ingenting til maksimalt 10 øre, der Havnedirektøren og Arbeidsdepartementet måtte bedømme om havnen hadde behovet for de ekstra inntektene, og samtidig holde interessene fra rederiene også til veie.

Havnedirektøren Gabriel Smith i Kristiania tillot kjøpet av NSBs dampskipskai i 1902 fordi en ny kai var del av «de mest paakrevde arbeider», og derfor anbefalte han den nasjonalt maksimale tonnasjeavgiften på 10 øre netto registertonn.⁹⁷ Men han bemerket at forhøyet tonnasjeavgift var kun midlertidig og skulle senkes når malmtrafikken økte for mye for å ivareta rederienes interesser. Den kunne forhøyes midlertidig i fremtiden om det kun gikk til nødvendig

⁹⁴ St. Prp. Nr. 29 (1899-1900).

⁹⁵ St. Prp. Nr. 29 (1899-1900).

⁹⁶ Rinde og Nielssen: 48.

⁹⁷ AIN. Da-L0055. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Æ: Havnevesenet/Tollvesenet, 1902-1923, *Ekstragjenpart av skrivelse fra havnedirektøren til arbeidsdepartementet*, 30. juni 1902.

arbeid av kaianlegg. Smith skrev selv i korrespondansen at, erfart fra personlige besøk, syntes han ikke Narvik hadde stor nok skipstrafikk til å forsvare noe særegent krav til avgifter for å bygge nye dampskipskaier.⁹⁸ Trafikken av betydning var jo malmtransporterende skip, og disse benyttet seg ikke av de kommunale kaiene. Med en kjøpesum av 20 000 kr flyttet Havns sentrum til Kleiva og overtok NSBs dampskipskai, hvor avgiftsinntektene skulle nedbetale lånet som ble tatt.⁹⁹

Som karakteristisk er for teknologisystemer i en tidlig fase hadde Narvik havn svært svake tekniske komponenter. En enkel administrasjon kunne gjøre lite for å utbygge kaianleggene. Det var tydelig at skipstrafikken i Narvik hadde overgått kapasiteten til kaiene, og den gamle trekaien til Bjørnstad ble for liten for økt dampskipstrafikk.¹⁰⁰ Narvik Havns manglende evne til å finansiere byggingen av kaier ble raskt systemets viktigste reverse salient som måtte løses, og som sosioteknisk komponent var finansiering en nødvendighet før andre fysiske komponenter som kaier kunne bygges.

3.2. Avgifter i tonnevis

Havnedirektørens anbefaling om forhøyede avgifter ble derimot møtt med motstand fra amtmannen i Bodø. Fra 1902 ble Kleiva Narvik Havns hovedareal med den nylig kjøpte dampskipskaieren. Dette hjørnet i Narvikbukten måtte videre oppgraderes for den voksende byen. Men for å beholde den maksimale tonnasjeavgiften måtte Narvik Havn forhandle enda en gang.

Under etableringsfasen trengte Narvik Havn all støtten den kunne få fra øvrige institusjoner. Amtmannen i Bodø derimot gikk imot Narviks interesser. Han skrev at tonnasjeavgiften på malm på 4 øre ville alene skape en inntekt på over 20 000kr. Grunnen til at han ønsket lave tonnasjeavgifter var for å holde havnevesenet «så effektiv som mulig»; han var engstelig for at LKAB og rederiene skulle bli skremt bort og han ville holde deres operasjon så lønnsom som mulig under de første årene slik at industrien skulle etablere seg.¹⁰¹

⁹⁸ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, *Vedk. havneavgifter til Narvik*, 15. September 1902.

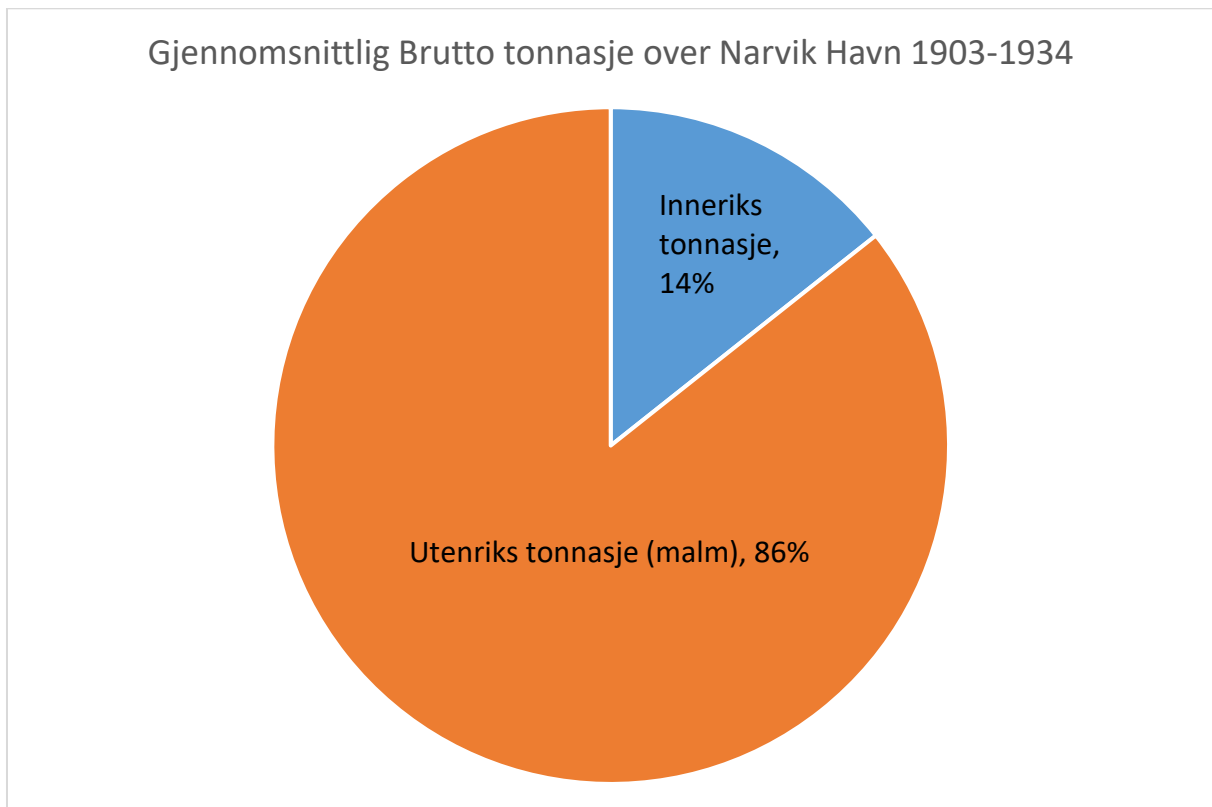
⁹⁹ Kåre Hunstad, *Narvik Havnevesen 100 år 1899-1999* (Narvik: Nor-Trykk Narvik AS, 1999) 7; AIN. Da – L0039. Mappe: Narvik Havnestyre, 1899-1901, *Skjøtte for NSBs dampskipskai ved Kleiva*, 8. februar 1905.

¹⁰⁰ Ytreberg 1953: 351.

¹⁰¹ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, *Amtmannens bemerkninger om tonnasjeavgiftene i Narvik*, 12. januar 1901.

Holdningen til amtmannen kan nok også sees i lys av datidens holdning om økonomisk liberalisme; å forhindre offentlig «sløsing» mest mulig. Malmtonnasjen økte årlig, men den var ikke stor nok til å gi godt utbytte. Industrien skulle få vokse seg større i eksport-tonnasje, hvor større avgiftsinntekter kunne kreves i år senere. For amtets hovedstat var Narvik enda en utskipningshavn i det ytre Saltens fogderi. Og her skapte mangel på lokal identitet skapte problemer fordi Narvik manglet politisk kapital.

Det er viktig å huske at da Narvik diskuterte høyere tonnasjeavgifter var det nesten utelukkende snakk om inntekter fra malmeksporten. Tonnasjen av andre varer og billettsalg fra reisende var nesten ubetydelig sammenliknet med avgiftsinntektene fra malmeksporten, som kan sees på figur 5. Derfor var det i Narviks tilfelle snakk om mye mer inntekt fra tonnasjeavgifter enn andre havner i Norge¹⁰², spesielt med tanke på at malmtrafikken ikke brukte havnens kaianlegg og dermed ikke påførte slitasje.



Figur 5: Utenriks- og innenriks tonnasje over Narvik Havn. Diagrammet er beregnet ut fra det totale gjennomsnittet fra 1903-1934.¹⁰³

¹⁰² Anders Haaland, *Knutepunkthavnen: 1900-1945: fra bøyer og skuter til kaier og kraner*, bind 2 (Bergen: Havnevesenet, 2005), 85; Moseng og Skeie 2009: 104.

¹⁰³ NHA. F3-1 Havnestatistikk, «Oppgave over havnetrafikken i Narvik havn», 1950.

For amtmannen var Narvik en potensiell investering som ikke måtte ødelegges av store havneavgifter, men for Havnedirektøren Smith var Narvik også en voksende by og dets innbyggere trengte en reell havn som løsning på kommunikasjonsproblemet. De så ulikt på Narvik som samfunn. Senere, i 1902, samme år som Narvik fikk bystatus, sa Amtmannen i Bodø seg til slutt enig med Smith om en tonnasjeavgift på 10 øre som skulle sikre en hurtig oppstartsfase. Dette ble bestemt mellom parter utenfor Narvik, for saken var fortsatt dominert av sentrale myndigheter og ikke de lokale. Smith forklarte at avgiften var en midlertidig løsning som skulle brukes til å bygge nødvendig infrastruktur nå som byen ennå var ny og under utvikling.¹⁰⁴ Han bestemte at Marius P. Bjørnstad skulle flytte sin virksomhet til Kleiva og bli styremedlem i Havnevesenet, mest sannsynlig på grunn av hans erfaring som dampskipsekspeditor. Smith hadde notert tidligere samme år før diskusjonen med amtmannen «at Narviks havnekasse fortiden trenger aller de indtægter, den kan faa», derfor burde havnen kreve maksimal tonnasjeavgift på 10 øre og toll på 1% av importens verdi.¹⁰⁵ Utgifter i havnens budsjett skulle dekkes kombinert av havnekassen, kommunekassen, begge, eller av et midlertidig lån fra kommunekassen til havnekassen.

Arbeidsdepartementet hadde etter egen analyse også sett behovet for Narvik å kreve maksimal tonnasjeavgift, men dette kom med kravet om at kommunen kunne bruke «de fornødne midler til snarest mulig at iverksætte de mest paakrevde arbeider i havnen [...]».¹⁰⁶ Departementet ville også gjøre havnevesenet oppmerksom på at avgiften skulle senkes når malmeksporten økte, fordi det ville skape «den store forøgelse i havnetrafiken», og ifølge Smith ville ikke dette «staa i rimeligt forhold til havnekassens sandsynlige ordinære utgifter».¹⁰⁷

Smith advarte om at avgiften kom til å bli nedsatt etter kort tid. Etter et personlig besøk i Narvik hadde han blitt forklart behovet for økte inntekter, men han «fik imidlertid det indtryk, at denne forføining [...] ikke længer ansaaes som paakrævet.»¹⁰⁸ Han gjentok eksplisitt

¹⁰⁴ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, *Vedk. de forandringer i nu gjældende regler og bestemmelser for udhavnen Narvik, som forandliges ved stedets overgang til kjøbstad*. 20. februar 1902.

¹⁰⁵ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, *Vedk. de forandringer i nu gjældende regler og bestemmelser for udhavnen Narvik, som forandliges ved stedets overgang til kjøbstad*. 20. februar 1902.

¹⁰⁶ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Vedlagte skriv januar 1902, *Fra Havnedirektøren til Narvik Havnestyre Vedk. havneavgifter til Narvik*, 15. september 1902.

¹⁰⁷ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Vedlagte skriv januar 1902, *Fra Havnedirektøren til Narvik Havnestyre Vedk. havneavgifter til Narvik*, 15. september 1902.

¹⁰⁸ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Vedlagte skriv januar 1902, *Fra Havnedirektøren til Narvik Havnestyre Vedk. havneavgifter til Narvik*, 15. september 1902.

bekymringen for at rederne ville reagere til en høy avgift og denne faktoren måtte også tas til betraktning av departementet.

Disse første diskusjonene ledet av sentralmyndigheter viste at Havnedirektøren hadde bestemt seg før saken ble diskutert, og amtmannen viste en større interesse for Narvik som industrielt investeringsforetak enn som en voksende by i ytre Nordland. Men amtmannen hadde en, trolig berettiget, bekymring at selve næringsgrunnlaget for byen ville dø ut sammen med malmeksporten om rederiene og LKAB ble skremt bort. Likevel ble det forstått at byen kom til å vokse, og med en økt trafikk til havs trengte Narvik bedre kaier. Narvik skulle få skatte utenriks tonnasje på samme måte som innenriks, noe som var uvanlig i Norge i denne perioden. Narvik ble tydelig behandlet annerledes enn andre havnebyer fordi den trengte midlene til å bygge infrastruktur.

I 1902 fikk Narvik bystatus som kjøpstad, og med dette fikk Narvik Havn- og by privilegier de ikke hadde før, og sett i lys av systemteori fikk de nye måter å kreve inntekter på; altså forbedrede tekniske komponenter. Narvik kommune- og by ble adskilt fra Ankenes kommune og fikk skattegrunnlag fra befolkningen i byen, og kommunekassen kunne garantere lån for Havnekassen.¹⁰⁹

NSBs dampskipskai var likevel en provisorisk løsning for den økende dampskipstrafikken: den lå ubeskyttet langs strandlinjen og hadde kun plass til ett skip av gangen. Den var altså ikke ideell for den økende dampskipstrafikken, men at Havnedirektøren i Kristiania ba havnevesenet kreve maksimal tonnasjeavgift viste et klart samarbeid mellom sentrale myndigheter og Narvik havn. Som nevnt tidligere var høye avgifter noe staten ønsket å unngå generelt, men i dette eksempelet oppmuntret Havnedirektøren for ekspansjonen av Narvik havn. Havnekassen fikk et reelt inntektsgrunnlag og episoden viste et klart eksempel av hvordan havnen var avhengig av større inntektsformer for å bygge ut havnens infrastruktur. Med en samarbeidsvillig havnedirektør var dette mulig. Arbeidsdepartementet hadde gitt Narvik Havn stort ansvar som en byhavn, men også gode inntektsmuligheter for å dekke utbyggingen.

¹⁰⁹ Hunstad 1999: 2.

3.3. Ufullstendig havneplan

Under perioden 1899-1933 var midler til å iverksette Havneplaner ettertraktet i alle norske havner, spesielt for de større havnene under mye ekspansjon og trykk i trafikken. Det var enklere for havner å skaffe finansiering for enkelttiltak som utstikkerkaier. Mer komplette og fullstendige havneplaner var dyrere og svært framtidsrettet. Imidlertid ga de mer fullstendige havneplanene det beste resultatet og var dermed ønsket over enkelttiltakene. I Bergen var det spesielt et mål å utvikle en «fullstendig havneplan», hvor flere heterogene transportformer (hest, bil, dampskip, motorbåt, ferger og jernbane) koplet sammen ved havnen som et *knutepunkt*.¹¹⁰ Men oftest endte storslagne havneplaner opp i kompromiss hvor de viktigste hjertesakene vant, slik som kommunale dampskipskaier. «Fullstendige havneplaner» kom ofte etter flere år med forhandlinger, hvor til slutt handel og samferdsel ble hindret og behovet til finansieringen for en havneplan ble synlig for alle parter.

Dette var også tilfellet i Narvik. Det var enklere for havnevesenet å argumentere for en enkelt dampskipskai enn for en fullstendig havneplan. En ting var å forbedre eksisterende kaianlegg ved Kleiva, men hele havneområdet hadde blitt etablert i såpass hast at planleggingen hadde blitt ignorert.¹¹¹ I 1904 ble et fullverdig forsøk på en første havneplan tatt som skulle løse problemet, men her krasjet sentrale og lokale ønsker. Havnedirektøren Smith skrev om havneanlegget i Kleiva og tonnasjeavgifter, hvor en utvidelse på dette tidspunkt var planlagt å koste ca. 600 000 kr.¹¹² Det var usikkert hvor stort prosjektet skulle bli; den økende dampskipstrafikken vokste for raskt til å beregne nødvendig kapasitet i framtiden for lokal rutetrafikk. Et alternativ var å dele havneområdet på Fagernes som var under datiden eiet av Staten. Kontrastene var slående mellom det lille og underutviklede havneområdet på Kleiva som tok det meste av den innenlandske trafikken, mot det store og moderne Fagernes med stor lagringsplass for handel.

¹¹⁰ Haaland 2005: 50-59.

¹¹¹ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, *Korrespondanse mellom Narvik Havnestyre og Narvik Formannskap*, 6. september til 7. september 1904.

¹¹² AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Vedlagte skriv januar 1902, *Fra Havnedirektøren til Narvik Havnestyre Vedk. havneavgifter til Narvik*, 15. september 1902.



Figur 6: Både i kapasitet og kvalitet var Statens havneanlegg på Fagernes bedre enn Kleiva. Her vises dampskip som la til fordi Havnevesenets dampskipskai var full. Det lå likevel et stykke unna byen, men kunne nås med jernbanen som synes på bildet. Året er antatt å være ca. 1915.¹¹³

I korrespondansene samme året mellom Havnedirektøren og Narvik kommune ble havneanlegget på Fagernes beskrevet som overflødig og overutviklet for sitt bruk, hvor Havnevesenet fulgte med: «Narvik har kun den lille kai ved Kleven».¹¹⁴ Noen av de mest aktive deltakerne under denne korrespondansen var dampskipsselskapene, hovedsakelig havnefogden Marius P. Bjørnstad (som også var ekspeditør i Narvik for Bergenske Dampskipsselskap), siden dampskipskaien til NSB på Kleiva ikke var bra nok.¹¹⁵ Om ikke Fagernes kunne deles av både staten og kommunen, mente Kommunen og Havnen at Kleiva som et minimum skulle få en reell oppgradering enten med statlig økonomisk støtte eller høyere tonnasjeavgifter.

¹¹³ Statens anlegg på Fagernes, hentet fra Nasjonalbiblioteket:

<https://www.nb.no/items/3b7eca9bb56482f51ade84c6b83c735a?page=0&searchText=narvik%20fagernes>

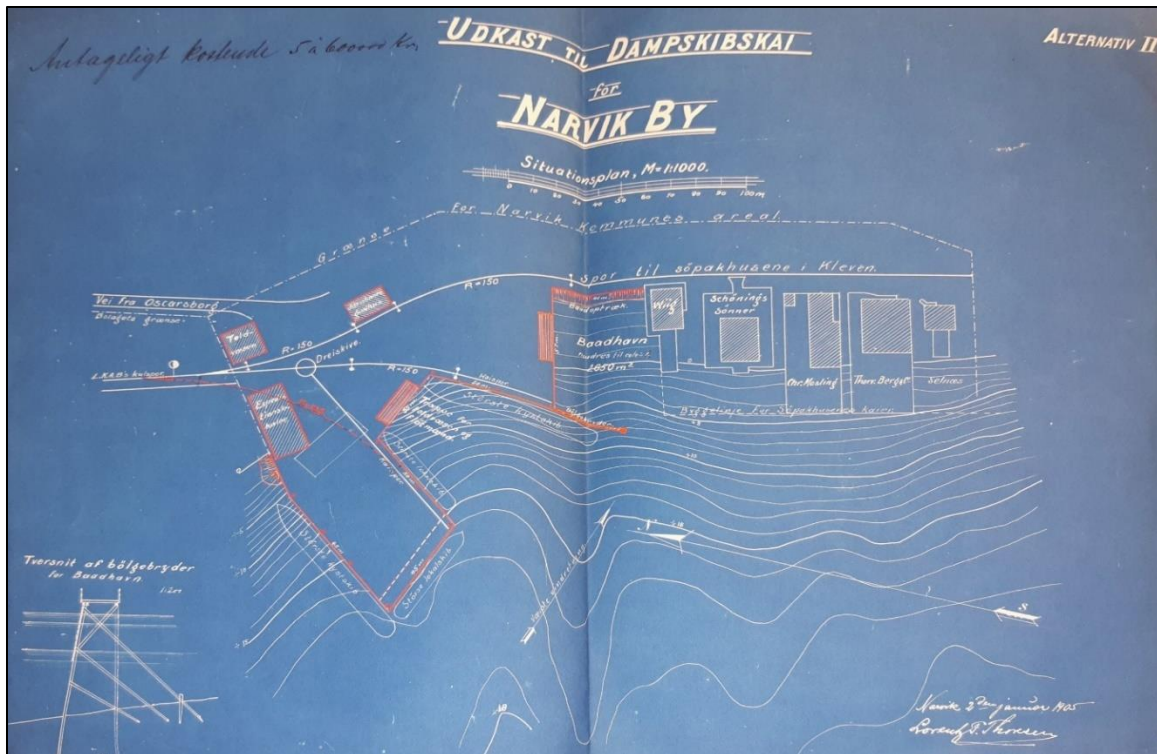
¹¹⁴ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, *Korrespondanse mellom Narvik Havnestyre og Narvik Formannskap*, 6. september til 7. september 1904.

¹¹⁵ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, *Innsendte alternativer til den første havneplanen*. 2. mars 1905.

Den eneste løsningen ble å forbedre Kleiva. Narviks «voldsomme sjø»¹¹⁶ gjorde at avlastning av varer på her var farlig og tidskrevende, og etter flere forhandlinger kom det tre ulike forslag i 1905 for en *fullstendig havneplan* som koplet sammen ulike transportmetoder.



¹¹⁶ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, *Korrespondanse mellom Narvik Havnestyre og Narvik Formannskap*, 6. september til 7. september 1904.



Figur 7: Bilder av de 3 ulike forslagene til Kleivas havneplan. Merk hvordan alle holdt seg strengt innenfor Havnevesenets grenser.¹¹⁷

¹¹⁷ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, Innsendte alternativer til den første havneplanen. 2. mars 1905.

De to første forslagene var svært like med samme prinsipp om en utstikkende dampskipskai som skapte et beskyttet hjørne for Kleiva.¹¹⁸ Alternativ II ville nok ikke skape samme effekt av beskyttet havneområde siden utstikkeren ble kortere, dermed falt nok denne ut av smak. Det interessante var at alle tre forslagene inkluderte en form for beskyttet båthavn; alternativ III ønsket å skape en molo rundt hele Kleiva. Mest sannsynlig ville Alternativ III bli den dyreste med tanke på mengden utfylling den krevde, og 600 000 kr var allerede mye å be om.

Alle forslagene holdt seg strengt innenfor Havnens område og gikk ikke inn på LKABs eller NSBs areal. Den innklemte havneplanen gikk akkurat langs grensen. Dette viste til andre hinder for havnen, fordi som Smith selv uttalte i et brev kunne havneplanen med bedre grunnforhold bygges for 400 000 kr, men da måtte havnen få noe av arealet til LKAB.¹¹⁹

Det viste seg å være vanskelig for lokale ønsker å nå fram til Arbeidsdepartementet. Lokale og sentrale interesser måtte komme til enighet før de kunne iverksette noen plan, og under denne tidlige fasen hadde staten mer styrke og forhandlingsrom enn kommunen. Samarbeidet lå i et felles mål om å styrke Narviks infrastruktur, men hvordan dette skulle skje var det ikke noen enighet om. Akkurat som under diskusjonene vedrørende avgift til oppkjøp av NSBs dampskipskai var Havnedirektøren uenig med amtmannen og mente at større tonnasjeavgifter trengtes om planene skulle utføres, hvor Alternativ I, som fortsatt var det billigste, ble utpekt av han som den beste planen.¹²⁰ Enighet i planen tilsa altså ikke enighet om tonnasjeavgifter. Også i dette tilfellet valgte Havnedirektøren Narviks side i saken, og amtmannen ønsket lavere avgifter.

Arbeidsdepartementet var likegyldig for hvilke av de tre forslagene til kaianlegg på Kleiva som bygges så lenge de ikke måtte øke tonnasjeavgiftene ytterligere. Dette viste hvor departementet så linjen på autonomitet til havnen, de ønsket kun en bra flyt av skip inn og ut av Narvik med lavest mulig avgifter, de meste annet var irrelevant. Derfor ble det også nevnt at kaianleggene måtte ikke kun være billig; de måtte også tilby en god funksjon til skipene som kom. Valget falt til slutt på den billigste planen: Alternativ I.

¹¹⁸ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, *Innsendte alternativer til den første havneplanen. 2. mars 1905.*

¹¹⁹ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, *Arbeid paa Stenkai for Narvik Havnevesen*, 12. april 1905.

¹²⁰ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, *Arbeid paa Stenkai for Narvik Havnevesen*, 12. april 1905.

Arbeidsdepartementets mål om å holde avgiftene lave hang sammen med at Smith hadde satt ned avgiftsnivået midt under tidligere forhandlinger i 1903, fra 10 øre til 4 øre.¹²¹ I et lengre brev utdypet direktøren hvorfor han ville sette ned avgiften. Etter å ha sett forslag for den nye havneplanen mente Smith at planen bygget for mye for hva han anså var nødvendig for Narviks skipstrafikk: «Da anlægget [utstikkerkaien] efter alt I maa ansees at være i alle utseende moderne og komplet utstyrt»¹²² ville dette være den beste investeringen for havnen, med et hovedfokus på dampskipskaien som utstikkerkai av stein. Smith mente altså at motorbåthavnen i molo ble for dyr og overflødig. Men han ønsket jernbanespor for å kople havnens transport til NSBs linjer, han ønsket visse deler av «en fullstendig havneplan».¹²³

Smith mente inntektene ikke ble noe problem: «Imidlertid mener jeg, at de fremlagte innsendelser har bragt paa det rene, hvor store utgifter et kaianlæg vil holde, og at man derfor allerede nu kan afgjøre, hvilke satser man passende kan fastsætte for tonnageavgiften under hensyn til de for havnens forbedring nødvendige utgifter.»¹²⁴ Smith nevnte at havnen hadde sendt søknad allerede om maksimal tonnasjeavgift, men han mente dette ikke ble nødvendig for havnen. Med en antatt mengde på malmeksport på 800 000 tonn vil havnekassen tjene 33.600 kr.

I realiteten var nedsettelsen en ytre handling med en indre intensjon om å værne havnens inntekter: «Da den vesentlige trang til nybygning i Narvik dermed fornuftig vilde være avgiften og da nødvendigheden af en saa betydelig indtægt ved tonnageafgifter saaledes ikke længre vilde være tilstede maatte denne derefter blive *enten helt at ophæve eller nedsatte til et minimum.*»¹²⁵ Smith forsvarte faktisk Narvik Havn ved å sette ned avgiften. Han mente departementet kunne bli opprørt over tallene og fjerne tonnasjeavgiften i sin helhet, så han foreslo å komme dem i forkjøpet og sette den ned først: «Jeg skulde derfor anse det heldigst, straks, at nedsætte tonnageavgiften til en sats, som kunde passe for en længre række af aar og derved skabe nogenlunde stabile havneafgifter.»¹²⁶ Smith tok en mer diplomatisk fremgang sammenliknet

¹²¹ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik Havnestyre, 1899-1901, *Fra Havnedirektøren til Narvik Havnestyre Vedk. havneafgifter til Narvik*, 30. november 1903.

¹²² AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik Havnestyre, 1899-1901, *Fra Havnedirektøren til Narvik Havnestyre Vedk. havneafgifter til Narvik*, 30. november 1903.

¹²³ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik Havnestyre, 1899-1901, *Fra Havnedirektøren til Narvik Havnestyre Vedk. havneafgifter til Narvik*, 30. november 1903.

¹²⁴ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik Havnestyre, 1899-1901, *Fra Havnedirektøren til Narvik Havnestyre Vedk. havneafgifter til Narvik*, 30. november 1903.

¹²⁵ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik Havnestyre, 1899-1901, *Fra Havnedirektøren til Narvik Havnestyre Vedk. havneafgifter til Narvik*, 30. november 1903.

¹²⁶ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik Havnestyre, 1899-1901, *Fra Havnedirektøren til Narvik Havnestyre Vedk. havneafgifter til Narvik*, 30. november 1903.

med Narvik Havn. Om denne beslutning, som Smith anbefalte, ble tatt, måtte havneanlegget fullføres ved å ta større lån til Havnekassen.

Smith sammenliknet situasjonen med nabobyene: «Naar man se hen til, at Bodø og Tromsø en samlet aarlig indtægt til havnekassen af henholdsvis ca kr 7.000.00 og kr 12.000.00 har indført eller mides udførelse kaianlæg, som koster hvert af stederne ca kr 250.000.00, og desuden ved siden heraf har overstaget bidrag tød de af statskassen for disse stede bevilgede molo anlæg.»¹²⁷ Sett i lys av deres budsjett skulle Narvik Havnekasse klare seg fint, mente Smith.

Selv om Narvik ønsket en fullstendig havneplan måtte Smith sette ned tonnasjeavgiften for å forhindre at arbeidsdepartementet skulle fjerne den helt, og dermed kunne ikke alle ønsker for Havnestyret oppfylles. Kleiva forble Narvik bys lille korridor til omverden og havnens base. Selv om byen måtte strekke seg på tær for å nå denne perifere havnen skulle det bli plasseringen for mesteparten av framtidig ekspansjon.

3.4. Nye inntektsmuligheter

Havnens ekspansjon hadde som mål å lette på trykket av det Thomas P. Hughes kaller «presset»¹²⁸ på teknologisystemet. Trykket på NSBs dampskipskai var stort, den kunne ta imot kun ett skip om gangen og det ble ofte kø i Narvikbukta, hvor noen måtte legge til på Statens Kai i Fagernes.¹²⁹ Som overordnet mål skulle Narvik havn bedre samferdsel inn- og ut av byen, men siden havnen hadde det lille området ved Kleiva var territoriell ekspansjon utelukket. Både LKAB og staten hadde avslått forespørsler fra havnen om dette. Dermed ble NSBs kai det Hughes kaller en *reverse salient*, en komponent i systemet som henger etter og burde byttes ut for å fortsette ekspansjonen.¹³⁰ Den økende trafikken skapte press på Kleivas infrastruktur, hvor det ble bestemt i havneplanen at en utstikkerkai av sten skulle bygges med kapasitet til flere dampskip om gangen.

¹²⁷ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik Havnestyre, 1899-1901, *Fra Havnedirektøren til Narvik Havnestyre Vedk. havneavgifter til Narvik*, 30. november 1903.

¹²⁸ Oversatt fra engelsk: «load factor».

¹²⁹ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, *Innsendte alternativer til den første havneplanen. 2. mars 1905*.

¹³⁰ Hughes 2004: 73.



Figur 8: Narvik Havns dampskipskai på Kleiva, overtatt fra NSB, ca. ved århundreskiftet. På andre siden av bukten ligger det tidligere sentrum for havnen, Bjørnstadkaia, vist i figur 4. Til å være underutviklet sammenliknet med Statens kaier på Fagernes hadde Kleiva en fordel: det lå mye nærmere bysentrum.¹³¹

I et kompromiss hvor en fullstendig havneplan ikke var mulig ble det bestemt å i hvert fall bygge utstikkerkaien for dampskip i 1905, med en lengde på 90 meter på ytre side og 60 meter på indre side, og en bredde på 23 meter, med forbehold om utvidelse om nødvendig.¹³² Med oppspart overskudd og et lån på 150 000 kr begynte byggingen året senere.¹³³ De tidligere punktene viste hvordan Havnevesenet ble satt i en gunstig posisjon av de sentrale myndighetene, og hvordan samarbeidet la til rette for en autonom enhet mellom kommunen og staten som skulle bruke denne friheten til å sikre Narviks interesser til havs.

Lånene som ble tatt for å bygge utstikkeren ble kostbare, og havnen søkte etter alle midlene den kunne finne. De gikk til og med til søksmål mot rederiene med anklagelse at de ikke hadde betalt tonnasjeavgiften de skyldte, til tross for at Smith advarte at dette ikke var en

¹³¹ Fotografi fra Digitalt Museum, Havna Narvik S/S Folden ved dampskipskaia, Inventarnummer NAB1951010089. Fotograf Løbstad A. B. 1902. Eier: Narvik Kommune. Hentet fra: <https://digitaltmuseum.no/011014888928/havna-narvik-s-s-folden-ved-dampskipskaia>

¹³² Hunstad 1999: 8-9.

¹³³ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik Havnestyre, 1899-1901, *Lån fra Centralbanken i Norge til Narvik Havn*, 19. april 1906.

kamp verdt å kjempe.¹³⁴ Høyesterettsadvokaten mente dette var kun en misforståelse fra rederienes side og at et søksmål ikke ville resultere i noen kompensasjon. Narvik Havn måtte være forberedt på at det kunne «ved beregningen af afgift til det offentlige er begaaet feil», men at slike saker ble løst med tid, selv om det kunne ta lang tid. Det var hovedsakelig utenlandske rederier Narvik ønsket å saksøke, men de ble advart at dette kom til å bli vanskelig. Episoden viste hvor desperat Narvik Havn hadde blitt for inntekt.

Tonnasjeavgiften på 4 øre og lånene var ikke nok for bygging av utstikkerkaien. Byggingen stoppet fra 1909-1913. Narvik trengte sårt midler for ekspansjon, og i 1910 hadde Narvik passert Bodø som Nordlands største by, men havneinfrastrukturen hadde ikke fulgt med denne utvidelsen.¹³⁵ Det virket som om Stortinget innså urettferden gjort i Narviks aller tidligste fase:

[Narvik] mangler økonomisk evne til med egen hjelp inden rimelig tid at magte endog den nødvendigste oparbejdelse af indfastruktur [...] samtidig som staten i egenskab af eier af den grund, hvorpaa byen for en større del er bygget».¹³⁶

Havnevesenet hadde politisk og administrativt spillerom fordi det skulle ligge imellom det statlige og lokale, og om det ikke gikk etter sine mål selv fikk institusjonen dårlige vilkår. Narvik Havns «gaver» i begynnelsen for å starte kommunikasjonssystemet ble raskt reverse salients som måtte byttes for nye komponenter.

3.5. Konklusjon - Begrenset samarbeid

Selvfinansieringsprinsippet fra Havneloven av 1894 ble altså både en katalysator for et systembyggende havnevesen, men også et problem for å skaffe startkapital. Vi ser at Narvik Havn fikk friheten til å ta egne valg, og med denne friheten valgte havnevesenet å løse deler av infrastrukturen som forhindret transport og samferdsel. Dermed var Narvik Havn en systembyggende institusjon under etableringsfasen, men fikk ikke realisert planene fordi Arbeidsdepartementet stoppet inntektsgrunnlaget. Finansieringskomponentet forble den vanskeligste reverse salient å løse.

¹³⁴ AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, *Høyesterettsadvokat P. A. Holms henvendelse angående rederisøksmålet, til Narvik Havnestyre*, 9. juli 1907; AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik havnestyre, 1899-1901, *Tonnageavgift Narvik*, fra Havnedirektøren til Narvik Havnestyre, 10. mars 1906.

¹³⁵ Aas 2001: 250-253.

¹³⁶ St. Indst. S. nr. 52 (1905/1905) 1.

Overgangen fra Bjørnstadkaia til NSBs dampskipskai i Kleiva representerte Narvik Havns overgang fra lokal uthavn til organisert systembygger. Det kritiske tekniske komponentet som skaffet inntekt til havnekassen, *tonnasjeavgiften*, ble sikret på grunn av samarbeidet mellom Marius P. Bjørnstad fra Narvik Havn og Gabriel Smith fra Arbeidsdepartementet. Allerede såpass tidlig møtte Havnevesenet motstand fra Amtmannen, men takket være Smith fikk havnekassen startkapitalen den trengte. De viktige tekniske komponentene var maksimal tonnasjeavgift og etableringen av Narvik som kjøpstad; med bystatus kunne kommunen kreve skatt fra innbyggerne og bygge egen infrastruktur som koplet seg sammen med Havnens system. Av fysiske komponenter var erstatningen av Bjørnstadkaia med NSBs dampskipskai det viktigste.

Den dramatiske befolkningsveksten skapte et behov for havneinfrastruktur, og var derfor grunnen til at Havnevesenet bygget. Det private greide ikke løse samferdselsproblemet på sine små brygger, derfor forhandlet det offentlige havnevesenet høyere avgifter og planla en fullstendig havneplan. Disse komponentene stoppet opp ved slutten av perioden fordi Narvik manglet lokal støtte til sine initiativ. Narvik for raskt til at de i Ofoten kjente noen tilhørighet til industribyen, og det var liten oppslutning fra nærliggende kommuner til å støtte infrastrukturbygging. Med sterkere støtte på Stortinget ville muligens Narvik vunnet fram lettere. Narvik trengte en sak som samlet Ofoten sammen rundt byen som sentrum.

Eksempelet for utbygging av den første havneplanen viste også hvordan Narvik Havn enda var svært begrenset av Arbeidsdepartementet og Amtmannen i Bodø. Grunnen var at selv om byen økte i økonomisk verdi manglet Narvik politiske ressurser, noe som hjalp ved forhandlinger med departementer. Narvik trengte å samle omlandet sitt i en koalisjon for å styrke sine saker; om flere herreder stemte for Narviks saker ville de slå gjennom. Narvik trengte det lokale fellesskapet i Ofoten.

4 Innovasjon – Dampskipsselskap og ny finansieringsmodell 1910-1921

«Enhver by maa ha et opland; vort er Ofotfjorden og omliggende distrikter [...]

[...] der er en livsbetingelse for byen: egne skibe, der ledes af os, *der gaar naar Narvik vil og did Narvik vil.*»¹³⁷

Sitatet fra lokalavisen Ofotens Tidende representerte en ønske i Narvik om å bedre forbindelsene mellom byen og omlandet. Dette ble Ofotens viktigste regionsbyggende tiltak fram mot 1920.¹³⁸ Allerede i 1899 da havnen ble opprettet var det ønsker fra kjøpmennene i Narvik om å skaffe et eget dampskipsselskap som kunne sikre forsyningen av jordbruksvarer, men planene ble aldri realisert fordi indre konflikter om finansiering av et slikt selskap splittet formannskapet.¹³⁹ Etter flere klager fra den store nabokommunen til Narvik, Ankenes, valgte Saltens Dampskipsselskap å sende flere ruter i Ofotfjorden. I 1906 begynte dampskipet «Najaden» å gå mellom Narvik og Lødingen for å kople byen til hurtigruteanløpet der, men skipet gikk ikke ofte nok og hadde ikke den ønskede kapasiteten og fikk transportsystemet å henge etter. Misnøyen vokste, og de negative følelsene ble rettet mot Saltens DS som ble sagt å kun ivareta Bodøs interesser. Narvikværingene mente at et dampskipsselskap for Ofoten ikke kunne administreres i Bodø. Ledende i denne kampen var Narvik Handelsstandsforening, Narvik Kommunikasjonskomite og Narvik Formannskap.

For Steinar Aas satte Narviks lokalpatriotiske holdninger Bodø i et urimelig dårlig lys.¹⁴⁰ Saltens DS skal ikke ha gjort en så dårlig jobb med dampshipsanløp som noen argumenterte, og etter Narvik tok over egne dampshipsløp skal ikke samferdselen og økonomien endret seg noe særlig. Muligens handlet det aldri om noen praktisk forbedring av transport og samferdsel, men nesten utelukkende om å samle Narviks omland symbolsk? Samlet Narvik omlandet sammen rundt seg selv bevisst som en systembygger for å skaffe politisk kapital?

Ifølge Thomas P Hughes er det ikke uvanlig at systembyggere kan bygge hvert sitt delsystem som komplimenterer hverandre. I Europa mot slutten av 1800-tallet ble bruken av trikk populær i byene med motivasjon å bedre samferdsel. På mange steder ble sporveiene

¹³⁷ Ukjent forfatter, «Narvik kommunes stilling til det nye Dampskipsselskab,» *Ofotens Tidende*, 25. juni 1912.

¹³⁸ Aas 2001: 109.

¹³⁹ Ibid: 109-113.

¹⁴⁰ Ibid: 112-113.

«kommunalisert» for å sikre god infrastruktur for alle. Nord-Norge hadde verken befolkningskonsentrasjoner eller kapital nok til sporveier, og derfor ble dampskipene foretrukket som lokal og regional transportløsning.¹⁴¹

Dampskipsselskapene var ryggraden i kommunikasjons- og transportnettverket som utviklet seg i Kyst-Norge ved begynnelsen av 1900-tallet. Derfor ble det viktig for byer å skape sine egne regionale dampskipsselskap, slik som hadde blitt gjort i Kristiansand og Troms.¹⁴² Dette forsikret at regionale sentre kunne bestemme at ruteskip gikk når det passet de lokale interessene best, og at rutetidene ikke ble gunstigere for nabobyen på bekostning av egen by.

Narvik Havn var på pause under denne fasen. Havnedirektøren Gabriel Smith satte ned tonnasjeavgiften i Narvik fra 10 øre til 4 øre i 1904. Den midlertidige satsen på 10 øre fram til da var kun ment å gi Havnekassen startkapital for å kjøpe en nødvendig dampskipskai av NSB. Likevel begynte byggingen av en ny havneplan i 1906 uten at Havnen fikk kreve mer avgifter. For å fortsette byggingen tok Havnen opp flere lån på eget initiativ som kommunen garanterte for tilbakebetalingen til bankene. Dette ble likevel ikke nok. I 1909 stoppet Havnen byggingen av Utstikkerkaien av stein i Kleiva fordi lånene ikke kunne finansiere havneplanen alene.¹⁴³ Derfor valgte Havnen å forbedre eksisterende infrastruktur på Kleiva ved å brolegge veier og bygge lagerhus.¹⁴⁴ Dette ville bli et lavpunkt for Havnevesenets ekspansjon, men det viser oss hvor viktig tonnasjeavgiftene som sosiotekniske komponenter var for Havnen om det skulle bygge fysiske komponenter som kaianlegg. Om de ble for lav var selv ikke lån nok, fordi bankene ønsket å se sine lån tilbakebetalt. Derfor ble Havnen satt på sidelinjen som systembygger i noen år, og kommunen tok lederstillingen i utviklingen av kommunikasjonssystemet.

I eksempelet Narvik var både kommunen og havnen systembyggere til det samme kommunikasjonssystemet, men de bygget hver sine egne separate komponenter. Dette samsvarer med historien om Kristiansand Havns historie, hvor samme periode beskrives som overgangen for tankesettet til såkalte systembyggere; altså ulike administrasjoner innen en region. Hvor det før var vanlig å anse jernbanen som et eget system adskilt fra utbygging av kaier til skip, ble det nå vanligere å se funksjonen til disse ulike komponentene som felles og

¹⁴¹ Lenger 2012: 160-161.

¹⁴² Slettvoll 2013: 7-11.

¹⁴³ Hunstad 2000: 3.

¹⁴⁴ AIN. Narvik Kommune Formannskap. Da-L0055. Mappe Æ: Havnevesenet/Tollvesenet 1902-1923, *Havnestyrets brev til Narvik bystyre angående arbeid på Kleiva*, 27. oktober 1913.

derfor var de alle del av et system. Kommunikasjonen, handelen og transporten av varer, mennesker og informasjon stoppet jo ikke på bryggen eller på jernbaneskinnene; de fortsatte oftest videre langs en annen del av systemet. Havnen, kommunen og staten var altså alle systembyggere av transport- og kommunikasjonsnettverket i Nord-Norge. Alle hadde hver sin rolle: staten subsidierte dampskipsselskapene og ga dem konsesjon, Narvik kommune lyttet til etterspørselen blant økonomiske aktører i Narvik imens Narvik Havnevesen bygget den nødvendige infrastrukturen for den økende dampskipstrafikken. Som systembyggere var Narvik- Havn og kommune sentrale historiske aktører, og deres bidrag var infrastruktur.

4.1. Tidligere ambisjoner om monopol

I mai 1900 ble en komite satt ned i amtstinget i Nordland for å diskutere saken om ett felles dampskipsselskap for hele amtet, en sak lagt fram og ønsket av Saltens Dampskipsselskap (grunnlagt 1868).¹⁴⁵ Både Saltens DS og amtstinget var enige om at dette ville gagne alle innbyggere fordi det ville fjerne rivaliseringen mellom private dampskipsselskap og sikre god finansiering av de viktige rutene. Dampskipskomiteen måtte likevel finne ut om disse antakelsene var sanne, om dette ville kommunikasjonsmessig og økonomisk være gunstig. Dampskipskomiteen fant ut at Saltens DS var veldig dårlig økonomisk stillet og manglet økonomiske midler. Dette var fordi selskapet var gammelt og mesteparten av skipene måtte gjennomgå kostbare oppgraderinger. Selve finansieringssystemet til Saltens DS var for mangelfullt for ekspansjon, mer kommunal støtte måtte inn for å kompensere for lite statlig støtte. Saltens DS meldte at selv om det stadig dukket opp krav om nye anløpssteder i hele Nordlands Amt hadde selskapet rett og slett ikke midlene til å innfri disse kravene. Saltens DS var det største transportselskapet i Ofoten, derfor ble de en lett syndebukk for Nordlands kommunikasjonsproblemer.

Dampskipskomiteen anbefalte amtet å ikke overta den private dampskipstrafikken fordi Nordlands største dampskipsselskap gikk i kraftig underskudd. Dampskipskomiteen mente det eneste som kunne sikre et amtsselskap var økt økonomisk støtte fra staten. Kommunene trengte en sak å stille seg opp rundt, og svært få var villige til å gi store mengder økonomisk støtte til et selskap dominert fra Bodø. Narvik, som vokste i befolkning og økonomi uproporsjonalt med resten av amtet, ville tjene mer på å bidra økonomisk til et eget regionalt selskap enn et

¹⁴⁵ SAT/A-0499/1.1/o/Oe/L0001. Nordlands amt 1938 – 1901. Dokumenter ang. amtets overtakelse av den lokale dampskipsfart 1900-1901 955/1930, *Dampskipskomiteens Forestilling til Herredsstyrelserne i anledning den foreslaede overtagelse af lokalrutefarten i Nordlands amt*, 1900.

amtsselskap. Selskapene fikk statsstøtte ut fra antall anløp, derfor hadde de en konstant motivasjon for ekspansjon. I 1910 fikk Saltens DS 155 000kr for sin drift av ruter i hele Nordland.¹⁴⁶ Flere i Narvik lurte på om ikke disse pengene kunne brukes til noe bedre.

4.2. Kampen for en flåte

Behovet for et eget dampskipsselskap i Ofoten kom mest fra kjøpmenn i Narvik, organisert i *Narvik Handelstandsforening*. En av de største private bryggene langs havnen på Kleiva var eiet av Thorvald Berg, en kjøpmann med ambisjoner å bedre kommunikasjonene til Narvik. For Berg var det faktum at Narviks dampskipsrutene styrtes fra nabobyen Bodø et «lidet heldigt Forhold».¹⁴⁷ Alle andre distrikter i amtet hadde sine dampskipsselskap, men ikke Narvik, som derfor ville alltid være nummer to når det dukket opp diskusjon om anløp. Han innså at for å vinne denne kampen måtte Narvik samle hele Ofoten i et ønske om tettere integrering. Han mente den beste overgangen ville være å kjøpe Saltens DS skip som gikk i Ofoten, for å så styre de under en bedre og lokal administrasjon. Det var ikke vanskelig for Berg å finne misnøye mot Saltens DS. Veikomiteen måtte forsone konflikter i hele Nordland fordi kommunene klagde på rutetilbudene, men Saltens DS mente de ikke kunne gjøre noe med det før de fikk økt statsfinansiering.¹⁴⁸ For Narviks økonomi ble bedre forbindelser til omlandet viktig. Narvik Handelstandsforening mente at Narviks geografi gjorde at byen hadde et «fortvilet» forhold med sine kommunikasjoner. Vanlige båter, som motorbåter, kunne ikke dekke behovet til alle, og Saltens DS gjorde ikke nok for å sikre gode ruter i byen.¹⁴⁹

Berg var en ambisiøs kjøpmann som forsøkte å bedre dampskipsforbindelsen til Narvik. Både han og Christian Mosling (slektning av Anton Mosling) satt både i Havnestyret og i Narvik Handelstandsforening i ulike perioder, og begge var ekspeditører for hver sine dampskipsselskap. Christian Mosling var ekspeditør for Saltens DS i Narvik, mens Thorvald Berg var medlem i generalforsamlingen til Saltens DS og skulle senere bli direktør for Ofotens Dampskipsselskap. Representanter for Saltens DS var altså selv fra Narvik, og de forsøkte å forbedre rutene til selskapet før Ofotens DS ble opprettet. Berg svarte under et møte i generalforsamlingen i Saltens DS i Narvik at ryktene om at han selv ønsket å fjerne Mosling som lokal direktør for å selv ta plassen er usanne, men at han hadde takket ja om han ble tilbudt

¹⁴⁶ St. Prp. NR. 1. Hovedpost IX B. (1910).

¹⁴⁷ AIN. Da-L0056. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S., 1912-1922, *Thorvald Berg ber Narvik Formannskap vurdere eget dampskipsselskap i Ofoten*, 21. januar 1908.

¹⁴⁸ St. Prp. NR. 1. Hovedpost IX B. (1910).

¹⁴⁹ Ukjent forfatter, «Lokalruter på indre Ofoten», *Ofotens Tidende*, 29. september 1911.

posisjonen.¹⁵⁰ Han fortsatte møtet med å poengtere at han skal fortsette å kjempe for en dampskipsforbindelse mellom Narvik og Lødingen for å kople byen til hurtigruten, med stort fokus at dette er ønsket fra Narvik Handelstandsforening som han representerer. Det interessante med disse uttalelsene er at Berg uttrykte stort misnøye med Saltens DS i 1908 og et ønske om eget dampskipsselskap for Ofoten. I tillegg skulle han selv bli den første direktøren for Ofotens DS i 1912. Om ryktene var sanne eller ikke vet vi at Thorvald Berg, representant for Narvik Handelstandsforening, hadde store ambisjoner for å bedre dampskipstrafikken til fordel for Narvik. Og det var her Berg uttrykte Handelstandsforeningens største ønske og kommunikasjonssystemets reverse salient: en tilkøpling til hurtigruten, hvor nærmeste anløp lå i *Lødingen*.

Narvik Handelstandsforening fortsatte jakten etter bedre forbindelser, spesielt da det angikk tilførsel av varer som melk, fisk og kjøtt fra Ofoten til Narvik. Situasjonen bedret seg ikke etter generalforsamlingen for Saltens DS i Narvik klaget til direksjonen i Bodø, og formannen i Handelstandsforeningen, Aagaard, mente han «fristet næsten til at tro» at det ikke var så nøye for Saltens DS om Narvik fikk noen av sine ønsker oppfylt.¹⁵¹ Aagaard så derimot også problemet om finansiering, og mente at selskapet ikke fikk nok økonomisk støtte for å drive rutetrafikk i den voksende delen av Nordland. Det ville trenge et nytt finansieringskomponent for å støtte dampskipsrutene i Ofoten og løse reverse salient av hurtigruteanløp.

Behovet for bedre ruteforbindelser i Ofoten ble uttrykket i diskursen i de lokale avisartiklene. Saltens DS greide rett og slett ikke sende nok skip til de rette tidene for transport av varer, post og mennesker. Når dampskipene ikke kom, dukket det opp en egen virksomhet av lokale motorbåter som fraktet varer dyrere og mer ineffektivt enn dampskipsselskapene.¹⁵² Dette bekreftes også i klager over matpriser på handelstorget i Narvik sentrum fra samme tid, hvor forfatteren påsto at det var dårlige ruter og handelssystemet som var årsaken til at forbrukeren i Narvik ble «fuldstændig mishandlet».¹⁵³ I systemperspektiv var den viktigste komponenten som var ettertraktet av både Narvikfolk og de i omlandet Ankenes kommune var en sikker rute mellom Narvik by og Lødingen som kople hele regionen til hurtigruten. Problemet var at selv om Saltens DS hadde en slik rute, dukket den nesten alltid opp for sent til å rekke hurtigruten. Forfatteren en artikkel ønsket et nytt dampskipsselskap om ikke Saltens DS

¹⁵⁰ Thorv. Berg, «Generalforsamlingen i Saltens DS selskap», *Ofotens Tidene*, 10. oktober 1911.

¹⁵¹ Formann Aagaard «Ruteindstillinger. Er de forsvarlige?», *Ofotens Tidene* 24. mars 1912.

¹⁵² B. Normann, «Lokalfarten i Ankenæs», *Ofotens Tidende*, 24. mars 1912.

¹⁵³ F. M. Dagfoss, Fiskeprisene i Narvik, *Ofotens Tidende*, 24. mai 1912.

greide å holde det de lovet. For forfatteren av artikkelen virket det som om Saltens DS var: «[...] kun at være et lokalselskab for Bodø og dets opland».¹⁵⁴

I sammenheng med den tidligere nevnte kommunaliseringen av kommunikasjoner som ellers tok sted i Europa og Norge var Narvik kommune den aktive systembyggeren av Ofotens Dampskipsselskap. Aagaard, formannen i Handelstandsforeningen, anså offentlig finansiering av dampskipstrafikken i Ofoten som problemet, og dette ble løst ved hjelp av kommunens midler. I 1912 fikk nemlig LKABs inntekter fra norsk side skattlagt til en tiendedel av Narvik kommune, noe som styrket *Kommunekassen* betraktelig.¹⁵⁵ Havnekassen forble svak til dets avgiftsnivå ble endret, og imens Havnen kjempet om bedre inntekter og bygget det de kunne av havneplanen, ekspanderte kommunen kommunikasjonsmidlene som knyttet Narvik Havn til andre havner.

Resultatet ble Ofotens DS som ble opprettet i 1912. Narvik kommune stilte med økonomiske og administrative ressurser; 20 000 av 35 000 kr av all selskapets aksjekapital ble kjøpt av kommunen.¹⁵⁶ Ofotens DS var veldig klar i sine papirer i å nevne alle herreder etter navn som selskapet skulle tjene og representere, selskapet fikk derfor en klar karakter og ånd for hele Ofoten, ikke bare Narvik, men det var klart gjort etter initiativ, kapital og administrasjon i Narvik. Opprettelsen av Ofotens DS hadde stor symbolsk betydning:

ODS var byens og regionens første seier i kampen mot Bodø, og representerte ei løsriving fra gamle økonomiske og administrative band. Med den nye regionen ble det gamle Salten fogderi betydelig mindre. Samferdselssaken gav også regionbyggerne i Ofoten muligheten til både å yte kritikk og skape et fiendebilde av Bodø og SDS, og samtidig plassere seg sjøl inn i ei offerrolle. Med en ytre fiende var det lettere å skape et indre regionalt fellesskap.¹⁵⁷

Likevel fortsatte Saltens DS å forbedre sine anløp i Ofoten etter opprettelsen av Ofotens DS fordi de ønsket å forbli det dominerende dampskipsselskapet i Nordland. Det var likevel en fiendtlig atmosfære mot Saltens DS og Bodø generelt i Ofoten.

4.3. Det gunstige tidspunkt

Hvorfor tok Narvik kommune et såpass stort initiativ i opprettelsen av Ofotens DS? Byen begynte nemlig å anse seg selv som sentrum for omlandet i Ofoten, og det påtok seg ansvaret å

¹⁵⁴ B. Normann, «Lokalfarten i Ankenæs», *Ofotens Tidende*, 24. mars 1912.

¹⁵⁵ AIN. Narvik Kommune Formannskap. Boks 52 1913-1936. II Kommunens sentraladministrasjon, II Skatteligging, 1. deklarasjonen av 1913 om LKABs skatt, *Forhandlinger om LKABs skatt til Narvik*, 29. april 1912.

¹⁵⁶ Aas 2001: 111.

¹⁵⁷ Ibid: 111.

forbedre kommunikasjonene, dette skulle ikke lengre kun bli et ansvarsområde for Havnen. Kommunen bidro selv til diskursen i avisene. En *reverse salient* for kommunen var byens plassering på halvøyen, og det at «[...] de dampskibe, der praktisk talt danner den eneste forbindelse mellem Narvik og yderverdenen, disponeres fra en anden by.»¹⁵⁸ ville for alltid hindre kommunikasjonene om ikke Narvik etablerte sitt eget dampskipsselskap. Kommunen appellerte til å samles om saken, fordi det hadde allerede blitt bestemt at Ofotens DS skulle etableres; kommunen ønsket støtten fra befolkningen i Ofoten og dets herreder. Thorvald Berg hadde rett, Narvik trengte støtten. Byen hadde de økonomiske midlene, men manglet politiske og administrative ressurser slik Bodø hadde. I avisdiskursen vistes misnøyen for Saltens DS i omlandet hvor en uttalte at: «[...] vi lever i eventyrland. For kun der vil man sette byens forbindelse med sit nærmeste opland i sammenheng med en godsroute Bodø-Narvik», hvor forfatteren sarkastisk håpet på en bedring i Saltens DS da neste rute var «kun» 1 time forsinket.¹⁵⁹

Men Saltens DS kunne legge noe av skylden tilbake på Narvik, mer spesifikt Narvik Havn. Under samme år da anklagene i avisartiklene mot selskapet haglet, sendte selskapet klagebrev angående situasjonen i Kleiva.¹⁶⁰ Christian Mosling skrev at de betalte mindre i leie i Bodø og kunne ha 4 skip liggende samtidig til kai, imens i Narvik hvor prisene var høyere var det kun plass til 1 skip om gangen på den lille dampskipskaien. Han mente selskapets allerede vanskelige økonomiske situasjon ikke bedret seg da Kleiva presset på profitten de kunne tjene i Narvik, og at det ga lite mening å forbedre rutene i Ofoten da kai-situasjonen var såpass dårlig. Denne klagen ble bekreftet av andre dampskipsselskap, hvor deres dampskipsselskap ofte måtte stå i timevis i bukten og vente på plass på dampskipskaien; «en ulempe for byen».¹⁶¹

I kommunikasjonskomiteens forsøk på å samle investorer appellerte de til lokalpatriotismen i Ofoten. De mente at Saltens DS' ruter «har aldrig været tilfredsstillende og vil heller aldrig blive det.» Bodø lå for fjernt for å kunne ivareta Ofotens interesser. «Kun et selskab, som ledes fra Narvik og omliggende distrikter, kan alene have betingelser herfor.» I disse appellene til bygdene rundt Narvik nevnes selskapet som eiet av hele Ofoten mye mer enn

¹⁵⁸ Ukjent forfatter, «Narvik Kommunes stilling til det nye Dampskipsselskab,» *Ofotens Tidende*, 25. juni 1912.

¹⁵⁹ S. R., «I eventyrland,» *Ofotens Tidende*, 8. november 1912.

¹⁶⁰ AIN. Da-L0040. Narvik Kommune Formannskap. Mappe R2: Narvik Havnevesen 1902-1912, *Saltens Dampskipsselskabs klagebrev fra Christian Mosling til Narvik Havnevesen*, 9. desember 1912.

¹⁶¹ AIN. Da-L0040. Narvik Kommune Formannskap. Mappe R2: Narvik Havnevesen 1902-1912, *Det Bergenske Dampskipsselskabs klagebrev fra Marius P. Bjørnstad til Narvik Havnevesen*, 9. desember 1912.

når det ble diskutert innad i Narvik by. Tross alt hadde jo Saltens DS «i høy grad været hensynsløs mod vort distrikt» med innskrenkingen av dampskipstrafikken.¹⁶²

Ofotens DS møtte raskt de samme problemene Saltens DS hadde ved å styre ruter i Ofoten, de var nemlig ikke lønnsomme. Selskapet mente kommunen hadde et ansvar for Ofotens befolkning å gi selskapet kapital til å kjøpe skip.¹⁶³ Derfor spurte de Narvik kommune om et tilskudd på 20 000kr. Selv om kommunen ikke vil se noen særlig rentabilitet i form av billettsalg er var mer «indirekte inntekter» å tenke på for kommunen.¹⁶⁴ Kommunikasjonskomiteen i Narvik mente at selv om Saltens DS utvidet sine ruteanløp, ville det ta flere år, og det var ingen garanti at Narvik skulle få sine ønsker før andre steder nærmere Bodø. Narvik måtte ta initiativ for å ivareta sine interesser. De hadde intet håp om å få statsbidrag til sine ruter derimot med det første, men kommunikasjonskomiteen påpekte i 1912 at Ofoten var den eneste regionen i Nordland som ikke hadde sitt eget dampskipsselskap. Det var av ønske etter Narvik Handelsstandsforening, herredene i Ofoten og lokalbefolkningen at Ofotens Dampskipsselskap ble opprettet. Betydningen å knytte Narvik til omlandet for å forsikre handel av varer og mennesker ble notert som den viktigste årsaken.¹⁶⁵ Ofotens DS ba kommunen om ytterligere midler for å kjøpe et nytt dampskip til 150 000 kr, *Barøy* ruten skulle sikre gode anløp til hurtigruten i *Lødingen*:

Tidspunktet for startning av dampskipsselskap her er nu saa gunstig, som det kan bli. Lar man anledningen ubenyttet, vil selskapet i nabobyen erholde tillatelse til fortsatt nybygning, og Narvik vil for alltid være ute av spillet.¹⁶⁶

Retorikken i brevvekslingen var ikke subtil: ved å appellere til Narviks rolle som sentralitetsby for omlandet utfordret selskapet formannskapet's ansvarsrolle. Hvilken by ville Narvik være om den ikke kunne styre sin egen kommunikasjon til omlandet? Og for en by som Narvik, grunnlagt på industrien omkring en jernbane, påsto Ofotens DS at ingen spørsmål ble stilt til utbygging av de mye mer kostbare jernbaneskinnene i norske byer, men støtten var ikke like sterk for transporten til sjøs:

¹⁶² AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, *Kommunikasjonskomiteens appell til investorer*, 27. april 1912.

¹⁶³ AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, *Om bedring av vore kommunikationer*, 29. september 1912.

¹⁶⁴ AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, *Kommunikasjonskomiteens behandling av dampskibssaken*, 19. juni 1912.

¹⁶⁵ AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, *Kommunikasjonskomiteen støtter forslaget å opprette ODS med begrunnelse at Tromsø og Bodø har egne DS*, 19. juni 1912.

¹⁶⁶ AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, *Kommunikasjonskomiteen støtter forslaget å opprette ODS med begrunnelse at Tromsø og Bodø har egne DS*, 19. juni 1912.

Ser man hen til hvad mange landskommuner og andre byer maa ofre for sine kommunikationer, naar der f.eks. er spørgsmaal om jernbanebygning, kan det løft, som det her spørges om for Narvik kommune, ikke siges være meget tungt.¹⁶⁷

Her traff Ofotens DS et sentralt punkt i diskursen når det gjaldt datidens debatt om infrastruktur: hvordan kunne Norge investere mer i jernbaner enn dampskipsselskaper når nesten all den norske befolkningen bodde langs kysten? Denne retorikken ser ut til å ha fått medhør, og selskapet fikk til slutt støtten de ba om på 150 000kr.¹⁶⁸ De beregnet at det første driftsåret trengte 180 000kr, hvorav 135 000 kr ble lån, noe som var en del dyrere enn budsjettet til Saltens DS i Ofoten.¹⁶⁹ Selskapet hadde blitt kommunalisert, og underskuddene ble dekket av kommunen sammen med startkostnadene, denne finansieringsmodellen gjorde at selskapet ble konkurransedyktig mot Saltens DS og ble i seg selv en innovativ systemkomponent for å håndtere en reverse salient i form av dampskipsforbindelse.

4.4. Broen mellom by og omland

Veikomiteen på Stortinget visste ikke helt hvordan de skulle reagere til Narviks plutselige opprettelse av Ofotens DS. Det var ikke ulovlig, men alle dampskipsselskapene i Norge gikk i underskudd og var avhengige av offentlige midler fra Stortinget. Taktikken til Narvik, så det ut til, var å starte selskapet først, for å så skaffe midlene etterpå. Veikomiteen uttrykte forståelse for «Narviks bestræbelser for at forbedre kommunikationerne i sit nærmeste opland», men Ofotens DS og Saltens DS var uenige over hvor grensen for hver sine territorier skulle ligge.¹⁷⁰ Derfor, under stortingsforhandlinger i 1913, bestemte komiteen seg for å ikke flytte statsstøtte fra Saltens DS til Ofotens DS, med begrunnelsen at de måtte vente og se om Ofotens DS greide å drive de lokale rutene bedre. Men Saltens DS kom ikke til å bare gi bort sine ruter så lett, ved å kontrollere rutene i Ofoten fikk selskapet statlige subsidier og kunne planlegge dem til å passe sine andre ruter i Salten. De forklarte til Narvik formannskap og bystyre at de allerede hadde

¹⁶⁷ AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, *Kommunikasjonskomiteen støtter forslaget å opprette ODS med begrunnelse at Tromsø og Bodø har egne DS*, 19. juni 1912.

¹⁶⁸ AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, «*Det gunstige tidspunkt*»- brev fra Ofoten DS til Narvik Formannskap, Mars 1913.

¹⁶⁹ AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, *Brev til Narvik Formannskap om behovet for Ofotens DS*, 3. oktober 1913.

¹⁷⁰ Ofotens Tidende, *Lokalfarten*, ukjent (stortingsforhandlinger), 13. juni 1913.

opprettet en lokalbåt i Ofoten og argumenterte mot opprettelsen av Ofotens DS, at Ofotens DS ville skape «ødeleggende konkurranse».¹⁷¹

Lokalpatriotismen som drivkraft for Ofotens DS vises best i fargerike ytringer slik som artikkelen hvor Bodø beskrives som en «fjerntliggende myndighet». Da selskapets første skip «Barøy» begynte bygging i 1913 anså forfatteren av et avisinnlegg det som symbolsk for Narviks utvikling:

Kjølen er strukket [...] men husk det er vor egen bro mellom by og land som nu bygges. Med hammerslagene der nede paa Akers verksted smedes Narvik og Ofotfjorden sammen til fælles gavn, og derfor skal dagen ikke glemmes.¹⁷²

Etter opprettelsen av Ofotens DS måtte Thorvald Berg påminne Narvik formannskap om hvor viktig det var å ha støtten til de lokale kommunene i Ofoten for å skaffe politisk kapital. For å sikre deres støtte under mulige forhandlinger skrev Berg til formannskapet at hver kommune i Ofoten burde få ha en representant hver i styret til Ofotens DS.¹⁷³

Etter mye diskutering sa Saltens DS i 1913 delvis enig i at Ofotens DS kunne få styre rutene til hurtigruteanløpet i Lødingen så lenge de selv fikk beholde den resterende trafikken i Ofotfjorden, men da endret diskursen seg. Ofotens DS og Narvik Formannskap endret sine tidligere begrunnelser for et eget dampskipsselskap: å gi bort noe av rutetrafikken fra sitt nærmeste omland til Bodø var uaktuelt, det handlet plutselig ikke lenger kun om *Barøy* ruten til hurtigruten:

Man finder ikke nogen Grund til at opgi det fra Narvik By reiste Krav om at ville overta den væsentligste Del av Dampskibsfarten paa Ofotfjorden, vor Bys allernærmeste Opland.¹⁷⁴

Ofotens DS fremmet krav om hele Ofotfjorden som sitt omland og anså Narvik som økonomisk og administrativt sentrum. Dette var ambisiøst, tatt i betraktning at Narvik i 1913 var kun en 11 år gammel by begrenset til den lille halvøya rundt LKABs industri, mesteparten av Ofotfjorden var fordelt mellom Ankenes og Evenes kommune. Dette står i kontrast til tidligere forskning som har karakterisert Narvik som en nettverksby, fordi allerede i 1913 ser vi at byen ønsket å ha et eget lokalt dampskipsselskap i Kleiva til tross for økonomiske tap og motstand fra Bodø.¹⁷⁵

¹⁷¹ AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, *Saltens DS advarer Narvik formannskap og bystyre mot å opprette eget dampskipsselskap*, 2. juli 1912.

¹⁷² H., «Kjølen er strukket», *Ofotens Tidende*, 26. september 1913.

¹⁷³ AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, *Thorvald Bergs anbefalinger til Narvik Formannskap*, 29. oktober 1912.

¹⁷⁴ AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, *ODS ber om midler til dyr båt, vil ha "stor betydning for Narvik og omlandet*, 5. september 1912.

¹⁷⁵ Aas 2001: 82.

Ønskene om bedre forbindelser mellom by og omland eksisterte lenge før Ofotens DS ble opprettet, den lokale identiteten var et uttrykk for samhold i Narvik. *Ikke* tilfeldig var jo 1913 året Narvik Havn fikk et lån på 365 000 kr for å fullføre dampskipskaaien med garanti fra kommunen: komponentene i systemet ble sveiset sammen.¹⁷⁶

Men Ofotens DS fikk ikke hele Ofoten kun ved å kreve det. Selskapets forhandlinger gikk også til amtmannen i Nordland, som befant seg i Bodø, noe som på overflaten ikke så ut som en gunstig situasjon for Narvik. Ofotens DS forsøkte å overbevise hvorfor de skulle ta over Saltens DS ruter i Ofotfjorden. Med en mer diplomatisk tilnærming kom de med et kompromiss hvor begge selskapene kunne dele på rutene, viktigst mente de Saltens DS skulle få beholde ruten til sin hovedby Bodø: «[...] at Saltens dampskibsselskap fremdeles underholder 2 ukentlig rutefart Bodø – Narvik [...]».¹⁷⁷ Samtidig virket forhandlingen freidig, hvor ODS «tillot» Saltens DS rute til sin egen hjemby. Veikomiteen på stortinget uttrykte en overraskende sympatisk holdning til Ofotens DS, selv om de ikke så den praktiske betydningen:

En anden sak er det, at en opblomstrende by selvfølgelig kan ønske selv at overta dampskibstrafikken paa de nærmest liggende distrikter. Om end komiteen forstaar dette ønske, kan den dog ikke finde, at det har nogen særlig betydning for byen.¹⁷⁸

Veikomiteen på Stortinget anbefalte heller Ofotens DS å sende hurtigruter nordover og sørover, hvor disse ville gjøre Narvik et knutepunkt for kommunikasjon inn mot Sverige gjennom jernbanen. Komiteen så for seg et system av transport og handel med lange hurtigrutelinjer langs Norge til Sverige, et kombinert system av dampskip og jernbanen, men Narvik så det ikke slikt. Her, igjen, står kildene i kontrast til det etablerte synet av Narvik som en nettverksby. Narvik kjempet tydelig i dette tilfellet for å heller overta rutetrafikken i sitt omland, Ofoten, og ønsket ikke styrke sine økonomiske bånd til Sverige. Vi kan se at Ofotens DS og Narvik Formannskap først ønsket full kontroll over Ofotfjordens ruter, men etter hvert som situasjonen så tøffere ut, myknet de opp for et diplomatisk kompromiss hvor selskapene kunne dele på de lokale rutene.

¹⁷⁶ AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, *Brev fra Ofotens DS erklærer Ofoten Narviks oppland. Motstand mot Saltens DS grep nært Narvik*, 13. november 1913.

¹⁷⁷ AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, *Ofotens DS brev til Arbeidsdepartementet, ønsker ruter fra Saltens DS, 1913*.

¹⁷⁸ AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, *Ofotens DS brev til Arbeidsdepartementet, ønsker ruter fra Saltens DS, 1913*.

Ofotens DS måtte opprettholde den lokale støtten for selskapet. Under byggingen av *Barøy* skipet med anløp til hurtigruten i Lødingen skrev de en artikkel i avisene for å få fram det lokale fellesskapet.

Forfatteren mente Narviks «fremtid ligger i dobbelt forstand paa havet.»¹⁷⁹ Det var en sterk frykt for at Narvik kom til å bli dominert av interesser utenfor byen, de ønsket at byen skulle bli «[...] mere end en stor jernbanestation. Den bør bli en by og en *selvstændig* by.»¹⁸⁰ Ordvalget viste at dette handlet om lokal selvstendighet for Narvikfolk, ikke kun om økonomiske interesser. Når veikomiteen på stortinget ikke så den praktiske betydningen for et eget dampskipsselskap, overså de den symbolske verdien for Narvik å styre egen transport og samferdsel. Da Narvik passerte Bodø med sine 6000 innbyggere i 1914 følte de det var en ulogisk løsning å la dampskipsrutene bli styrt der, argumentet var at Narvik trengte albuerom.¹⁸¹

4.5. Kampen på stortinget

I referat fra Stortingsforhandlinger i 1914 kom det fram at motstanderen til Ofotens DS i saken var Veikomiteen som valgte å gi 10 000 kr til Saltens DS og ingenting til ODS, og da ODS valgte likevel å bestille nye skip beskrev Veikomiteen fremgangsmåten som «temmelig hensynsløs».¹⁸² De var redd dette skulle bli en tendens blant flere kommuner, noe som ville skape et kaotisk nettverk av dampskipsselskap og skape den tidligere nevnte «ødeleggende konkurransen». Stortingsrepresentant D. Amundsen stod spesielt imot ODS' handlinger. Han trakk fram at hele 17 landdistrikter i Nordland var imot overtakelsen av Saltens DS' ruter til ODS. Det Amundsen glemte å nevne, svarte stortingsrepresentant Bonnevie, var at alle disse 17 representantene kom fra områdene rundt Bodø i Søndre Salten, altså med veldig like økonomiske- og lokalpatriotiske interesser.

Bonnevie forsvarte ODS' drastiske handlinger og sa man måtte forstå den usedvanlige dårlige situasjonen Narvik befant seg i sammenliknet med andre norske byer; klemmt mellom staten, LKAB og geografien. Siden Narvik praktisk talt ikke var tilknyttet omlandet og matprisene hadde blitt så høye i byen trengte Narvik bedre kommunikasjonsforbindelser.

¹⁷⁹ H., «Kjølen er strukket», *Ofotens Tidende*, 26. september 1913.

¹⁸⁰ H., «Kjølen er strukket», *Ofotens Tidende*, 26. september 1913.

¹⁸¹ Isach Øvergaard, «Dampskibssaken – Skal Narvik og omliggende distrikters kommunikasjoner bli stagneret av et privat d.s. selskap og de off. myndigheter?» *Ofotens Tidene*, 20. februar 1914; L. J. Collett, «Dampskibssaken,» *Ofotens Tidene*, 24. februar 1914.

¹⁸² Ukjent forfatter, «Dampskibsfarten i Stortinget,» *Ofotens Tidene*, 27. mars 1914.

Bonnevie mente det var en selvfølge at en by innerst i en fjord måtte få regulere sin «lille dampskibsfart» selv. Han påpekte også at, i motsetning til Saltens DS, så var ODS: «i virkeligheten kommunalt [...] (staten må ikke hindre for) at der blir en virkelig konkurranse.»¹⁸³ Siden ODS var praktisk talt kommunalt handlet dette mer om Narviks interesser, hvor han så mente Saltens DS handlet om et selskaps private økonomiske interesser.

Representant Jacobsen fra Evenes argumenterte for Ofotens DS i fra perspektivet til de som bor innenfor Narviks omland. Han forsto at Narvikfolk følte seg naturlig knyttet til Ofotregionen da han selv mente følelsen var gjensidig. Det Jacobsen ikke forsto er hvorfor de i Bodø blandet seg inn i saker som lå geografisk langt unna dem selv. Ofotens DS' hovedmål hadde jo alltid vært å få en egen rute til Lødingen som vil kople Narvik til Hurtigruten med tidspunkt som passet Narviks interesser: «Dampskibsfarten er det eneste middel hvorved landdistriktet kan komme til os fra sit avsetningsmarked».¹⁸⁴ Han mente det var en nasjonal interesse at Narvik fikk styre egen dampskipstrafikk, bli en by av betydning og ikke forbli (sitat) «en kai for Kirunabolaget».¹⁸⁵

På Stortinget var representantene enige om de lokalpatriotiske interessene som lå i Narvik og Ofoten, men de hadde en viss sympati for dette. Ofotens DS virket å representere noe viktigere, noe for alle folk i Ofotfjorden, mens Saltens DS framsto i denne saken som et privat selskap konsentrert om økonomisk profitt. Det interessante i denne debatten var at ingen nevnte planene Bodø hadde for å gjøre Saltens DS om til hele Nordland Amts felles dampskipsselskap.¹⁸⁶ Muligens hadde disse planene falt bort på dette tidspunkt; det at Ofotens DS praktisk talt var et selskap for hele Ofotfjordens interesser vant fram på Stortinget.

Ofotens DS skrev svar til komiteen at nesten ingen omlaster før de ankommer Narvik, Lødingen, eller Bodø, derfor er argumentene deres dårlig. Ofotens DS skrev at avstanden mellom Narvik og Bodø er for stor til å styres av ett selskap. Sitat:

Videre indrømmer komiteen at trafikforholdene paa Ofotenfjorden har været beheftet med baade mange og store mangler. Naar dette imidlertid søges forklaret med at det her gjælder en nyordning som lider av alle en saadans fejl, maa det være os tillatt at minde om at Narvik blev by i 1902, og at det nu trafikerende selskap allerede den gang hadde trafikkert Ofotfjorden i adskillige aar. Det skulde saaledes synes at der har været rikelig tid til at høste erfaringer, og

¹⁸³ Ukjent forfatter, «Dampskibsfarten i Stortinget,» *Ofotens Tidene*, 27. mars 1914.

¹⁸⁴ Ukjent forfatter, «Dampskibsfarten i Stortinget,» *Ofotens Tidene*, 27. mars 1914.

¹⁸⁵ Ukjent forfatter, «Dampskibsfarten i Stortinget,» *Ofotens Tidene*, 27. mars 1914.

¹⁸⁶ SAT/A-0499/1.1/O/Oe/L0001. Oe 1: Nordlands amt, Skipsfart og losvesen 1838-1901, *Veikomiteens Indstilling i Sag No. 53.*, 1. april 1902.

man maa ha Narvik tilgit naar man nu finder ventetiden for lang, og selv ønsker at vareta sine egne interesser.¹⁸⁷

Ofotens DS mente Saltens DS kun fikk fortsette fordi de hadde rutene før Narvik fikk bystatus i 1902. Vilkårene for driften av dampskipsselskapet var alltid avhengig av flere komponenter i transport- og kommunikasjonssystemet sentrert i Narvik.

Men utenfor stortinget skal interessene for ODS ikke ha kommet av lokalpatriotiske årsaker, om en skal tro på visse innbyggere av Narvik. «Barøy» som skipet og ruten kom til å hete ble diskutert i aviser som den enkleste og mest kostnadseffektive løsningen på å senke prisnivået i byen samt forbedre kommunikasjonene.¹⁸⁸ Ønsket i denne artikkelen var å få 60 000kr i statsbidrag for å fortsette driften. Forfatteren avviser mangel på omland som problemet:

[...] reguleringen av kommunikationerne er hovedsaken, og løsningen av denne oppgave tror man best sker ved at ledelsen av lokaltrafikken sker fra trafikkenes centrum.¹⁸⁹

Forfatteren trakk fram poenget fra stortingsforhandlingene om de herreder imot Ofotens DS. Året 1916 var 27 herreder i Nordland positive til ekspansjonen av ODS, 6 var nøytrale og 14 imot, men av disse 14 imot lå 10 utenfor ODS' ruteområde. For de i Narvik begynte dette å virke som en koalisjon av Bodø og omlandet rundt som sto imot Narvik av prinsipp. *Veikomiteen* i Nordland Amt bestemte seg i 1916 at ODS skulle få statsbidrag til ruten Narvik – Lødingen, hjertesaken for Narvikfolk, men ellers kom Saltens DS mye bedre ut enn hva herredene lokalt stemte.¹⁹⁰ Til tross for Narviks økende popularitet i Nordland hadde Bodø en historie og tradisjon som administrativt senter i regionen. Narvik trengte mer politisk og administrativ kapital for å vinne den ønskede statsstøtten.

Politimesteren i Narvik, E. M. Jacobsen, ble også engasjert i saken om eget dampskipsselskap. Ifølge han var ingen byer i Nordland så dårlig stillet i sammenheng med kommunikasjonene som Narvik var.¹⁹¹ Som politimester og offentlig ansatt prøvde han nå fram til amtstinget:

¹⁸⁷ AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S. 1912-1922, *ODS forklarer viktigheten av sitt dampskipsselskap*, 5. august 1914.

¹⁸⁸ Ukjent forfatter, «Ofotens DS og statsbidraget (Dampskibs Konsulentenes forestilling),» *Ofotens Tidene*, 11. februar 1916.

¹⁸⁹ Ukjent forfatter, «Ofotens DS og statsbidraget (Dampskibs Konsulentenes forestilling),» *Ofotens Tidene*, 11. februar 1916.

¹⁹⁰ Ukjent forfatter, «Ofotens DS og statsbidraget (Dampskibs Konsulentenes forestilling),» *Ofotens Tidene*, 11. februar 1916.

¹⁹¹ Narvik Politimester E. M. Jacobsen, «Narvik og kommunikationerne – En henstilling til amtstinget,» *Ofotens Tidene*, 23. juni 1916.

Baade dampskibskonsulenten, departementet og stortingets veikomite finder at det er naturligt, at Narvik faar ordne lokaltrafikken paa sit eget opland; de venter bare på amtstinget. La ikke Narvik paany bli skuffet.¹⁹²



Figur 9: Ofotens DS's skip "Nord-Norge" utenfor Bodø på 1930-tallet.¹⁹³

Ønsket var å få Barøy-ruten fra Narvik til Lødingen til å også gå til Trondheim, men i 1916 hadde Saltens DS fått ruten til Trondheim, og de hadde bestemt å legge ruten innom Harstad. Jacobsen mente dette var ulogisk siden Narvik hadde tre ganger så stor befolkning som Harstad.

¹⁹² Narvik Politimester E. M. Jacobsen, «Narvik og kommunikationerne – En henstilling til amtstinget,» *Ofotens Tidene*, 23. juni 1916.

¹⁹³ *Skipet Nord-Norge*, fra Hurtigrutemuseets nettsider:

<https://web.archive.org/web/20101230020155/http://hurtigrutemuseet.no/snarveier/rederier/>

4.6. Ofotens DS ekspanderer på bekostning av Saltens DS

Havnestyret mente det var «økonomisk forsvarlig at igangssette nogle ekstraordinære arbeider utenfor budsjettet».¹⁹⁴ Dette arbeidet innebar en generell forbedring av Kleiva, som brolegging og varesturbygging. Styret ønsket ikke å bruke midlene fra nødsarbeidet til dette fordi det skulle finansieres med «vanlig arbeidsbetaling», altså en mer profesjonell arbeidsprosess, de ønsket i stedet å bruke havnekassen. Det interessante her er at arbeidet ble holdt utenfor budsjettet, som vises i tallmaterialet hvor budsjettet ikke øker med alle prosjektsutgiftene til havnen i perioden.¹⁹⁵ I tillegg ønsker de ikke bruke nødsarbeidsmidler da disse nok kom med visse betingelser.

Havnevesenet ville ikke gi nye lagerrom til Saltens DS etter en oppgradering av utstikkerkaien fordi de ikke gikk med på leieprisene.¹⁹⁶ Ofotens DS var derimot villig til å betale leieprisen, derfor fikk de bedre kontorer og lagerrom mer sentralt i Kleiva enn Saltens DS. Ordleggingen i avhandlingene om saken viser favør til Ofotens DS hvor Havnevesenet mente Saltens DS avviste deres «rimelige ordning». Havnevesenet jobbet for Narviks interesser, og sammen med Ofotens DS ble det lokale kommunikasjonssystemet styrket.

Etter hvert som Ofotens DS ekspanderte sine ruter overtok de hurtigruten fra Narvik til Svolvær, som tidligere hadde blitt drevet av rivalen Saltens DS. Ofotens DS hadde kommet langt fra sin kamp for overlevelse i 1913, og hadde på mange måter overtatt ansvaret i Ofoten. Derfor ba de om noe av lagerhusene til Saltens DS på Kleiva.¹⁹⁷ Selskapets aggressive ekspansjon ble videreført fra de tidligere perioden. Ikke bare overtok de ruten, de skulle nå også overta en del av arealet deres på Kleiva, en havn med svært lite lagringsplass til overs. Ikke overraskende godtok Havnestyret Ofotens DS sitt forslag.

4.7. Konklusjon - Narvik med økonomisk og politisk kapital

Selv om Ofotens Dampskipsselskap ikke ga en særlig stor forbedring til rutetilbudet i Ofoten møtte det stor støtte. Foruten koplingen til Hurtigruten i Lødingen forble tilbudet relativt likt som før. Likevel hadde dette liten betydning fordi de i Ofoten og Narvik følte en stor endring

¹⁹⁴ NHA. A5-3 Andre Bygg. *Brev fra Narvik Havnestyre til Havnedirektøren om arbeid utenfor budsjettet*, 3. desember 1921.

¹⁹⁵ AIN. Da-L0029. Narvik kommune formannskap. Mappe L: Kommunens eiendeler og økonomiske stilling 1908-1921, *Narviks økonomiske stilling*, 1910-15.

¹⁹⁶ NHA. A5-3 Andre Bygg, *Narvik Formandskap Forhandlingsprotokoll Angaaende sak 15-16/21*» 17. desember 1921.

¹⁹⁷ NHA. A5-3 Andre Bygg, *Vareskur paa Udstikkerkaien*, 21. juni 1922.

ved å ha et eget dampskipsselskap som de kunne bestemme over selv. Det lå i navnet til *Ofotens DS* at selskapet skulle ivareta lokale interesser som et hovedsakelig kommunalt eiet selskap. For Ofotværingene hadde det lite å si at Saltens DS var et hovedsakelig privat eiet selskap; Bodø fikk likevel skylden for den dårlige transportinfrastrukturen.

Helt siden Narvik ble opprettet styrte *Saltens Dampskipsselskap* mesteparten av dampskipstrafikken i Ofotfjorden, med hovedkontor i Bodø. Narvik og Bodø ble raskt rivaliserende byer fordi Bodø var den etablerte administrative hovedstaden i amtet, men Narvik vokste seg etter tiden større i folketall og ble økonomisk viktigere på grunn av den internasjonale malmeksporten. Malmeksporten økte betraktelig de første årene, og i samme mønster som eksporten økte, gjorde også de lokalpatriotiske følelser om Narvik kontra Bodø. Mange i Narvik undret seg hvorfor rivalbyen i sør skulle styre kommunikasjonene til et framvoksende nytt industrielt sentrum. Selv om dampskipskaiene i Narvik ble forbedret var dampskiprutene ikke tilrettelagt for Narviks interesser. Skipene, de fleste administrert fra Bodø, ankom sjeldent og nesten aldri til bestemt tid. Gode havneanlegg hadde lite å si når det ikke var skip til å bruke dem. Derfor, imens havnen fortsatte forbedring av havneområdet, innoverte kommunen og bybefolkningen i Narvik nettverket med opprettelsen av *Ofotens Dampskipsselskap*: innovasjonen som realiserte mulighetene til havnens nye dampskipskai.

Avisdiskursen belyste deler av de ulike lokale identitetene.¹⁹⁸ I motsetning til andre amt manglet Nordland et sentrum, Bodø hadde fått den administrative rollen som hovedstat, men i realiteten var sentrumet av befolkning og økonomi spredt. Dette var årsaken til at Narvik og Ofoten kunne bryte ut av Salten som egen region. Regionsbygging ble gjort lite av fra Bodøs initiativ fordi det var dyrt i de nord-norske terrenget, amtet ble desentralisert, spesielt innenfor samferdselssektoren. Nordland var «en føderasjon av distrikter».¹⁹⁹

Kombinasjonen av økonomiske motivasjoner fra kjøpmennene i Narvik Handelstandsforening og de lokalpatriotiske følelsene for Ofotens befolkning skapte et ønske om «styre egne kommunikasjoner» som det het. Det handlet for det meste å tilrettelegge ruter slik at Narvik ble tilknyttet hurtigruteanløpet i Lødingen bedre. Ofotens DS greide å gi omlandet og Narvik bedre ruteanløp, men kun fordi det fikk et annet sosioteknisk system av finansiering. Ved inspirasjon av Tromsø Amt Dampskipsselskap gikk Narvik for en kommunalisert modell, og etter skatteleggingen av LKABs malmeksport i 1912, samme år som Ofotens DS ble

¹⁹⁸ Rinde og Nielssen 2015: 134.

¹⁹⁹ Ibid: 162.

opprettet, var det gode likvide midler til å kjøpe store mengder aksjer og gi selskapet startkapital.²⁰⁰ Med den engasjerte Thorvald Berg som direktør i selskapet ble det god kommunikasjon mellom dampskipstilbudet og Handelstandsforeningen, men Berg skjønnte også betydningen av å ha med seg hele omlandet i saken. Sammen stod Ofoten sterkere. Et komponent av kommunikasjonssystemet i Narvik, dampskipsrutene, ble endret, og kommunen som Ofotens DS ble et sosioteknisk komponent som løste reverse salient av koplingen til hurtigruteanløpet.

For å vinne konsesjon fra staten på bekostning av SDS brukte ODS en aggressiv taktikk og retorikk. Dette gikk først ikke, men da uårene slo virkelig til klarte ODS seg mye bedre enn SDS fordi det sosiotekniske finansieringskomponentet fungerer mye bedre enn SDS sin avhengighet av staten. Kullmangelen i 1920 ble nådestøttet for SDS i Ofoten fordi det måtte innskrenke ruter, men dette ga kun mer støtte til ODS lokalt i Ofoten og på Stortinget. Over tiden fortsatte ODS å ekspandere. Barøy-ruten koplet Narvik til hurtigruteanløpet i Lødingen relativt tidlig, og etter hvert fikk det konsesjon og statsbidrag. Ved hjelp av Kommunens finansiering og støtten fra herredene i Ofoten fikk ODS ekspandert seg til et stort dampskipsselskap i Nordland. Det hadde flere anløp til- og fra Narvik, men viktigst av alt hadde det faste og gode ruter til Lødingens hurtigrute. Den ellers dårlige perioden for Norge var en god tid for Narvik på grunn av malmetterspørselen, derfor blomstret ODS med sitt sugerør i kommunekassa. Kommunen måtte bidra som en systembygger da Havnens inntekter ble for små.

Kommunen hadde blandet seg kraftig inn i kommunikasjoner som tidligere var et adskilt ansvarsområde i Narvik, og hvor jurisdiksjonen mellom de ulike institusjonene ble mer uklar enn tidligere. Dette var et viktig steg mot fasen av egentyngde, hvor systemet overtar drivkraft og ikke har like store vanskeligheter med ekspansjon og løsning av reverse salients. Det var også et stort steg mot kommunaliseringen av kommunikasjonene.

²⁰⁰ Rinde og Nielssen 2015: 125-142.

5. Ekspansjon - Havnens rett 1920-1925

Under samme tid som resten av Nordland slet økonomisk og demografisk under 1920-tallet blomstret Narvik, og byen nærmet seg Tromsø som Nord-Norges største by (9920 mot 10 336 innbyggere).²⁰¹ Byen ble den industrielle og urbane delen av Ofoten, hvor resten av omlandet lokket til seg folk som skiftet tidligere økonomiske- og produksjonsmønstre til å produsere for Narvik by som trengte landbruksprodukter.²⁰² Nå var det ikke kun snakk om Ofoten som omland for Narvik kun identitetsmessig, nå stod det økonomiske årsaker bak systembyggingen: «Handelen bidro med andre ord til å gi byen sentralstedsfunksjoner for en større region».²⁰³ Problemet var at disse varene måtte over i båter og skip, og Havnen hadde ikke bygget infrastrukturen som kunne imøtekomme denne trafikken.

Narvik fikk også nye tiltak som utnyttet den stillingen byen hadde som havne- og kommunikasjonscenter, hvor byen ble et mangesidig økonomisk sentrum.²⁰⁴ Den økonomiske veksten i Narvik på 1920-tallet hadde også smittet over til omlandet i Ofoten.²⁰⁵ Ankenes hadde opplevd sterk folkevekst under perioden, men økonomien til hele Ankenes kommune hadde blitt mye mer avhengig av malmutskipningen. Jordbruk var den største næringen i Ankenes kommune, med 32% ansatt i denne, og alt var gjort med formål å forsyne Narvik. Om de ikke jobbet med jordbruk, pendlet de ofte til Narvik via dampskip og ferger daglig.

5.1. Havnen i dvale

Under samme tid av vekst hvor Narvik kommune hadde ekspandert sitt kommunikasjonssystem i form av Ofotens Dampskipsselskap hadde Narvik Havnevesen vært i dvale. Verdenskrigen gikk hardt ut over malmeksporten, og havnekassen måtte ta store lån for å holde seg gående. Norges Bank hadde latt seddelpressen gått løs 1914-1920 fordi de tok valutaen av gullstandarden.²⁰⁶ Resultatet ble en enorm inflasjon, hvor forsøket på å balansere kronen, kalt paripolitikken, i 1920-årene ville bli like hard om ikke verre. Da veksten endelig flatet ut mot slutten av 1920 var seddelmengden omkring 350% høyere enn førkrignivået. Dette var den høyeste pengemengdeveksten enn noe annet nøytralt land opplevde. Utlånsmassen fra norske forretningsbanker steg fra 727 millioner kr i 1913 til ca. 4 milliarder i 1920. Det var et av

²⁰¹ Rinde and Nielssen 2015: 110; Aas 2001: 250-253.

²⁰² Aas 2001: 113-115.

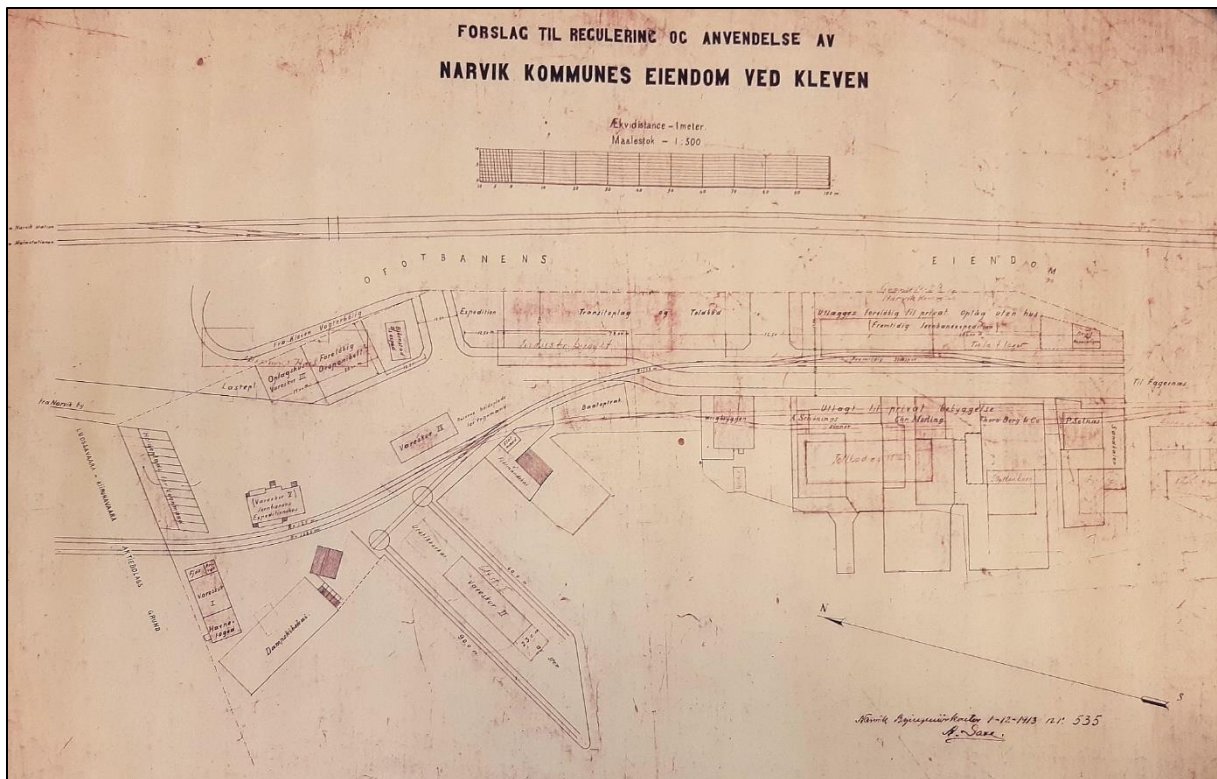
²⁰³ Ibid: 113.

²⁰⁴ Ibid: 119-120.

²⁰⁵ Ibid:257-259.

²⁰⁶ Lie 2016: 164.

norgeshistoriens verste bankkriser, og lånemengden tilsvarte om lag 7% av bruttonasjonalproduktet.²⁰⁷ Private aksjebanker hadde liten til ingen regulering før 1924, kun sparebanker var styrt delvis fra sentralbanken.



Figur 10: Plankart over Kleiva, hvor jernbaneskinnene på utstikkerkaien er synlig.²⁰⁸

Narvik Havn og Kommune stod begge i stor gjeld i 1920. På planleggingskartet over Kleiva ønsket Havnevesenet å forbedre det lille området de hadde kvalitativt med de begrensede midlene de hadde. Soneinndelingen mellom de tette private bryggene og de større kommunale dampskipskaiene var lett synlig.²⁰⁹ Utstikkeren på bildet begynte samme år som plankartet ble laget, 1913, og jernbanelinjene på begge sider av utstikkeren var ment å kople kommunikasjonslinjen fra havet over på togskinnene til NSB. Dette kom etter forespørsler fra flere av de private kjøpmennene og ekspeditørene langs havnen om å bedre lagringsplassen for handelen. De mente «De store muligheter Narvik har paa exportens og trancithandlens omraade maa gjøre det indlysende [...]» at dette ville tjene den helhetlige økonomien til kommunen.²¹⁰

²⁰⁷ Lie 2016: 191.

²⁰⁸ NHA. K3 – Usorterte dokumenter, *Reguleringsplan over Kleiven*, 1. desember 1913.

²⁰⁹ NHA. K3 – Usorterte dokumenter, *Anvendelse av Narvik kommunes eiendom ved Kleiven*, 1. desember 1913.

²¹⁰ AIN. Da-L0055. Narvik Kommune Formannskap. Mappe Æ: Havnevesenet/Tollvesenet 1902 – 1923, *Havnestyret informerer bystyret om ekspansjon av Kleiva*, 27. oktober 1913.

Arbeidsdepartementet måtte i 1916 innrømme at «paa grund av krigen er indtægten av tonnageavgiften gaat betydelig ned».²¹¹ De forventet at tonnasjeavgiften ville inntjene 48 000 kr 1914-1915, men det ble kun samlet 21 228 kr. Derfor valgte departementet å tillate Narvik Havn å samle maksimal tonnasjeavgift på 10 øre fra den gamle på 4 øre. Det ble forventet store underskudd i havnekassens budsjett, derfor ønsket departementet at havnen skulle kun bruke midler på «det absolut uundgaaelige av utgifter».²¹² Budsjettet 1916-1917 ble satt til 58 300 kr, hvor renter og avdrag til lån lå på hele 36 500 kr. Havnedirektøren Smith uttalte at noe mer kunne ikke sløyfes fra budsjettet for å holde Narvik Havn gående, derfor fikk de lov til å gå utenfor budsjettet. Men direktøren ønsket ikke at Havnen skulle ta flere lån:

At gripe til den utvei at opta nyt laan bør der efter Havnedirektørens mening paa grund av den svære gjældsbyrde, som havnekassen allerede har, ikke bli spørsmåal om. Under disse omstændigheder finder jeg, at de vanskeligheter, som havnekassen er kommet op i, paa grund av de nu raadende ekstraordinære forhold, maa søkes avhjulpes ved den ansøkte forhøielse av tonnageavgiften.²¹³

Narvik Havn stoppet likevel ikke å ta lån selv om de fikk en forhøyet tonnasjeavgift. Rettighetene gitt til Havnen for å holde seg gående økonomisk under krisetiden forsvant ikke så snart verdensøkonomien bedret seg, og Narvik Havn kjempet hardt for å beholde rettighetene de hadde fått.

Havnen hadde stort behov for midler til å fullføre tidligere prosjekter. Utstikkeren måtte fullføres snarest mulig, fordi den kunne ta kun ett skip om gangen, noe som kunne medføre halvannen time i ventetid i Narvikbukten.²¹⁴ Etter flere uår, lave inntekter og store lån ble den fullført i 1916, men infrastrukturen ellers på Kleiva var fortsatt generelt dårlig. Selve veien til dampskipskaaien eksisterte ikke, det var grus og søle som hindret handel.²¹⁵ Thorvald Berg ønsket at denne skulle brolegges slik som alle travle veier. Marius P. Bjørnstad, tidligere havnefogd og lokal ekspeditør for Det Bergenske DS, klaget på mangelen av et fjøs og tilhørende slakteri på Kleiva.²¹⁶ Det å sikre tilførselen av mat til industribyen falt innenfor havnens ansvarsområde. Problemet var å skaffe ytterligere midler slik at hele havnen kunne forbedres, og det var ikke bare i Narvik dette var et problem.

²¹¹ NHA. C1-4 Småbåthavner Kleiva. Mappe: Kleiva 1923-25, *Tonnageavgift Narvik*, 28. juni 1916.

²¹² NHA. C1-4 Småbåthavner Kleiva. Mappe: Kleiva 1923-25, *Tonnageavgift Narvik*, 28. juni 1916.

²¹³ NHA. C1-4 Småbåthavner Kleiva. Mappe: Kleiva 1923-25, *Tonnageavgift Narvik*, 28. juni 1916.

²¹⁴ AIN. DA – L0040. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik Havnevesen 1902-1912, *Det Bergenske DS klager på kapasiteten på Kleiva*, 9. oktober 1912.

²¹⁵ AIN. DA – L0040. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik Havnevesen 1902-1912, *Thorv. Bergs ønske om brolegging*, 10. juni 1911.

²¹⁶ AIN. DA – L0040. Narvik Kommune Formannskap. Mappe: Narvik Havnevesen 1902-1912, *M. P. Bjørnstad ønsker fjøs i Kleiva*, 8. oktober 1912.

5.2. Havneforbundet skaper en midlertidig løsning

Et resultat av Havneloven fra 1894 var Norsk Havneforbund som ble opprettet i 1917 av 14 havnestyrer fra hele landet. Målet var å finne ut hvordan havnene kunne øke sine inntekter innenfor lovens rammer, altså et samarbeid mellom havnestyrer og arbeidsdepartementet.²¹⁷ Initiativet om samarbeid kom da krigens uår gjorde det svært vanskelig for havnene å overleve på inntektene sine. Hovedsakelig ønsket forbundet å reformere havneloven av 1894 beslutninger ble vedtatt fra toppen av fra sentralmyndigheten, hvor et forbund også kunne representere havnestyrenes sak nedenfra. Et stort problem var om jurisdiksjon, hvor en statlig havn og en kommunal havn skulle sette grensene, og hvor havnen lå generelt mellom statlig- eller kommunale interesser. Argumentet var at Statsmyndighetene hadde ikke vært fullt ut oppmerksom på hvorledes virkemidlene – penger – skulle skaffes.²¹⁸

Man hadde fått en trafikkutvikling som sprenge alle forestillinger og alle økonomiske forutsetninger ved sine krav til investeringer. Den industrielle utvikling fra midten av 1800-tallet skapte et transportbehov, som i første rekke og i hovedsaken måtte løses ved sjøverts transport.²¹⁹ Vareutvalget og mengdene var i stor utstrekning beregnet på alminnelig konsumpsjon og forutsattes transportert over offentlige, almene anlegg. De tidligere direkte forbindelser mellom produsent og importør var i ferd med å forandre karakter ved at det opptrådte en rekke mellommenn innen varehandelen. Dermed redusertes betydningen av de private bryggene.

Utbyggingen av disse offentlige kaiene måtte bygges på mer sentrale steder enn før. Det ble mer en nøkkelsak for byene å investere økonomisk i havnene fordi dampskipskaiene ble hovedåren inn til byen.²²⁰ Havneloven av 1894 ble en flaskehals, en reverse salient, som hindret denne utbyggingen.

Med samarbeid fra havnedirektøren Gabriel Smith løste forbundet mye av finansieringsspmålet når det gjaldt toll, men tonnasjeavgiften forble et tema som møtte motstand og nederlag.²²¹ De fleste saker for Havneforbundet drøftet havneavgifter siden disse ofte ga stor inntekt uten mye konflikt med Norges Rederiforbund, men dette var ikke tilfellet

²¹⁷ Knut Endre, *Norsk havneforbund 50 år* (Oslo: Norsk havneforbund, 1968), 11-12.

²¹⁸ Ibid: 41.

²¹⁹ Ibid: 41.

²²⁰ Ibid: 41.

²²¹ Ibid: 13.

for Narvik. Narvik forble annerledes fordi nesten alt av havnens inntekter kom fra brutto tonnasjeavgift på malmeksporten; diskusjonene om tonnasjeavgiftene hadde derfor mer å si for Narviks Havnekasse enn andre havner.

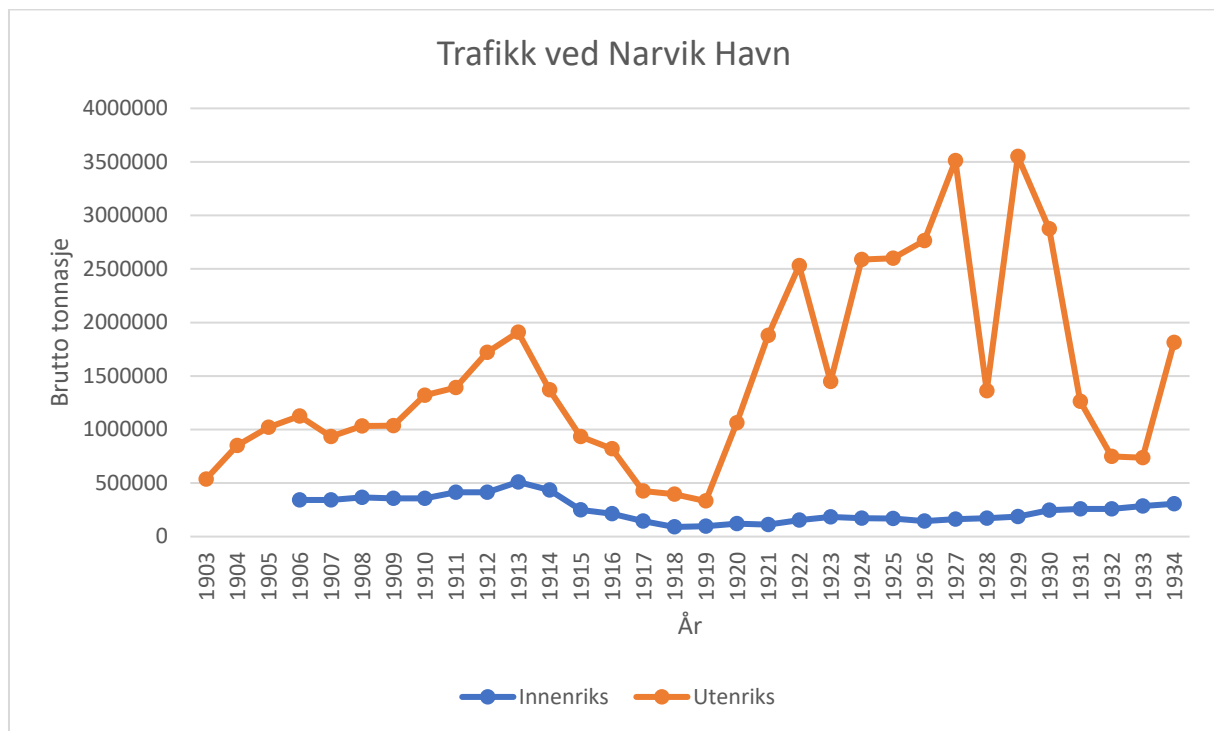
Departementet gikk med på økte havneavgifter, men etter press fra rederiene ønsket de ikke økt tonnasjeavgift.²²² Men Havneforbundet ga seg ikke, og fremholdte at utviklingen av havner ville stagnere nasjonalt om ikke avgiftsnivået ble endret. Om Norge, som en sjøfartsnasjon, ikke skulle henge etter internasjonalt i handel måtte havnens inntekter øke, og dette måtte komme fra tonnasjeavgifter. Det ble også pekt på behovet for å skaffe bedre forbindelser mellom jernbane og havn, altså å få jernbanespor ut på dampskipskaiene og kople transportsystemene sammen. Forbundet stoppet ikke kampen, og 31. desember 1920 ga departementet etter hvor den maksimalt tillate tonnasjeavgiften ble doblet fra 10- til 20 øre. Det ble en forståelse i 1920, spesielt havnedirektør Gabriel Smith, at de som skrev havneloven i 1894 ikke hadde forutsett den voldsomme utviklingen i kommunikasjonsteknologi til sjøs og de store kostnadene dette innebar.²²³

Krisetiden hadde gitt Narvik Havn rettigheter å kreve mye større tonnasjeavgifter, som alle havner i Norge, men forskjellen var at Narvik tjente uproporsjonalt mye på dette sammenliknet med noen annen havn i Norge. Disse rettighetene forsvant ikke, og da industrien på kontinentet bedret seg gjorde også Narviks økonomi det. Disse rettighetene, som sosiotekniske komponenter, gjorde Havnen forberedt for forhandling om ekspansjon.

²²² Endre 1968: 18.

²²³ Ibid: 19.

5.3. Ubegrenset og hensynsløs



Figur 11: Selv om 1920-årene var en oppgang i malmeksporten var fortsatt konjunktursvingningene kraftig.²²⁴

Den dårlige økonomien under verdenskrigen skapte enorm inflasjon som fikk engrosprisindeksen til å stige fra 100 i 1915 til 278 i 1926, hvor lånene tatt av kommuner og havnekasser gjorde en spesiell stor trussel for landets økonomi.²²⁵ Dette passet dårlig fordi transportinfrastrukturen var fortsatt under en moderniseringsprosess, og et stadig økt behov for dampskipskaier, jernbanespor og kraner viste en fremtid med kun større behov for inntekter. Alle havnene i Norge hadde overlevd krigen kun ved å ta store lån. På figur 11 ovenfor er det synlig hvor konjunkturbestemt Narviks eksport og økonomi var.

Narvik Havns økonomi var stod dermed dårlig til ved starten av 1920-årene. Men Havnen viste ingen tegn til å stoppe sin ekspansjon. Regnskapet 1921-22 for havnekassen bemerket seg at så å si alle postene for vedlikehold og små oppgraderinger hadde gått dobbelt over forventet kostnad, hvor for eksempel et nytt vareskur kostet 8 972kr og ikke de antatte 4 000kr.²²⁶ Narvik Kommunerevisjon forlangte en forklaring hvordan alle postene kunne gå såpass over forventet kostnad. De følte seg nødt å påminne Havnevesenet om at «Naar regnskapet er avsluttet med et «overskudd» paa kr. 91 002.76 kr saa er dette forvidt litt misvisende. -Overskudd i dette tilfelle er havnevesenets kassabeholdning, hvorav mesteparten

²²⁴ NHA. F3-1 Havnestatistikk. *Oppgave over havnetrafikken i Narvik havn*, 1950.

²²⁵ Endre 1968: 15-16.

²²⁶ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1923, *Narvik Kommunerevisjon for Havnekassen*, 24. mars 1923.

er innsatt i sparebank.»²²⁷ Med tanke på at Havnens samlede lån var på 536 298 kr ønsket revisjonen at havnekassen skulle nedbetale gjelden. Narvik Havn fulgte nok ikke rådet da havnekassen steg til 166 000 kr neste år. Dette betød at Havnens finans hadde et klart skille mellom havnekassens beholdning, som hadde vokst seg stor, og driftsbudsjettet som gikk i konstant underskudd.

Havnedirektøren Smith mente at Narvik Havns prioriteringer var helt urealistisk. Budsjettet deres skulle gi 50 000 kr til å reparere en trekai, en sum direktøren mente var overestimert.²²⁸ I tillegg skulle 25 000 kr gis til en vannledning til Kleiva, penger Smith mente kunne bedre brukes til nedbetaling av gjeld, siden havnen hadde greid seg uten vannledning til nå. Havnen ville ikke greie komme seg ut av den dårlige økonomiske situasjonen om de ikke begynte nedbetalingen av gjelden sin, og som sett andre steder var gjelden stor og havnekassens beholdning bare fortsatte å vokse.

Men hvordan kunne havnekassen fortsette å vokse selv om regnskapet viste stadige underskudd? Havnen betalte nemlig ikke for utgifter med inntektene, disse ble satt direkte inn i sparekontoen, og utgiftene ble i stedet dekket med lån. Den eneste måten en havnekasse i en slik posisjon fikk stadig flere lån var ved hjelp av kommunen og de andre lokalbankene i Narvik, hvor i *quid pro quo*-stil havnekassens likvide midler ble brukt av disse garantistene når de trengte det. Den lokale Ofotens Bank stilte som garantist for et lån fra Christiania Sparebank til Narvik Havn på 70 000 kr, derfor lurte de på om «ikke rimelighet skulde tale for, at vor bank faar som indskud endel av havnestyrets ledige midler».²²⁹ Og for flere lokale institusjoner ble Havnekassen under krisetiden den beste kilden for likvide midler, lånt rundt for å støtte det lokale i en krisetid.

Dette hadde vært en tradisjon i Narvik siden krisetidene startet, hvor for eksempel i 1920 Ofotens Bank garanterte for Havnekassens lån i Christiania Sparebank på 99 625 kr.²³⁰ Budsjettene, regnskapene og overskuddene blir vanskelige å fastsette fordi selv om regnskapet viste underskudd rapporterer de ulike bankkontoene overskudd av Havnekassen. Det tyder på at overskuddet ble lagret i Havnekassens kontoer før regnskapet ble ført og før lån ble tatt for å balansere underskuddet. Havnekassen satte inn 100 000kr i Ofotens Sparebank i 1921, og banken hadde svært lite av likvide midler som følger av paripolitikken «[...] men da kommunen

²²⁷ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1923, *Narvik Kommunerevisjon for Havnekassen*, 24. mars 1923.

²²⁸ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1923, *Tonnageavgift. Narvik*, 24. april 1922.

²²⁹ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1923, *Ofoten Banks forespørsel*, 11. november 1922.

²³⁰ NHA. N5-3 Lån. Mappe: 1920, *Garantirpov. Fra Ofotens Bank til Narvik Havnevesen* 2. september 1920.

ikke kunde skaffe sig penge andetsteds fra, syntes Sparebanken at ha en viss forpligtelse til aat skaffe pengene, men man tænkte sig ikke muligheden av at kommunen vilde ta ut de midler den hadde indestaaende hos os for at indsætte disse i en anden bank.»²³¹ Kommunen og Ofotens Bank garanterte for Havnekassens lån, men havnekassens beholdning i kontoen i Narvik Sparebank ble brukt som likvide midler for Sparebankens lån til Narvik kommune igjen.

Dette ble et lokalt finansieringssystem som styrket Narvik under krisetiden og et smutthull rundt selvfinansieringsprinsippet som Havneloven av 1894 skulle sikre. Ønsket om å beholde likvide midler inne i bankene ble skrevet ned i brevvekslingen: «(Narvik Sparebank) tør henstille at havnekassens midler maa bli indestaaende hos os indtil havnekassen selv har bruk for sine penge». ²³² Dette forklarer hvorfor Havnen nølte med å bruke sine likvide midler fra havnekassen og i stedet ønsket lån og høyere avgifter. Deres midler i kontoen ble brukt som ressurs for bankene som finansierte kommunen, og om havnen skulle få garantert sine lån var det best å samarbeide med kommunen og lokalbankene.²³³ Det var aldri nedskrevet som en betingelse at Havnen ikke fikk ta ut sine likvide midler, men ved å oppfordre Havnen til å kun ta ut fra kontoen ved absolutt nødvendighet kan det ha blitt tolket som et uskrevet vilkår for lånegarantiene.

Denne ordningen falt ikke i smak hos Havnedirektøren. For å bedre den norske økonomien i sin helhet skulle Arbeidsdepartementet bedre handelen i Norge etter press fra Handelsdepartementet, noe som betød minst mulig avgifter for skipsrederiene.²³⁴ En konstant ekspansjon av havnevesenet basert på lån ville kreve store tonnasjeavgifter framover for å nedbetale gjelden. Smith mente at Narvik Havn begynte å oppføre seg for uavhengig fra sentralmyndighetene. Etter å ha fått informasjon om bygging av flere vareskur og oppgradering av kommunikasjonsinfrastrukturen på Kleiva måtte han forespørre informasjonen om disse utbyggingene: han hadde ikke hørt noe om planene, kostnadene eller omfanget.²³⁵ Da han fikk vite om budsjettet for 1924-25 sa han ifra om enigheten Narvik Havn hadde med direktøren og Arbeidsdepartementet, hvor en maksimal tonnasjeavgift skulle gå til nedbetaling av Havnekassens betydelige gjeld. I det planlagte budsjettet oppførte Havnen maksimal avgift,

²³¹ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1923, *Narvik Sparebanks forespørsel til formannskapet*, 24. november 1922.

²³² NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1923, *Fylkesmannens meddelelse*, 3. mars 1923.

²³³ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1923, *Fylkesmannens meddelelse*, 3. mars 1923.

²³⁴ Myhre 2015: 207-2010.

²³⁵ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1924, *Kaiutvidelser etc.*, 24. oktober 1924.

men som i tidligere års budsjetter svært lite til ingenting skulle gå til gjelden, nesten alt skulle investeres i den planlagte forbedringen av Kleivas infrastruktur.²³⁶

Om ikke havnen fikk tonnasjeavgift på 20 øre ville Narvik slite økonomisk, fordi lån- og-garanti-systemet hadde gjort alle de lokale institusjonene avhengige av hverandre. Derfor valgte Narvik Bystyre i samarbeid med Havnestyret å bruke dobbel tonnasjeavgift, fra 10- til 20 øre, etter vedtaket fra det nasjonale havnestyremøtet. Selv om alle andre havneavgifter også ble doblet ville disse bli «ubetydelig sammenlignet med tonnasjeavgiften» grunnet den store malmeksporten.²³⁷ Det nye avgiftsnivået ble antatt å skape et budsjett på 106 800kr, men Havnekassen sto i ca. 600 000kr i gjeld, hvor «renter og avdrag selv med de foreslåtte forhøiede avgiftssatser vil sluke over halvparten av inntektene» (56 100 kr). Denne store gjeldsmengden sammenliknet med budsjettet viste hvor avhengig Narvik Havn hadde blitt av maksimal tonnasjeavgift.

Havnestyret hadde forklart i tidligere brev at de kun klarte å overleve ved å innskrenke vedlikehold, men nå holdt Kleiva på å falle fra hverandre og hele området måtte pusses opp. I tillegg «antyder (havnestyret) nødvendigheten av å få forsynet kaien med vannledning», noe som ble anslått å koste 200 000kr. Havnedirektøren Smith var enig med Narvik Havn at situasjonen nå ikke kunne fortsette:

Som det nu er, slutter havnestyret, går en uforholdsmessig del av inntektene til renter og avdrag av gjeld, mens påkrevde opgaver må vente på sin løsning av mangel på midler.²³⁸

Gjelden hadde blitt for stor i forhold til avgiftsgrunnlaget og rentene slukte opp inntekten. Hverken direktørens eller Narvik Havns ønsker kunne finansieres fordi rentene ble for store i forhold til inntekten. Her identifiserte de sammen hva som var systemets *reverse salient*: avgiftsinntekter til havnen. Narvik fikk jo forhøyet tonnasjeavgiften midlertidig fra 4 øre til 10 øre i 1916 på grunn av den fallende malmeksporten, og dette skulle reverseres, men siden inntekten ikke ble noe bedre hadde denne måtte blitt fornyet hvert år, dermed hadde det blitt en slags etablert tradisjon at Narvik Havn fikk maksimal tonnasjeavgift. De har kommet til å forvente det. Men pengepolitikken traff havnekassen hardt på grunn av de store lånene og inflasjonen:

²³⁶ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1924, *Tollprocent og tonnasjeavgift Narvik*, 31. mai 1924.

²³⁷ NHA. C1-4 Småbåthavner Kleiva. Mappe: Kleiva 1923-25, *Narvik, forhøielse av havneavgiftene*, fra havnedirektøren, 17. juni 1921.

²³⁸ NHA. C1-4 Småbåthavner Kleiva. Mappe: Kleiva 1923-25, *Narvik, forhøielse av havneavgiftene*, fra havnedirektøren, 17. juni 1921.

Av vesentligere betydning er dog, at havnekassens ordinære utgifter på grunn av pengeverdiens synken her som annetsteds er steget voldsomt, således at inntektene nå betydelig forhøies, om midler til dekking av de nødvendigste utgifter skal kunne skaffes.²³⁹

Havnedirektøren Smith var enig med Narvik Havn om de store økonomiske vanskelighetene, og anbefalte derfor en doblet maksimal tonnasjeavgift på 20 øre, men advarte kraftig i siste setning av dokumentet at trenden til malmeksport var stigende, og at så snart eksporten var tilbake til normale tall skulle avgiftsnivået senkes igjen.

Systemet hvor havnen fikk garantert lånene sine fra kommunen og bankene sikret stadig nye lån som gjorde at Havnekassen kunne fylles opp med de inntekter som var, men som til gjengjeld ble disse midlene brukt som likvide ressurser for bankene. Dette sosiotekniske systemet av finansiering lokalt i Narvik styrket låneevnen til Havnen og gjorde ekspansjon til tross for dårlige økonomiske tider mulig.

5.4. Havnen utenfor direktørens kontroll

Tonnasjeavgifter ble forhandlet årlig, og Narvik Havn måtte klare å overbevise Havnedirektøren at de hadde et behov for økte utgifter hvert år. Havnestyret forklarte i brev til Narviks borgemester i 1923 at deres særskilte doblede avgift på 20 øre netto registertonn og 2% i toll fortsatte som en nødvendighet framover fordi de hadde allerede beregnet dette inn i framtidige budsjett og hadde blitt avhengige.²⁴⁰ I tillegg mente de en nedsettelse i tonnasjeavgiften til 10 øre var et drastisk tiltak, og den økonomisk usikre perioden på 1920-tallet krevde forsiktighet. De forklarte at situasjonen i Tysklands industriområder var ustabil, og derfor trengte Narvik Havn store tonnasjeinntekter som en sikkerhet. Midlene trengs for å forbedre kommunikasjonene; Kleiva måtte brolegges, og fergene skulle også forbedres med «bedring av forbindelsen med oplandets veinet ved fergeforbindelsen».²⁴¹ Med et driftsoverskudd på hele 166 772 kr besluttet havnestyret å kun bruke 25 000 kr av dette til brolegging, hvor det resterende av disse midlene ble satt rett inn i Havnekassens konto i Ofotens Bank.²⁴² Til tross for store utgifter ble fortsatt tusenvis av kroner satt inn i lokalbankene.

²³⁹ NHA. C1-4 Småbåthavner Kleiva. Mappe: Kleiva 1923-25, *Narvik, forhøielse av havneavgiftene*, fra havnedirektøren, 17. juni 1921.

²⁴⁰ NHA. H2-1 Utskrift fra Havnestyremøter 1923-1930, *Avskrift fra Havnestyremøtet, Sag 17/1923*, Ukjent dag 1923.

²⁴¹ NHA. H2-1 Utskrift fra Havnestyremøter 1923-1930, *Avskrift fra Havnestyremøtet, Sag 17/1923*, Ukjent dag 1923.

²⁴² NHA. H2-1 Utskrift fra Havnestyremøter 1923-1930, *Avskrift fra Havnestyremøtet, Sag 17/1923*, Ukjent dag 1923.

Havnen ønsket ikke å bruke sine likvide midler fra kontoen; havnekassen skulle vokse, og dets midler ble brukt til annet. Etter avgjørelse fra Havnestyret ble et lån på 50 000 kr ble gitt til kommunen fra havnekassen.²⁴³ Handlingen ble kontroversielt innad i havnestyret fordi kommunen hadde lånet 30 000kr tidligere og enda ikke betalt tilbake, og det ble bekymringer «hvordan dette kan utvikle sig i det lange løb», fordi «næste gang kan den [kommunen] behøve adskillig mere [...]» hvor en følge kunne blitt at havnevesenet ble «avhengiggjort av kommunens evne til at betale sin gjæld».²⁴⁴ Her var Havnevesenet selv bekymret for blandingen av kommunens- og havnens ansvar og økonomi, men som tidligere sett hadde dette allerede hendt da havnen fikk kommunen som garantist for store lån. Forskjellen mellom disse to systembyggerne var at kommunen hadde mye større omsetning og budsjett, imens havnen hadde store mengder likvide midler spart i Havnekassens bankkontoer. På grunn av kommunens ellers gode økonomi og betalingsevne (som følge av skatten fra LKAB og byens innbyggere) valgte havnen å gi lånet på 50 000kr med 4 1/2 % rente til slutt.

Da direktøren ba Narvik Havn senke tonnasjeavgiften til 15 øre ba Havnestyret han komme på personlig besøk for å få en muntlig presentasjon hvorfor dette ikke var mulig om kommunikasjonene skulle utbygges.²⁴⁵ Denne hendelsen ble avgjørende for forholdet mellom direktøren og Narvik Havn. Da han satte ned foten og beordret nedsettelse av tonnasjeavgiften, fikk han beskjed å møte opp i person for å se behovet for ekspansjon selv. Direktøren hadde mistet autoritet over Narvik Havn, og Gabriel Smith ville aldri vinne denne autoriteten tilbake.

5.5. Damp eller motor - indre uenigheter

Sammenliknet med dampskipsteknologien spredte forbrenningsmotoren seg i et forbløffende tempo. Glødehode, omstillbar propell, avkjølingssystem og fartsregulering var ikke uvanlig i Nord-Norge allerede i 1902.²⁴⁶ Disse ble svært viktige for fiskeri, hvor i 1910 var det registrert 416 motorbåter i Nordland, og i 1920 var det registrert 2 368. Ofte var motorbåter deleiet av flere venner eller familiemedlemmer og ble brukt til det meste av behov. Kjøpmenn forholdt seg for det meste til dampskipene. Motorbåtene representerte både individuelle ønsker, men

²⁴³ NHA. H2-1 Utskrift fra Havnestyremøter 1923-1930, *Avskrift fra Havnestyremøtet, Sak 30/1925*, 14. august 1925.

²⁴⁴ NHA. H2-1 Utskrift fra Havnestyremøter 1923-1930, *Avskrift fra Havnestyremøtet, Sak 30/1925*, 14. august 1925.

²⁴⁵ NHA. H2-1 Utskrift fra Havnestyremøter 1923-1930, *Avskrift fra Havnestyremøtet, Sak 15/1925*, 30. mai 1925.

²⁴⁶ Rinde og Nielssen 2015: 34-39.

også de som hadde råd til egne transportmidler. Dampskipene representerte paradoksalt både kjøpmennene med kapital, men også de som ikke hadde råd til egne båter og var avhengige av ruteanløpene til dampskipene. Problemer oppsto ved finansiering av havnebygging fordi de brukte ulike typer kaier.

Hvordan reverse salients skulle løses kunne ende opp med uenigheter og ulike løsninger. Dette viste at selv om Narvik Havn og Narvik Kommune var systembyggere så var de ikke aktører som tok avgjørelser uten innflytelse fra andre i Narvik. Innbyggerne organiserte seg etter interesser hvor disse interessene ble representert på bystyremøtene, hvor et problem ble skapt som følger av det dårlige dampskipstilbudet i Narviks eldre dager. Dette hadde skapt Narviks Motorbåteierforening, men deres økonomiske interesser ønsket andre kaianlegg enn dampskipsselskapene.

Diskusjonene begynte, interessant nok, da kommunen ønsket å gi arbeid til de som hadde blitt arbeidsledig som følge av krigens uår. Narvik Formannskap så et behov for en vann- og kloakkledning til Kleiva. Med ferskvannsledning fikk kontorene innlagt vann og dampskipene kunne fylle sine lagre og vedlikeholdes lettere. Til en stor sum av 135 000 kr godkjente formannskapet en vannledning hvor dets kostnader skulle deles på tre: fra *havnekassens beholdning*, fra *havnevesenets budsjett* og fra *havnens* neste års forventet overskudd.²⁴⁷ Dette var typisk for perioden, hvor større infrastrukturprosjekt skulle finansieres fra Kommunekassen for å gi de arbeidsledige lønn, men også for å gi byen en investering i infrastruktur. Forskjellen her var at Narviks Kommunekasse var tom, og Havnekassen hadde betydelige midler som kunne brukes.

Problemet ble at motorbåteierne mente pengene kunne brukes på noe bedre for den lokale økonomien. Narvik Motorbåteierforening ønsket to molokaier i stedet for en vannledning: en på LKABs strandlinje i bukten og en på nordsiden i Vassvik.²⁴⁸ Kun da ville motorbåtene, som økte i antall og økonomisk betydning som fiskebåter og fraktskip, beskyttes for vær og hærverk. Fordi, «som det ærede havnestyre vet», var forholdene for en som eide en motorbåt «helt fortvilt».²⁴⁹ Hvorfor skulle Havnevesenet sikre slike kaier? Motorbåteierforeningen mente: «At det offentlige har en viss forpliktelse paa sig til at skaffe

²⁴⁷ AIN. Bystyrets vedtak 1921-1935. Bystyrets vedtak 1923, *Sak nr. 77, s29-30*, 6. mars 1923.

²⁴⁸ NHA. C1-4 Småbåthavner. Mappe: Kleiva 1923-25, *Utskrift av Narvik motorbaateierforening medlemsmøte, referat til Havnestyret*, 1. november 1923.

²⁴⁹ NHA. C1-4 Småbåthavner. Mappe: Kleiva 1923-25, *Utskrift av Narvik motorbaateierforening medlemsmøte, referat til Havnestyret*, 1. november 1923.

tilfredsstillende havn for motorbaater og robaater er forhaabentlig alle enig i».²⁵⁰ Motorbåteierforeningen anså Havnen som en offentlig institusjon og dermed hadde de et større samfunnsansvar for det offentlige, men som det skulle vise seg var ikke alle enig i dette.

Både Havnevesenet og LKAB hadde ingenting imot ønsket til motorbåteierforeningen.²⁵¹ Interessant nok var LKABs overingeniør, Jon Hoel, også styreleder for Narvik Havnevesen under denne perioden. Det er ingen kilder som bekrefter Hoels private ønsker, men med tanke på Bolagets motvilje til å gi bort areal til Havnen tidligere var de merkverdig samarbeidsvillig under denne saken. *Narvik Handelstandsforening* derimot mente de nødvendige økonomiske midlene til en slik molokai kunne brukes bedre til å styrke handel- og samferdsel til byen. Handelstandsforeningens retorikk påpekte hvilket tiltak som ville hjelpe folk flest i byen og ikke kun de som eiet motorbåtene (ca. 50-60 motorbåter).²⁵² I tillegg ønsket de en mer forsiktig økonomisk tilnærming:

Man vil ogsaa paapeke den mulighed for at det jo ikke er sagt at havnevæsnet faar beholde den forøkede havneavgift efter første juli d.a., og da vil nu disponible midler komme vel med til avdrag paa havnevæsnets tidligere dyre laan.²⁵³

Redselen for dyre lån og nedsatte avgiftssatser hang sammen med tidligere forhandlinger og uenigheter med direktøren. Havnevesenet støttet forslaget til motorbåteierforeningen, men handelstandsforeningen mente forslaget måtte vurderes nøyere fordi det «har kun interesse for et faatal av *Lystbaateiere*».²⁵⁴ Ordbruken viste at Handelstandsforeningen anså motorbåteierne som en fritidsklubb, at det var et luksurlønske for de som hadde råd til båt. De ønsket i stedet videre utbygging av utstikkerkaien, bedre lagerhus, brolegging, vannledning og kloakk til Kleiva, og bedre fergeforbindelser generelt fra Narvik by til Ankenes kommune, fordi «disse arbeider vil ha den største interesse for Narvik og distrikternes befolkning».²⁵⁵

På grunn av den store arbeidsledigheten som følger av de økonomiske vanskelighetene fra krigen skulle alle institusjoner bidra til økt arbeid, også Havnevesenet. Narviks Kommunale Arbeidsledighetskomite bestemte derfor at arbeid som krevde mye fysisk arbeidskraft skulle

²⁵⁰ NHA. C1-4 Småbåthavner. Mappe: Kleiva 1923-25, *Utskrift av Narvik motorbaateierforening medlemsmøte, referat til Havnestyret*, 1. november 1923.

²⁵¹ NHA. C1-4 Småbåthavner. Mappe: Kleiva 1923-25, *LKAB svarer motorbåteierforening om båthavn*, 15. desember 1923.

²⁵² NHA. C1-4 Småbåthavner. Mappe: Kleiva 1923-25, *Narvik Handelstandsforening anker Havnevesenets beslutning til Bystyret*, 3. mars 1924.

²⁵³ NHA. C1-4 Småbåthavner. Mappe: Kleiva 1923-25, *Narvik Handelstandsforening anker Havnevesenets beslutning til Bystyret*, 3. mars 1924.

²⁵⁴ NHA. C1-4 Småbåthavner. Mappe: Kleiva 1923-25, *Utskrift av Narvik Handelstandsforenings forhandlingsprotokoll, sak nr. 6*, 11. mars 1924.

²⁵⁵ NHA. C1-4 Småbåthavner. Mappe: Kleiva 1923-25, *Utskrift av Narvik Handelstandsforenings forhandlingsprotokoll, sak nr. 6*, 11. mars 1924.

prioriteres, hvor en vannledning fra byen til Kleiva Havn skulle hjelpe behovet.²⁵⁶ Komiteen bemerket at kommunen ikke hadde midlene til å dekke behovet for arbeid, og dette var tredje gangen de appellerte til Havnen for en slik tjeneste. De mente at som en viktig institusjon i Narvik hadde de ansvar å hjelpe folket under en slik vanskelig periode, at i en slik «herskende nød» burde havnevesenet bruke sine disponible midler til å hjelpe, fordi verken fattigvesenet eller kommunen hadde muligheten.²⁵⁷ Både de som ønsket vannledning og de som ønsket motorbåthavnen appellerte til Havnens ansvar for lokalsamfunnet som en offentlig institusjon.

Havnedirektøren Smith hadde under den første havneplanen i 1905 ønsket en molokai for Narvik og nå så han sjansen til å få fram ønskene igjen. Det var av hans forståelse at dette var det beste for havnen, og at bygging av vannledning handlet mest om å gi arbeid til de arbeidsledige.²⁵⁸ I 1924 møtte en representant fra Narvik Havnestyre Gabriel Smith privat i Kristiania. De diskuterte planene for å bruke 100 000 kr av havnekassen til byggingen av en molokai, hvor det måtte gjøres for slik at «*stormen ikke kommer paa os*».²⁵⁹ Både praktisk med tanke på vindforholdene i havnen og metaforisk for striden om motorbåthavnen i Narvik var dette et tegn på at direktøren sammen med Havnestyret ønsket å handle raskt for å komme sine stridende parter i forkjøpet.

Men Narvik by- og kommune hadde større innflytelse over Havnevesenet enn direktøren antok. I bystyret ble havnens forslag om bevilgning av 95 000 kr til motorbåthavn avslått, med 5 mot 4 stemmer.²⁶⁰ Bystyret hadde ikke blitt enig med Handelsstanden utenom bystyremøtet, men de hadde ansvaret å skaffe nødsarbeid for de arbeidsledige, noe de ikke greide å gjøre med kun kommunekassen. Derfor, når havnestyret anket beslutningen igjen, tok de en større avstemming hvor forslaget om molokai for motorbåter nær Kleiva ble avslått en endelig gang med 18 mot 17 stemmer.²⁶¹ Siden saken var så polariserende inne på bystyret ble det besluttet å finne et kompromiss, hvor en molokai sammen med fergekaien i Vassvik på nordsiden av halvøya skulle bygges.

Bystyret var uenig i Havnevesenets beslutning, og selv om havnen skulle være en uavhengig institusjon, kunne de ikke bygge en molokai uten konsesjon fra kommunen. Etter formannskapsmøtet mottok kommunen flere klagebrev, hvor det ble påpekt av molokaien burde

²⁵⁶ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1925, *Narvik komm. Arbeidsledighetskomite, utskrift av forhandlingsprotokoll, sak 17/1924*, 25. mars 1924.

²⁵⁷ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1925, *De Arbeidsløses Forening appell til Narvik Havn*, 4. februar 1925.

²⁵⁸ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1925, *Båthavn m.v. Narvik*, 9 april 1924.

²⁵⁹ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1925, *Havnestyrerepresentantens møte med Havnedirektøren*, 3. juni 1924.

²⁶⁰ AIN. Bystyrets vedtak 1921-1935. Bystyrets vedtak 1924, *Sak nr. 22, s11-12*, 14. januar 1924.

²⁶¹ AIN. Bystyrets vedtak 1921-1935. Bystyrets vedtak 1924, *Sak nr. 33, s16-17*.

bygges fordi det ble anerkjent av begge parter at det var et stort behov for en molokai i byen; det var kun en uenighet om hva tonnasjeavgiftene til havnen skulle brukes til.²⁶² Forkjempere for molokaien påpekte at noen hundre tusen for en kai var lite i forhold til andre prosjekter til havnevesenet, og at Havnekassen ikke tidligere hadde vært forsiktig når det gjaldt lån. Hvorfor skulle kommunen begrense havnevesenets og motorbåteiernes engasjement?

Under en svært jevn avstemming hadde motorbåteierne tapt saken for prioriteringen av en molokai for motorbåter til tross for Havnestyrets beslutning å støtte molokaien med Havnedirektøren Smith og departementet i ryggen. I dette tilfellet ble det synlig hvor viktig det var å vinne støtten i bystyret, men det viste også at kommunen var villig å inngå kompromiss når saken ble for polariserende. Dermed skulle motorbåteierne få en mindre molokai på nordsiden, men Kleiva forble i all hovedsak en dampskipshavn. Maktforholdet hadde ytterligere endret seg. Narvik Kommune hadde fått en tydelig jurisdiksjon over Havnen på bekostning av Havnedirektøren.

5.6. Avgift til gjeld

Da Havnedirektøren ikke vant fram sine hjertesaker i Narvik, som molokaien, ble han ikke like samarbeidsvillig når det gjaldt tonnasjeavgifter. Han ønsket to verdige molokaier i Kleiva og på nordsiden, men da de kun fikk bygge en på nordsiden med redusert budsjett, ønsket ikke Smith å støtte forslaget lenger. Denne holdningen kom kun etter han tapte sin sak. Båthavnsaken viste hvordan de ulike systembyggerne var enige om hva som var en *reverse salient*, men løsningen på denne (det nye komponentet), var de uenige om.

«I anledning av Det ærede Havnestyres omhandlede nye anlegg, som vil andra til ganske store beløp, skal Havnedirektøren tillate sig å bemerke følgende:»²⁶³ Narvik fikk kun maksimal tonnasjeavgift som nødløsning til de økonomiske vanskelighetene havnekassen fant seg i. Havnedirektøren virker mer bestemt enn før:

Det var utgiftene med havnekassens betydelige gjeld (altså rentene), som var årsaken til at man fant å måtte gå med på den usædvanlig høie avgift på skibningen av malm, og det har været forutsetningen å redusere avgiften så snart den vesentligste del av gjelden er avvirket.²⁶⁴

²⁶² NHA. C1-4 Småbåthavner. Mappe: Kleiva 1923-25, *Klagebrev til Narvik Formannskap ved. Nedstemming av molokai*, 15. februar 1924.

²⁶³ NHA. C1-4 Småbåthavner. Mappe: Kleiva 1923-25, *Narvik havnestyres forhandlinger i møte 14/1 -24, Havnedirektøren*, 23. januar 1924.

²⁶⁴ NHA. C1-4 Småbåthavner Kleiva. Mappe: Kleiva 1923-25, *Ad Narvik havnestyres forhandlinger i møte 14/1 -24 Havnedirektøren*, 23. januar 1924.

På grunn av de dårlige havbunnsforholdene i Narvikbukten bestemte Havnevesenet seg for å bygge en molokai i Vassvik i sammenheng med den planlagte ekspansjonen av fergekaien på samme sted.²⁶⁸ Havnestyret støttet fortsatt byggingen av en molokai over annet arbeid, hvor en vannledning til Kleiva kom på andre plass.

5.7. Konklusjon – Ekspansjon på bekostning av frihet

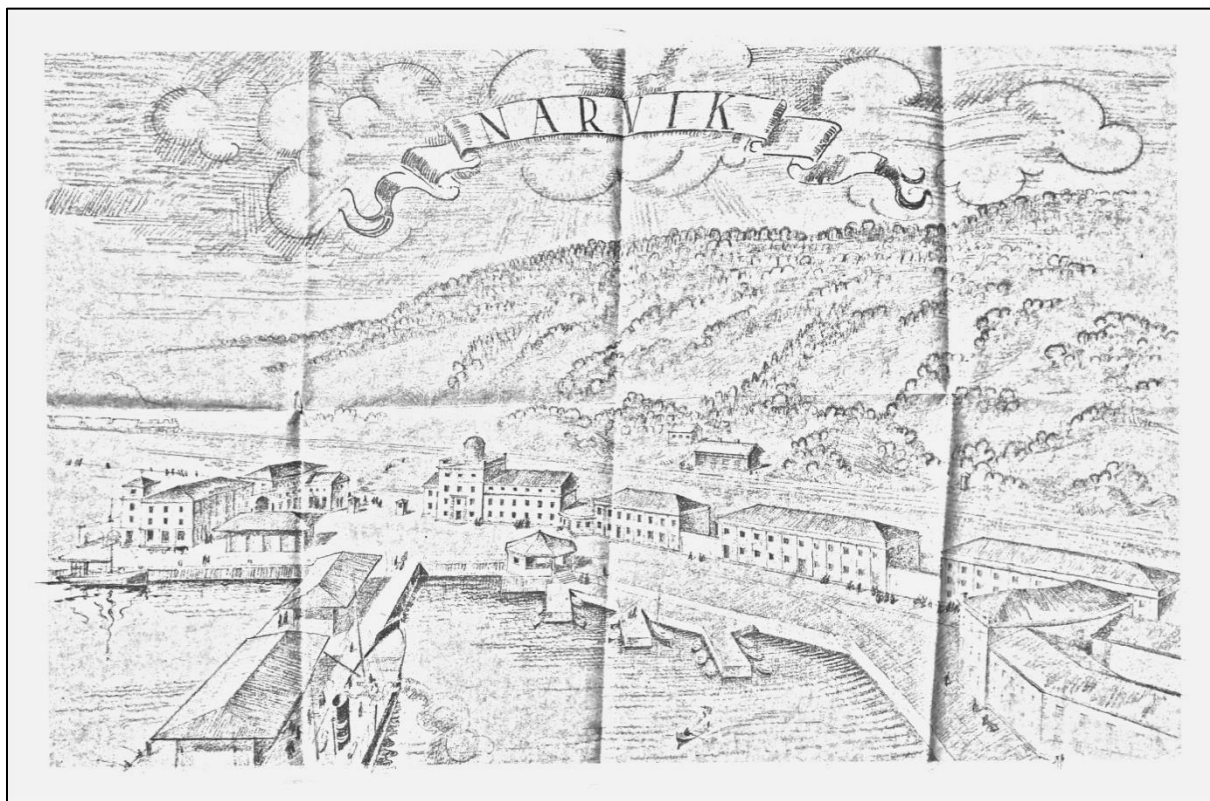
Narvik Havn hadde utvidet sin rett til avgifter, men under ekspansjonen av systemet hadde indre uenigheter i byen vist at Kommunen hadde større innflytelse enn Havnedirektøren når det gjaldt havnebygging. I tillegg hadde Havnen samarbeidet med lokalbanker og kommunen i et lånesystem, hvor Havnekassens likvide midler ble brukt til bytte at Havnen fikk garanti for sine lån. Dermed førte et lokal samarbeid, som en følge av sterkere samhold i Narvik og Ofoten, til en ekspansjon av Havnens infrastruktur, men også sterkere bånd mellom Havnen og Kommunen.

Motorbåthavnsaken hadde surnet forholdet mellom havnedirektøren og Narvik kommune, men han hadde fortsatt et godt forhold til Havnestyret. Havnedirektøren hadde fortsatt en viss innflytelse og fikk Havnen til å nedbetale lån. Likevel hadde ikke Arbeidsdepartementet og Havnedirektøren like stor autoritet over Havnen som de hadde under tidligere forhandlinger om havnebygging og avgifter. Gabriel Smith var svært god når det gjaldt tekniske spørsmål om havnebygging, og etter mange år med erfaring i Narviks spesielle havnesituasjon gikk han av som Direktør og valgte å hjelpe Narvik Havn.

Arbeidsdepartementet og Havnedirektøren hadde mistet autoriteten over Narvik Havn. Dette var mulig fordi Havneloven av 1894 hadde satt Havnevesenet i et uklart jurisdiksjonsområde mellom staten og kommunen. I Narvik sitt tilfelle hadde Havnen hatt økonomiske årsaker for å samarbeide med lokale institusjoner, men også fått et større samfunnsansvar for å forbedre infrastrukturen. Samarbeidet mellom Havnen og Kommunen i systembygging ble klart tydelig her fordi motorbåthavnsaken viste hvem sin beslutning som gjaldt. Havnestyrets godkjenning og Havnedirektørens støtte vant ikke gjennom; nå var det kommunen som bestemte. Scenen var satt til en sammenslåing av Havnens- og kommunens systemer.

²⁶⁸ NHA. H2-1 Utskrift fra Havnestyremøter 1923-1930, *Avskrift fra Havnestyremøtet, Sak 12/1924*, 22. mars 1924.

6. Egentyngde - en fullstendig havneplan 1925-1933



Figur 13: Skisse av Kleiva fra Sverre Pedersens samling. Den nye byplanen hadde en visjon for Narvik med infrastrukturen nærmere havet.²⁶⁹

Da økonomien bedret seg i Narvik på 1920-tallet ble det tydelig at en ny og bedre byplan måtte planlegges. Den tidligere «Widerøe-planen» var satt opp i hastverk for den nyetablerte byen. Denne tidligere planen satte statens og Bolagets interesser først, men nå skulle de lokale Narvikværingene bestemme.²⁷⁰ Narvik ansatte byarkitekt Sverre Pedersen fra NTH i Trondheim, og her skulle Narvik helhetlige økonomi og samferdsel tas bedre ivare på.²⁷¹

Byplan skulle også bety havneplan. Gater skulle møte bruer og havner, som sammen skapte det større nettverket av transport og handel, sentrert rundt handelstorget på Oscarsborg. Narviks turbulente start hadde gitt byen «spredte byfunksjoner», dette inkluderte også Havnens infrastruktur; disse skulle nå slås sammen til et felles system.²⁷²

²⁶⁹ SAT. Ms SP-71. Sverre Pedersens samling. Manuskripter. Mappe: Narvik ... bebyggelse ved havnen og havneadm. Bygning 1931-1933, *Skisse over Havnen på Kleiva*, ukjent dato og opphav.

²⁷⁰ Aas 2001: 282.

²⁷¹ Ibid: 285.

²⁷² Ibid: 177.

6.1. Direktøren skifter lag

«Herved tillater jeg mig at meddele at jeg, efterat ha fratraadt Havnedirektørstillingen, har nedsat mig som teknisk konsulent. Paa grund av min mangeaarige og alsidige erfaring fra offentlige og private anlæg, ønsker jeg fortrinsvis at overta følgende arbeid:

Havneutbygninger.»²⁷³

-Gabriel Smith, teknisk konsulent, tidligere Havnedirektør

Under planleggingen av en ny byplan for Narvik skulle også en *fullstendig havneplan* lages. En fullstendig havneplan var, som nevnt i kapittel 2, det Bergen Havn anså som nødvendig for transport. Kaier skulle ikke bygges separat, de skulle ha en egen funksjon, men skulle også ha en større betydning i det større bildet, hvor landeveier og jernbanespor kople seg sammen på andre komponenter i transportsystemet. Havnens infrastruktur skulle få en større betydning for byens samferdsel. I Narvik trengte Kleiva spesielt en oppgradering, hvor det ble beskrevet som «hverken mer eller mindre end en skandale».²⁷⁴ I stedet for enkelttiltak skulle denne havneplanen se på alle behov Narvik hadde angående kommunikasjoner til sjøs. Hvert enkelt punkt i denne planen kan ansees som komponenter i kommunikasjonssystemet. Kommunens byplan betød havneplan; med kommunen og Gabriel Smith i samarbeid med Havnestyret stod Ofoten samlet i kampen for å oppnå egentyngde.

Havneplanen var del av den større byplanen for Narvik. Forklart av byarkitekten selv skulle Sverre Pedersen lage en «fuldstændig Byplan for Narvik».²⁷⁵ Og han så nødvendigheten å skape en bedre byplan for industribyen. Da havnedirektøren i Kristiania, Gabriel Smith, gikk av sin posisjon i 1925 ble han i stedet en teknisk konsulent for havneprosjekter. En ny utforming for havneplanen i Narvik ble ett av hans første saker, og her uttalte han seg mye mer til fordel for Narvik enn da han hadde ansvar som direktør.²⁷⁶ Han påpekte til Havnestyret i et langt telegram at byen hadde kun 200 meter strandlinje, noe som ikke var tilstrekkelig i det hele tatt for den økende trafikken til byen. Strandlinjen møter bratte fjell og harde berg som gjorde sprenging dyrere enn i mange andre byer. Den magre strandlinjen inn til byen langs fjellsiden kunne heller ikke hindres av for mye bygging og utfylling. Nært land var bunnen for svak og

²⁷³ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1925, *Gabriel Smith meddeler til Narvik Havnestyre om ny stilling*, 5. mai 1925.

²⁷⁴ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1924, *Klagebrev til Narvik Havnestyre*, 3. juni 1924.

²⁷⁵ SAT. MS SP-71. Sverre Pedersen samling. Manuskripter. Mappe: Narvik ... bebyggelse ved havnen og havneadm.bygning 1931-1938, *Professor Sverre Pedersens nye Byplan for Narvik*, ukjent dato.

²⁷⁶ NHA. B5-1 Prosjekter og Planer, *Gabriel Smith forklare Narvik Havns dårlige stilling i et brev*, 25. mai 1926.

ikke før 30 meter ut var bunnen sterk nok for en dampskipskai av sten, men da var det 15 meter ned til havbunnen, noe som var kostbart å bygge på. Kleiva var fortsatt det beste arealet igjen på Narviks strandlinje, men den var ikke bra nok. I tillegg var ikke en kai langs strandlinjen bra nok, «Beisfjordvinden» tok ofte skipene som ikke lå beskyttet innerst langs utstikkeren, og om ikke en molokai kunne bygges måtte fortsatt et beskyttet område bygges. Beisfjordvinden gjorde at kaier langs land som var «naturligst og mest økonomisk av hensyn til dybdeforholdene [...] (var) derfor utelukket».²⁷⁷

Smith anerkjente forsøkene til Narvik Havnevesen og mente de hadde gjort det beste av en dårlig situasjon i Kleiva. Utstikkerkaien på 80 meter på langsiden og 60 meter på kortsiden ble plaget av Beisfjordvinden og som oftest var kun 60 meter av kai brukbart for byen, og Smith mente at dampskipene hadde de beste mulighetene.²⁷⁸ Han var svært bekymret for motorbåtene som lå veldig ubeskyttet og hadde størst risiko under uvær. Narviks kommunale dampskipskai på Kleiva hadde under tiden 38 regelmessige ukentlige anløp av dampskip, hvor man flere dager i uken måtte regne med at 6 skip søkte om kaiplass samtidig, noe som skapte et behov for omtrent 340 meter av dampskipskai ekstra. Motorbåtene i Narvik, omtrent 50-60 under tiden, måtte legges til de private bryggene. Noe måtte gjøres: «På grunnlag av ovennevnte data må altså planen for *den første, nødvendigste utbygning av havnen bygges*».²⁷⁹

Smiths entusiasme for Narviks havneplan var en fortsettelse av nederlaget Narvik møtte i 1905 da de ikke fikk midlene til å bygge en fullstendig havneplan. Smith var enig med byggekomiteen som anbefalte en molokai i Kleiva var den beste løsningen siden denne ville dekke behovene bedre enn en lang utstikkerkai. En planlagt utstikker måtte være på 120 meter for å dekke behovet til byen. Denne utstikkeren skulle bygges av armert betong for å fungere som en bølgebryter for resten av Kleiva. Med ny kai og molo ville Narvik få en effektiv kailengde på 320-350 meter. Dette ville «tilfredsstillte kravet til kaiplass nu for tiden»²⁸⁰, men man måtte være forberedt for framtidige utvidelser. Smith mente dampskipene ville greie seg, selv om utstikkeren kom til å bli veldig dyr, men motorbåtene på ca. 60stk forble et problem. Han mente den eneste løsningen var å bygge en molokai både i Kleiva og Vassvik.

Smith planla videre ekspansjon med kjøleanlegg og oppbevaring av fisk for motorbåtene, men med en ekstrakostnad på 260 000 kr ble det nok en vanskelig oppgave å

²⁷⁷ NHA. B5-1 Prosjekter og Planer, *Gabriel Smith forklare Narvik Havns dårlige stilling i et brev*, 25. mai 1926.

²⁷⁸ NHA. B5-1 Prosjekter og Planer, *Gabriel Smith forklare Narvik Havns dårlige stilling i et brev*, 25. mai 1926.

²⁷⁹ NHA. B5-1 Prosjekter og Planer, *Gabriel Smith forklare Narvik Havns dårlige stilling i et brev*, 25. mai 1926.

²⁸⁰ NHA. B5-1 Prosjekter og Planer, *Gabriel Smith forklare Narvik Havns dårlige stilling i et brev*, 25. mai 1926.

selge. Det var viktig, mente Smith, for Narvik å «utføre anlegg som kan være til fordel for den forholdsvis store sjøværtstrafik Narvik har med omliggende distrikter».²⁸¹ Om man tar med de foreslåtte «ekstraarbeidene» til Smith hvor avlastningsutstyr og generell forbedring av alle kaianlegg og sjøveis kommunikasjoner ble prisen på totalt 4 800 000 kr. Smith anerkjente at dette var dyrt, men han mente trafikken «allerede nu er optatt av private anlegg som imidlertid ikke i nogen henseende er innrettet på moderne, sikker og økonomisk godsbehandling».²⁸² For Smith trenger Narvik Havn 500m ekstra i strandlinje fra Staten og LKAB; dette kunne ikke diskuteres om havnen skulle utvides. Med utstyr som kraner regner han den totale prisen på 5 400 000 kr alt i alt. I et følgebrev skrev Smith at hans plan avhengte av at Havnevesenet beholdt maksimal tonnasjeavgift på 20 øre. Han la i tillegg ekstra fokus her på hvor viktig det var at Staten gir noe av sitt areal til Havnevesenet.²⁸³

Prisen for en ny havneplan på nesten fem og en halv million kroner var det største prosjektet Narvik Havn hadde sett hittil, og et av de største industriforetakene i Narvik til da. Den forrige havneplanen som ikke vant gjennom var planlagt å koste 600 000 kr. Havnen måtte dermed komme med svært gode grunner til hvorfor en såpass dyr ekspansjon var viktig.

Den nye havnedirektøren som tok posisjonen etter Smith var ikke kjent med det turbulente forholdet Arbeidsdepartementet hadde med Narvik Havn, og hans første korrespondanse virket uvanlig hard og kompromissløs sammenliknet med Smith. Med en doblett maksimal tonnasjeavgift tjente altså Narvik Havn 290 000 kr fra denne posten alene, og gikk 112 500 kr i overskudd 1923-24.²⁸⁴ Ifølge loven Havneloven paragraf 7 mente den nye direktøren at det var ulovlig for havnekassen å gå såpass i overskudd, og at disse midlene skulle brukes umiddelbart på nedbetaling av gjelden. Havnekassen hadde betalt mye gjeld siden Smith jobbet for saken, den lå nå på 285 400 kr, omtrent halvparten av det den lå på 1921-22. Den nye direktøren var altså hardere enn Smith selv om Narvik Havn hadde bedret gjeldssituasjonen betydelig.

Den nye direktøren reagerte mest på at malmeksporten hadde steget mye mer enn antatt, og inntekt fra tonnasjeavgiftene var mye høyere enn budsjettet, men i stedet for å bruke disse uforutsette inntektene på nedbetaling av gjeld hadde de i stedet bare blitt satt rett inn på Havnekassens konto i Narvik Sparebank. For terminen 1925-26 hadde Havnestyrets budsjett

²⁸¹ NHA. B5-1 Prosjekter og Planer, *Gabriel Smith forklare Narvik Havns dårlige stilling i et brev*, 25. mai 1926.

²⁸² NHA. B5-1 Prosjekter og Planer, *Gabriel Smith forklare Narvik Havns dårlige stilling i et brev*, 25. mai 1926.

²⁸³ NHA. B5-1 Prosjekter og Planer, *Smiths følgebrev til Havnestyret angående Havneplanen*, 25. mai 1926.

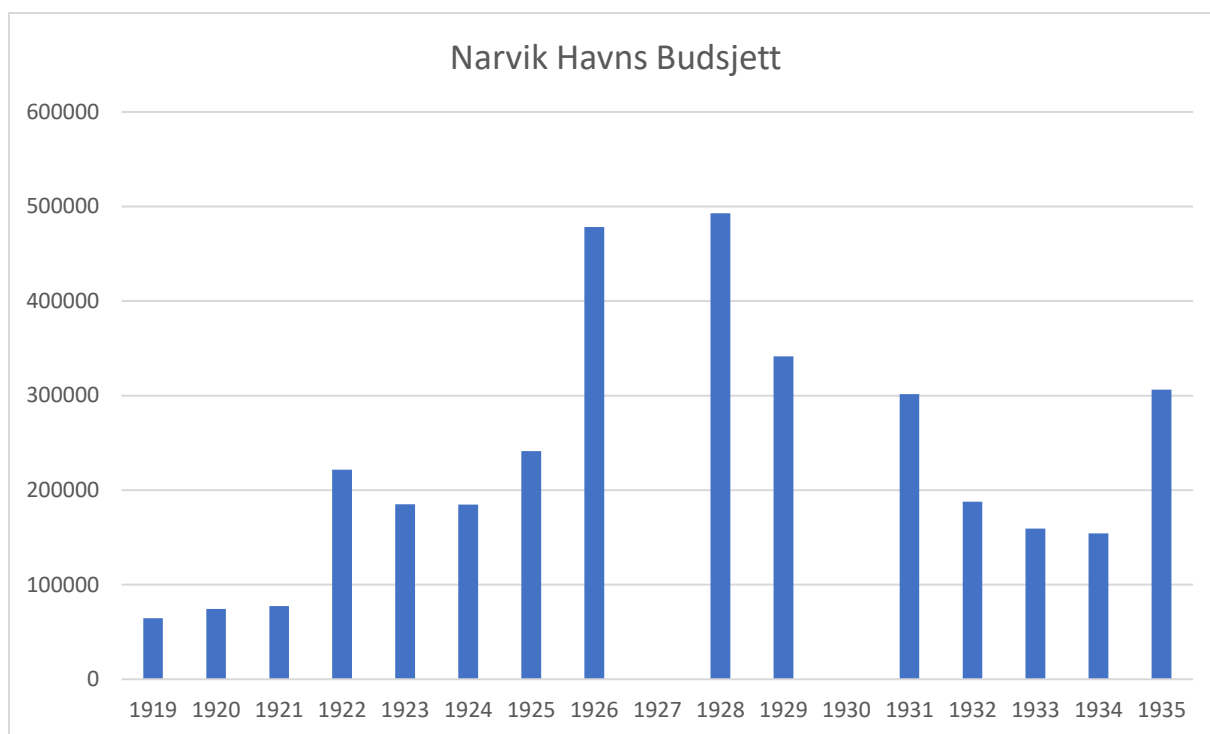
²⁸⁴ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1925, *Havnekassens regnskaper m.v.*, fra Havnedirektøren, 16. mai 1925.

bare satt av 9 050 kr til nedbetaling av lån når deres inntekter var beregnet til hele 241 240kr. Vedlikehold av Kleiva hadde økt fra et beregnet beløp på 1 200 kr til 10 000 kr, 30 000 kr ble satt av til en båthavn og 32 800 kr ble satt av til Smith for planleggingen av den nye Havnen. Den nye direktøren var ikke fornøyd med bruken av de større inntektene:

I det hele tatt synes de rikelige inntekter som havnekassen på grunn av den høie tonnasjeavgift har hatt i de senere år, å ha medført, at der på budgettet, så vel tidligere som i det for kommende termin foreliggende forslag, opføres utgifter i større utstrekning enn en normal utvikling av havneforholdene strengt talt tilsier.

Direktøren mente altså at Narvik Havn brukte penger for raskt grunnet en kortsiktig økning i inntekter, og at budsjettet burde heller blitt balansert ved å nedbetale gjeld. Narvik fikk tillatelse å kreve maksimal tonnasjeavgift etter fallet i pengeverdien under krigen, og fikk en dobbelt maksimal avgift på 20 øre etter loven 31. desember 1920, men kun for 1 år. Etter dette hadde Havnevesenet forhandlet seg til fornyelser hvert år, den siste i 1924. Direktøren kunne ikke lenger tillate den høye tonnasjeavgiften da den i 1925 stod fem ganger høyere i sats enn i 1916 i totale inntekter. Derfor ville direktøren sette ned avgiftsnivået til 15 øre med krav at de flytende midlene skulle gå til nedbetaling av gjeld.

Gabriel Smiths tap mot Narvik Havn angående tonnasjeavgifter hadde satt en standard. Tidligere diskusjoner etablerte Havnen som et lokalt tema, og at departementet ikke hadde autoritet her. Med støtte fra Smith fortsatte Narvik Havn å kreve maksimal tonnasjeavgift til tross for protester fra den nye direktøren. Havneplanen til Smith krevde såpass store mengder kapital at Narvik Havn fikk et sterkt argument for å beholde avgiftene. Byplanen initiert fra bykommunens side skapte et større behov for inntekter for den komplimenterende havneplanen. Havnebygging gikk mer og mer over til kommunens ansvarsområde. Maktforholdet endret seg ytterligere, og for hver gang den nye havnedirektøren feilet mistet han jurisdiksjon over Narvik Havn. Havnens teknologisystem styrket sine bånd med kommunens samferdselssystem.



Figur 14: Til tross for manglende data viser budsjettet til Narvik Havn en betydelig økning under havneplanbyggingen.²⁸⁵

6.2. Rederiene slår tilbake

Skipsrederiene som betale denne doblede maksimale tonnasjeavgiften var ikke fornøyd med Narvik Havns inntektssystem. Norges Rederiforbund så seg ikke enig i at Narvik skulle ta det dobbelte av den maksimale tonnasjeavgiften.²⁸⁶ Som de så det sto malmskipene i anker i den naturlige havnen i Narvikbukten og lastet malm over LKABs kai, hvorfor skulle de så beskattes med maksimal avgift til en kai de aldri brukte? Ett enkelt middelstort skip kunne ende opp med å betale 500 kr om det oppholdt seg i Narvik i to dager.²⁸⁷ Rederiforbundet sammenliknet Narvik med andre byer hvor avgiften var stor, fordi der bruktes jo avgiftene til å vedlikeholde kaiene de brukte og da mente forbundet det var forsvarlig. I tillegg var de under forståelsen at 10 øre var den maksimale tonnasjeavgiften, ikke 20 øre. De ønsket en umiddelbar nedsettelse.

Utbyggingen av Havneplanen ble kostbar og finansiert i all hovedsak av dyre lån. Etter søknad for et stort lån hos Pensjonskassen måtte Handelsdepartementet blande seg inn. De

²⁸⁵ AIN. Narvik Bystyrets vedtak 1919-1935. (Grunnet arkivets tilstand var det ingen kode til kildene. Første side i hver av de årlige protokollene inneholdt budsjett for Havnen).

²⁸⁶ NHA. F2-4 Lover og Reglementer. Mappe: Div. skriv vedr. Havneavgifter, *Norges Rederiforbund klager til Narvik Havnestyre*, 11. september 1926.

²⁸⁷ NHA. F2-4 Lover og Reglementer. Mappe: Div. skriv vedr. Havneavgifter, *Norges Rederiforbund klager til Narvik Havnestyre*, 11. september 1926.

hadde tidligere forsvart rederiene når Bergen Havn hadde forsøkt å øke tonnasjeavgiftene.²⁸⁸ Nå som Arbeidsdepartementet ikke kontrollerte Narvik Havn, følte Handelsdepartementet et ansvar overfor rederiene.

Norges Rederiforbund fikk ikke noe særlig til svar fra Narvik Havn etter klagebrevene og valgte derfor å korrespondere til Handelsdepartementet og Havnedirektøren for å gå etter dem ovenfra. Året etter klagebrevene hadde Havnestyret sagt seg lei av klagene. De svarte tilbake at de måtte kreve den høye avgiften fordi de som Havnestyre hadde et ansvar som systembygger for å kople Narvik til omverden:

Havnestyret, hvis plikt det etter havneloven er at sørge for at byen tilgodesees med nødvendige havneudbygninger, har derfor som bekjent ved fhv. havnedirektør Smith ladet udarbeide projekt for udbygning av havnen.²⁸⁹

Retorikken til De Arbeidsløses Forening og Motorbåteierforeningen hadde festet seg i Havnens mentalitet, og Narvik Havn så det som sitt samfunnsansvar å sikre gode kommunikasjoner til byen. Smiths plan var beregnet å koste 5.4 millioner kroner totalt, derfor måtte de kreve den avgiften de kunne. For å dekke den nye utstikkerkaaien på 1 700 000kr ble et lån på 800 000kr blitt tatt. Med andre ord hadde Havnen sikret seg maksimal tonnasjeavgift fordi lånet hadde blitt tatt, pengene var allerede brukt, nå måtte de nedbetales, og om noe annet hendte vil Narvik kommune og hele Ofotfjorden gå i økonomisk krise. Havnevesenet «maa derfor fastholde nødvendigheten av at tonnageavgift 20 øre pr. ton bibeholdes».²⁹⁰ Den første havneplanen hadde feilet fordi Narvik Havn- og Kommune ikke så ut til å ha samfunnsansvaret for Ofoten. Det ble ansett i 1905 som et industrisamfunn som ønsket bedre infrastruktur, uten å ha noen særlig grunn til å styre transport- og samferdsel sentrert rundt byen. Med tid hadde den lokale identiteten vokst, og som Aas påpekte ble misnøyen mot Bodø en samlende identitetsfaktor i Ofoten. Narvik Havn brukte det som sine egne argumenter, at deres ansvar var å kople byen til omlandet for å sikre bedre inntekter.

Men det var ikke nok for Havnestyret å enkelt avvise kravet til rederiforbundet, de følte seg delvis krenket av retten rederiene følte ovenfor havnen. Narvik Havn ville «videre ikke undlade at fremholde»²⁹¹ faktumet at Narvik var en ny havn, og en sammenlikning slik forbundet gjør med eldre havner ble *usaklig* fordi Narvik måtte bygge sin

²⁸⁸ Haaland 2005: 43-52.

²⁸⁹ NHA. F2-4 Lover og Reglementer. Mappe: Div. skriv vedr. Havneavgifter, *Norges Rederiforbund klager til Narvik Havnestyre*, 11. september 1926.

²⁹⁰ NHA. F2-4 Lover og Reglementer. Mappe: Div. skriv vedr. Havneavgifter, *Norges Rederiforbund klager til Narvik Havnestyre*, 11. september 1926.

²⁹¹ NHA. H2-1 Utskrift fra Havnestyremøter. 1922-1930, *Sak 4/1927*, 18. februar 1927.

kommunikasjonsinfrastruktur fra ingenting på få år.²⁹² Situasjonen hadde skapt behovet for ekstraordinære høye tonnasjeavgifter, og dette kunne spores helt tilbake til statens og LKABs oppkjøp av strandlinjen:

Havnestyret er fuldt opmerksom paa ønskelighæden av en reduktion av tonnageavgiften, men det byen av statsmyndighetene tildelte areal ved havnen har saadanne bund- og dybdeforhold at kaianlæg paa dette areal blir meget dyre.²⁹³

Staten hadde altså en gjeld å betale tilbake til Narvik, mente Havnevesenet, fordi den satte byen i en såpass dårlig situasjon. Havnevesenet avsluttet brevet på lik måte de hadde gjort med Smith under tidligere forhandlinger. Hadde Rederiforbundet vært lokalkjent i Narvik, hadde de sakt seg enig om maksimal tonnasjeavgift. Mentaliteten hvor «oss» var Ofoten og «dem» var staten var en videreføring fra Narviks løsrivelse fra Bodø og Salten under konfliktene ved etableringen av Ofotens Dampskipsselskap.

6.3. Havneloven av 1933

Havneforbundets midlertidige tiltak om forhøyede tonnasjeavgifter i 1920 fortsatte under tiåret, og resulterte med en ny havnelov. Med havneloven av 1933 ble Havnevesenet formelt satt under kommunens jurisdiksjon og ansvar. Det beholdt det meste av administrasjonsform, men kunne ikke handle like uavhengig som før. Økonomiene var fortsatt delt av Havnekassen og Kommunekassen, men lån og innskudd ble lettere å gjennomføre enn før fordi det ikke trengte like stor tilsyn av statlige departementer.²⁹⁴ Hendelsene i Narvik, hvor lokale og sentrale uenigheter skapte problemer, roet seg ned etter denne sammenslåingen. I Narviks tilfelle balanserte dette budsjettet fordi kommunekassen hadde alltid vært dårligere stillet enn havnekassen i total beholdning, men driftsbudsjettet til kommunen var vesentlig større enn havnens budsjett. Havnens store gjeld kunne betales ned på kort tid med kommunens inntekter, hvor havnekassen ga kommunen gode likvide midler.

Loven av 1894 ble avløst av havneloven av 24. juni 1933. Hovedprinsippet om at de lokale havnevesen skulle være egne rettssubjekter, ble opprettholdt, men havnedriften ble etter havneloven av 1933 i utgangspunktet gjort til et kommunalt ansvarsområde.²⁹⁵ Selv om havnene var egne rettssubjekter med en selvstendig stilling og egen økonomi i forhold til den

²⁹² NHA. H2-1 Utskrift fra Havnestyremøter. 1922-1930, *Sak 4/1927*, 18. februar 1927.

²⁹³ NHA. H2-1 Utskrift fra Havnestyremøter. 1922-1930, *Sak 4/1927*, 18. februar 1927.

²⁹⁴ Knut Endre, *Norsk havneforbund 50 år* (Oslo: Norsk havneforbund, 1968), 23.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2015082448011.

²⁹⁵ Fiskeridepartementet 2002: 18.

øvrige statlige og kommunale forvaltning, ble de etter havneloven av 1933 ansett som eiet av kommunen. Et av formålene med havneloven av 1933 var å skape et mer presist rettslig grunnlag for havnenes virksomhet og forholdet til vedkommende kommune havnen var lokalisert i. En slik presisering av det rettslige grunnlaget var nødvendig, fordi som vist i oppgaven var havnen seg svært vanskelig å forsone både statlige og kommunale ønsker. Under kommunalt styre kunne uenigheter hvert fall diskuteres ut fra statlige mot kommunale ønsker. Den forrige havneloven hadde vært for uklar i hva som var statlige og kommunale interesser juridisk sett.

Med dette nye skillet ble havnene formelt under kommunenes jurisdiksjon, og kommunaliseringen av transportsystemet ble fastslått. Det var ikke lenger et indirekte samarbeid mellom havnevesenet og kommunen. I realiteten hadde institusjonene i Narvik kommet seg rundt selvfinansieringsprinsippet, og malmeksporten hadde blitt skattet på flere trinn.

6.4. Narvik Havn blir knutepunktet

Målet for Bergen Havn hadde vært å skape en «fullstendig havneplan». Kristiansand Havn hadde jobbet mot å gjøre seg om til et «knutepunkt» for transport og handel. Begge begrepene omhandlet sammensettingen av ulike transportmetoder, logistikkformer og administrasjoner til et felles system ved å bygge infrastruktur og forhandle om økte inntekter. Likhetstrekkene med systemteori er store, fordi begge omhandler systembyggere som slo sammen delsystemer med ulike komponenter (tekniske og fysiske) ved å løse reverse salients. Med en fullstendig by- og havneplan skulle Narvik Havn bli Ofotens knutepunkt.

Høyt prioritert på Sverre Pedersens byplan for Narvik var en fullstendig havneplan. Det skulle ikke bare bygges kaier; nye administrasjonsbygninger, lager, slaktehus, meieri og godsstasjon for jernbanen var del av planen.²⁹⁶ Ikke bare havnens sentrum på Kleiva skulle oppgraderes, fergeforbindelsene skulle sikre hyppig samferdsel til- og fra byen.

Fergesituasjonen mellom Narvikhalvøya og omlandet hadde lenge vært utilstrekkelig. Under den uoversiktlige etableringsfasen hadde AS Taraldsvik, altså datterselskapet til LKAB, oppført en provisorisk fergekai i 1906 i Vassvik slik at reisende fikk muligheten å transportere

²⁹⁶ SAT. Ms SP – 975 – 978. Sverre Pedersen samling, Manuskripter, *Forslag til regulering for bebyggelsen ved havnen i Narvik og planer for en ny havneadministrasjonsbygning*, Utarbeidet i 1931 av Sverre Pedersen, Trondheim.

jordbruksvarer mellom byen og Øyjord.²⁹⁷ Øyjord var en svært viktig rute fordi det gikk landeveier herfra mot jordbruksområder i Troms hvor reisende bønder tilbydde spesielt kveg til industribyen. Etter svært mange klagebrev på tilstanden av kaien kjøpte Narvik Havn et kaiområde fra den private eieren Ursin i 1914.²⁹⁸ Den korte sjøveien over fjorden forhindret transporten, og en bedre kai måtte bygges.

I 1924 hadde handelen mellom jordbruket på innlandet i Troms og Narvik vokst seg enda større, og handelsveien møtte en reverse salient da varene skulle over den korte sjøavstanden Øyjord-Narvik.²⁹⁹ Kvegtransport til byen var viktig for å forsyne byen med kjøtt, men dette ble forhindret da kranene og kaien generelt i Vassvik ikke var tilstrekkelig for trafikken. Bøndene hadde forsøkt å komme seg rundt til Kleiva på andre siden av halvøyen, men dette ble en svært lang omvei, hvor en forbedring av nordsidens kaier ville skape et bedre resultat. Narviks spredte infrastruktur skapte en vanskelig situasjon, men som vi så i tidligere kapitler var hovedfokuset i 1924 å skaffe midler til en havneplan.

Ankenesfergen hadde også lenge vært et problem med for få avganger. I 1924 hadde befolkningen på begge sidene vokst for stort, og det måtte flere avganger til.³⁰⁰ Sverre Pedersen planla året etterpå å forbedre både kaien i Vassvik, men også landeveien som gikk opp til torget, hvor man så kunne komme seg til Kleiva over land.³⁰¹

Kommunens overtakelse av Havnen i 1933 betød også kommunaliseringen av byens fergetrafikken over til Øyjord og Ankenes. For Narvik innebar dette å opprette et kommunalt fergeselskap mellom Vassvik og Øyjord, hvor Havnevesenet eide Narviksiden, men var redd for en ødeleggende konkurranse for passasjerer. Derfor kjøpte havnevesenet selskapet AS Fergeforbindelsen og Jansens fergekai i Øyjord.³⁰² Det innrømmes i kjøpekontrakten at dette området lå utenfor Narvik Havns ansvarsområde, men burde inkluderes i kommunikasjonssystemet for det felles gode. Diskursen viste i årene før et ønske av

²⁹⁷ NHA. D2-3 Andre Kaier. Mappe: Kai Taraldsvik 1906-18, *AS Taraldsviks varsel om oppført landgang*, 29. desember 1906.

²⁹⁸ NHA. D2-3 Andre Kaier. Mappe: Kai Taraldsvik 1906-18, *Ønskebrev om kai i Taraldsvik*, 1. november 1911; NHA. D2-3 Andre Kaier. Mappe: Kai Taraldsvik 1906-18, *mellom A. Z. Ursin og Narvik Havnevesen om eiendommen i Taraldsvik*, 22. mai 1914.

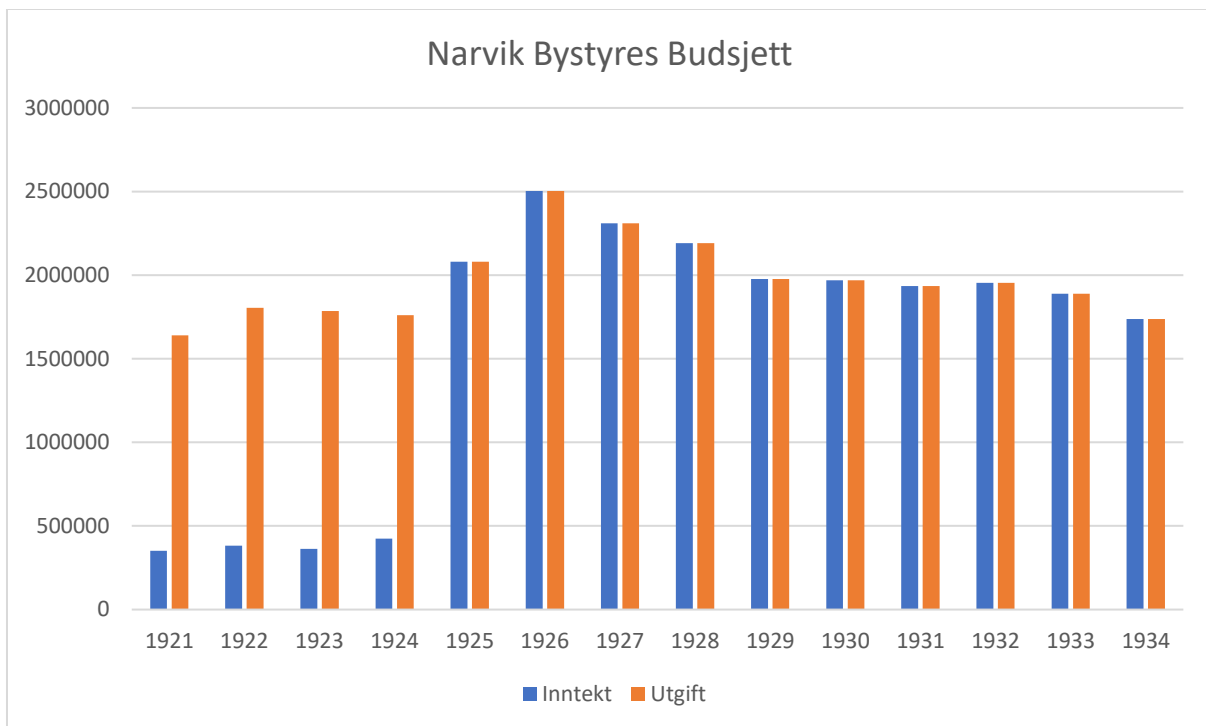
²⁹⁹ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1924, *Bønder ber Narvik Havnestyre om bedre fergeforbindelse mellom Øyjord og Vassvik*, 13. november 1924.

³⁰⁰ NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1924, *Ankenes Herredstyre ber Narvik Havnestyre om bedre fergeforbindelse*, 13. mai 1924.

³⁰¹ SAT. Ms SP - 70. Sverre Pedersen samling, Manuskripter. *Ny regulering av Narvik fra Sverre Pedersen til Narvik reguleringskommisjon*. 15. juli 1925.

³⁰² NHA. A4-5 Utvidelse av Havnedistriktet 1933-36, *Kjøpekontrakt ved. Overtakelse av Jansens fergekai og selskap*, 19. juni 1933.

lokalbefolkningen for Narvik Havn å overta samfunnsmessige ansvar som samferdsel. Havneloven av 1933 bestemte at Havnen nå skulle ha dette ansvaret og binde sammen transportsystemet rundt Narvik by.



Figur 15: Budsjettet til Narvik kommune holdt seg relativt stabilt under 1920-tallet. Etter 1924 sluttet de likevel å inkludere forventet underskudd. Byens budsjett økte sammen med havneplanen, mest sannsynlig på grunn av byplanens kostnader.³⁰³

Statistikken over bystyrets utgifter viser en økning etter byplanen ble vedtatt, men ikke noen særlig økning med kommunaliseringen i 1933 og overtakelsen av havnen som ansvarsområde. Havnen hadde bygget systemet tilstrekkelig nok til at det ikke belastet bykommunens budsjett noe særlig ved formell sammenslåing i 1933.

6.4. Konklusjon - Narvik som knutepunktet for Ofoten

Med støtte fra tidligere Havnedirektør Gabriel Smith kunne Narvik Havn endelig fullføre en havneplan som tilfredstilte kravene for transport og samferdsel. Den høye summen for planen var ikke sett før i byen for ett enkelt prosjekt, og det tyder på at Havnen med støtte fra direktøren kunne forhandle seg til uvanlige goder. Det tyder også på at departementene så et behov for bedre infrastruktur i Narvik, og etter årevis med misnøye gikk de med på høye avgifter som finansiering.

³⁰³ AIN. Narvik Bystyres Vedtak 1921-1934.

Ifølge kildene var dette første gangen Rederiforbundet og Handelsdepartementet innblandet seg såpass sterkt i avgiftsnivået. De hadde vist misnøye før, men dette klart synlige nederlaget viste en maktendring i diskursen. Avgifter skulle bestemmes ut fra lokale behov, hvor det nasjonale måtte vike unna.

Med en felles by- og havneplan var infrastrukturen sammensveiset til ett, felles system. Transport og samferdsel hadde blitt kommunalisert i Narvik.

7. Konklusjon - Det selvstendige samarbeidet

Et anlegg for malmutskipning skulle bygges i et relativt ubebyggt område innerst i Ofotfjorden, der det var sparsomt med veier og annen samferdselsinfrastruktur. Regionsbyggingen i Ofoten kom som en naturlig konsekvens av behov for byutvikling og en ny lokal identitet basert på velferd fra jernmalmeeksporten. By og industri skulle sammen utvikles fra start og den påfølgende raske utbyggingen bød på utfordringer. Narvik Havn- og Kommune fikk et sentralt samfunnsansvar fordi de måtte som systembyggere utvikle den nødvendige samferdselsinfrastrukturen til et samfunn i hurtig vekst. Ved den formelle sammenslåingen i 1933 hadde institusjonene i realiteten gradvis fusjonert siden bystatusen i 1902.

I tillegg hadde aktører som Gabriel Smith og Thorvald Berg egne mål og motivasjoner som gikk forbi yrket deres. Om de var styrt av sine roller som ledere, eller om de førte institusjonene i en retning de selv ønsket blir vanskelig å bedømme fra utfallet. I Smiths tilfelle så vi en Havnedirektør som hadde stort privat engasjement for Narvik, og som samarbeidet med Narvik og endret ytringer da han ble teknisk konsulent. Berg var fra starten en engasjert kjøpmann med ett av de første handelsbryggene, og generelt representerte han handelstandsforeningens ønsker i Narvik. Som lokal kjøpmann ble han nok kjent med omlandet, og innså betydningen av å ha Ofoten med som politisk ressurs.

7.1. Misnøye skapte identitet

Ved Narvik Havns etablering i 1899 fungerte Havneloven fra 1894 som en katalysator for den kommende systembyggingen. Likevel førte etablering av *Havnekassen* både til muligheter og problemer. Det oppsto her utfordrende forhandlinger med departementer og amtmannen i Bodø. Dette førte til en viss grad til en offermentalitet der mange følte at Narvik ble dårlig behandlet. Denne holdningen ble også delt av Havnedirektøren Gabriel Smith og senere av representanter på Stortinget, hvor Narviks dårlige behandlingen under etableringen ble brukt som argument til hvorfor byen skulle få økte rettigheter.

Malmeksporten ga Narvik inntekter gjennom flere prosesser. Dette hovedsakelig gjennom arbeidernes lønn, lokale leveranser til LKAB og skattlegging av utskipningen. Etter 1912 ble malmen på norsk side skattlagt med en tiendedel av LKABs inntekter og så fikk Havnen legge avgift på rederiene ut fra mengden utskiptet malmtonnasje. Denne velferden kom regionen til gode, spesielt Narvik, og dette førte til et behov for nærliggende kommuner å få

bedre forbindelser med byen. Omlandet tjente på å produsere for industribyen og Ofotfjorden fikk en mer samlende identitetsfaktor.

Gode økonomiske kår og flere arbeidsplasser var ikke tilstrekkelig her, fordi Narvik vokste for raskt til at den lokale identiteten og politiske støtten var samlet rundt byens ønsker og behov. Med manglende støtte fra nabokommuner så ikke Arbeidsdepartementet noen særskilt grunn til at Narvik skulle få kreve maksimal tonnasjeavgift, og forsøket på en fullstendig havneplan var ikke mulig. Havnen erfarte at det var vanskelig å bygge systemet uten støtte fra kommunen.

Kommunen gikk inn som systembygger sammen med Havnen da misnøye i Ofoten over Saltens Dampskipsselskap ble for stor og de sammen kunne se etter andre alternativer. Selv om Saltens DS var et privat selskap fikk næringslivet og administrasjonen i Bodø mye av skylden for de dårlige ruteanløpene, og Ofotens DS representerte Narvik kommunes symbolske krav om Ofoten som Omland. Ved å kjøpe aksjer, gi tilskudd og lån styrket kommunen dampskipsselskapet økonomisk, og med inntektene fra skattlegging av LKAB kunne ikke Saltens DS konkurrere mot et såpass subsidiert selskap i Ofotfjorden. Den reelle økonomiske lønnsomheten var likegyldig, fordi Ofotens DS framsto som et bedre alternativ for Ofoten enn Saltens DS.

Ved å sprøyte inn relativt mye kapital inn i Ofotens DS kjøpte Kommunen omlandet. Under senere forhandlinger med myndighetene vedrørende havneutvidelse kom nabokommunene som tjente på den nye dampskipsløsningen til å støtte Narvik, og den lokale identiteten vokste ytterligere. Dette ble Narviks symbolske løsrivning fra Salten. Innovasjonen av systemet var kommunens innblanding og økonomiske støtte.

Det politiske samholdet i Ofoten var nå til fordel for Havnen da det appellerte til sin samfunnsmessige betydning for befolkningen og dermed også begrunnet behovet for økte avgifter. Havnevesenet ønsket fortsatt en reell havneplan og ekspansjon. Resultatet ble så at Havnen, lokale banker og kommunen samarbeidet gjennom et garanti-og-lånesystem for å skaffe tilveie den nødvendige kapital. Dette lånesystemet sikret økte lånemuligheter for Havnekassen og likvide midler for de andre institusjonene, men med dette økte Kommunens innflytelse på Havnens virksomhet. Etter staten mistet styring over havnens pengebruk, lånopptakelse og avgiftssatser, gikk Kommunen inn. «Motorbåthavnsaken» viste hvor stor innflytelse Kommunen hadde over Havnestyret. Ekspansjonen mot en havneplan styrket

systemet, men på bekostning av Havnens frihet, og kommunens kontroll over lokal infrastrukturbygging ble sterkere.

Ved 1930-tallet hadde Narvik en fullstendig havneplan og byen ble knutepunktet for Ofoten. Dette gagnet både Havnen, Kommunen, næringslivet i Ofoten og Statens interesser. Selv om prosessen med systembygging hadde skapt uenigheter og konflikt var resultatet noe som gagnet makroøkonomiske interesser fra flere hold. Den formelle underleggelsen av Havnen under Kommunens jurisdiksjon ved Havneloven av 1933 hadde i realiteten skjedd gradvis over flere tiår. Lokalpatriotismen som kom av den økte velferden skapte en sterkere motivasjon for bedringen av lokale infrastrukturforhold.

7.2. Systemteori

Bruken av systemteori har belyst de sentrale delene av bygger, byggeprosessen og finansiering ut fra Havnen og Kommunens kildemateriale. Sammen med diskursanalyse og annen empirisk fakta har teoribruken belyst systembyggende tiltak fra institusjonene og dermed hvordan de påvirket historien som aktører. Både institusjonene selv og privatpersoner med stort engasjement har vist seg som systembyggere, hvor Thorvald Berg både påvirket og ble påvirket i sine posisjoner som direktør i Ofotens DS. Systemteori har tillatt fokuset i kildeanalysen til å naturlig havne på aktøren og byggende tiltak. Det har også belyst hvordan sosiale samfunnskrefter påvirker infrastrukturbygging og hvilke hovedområder som stopper opp systembygging.

7.3. Uformelt samarbeid

Eksempelet fra Narvik viste at framveksten av et nytt og økonomisk sterkt befolkningsentrum i utkanten av en region kan skape en ny lokal identitet. Denne lokalpatriotismen kan også inkludere enkelte sjåvinistiske trekk og basere sin identitet på fiendtlighet mot den eksisterende administrative lokale hovedstaden. Slik ble misnøye mot Saltens Dampskipsselskap en samlende faktor for identiteten i Ofoten. Litteraturen bekrefter at slike nye befolkningsentrum kan få stor økonomisk betydning og ønske om å «bryte ut» fra det opprinnelige befolkningsentrumet.³⁰⁴

³⁰⁴ Fridlund m.fl. 1998: 83.

Med utvidet autonomi for offentlige institusjoner kan denne lokalpatriotismen føre til et utvidet og uformelt samarbeid mellom lokale aktører. Lokale næringsbehov i Ofoten-regionen krevde bedre kommunikasjoner, og derfor var regionens ulike grupperinger av samfunnsinteresser (handelsstanden, bønder, fiskere og andre) innstilt på dette felles målet og å dra i samme retning. Følelsen om fellesskap må ikke nødvendigvis sees som en irrasjonell og bestående som kun av «et følelser av fellesskap». Lokale grupper har ikke unaturlig ofte felles mål, så det gir mening at lokale fellesskap oppstår for å styrke samarbeidet. Over tid kan disse institusjonene samles av felles mål og bygge komplimenterende systemer. I Narviks tilfelle bygget Havnen og Kommunen hver sine systemer av infrastruktur med felles mål i å bedre transport, handel og samferdsel mellom byen og omlandet. I starten ble utbygging av Havnen i stor grad utført for å dekke prekære behov for kai og havneanlegg. Med økende lokalt samhold i Ofoten viste retorikken mot Havnen at det hadde et samfunnsmessig ansvar, som betød å bedre havneinfrastrukturen og binde byen med omlandet. Senere ble motivasjonen for systembyggingen lik for begge parter, og skillet mellom Havnens- og Kommunens ble mer og mer uklart.

Etter delsystemene har ekspandert er det mulighet for at den dominerende institusjonen overtar begge og slå dem sammen til ett felles system. På dette stadiet har begge delsystemene såpass sterke komponenter at systemet virker selvgående; det har oppnådd *egentyngde*. For Narvik var dette tilfelle da byplanen fusjonerte med havneplanen for å etablere Narvik som *knutepunkt* for Ofoten. Etter by- og havneplan ble ferdigstillet hadde Narvik Havn en *fullstendig havneplan*, hvor ulike transportformer koplet sammen.

7.4. Sentrale funn

I oppgaven er det vist at Narvik i perioden 1899-1933 hadde sterkere trekk som omlandsby enn litteraturen tidligere har konkludert med. Sentralfunksjonene startet svakt, men med økende utbygging og identitet styrket byen sin funksjon som sentralsted for omlandet. I Ofoten var det sterk misnøye med administrasjonen i Bodø og spesielt Saltens DS. Opprettelsen av Narvik by styrket denne effekten.

Havnen og Kommunen bygget så ut den ønskede infrastrukturen som koplet sammen by og omland. Eksempelet viser at transport-, handel- og samferdselsinfrastruktur er regionsbyggende også på det lokale nivået, ikke bare på det nasjonale i form av nasjonsbygging.

Vi ser også at når Staten gir mye økonomisk- og administrativ frihet til institusjoner med stort samfunnsansvar kan det få store konsekvenser for låntakning og lokalt samarbeid, og at samarbeidet/systembyggingen på tvers av disse blir vanskelig å forutse. Rettigheter gitt under krisetider, slik som under den første verdenskrigen, blir vanskelig å fjerne når normalen er tilbake.

Stor frihet til institusjoner kan medføre økende grad av selvfinansiering og nødvendigheten for institusjonene i å finne egne løsninger. Dermed skaper selvfinansierte og mer selvstendige systembyggere med egne løsninger for å utvikle gode komponenter og egne metoder for å løse reverse salients. I en slik sammenheng kan det være vanskelig for staten og departementer å holde kontroll og oversikt over institusjonene. Sterke lokale identiteter kan omgå lovgivningens mente resultat og tolkning om ikke ansvarsområdet er klart formulert.

7.5. Videre arbeid

Havnens og Kommunens rolle i byutvikling er i mange tilfeller en svært sentral del i norsk byutvikling, men også et delvis oversett tema. Videre burde utviklingen i Narvik analyseres som en blant mange andre byer, ikke kun Narvik som enkelt eksempel. Både sammenliknet med andre byer og som del av helheten burde institusjoner som Havnevesenets rolle i bygging av infrastruktur belyses mer. Jeg har i tillegg valgt å se på temaet gjennom systemteori og analysert kildene gjennom diskursanalyse. Videre arbeider ytterligere metoder og innfallsvinkler som kan gi en bedre forståelse av temaet.

I tillegg kan det samme tema om Narviks historie besøkes når arkivsituasjonen bedres. Som det var for denne oppgaven kunne flere kilder ikke hentes fordi det ikke hadde blitt systematisert. Med innsikt fra flere kilder om Narvik, men også om de fra LKAB i Sverige, kan forskning om Narviks historie framover gi et enda klarere bilde.

Havnens rolle i byutvikling er et spennende og delvis oversett tema. Videre burde Narvik analyseres som en blant mange andre byer. Både sammenliknet med andre byer og som del av helheten burde Havnevesenets rolle i bygging av infrastruktur sees mer på. Jeg har i tillegg valgt å se på temaet gjennom systemteori og analysert kildene gjennom diskursanalyse. Disse kan utforskes mer, men andre metoder og innfallsvinkler kan gi en bedre forståelse av temaet. Narvik er kun ett enkelt eksempel på offentlige institusjoner som systembyggende historiske aktører. Videre arbeid burde fokusere på hvordan Narvik passer inn i det større bildet av norsk systembygging i urbaniseringshistorie.

Systemteori burde utforskes mer som modell for historieforskning. Med små endringer kan det tilpasses til enkelte tema, hvor i prosessen teorien berikes med nye bruksområder. Dette vil i tillegg hjelpe å se etter systembyggende tiltak hvor en ellers ikke ville tenkt å finne det.

Til slutt må Narvik Havns eget syn på hendelsene trekkes med. I arkivet deres lå et dokument, uten noen annen informasjon enn teksten som står. Det er en refleksjon over Havnens samarbeid med andre institusjoner i Narvik i årene som har vært, hvor forfatteren oppsummerer hvordan prosessen har gått:

Et nøkternt tilbakeblikk vil stort sett bringe det resultat at de som i tidenes løp har stelt med vårt havnevesen, har hatt et lykkelig grep på tingene [...] jeg må videre på havnestyrets vegne få lov å rekke en takk til havnevesenets overordnede havnedirektoratet, havnedirektører og deres nærmeste personell som havnestyret har hatt et godt og tillitsfullt samarbeide med til alle tider. Det samme til byens myndigheter som alltid har hatt forståelsen av og latt komme til uttrykk *havnens store betydning for Narvik by*.

[...] På grunn av forholdenes natur er det en del personer havnemyndighetene så at si daglig kommer i berøring med. Det er dampskipsekspeditørene, bolaget og jernbanen M.fl. Det er vel uunngåelig at det nu og da i kampens hete kan oppstå visse gnidninger der kan føre til gnister og så var tilfelle. Jeg ber om å få frembære havnestyrets takk for samarbeidet, for overbærenhet og også for kortslutningene.

[...] Det er mange andre *institusjoner og enkeltpersoner* som tangerer havnevesenet, men som det vil føre forvidt å nevne alle. Vi sender alle, både nevnte og unevnte, vår varmeste hilsen og takk i dag med ønske om fortsatt godt samarbeide, om fred og livslykke i fremtiden.³⁰⁵

³⁰⁵ NHA. F2-4 Lover og Reglementer, *Takkebreve*, Ukjent forfatter, tittel og dato.

Bibliografi

Kilder

Arkiv i Nordland (AIN)

AIN. Da-L0029. Narvik kommune formannskap. Korrespondanse ordnet etter nøkkel L: Kommunens eiendeler og økonomiske stilling 1908-1921.

AIN. Da-L0034. Narvik Kommune Formannskap. Korrespondanse ordnet etter nøkkel, 1912-1927. Nøkkel O: Kommunens lån og økonomiske stilling, 1914-1927.

AIN. Da-L0039. Narvik Kommune Formannskap. Korrespondanse ordnet etter nøkkel, 1899-1901. Nøkkel R2: Narvik havnestyre, 1899-1901.

AIN. Da-L0040. Narvik Kommune Formannskap. Korrespondanse ordnet etter nøkkel, 1902-1912. Nøkkel R2: Narvik Havnevesen 1902-1912.

AIN. Da-L0041. Narvik Kommune Formannskap. Korrespondanse ordnet etter nøkkel, 1914-1927. Nøkkel R: Reguleringsaker/Havnevesenet/Trafikkspørsmål mv., 1922-1927. Mappe R1: Reguleringsaker 1923-26.

AIN. Da-L0055. Narvik Kommune Formannskap. Korrespondanse ordnet etter nøkkel, 1902-1923. Nøkkel Æ: Havnevesenet/Tollvesenet, 1902-1923.

AIN. Da-L0056. Narvik Kommune Formannskap. Korrespondanse ordnet etter nøkkel, 1902-1925. Nøkkel Ø: Kommunikasjonskomiteen og opprettelsen av Ofotens D.S., 1912-1922.

AIN. Narvik Kommune Formannskap. Boks 52 1913-1936. II Kommunens sentraladministrasjon, II Skatteligning, 1. deklarasjonen av 1913 om LKABs skatt.

AIN. Narvik Bystyrets vedtak, bøker: 1919-1935.

Narvik Havn Arkiv (NHA)

NHA. A4-5 Utvidelse av Havnedistriktet 1933-36.

NHA. A5-3 Andre Bygg.

NHA. B5-1 Prosjekter og Planer.

NHA. C1-4 Småbåthavner Kleiva. Mappe: Kleiva 1923-25.

NHA. D2-3 Andre Kaier. Mappe: Kai Taraldsvik 1906-18.

NHA. F2-4 Lover og Reglementer. Mappe: Div. skriv vedr. Havneavgifter.

NHA. F2-4 Lover og Reglementer. Usortert.

NHA. F3-1 Havnestatistikk.

NHA. H2-1 Utskrift fra Havnestyremøter. 1922-1930.

NHA. H2-1 Utskrift fra Havnestyremøter 1923-1930.

NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1923.

NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1924.

NHA. J1-1 Skriv. Mappe: 1925.

NHA. K3 – Usorterte dokumenter.

NHA. N5-3 Lån. Usortert.

NHA. N5-3 Lån. Mappe: 1920.

NHA. Usortert (Poser, sekker og hyller).

[Statsarkivet i Trondheim \(SAT\)](#)

SAT. Ms SP - 70. Manuskripter. Ny regulering av Narvik fra Sverre Pedersen til Narvik reguleringskommisjon.

SAT. Ms SP-71. Manuskripter. Narvik ... bebyggelse ved havnen og havneadm. Bygning 1931-1933.

SAT. Ms SP – 975 – 978. Manuskripter. Forslag til regulering for bebyggelsen ved havnen i Narvik og planer for en ny havneadministrasjonsbygning.

SAT/A-0499/1.1/o/Oe/L0001. Nordlands amt 1938 – 1901. Dokumenter ang. amtets overtakelse av den lokale dampskipsfart 1900-1901 955/1930.

SAT/A-0499/1.1/O/Oe/L0001. Oe 1: Nordlands amt, Skipsfart og losvesen 1838-1901.

Stortingsforhandlinger (ST)

Alle er hentet fra Stortingets egne sider: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandlinger/>

ST.PRP. NR. 29 (1899-1900) *Angaaende anlæg af vei og brygge m. fl. forføininger i Narvik.*

ST. PRP. NR. 68 (1900-1901) *Angaaende bevilgning til oparbeidelse af veie m.v. i Narvik.*

ST. INDST. S. NR. 52. (1905/1905) *Indstilling fra jernbanekomiteen angaaende andragende fra Narvik formandskab om statsbidrag til oparbeidelse af gader, veie og kloaker i Narvik. (Hovedpost IV, kap. 10, TIT.1-3).*

ST. PRP. NR. 1. (1910) Hovedpost IX B. (1910) *Kap. 3 Om Understøttelse av privat dampskibsfart.*

ST. PRP. NR. 1. (1910) Dokument nr. 16 (1910) *Fra Veikomiteen. Uttalelser M. V. Vedrørende bevilgninger til den private dampskibsfart.*

Avisartikler

Alle avisartikler er fra *Ofotens Tidende* lest på Nasjonalbibliotekets digitale database: <https://www.nb.no/search?q=ofotens%20tidende&mediatype=aviser>

Aagaard, «Ruteindstillinger. Er de forsvarlige?» 24. mars 1912.

Berg, Thorv., «Generalforsamlingen i Saltens DS selskap», 10. oktober 1911.

Collett, L. J., «Dampskibssaken,» 24. februar 1914.

Dagfoss, F. M., «Fiskeprisene i Narvik», 24. mai 1912.

«Dampskibsfarten i Stortinget,» 27. mars 1914.

H., «Kjølen er strukket», 26. september 1913.

Jacobsen, Narvik Politimester E. M., «Narvik og kommunikationerne – En henstilling til amtstinget,» 23. juni 1916.

«Lokalfarten» 13. juni 1913.

«Lokalruter på indre Ofoten,» 29. september 1911.

«Narvik kommunes stilling til det nye Dampskibsselskab,» 25. juni 1912.

Normann, B., «Lokalfarten i Ankenæs», 24. mars 1912.

«Ofotens DS og statsbidraget (Dampskibs Konsulentenes forestilling),» 11. februar 1916.

S. R., «I eventyrland,» 8. november 1912.

Øvergaard, Isach, «Dampskibssaken – Skal Narvik og omliggende distrikters kommunikationer bli stagneret av et privat d.s. selskap og de off. myndigheter?» 20. februar 1914.

Bilder

Fotografi fra Digitalt Museum, *Bjørnstadkaia. Steinhuset. Boligbygg under oppføring. LKAB Ved kaien "Thomas Angell" (Bolagets)*, Inventarnummer: NAB1951010115. Produsert av Narvik Bokhandel 1905-1910. Eierskap: Narvik Kommune. Hentet fra:

<https://digitaltmuseum.no/021015524820/bjornstadkaia-steinhuset-boligbygg-under-oppforing-lkab-ved-kaien-thomas>

Redigert oversiktsbilde, skjermbilde fra Norgeskart:

<https://www.norgeskart.no/#!?project=norgeskart&layers=1003&zoom=3&lat=7197864.00&lon=396722.00>

Forsidebildet er Fotografi fra Narvik Havns sider. Ukjent fotograf, årstall og samling. Hentet fra:

<https://www.narvikhavn.no/om-narvik-havn/historikk.aspx>

Narviks Eierskapsareal. Hentet fra:

https://no.wikipedia.org/wiki/Historiske_kart_over_Norge#/media/Fil:Narvik_map_1907.jpg

Fotografi fra Digitalt Museum, *Bjørnstadkaia. Steinhuset. Boligbygg under oppføring. LKAB Ved kaien "Thomas Angell" (Bolagets)*, Inventarnummer: NAB1951010115. Produsert av Narvik Bokhandel 1905-1910. Eierskap: Narvik Kommune. Hentet fra:

<https://digitaltmuseum.no/021015524820/bjornstadkaia-steinhuset-boligbygg-under-oppforing-lkab-ved-kaien-thomas>

Statens anlegg på Fagernes. Hentet fra Nasjonalbiblioteket:

<https://www.nb.no/items/3b7eca9bb56482f51ade84c6b83c735a?page=0&searchText=narvik%20fagernes>

Fotografi fra Digitalt Museum, Havna Narvik S/S Folden ved dampskipskaia, Inventarnummer NAB1951010089. Fotograf Løbstad A. B. 1902. Eier: Narvik Kommune.

<https://digitaltmuseum.no/011014888928/havna-narvik-s-s-folden-ved-dampskipskaia>

Ofotens DS sitt skip «Nord-Norge» utenfor Bodø på 1930-tallet, fra Hurtigrutemuseets nettsider:

<https://web.archive.org/web/20101230020155/http://hurtigrutemuseet.no/snarveier/redrier/>

Litteratur

Aas, Steinar, *Byen, banen og bolaget 1902-1950*, bind 1, *Narviks Historie*. Narvik: Narviks historieverk, 2001;

Amundsen, Kåre, *Norsk sosialøkonomisk historie 1814-1890*. Oslo: Universitetsforlaget 1963;

Bijker, Wiebe E. og Hughes, Thomas Parke, Thomas P. Hughes Wiebe E. Bijker, and Trevor Pinch ed., *The Social Construction of Technological Systems - New Directions in the Sociology and History of Technology*. Cambridge: The MIT Press, 1993;

Blomkvist, Pär og Kaijser, Arne, *Den Konstruerade världen : tekniska system i historiskt perspektiv*. Stockholm: Symposion, 1998;

Endre, Knut, *Norsk havneforbund 50 år*. Oslo: Norsk havneforbund, 1968;

Fairclough, Norman, *Critical discourse analysis: the critical study of language*. Harlow: Longman, 2010;

Fiskeridepartementet. «Ny havne- og farvannslovgivning Havnelovutvalgets utredning», 6. mars 2002, 17.

https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kilde/fid/rap/2002/0001/ddd/pdfv/149446-havnelovutvalgets_rapport_2002ev.pdf

Haaland, Anders, *Knutepunkthavnen : 1900-1945 : fra bøyer og skuter til kaier og kraner*, vol. 2. Bergen: Havnevesenet, 2005;

Helle, Knut – Eliassen, Finn-Einar – Myhre, Jan Eivind – Stugu, Ola Svein, *Norsk byhistorie: urbanisering gjennom 1300 år*. Oslo: Pax, 2006;

Hughes, Thomas Parke. «From Firm to Networked Systems,» *Bus. Hist. Rev* 79, no. 3. 2005;

Hughes, Tomas Parke, *Human-built world : how to think about technology and culture*, Science.culture. Chicago: University of Chicago Press, 2004;

Hughes, Thomas Parke og Morison, Elting E., *American genesis : a century of invention and technological enthusiasm, 1870-1970*. Chicago: The University of Chicago Press, 2004;

Hunstad, Kåre, *Narvik Havnevesen 100 år 1899-1999*. Narvik: Nor-Trykk Narvik AS, 1999;

Hovland, Edgar. «Grotid og glanstid», *Historisk Tidsskrift*, bind 83. Oslo: Universitetsforlaget 2004, 633-649;

Karlsen, Wilhelm. «Nordnorsk urbanisering og byvekst på 1900-tallet,» *Heimen* 2, nr. 50. 2013.

https://www.idunn.no/heimen/2013/02/nordnorsk_urbanisering_og_byvekst_paa_1900-tallet

Lenger, Friedrich, *European Cities in the Modern Era, 1850-1914*. Leiden: Brill, 2012;

Melve, Leidulf og Ryymen, Teemu, *Historikerens arbeidsmåter*. Oslo: Universitetsforlaget, 2018;

Moseng, Ole-Georg og Skeie, Jon, *Kristiansand står og faller med sin havn, Kristiansand havns historie*. Kristiansand: Portal Forlag, 2009;

Myhre, Jan Eivind, *Norsk historie 1814-1905 : å bygge ein stat og skape ein nasjon*. Oslo: Det Norske Samlaget, 2015;

Neuman, Iver B., *Mening, Materialitet, Makt: En innføring i diskursanalyse*. Oslo: Fagbokforlaget, 2001;

Nielssen, Alf Ragnar og Rinde, Harald, *Det moderne fylket: etter 1900*, bind 3, *Nordlands Historie*. Bergen: Fagbokforlaget 2015;

Seip, Jens Arup, *Utsikt over Norges historie*. Oslo: Gyldendal, 1974;

Slettvoll, Martin Koldevin. «I rute til regelmessighet: Statens rolle i opprettelsen av Hurtigruten, 1890-1894,» *masteroppgave NTNU*. Trondheim: NTNU, 2013;

Solhaug, Trygve. «Adam Smith: The wealth of nations – en bok som forandret verden,»
Historie. Populærhistorisk magasin, no.2. 1994);

Vleuten, Erik van der. «Radical change and deep transitions: Lessons from Europe's
infrastructure transition 1815–2015,» *Environmental innovation and societal transitions* 32.
2019;

Ytreberg, Nils A, *Narviks Historie bind 1: Ofoten i Eldre Tid: Narvik inntil 1914*. Oslo:
Merkur Boktrykkeri, 1953;

