

Agderposten AGDERPOSTEN.NO/KULTUR

Kultur & UNDERHOLDNING

TIPS OSS tusentips@agderposten.no
TELEFON 37 00 37 00

INNSENDT

Denne artikkelen er ikke skrevet av en journalist i Agderposten, og er derfor ikke fri og uavhengig journalistikk. Artikkelen er i sin helhet laget av en ekstern bidragsyter. Vi har funnet innholdet interessant for våre lesere, og publiserer det derfor redigert og tilrettelagt av redaksjonen. Det betales ikke honorar for slike artikler.

Seilskutetidens viktigste

I seilskutetiden lå reparasjonsverftene tett langs Nord-Europas viktigste handelsrute. Vedlikehold og reparasjoner var ikke bare viktig for å holde sjøfarten i gang. De sikret også overføring av kunnskap i gode og dårlige tider.

I et
HISTORISK LYS

Mange forbinder nok seilskutetiden med lange og farefulle ferder over verdenshavene. Andre er mer opptatt av hvor skipene ble bygd og hvem som bygde dem. Mindre fokus har det vært på behovet seilskipene hadde for regelmessig vedlikehold og større reparasjoner ved havari og forlis. På 1700- og 1800-tallet skulle slike reparasjoner helst skje ved spesialiserte reparasjonsverft. Under arbeidet med bind 2 av Arendals historie kom jeg over kilder som kaster nytt lys over reparasjonsverftenes historie på Agder. Arendal var den byen i landet med klart flest reparasjonsverft, men tilsvarende verft ble også etablert ved alle de fem byene i det tidligere Aust-Agder i løpet av 1700-tallet. Hvorfor var det så mange av dem? Jeg måtte finne ut mer. Resultatet ble en artikkel i årets Aust-Agder-Arv, der jeg undersøker hvilken rolle disse verftene hadde for skipsbyggings- og sjøfartsnæringen på Agder. Reparasjonsverftene spilte en nøkkelrolle, ikke bare som serviceinstitusjoner for den sørlandske handelsflåten, men også som sentra for læring og kunnskapsoverføring. I tider med lavkonjunktur sørget de for at denne kunnskapen ble værende i landsdelen.

Skipsreparasjoner og kjølhaling
Reparasjonsverftene spesialiserte seg på større overhalinger av skip, men det ble også bygd skip der. Mindre reparasjoner og vedlikehold kunne selvsagt utføres mens skipet lå i havn eller på reise. Etter hvert ble det vanlig at skipene hadde skipstømmerhuggere og seilmakere med om bord som kunne reparere skader på master, skutesiden over vannlinjen, seil og rigg underveis. Men for å gjøre større reparasjoner etter

forlis eller besiktige og vedlikeholde skroget under vann, var en avhengige av å kunne komme til under vannlinjen. Før tørrdokkenes tid betydde det enten å dra skipet opp på land eller å kjølhale det. For større skip var ikke det å dra skipet opp på land et alternativ. De måtte kjølhales, og til dette trengtes det en kjølhalingsskran. Reparasjonsverftene ble derfor kalt for kraner eller kranbrygger. Kjølhalingsskranen bestod av et gangspill, det vil si en mekanisk trommel som var festet til en kveil med tau eller kjetting. Mens skipet lå til kai, ble tauet eller kjettingene festet i toppen av mastene. Deretter brukte en gangspillet til å dra skipet over til siden helt til kjølen ble synlig. Selve vedlikeholdet foregikk fra småbåter eller flåter som ble trukket langs skutesiden. Når en var ferdig med en skuteside, ble skuta snudd, før arbeidet kunne fortsette på den andre skutesiden.

Så lenge skutene var forholdsvis små, foregikk nok kjølhalingen ved brygga til den som eide skuta. Lenge var det heller ikke noen forsøk på å regulere næringen fra styresmaktens side. Det skulle endre seg på 1600- og 1700-tallet.

Reparasjonsverft og byvekst

De første reparasjonsverftene i det tidligere Aust-Agder ble etablert ved Arendal og Risør kort tid etter at byene hadde fått sine kjøpstadsprivilegier i 1723. Det var ikke tilfeldig. Den dansk-norske kongemakten hadde lenge forsøkt å samle all handel og håndverk i kjøpstedenene. Handel og håndverk ble sett på som borgerlige monopollnæringer, og skulle drives av dem som hadde borgerbrev i en kjøpstad. Denne retten var ikke avgrenset til kjøpstaden, men omfattet et større handels- og -tolldistrikt i området rundt. Likeledes ble all import og eksport av varer forsøkt kanalisert til kjøpstedenene. Dermed ble det lettere for myndighetene å kontrollere skipstrafikken.

Samtidig hadde det vokst frem et behov for reparasjonsverft. I løpet av 1600-tallet ble stadig mer av den norske trelasteksporten utført på norske skip. I norske havner og kjøpsteder ble det stadig flere redere med skip som måtte repareres og kjølhales. Skipsanløpene økte i takt med at handelen i hele Nord-Europa økte, som igjen økte behovet for reparasjon av utenlandske skip. Skipene ble større. Det stilte større krav til stedene der de skulle repareres og til dem som skulle reparere dem.



KJØLHALES: Barken «Spero» kjølhales på Holmen i Risør 1912.

På 1600-tallet kom de første forsøkene på å regulere næringen. Dansk-norske styresmakter mente at større skipsreparasjoner og kjølhaling i Arendals toll-distrikt, som strakte seg helt fra Brekkestø ved Lillesand til Narestø i Flost. Privilegiet gav verftene monopol på reparasjoner av alle skip hjemmehørende i toll-distriktet, alle skip som kom til dit med varer og alle havarister. Dette var i tråd med myndighetenes bypolitikk. Verftene lå ved toll-distriktets eneste kjøpstad, Arendal. Tanken var at dette skulle bidra til å styrke de borgerlige næringene i kjøpstaden. Monopolet skulle imidlertid vise seg vanskelig å opprettholde.

Sterk etterspørsel

De to første reparasjonsverftene i Aust-Agder var verftet i Kittelsbukt og det som senere ble kalt Lassens kran i Kolbjørnsvik. I 1744 fikk de to verftene, som had-

de vært i drift siden århundreskiftet, kongelig privilegium på å drive med skipsreparasjoner og kjølhaling i Arendals toll-distrikt, som strakte seg helt fra Brekkestø ved Lillesand til Narestø i Flost. Privilegiet gav verftene monopol på reparasjoner av alle skip hjemmehørende i toll-distriktet, alle skip som kom til dit med varer og alle havarister. Dette var i tråd med myndighetenes bypolitikk. Verftene lå ved toll-distriktets eneste kjøpstad, Arendal. Tanken var at dette skulle bidra til å styrke de borgerlige næringene i kjøpstaden. Monopolet skulle imidlertid vise seg vanskelig å opprettholde.

I 1754 gikk eieren av verftet i Kolbjørnsvik, Ellen Jacobsdatter, til rettsak mot Jacob von der Vida for å ha reparert og kjølhalt skipet sitt ved sin egen brygge på Odden i Grimstad. Ellen Jacobsdatter mente det brøt med monopolet hun og eieren av verftet i Kittelsbukt hadde. Utfallet ble imidlertid at von der Vida ble frifunnet, siden han hadde reparert eget

skip ved eget verft. Denne retten ble stadfestet av kongen før von der Vida døde i 1768, og i 1781 ble retten utvidet til å gjelde alle skip som kom til Grimstad. I 1761 fikk borgeren og trelasthandleren Anders Nilsen Møglestue privilegium på å kjølhale egne skip ved verftet sitt på Bergstø ved Lillesand. Disse privilegiene kan ses som en erkjennelse fra myndighetenes side av at toll-distriktet var for stort til å forsvare monopolet verftene ved Arendal hadde. Samtidig kan det ses som uttrykk for byvekst. Grimstad og Lillesand var ladesteder i vekst. Det var en vekst myndighetene kunne styrke ved å gi byene privilegerte havariverft.

Flest reparasjonsverft i landet

I Arendal fikk de to reparasjonsverftene snart selskap av flere. I 1785 ble det gitt privilegier til et havariverft i Barbu, i 1792 fikk Salve Kallevig det samme for sitt verft på Gedeholmen, og i 1803 fikk Valentin Fürst privilegium på sitt verft i Kolbjørnsvik. Tar vi

Innsendt: Storband spiller jula inn lørdag

Når Arendal Big Band lørdag kveld spiller jula inn i Arendal jazzklubb for sjuende gang, må vi konstatere at det er blitt en tradisjon.

– Mye skal være nytt og spennende i jazzklubben, men jula er full av tradisjoner og vi synes det

er stas å kunne ha vår egen tradisjon, sier styret i klubben.

Når tradisjonen i tillegg er kortreist og bærer den kvaliteten som Arendal Big Band har opparbeidet seg i årenes løp, er det ingen grunn til å endre på den.

Arendal Big Band sin historie

kan spores førti år tilbake i tid.

Gjennom årene har bandet hatt en enorm utvikling, de tretti siste under ledelse av Audun Dertz. Bandet har gjestet en av landets viktigste storbandfestivaler, Sandvika storbandfestival, flere håndfulle ganger, gjort konserter med en av

landets fremst saksofonister, Tore Brunborg, hatt samarbeidsprosjekt med både Heine Totland, Jan Eggum, Odd René Andersen, Kirsten Bråten Berg og byens egen Inger Marie Gundersen.

Artikkelen er innsendt av Arendal Jazzklubb



servicenæring



FOTO: KUBEN

med Pusnes, som vi vet hadde kjølhalingsskraner fra 1783, vil det si at det lå seks reparasjonsverft i Arendals havneområde. Det var klart flest av de norske kjøpstedene. Det sier både noe om Arendal som sjøfartsby, og om Nord-Europas travleste handelsvei som gikk forbi byen. I praksis betydde det også slutten på monopolpolitikken. Behovet for reparasjonsverft hadde blitt for stort til at monopolpolitikken kunne forsvares.

I siste halvdel av 1700-tallet ble det også etablert flere reparasjonsverft i Risørs tolldistrikt, som strakte seg fra Narestø til Telemark. Først ute var borgeren Johan Ditlev Fürsts verft på Krana ved Risør. Mot slutten av århundret etablerte Henrik Carstensen et havariverft på Holmen, Johannes Ditlef Borthig et verft på Risøya nordøst for byen, og borgeren Christen Thorsen et verft med kjølhalingsskraner på Tangen ved Tvedestrand. I motsetning til Arendals tolldistrikt var det ingen av disse verftene

som fikk kongelig privilegium på å drive med skipsreparasjoner. Forklaringen er enkel. Siden eren av det første reparasjonsverftet i Risør ikke søkte kongen om privilegier, var det heller ikke noen andre som trengte å søke kongen om lov til å drive med skipsreparasjoner. Resultatet var likevel det samme som i Arendals tolldistrikt. Ved begge byene vokste det frem borgereide reparasjonsverft med kjølhalingsskraner og permanent drift. Dermed hadde alle byene i Aust-Agder fått verft der det både ble bygd, reparert og kjølhalt skip. Hvilken betydning fikk det for skipsbyggingen på Agder?

Lokale læringsarenaer

Viktigst er det at de borgereide reparasjonsverftene ble lokale arenaer for utveksling av kunnskap om skipsbygging. Skipsbyggingen hadde vokst fram i møtet mellom hjemlige tradisjoner og impulser utenfra. En viktig arena var Nederland. På 1600-tallet dro mange fra Agder

til Nederland for å ta arbeid i landets skipsbyggingindustri, handelsflåte og marine. En del av dem som dro ut, kom tilbake igjen. Med seg hadde de ny kunnskap om skipsbygging fra datidens ledende sjøfartsnasjon. En annen viktig arena var den dansk-norske marinen. Mange fra Agder tok tjeneste i marinen, og en del tjenestegjorde på marinerverftet i København eller på orlogsverftet i Kristiansand. Ved flere anledninger ble det dessuten bygd marineskip i arendalsdistriktet. Det gav lokale skipsbyggingmiljøer verdifulle impulser fra det ledende skipsbyggingmiljøet i Danmark-Norge. Med etableringen av reparasjonsverftene kunne denne kunnskapsutvekslingen skje lokalt.

Reparasjonsverftene gjorde også næringen mer stedfast. På 1600- og 1700-tallet foregikk det aller meste av skipsbyggingen på det vi kan kalle midlertidige verft. Underlaget var gjerne av fjellgrunn som skrånede ned mot sjøen. Av bygninger kunne en



ARBEIDERNE: Verftsarbeidere ved Lassens kran i Kolbjørnsvik. I bakgrunnen ses et skip under kjølhaling. Legg merke til at flere av arbeiderne sitter på et mastetre. Bak arbeiderne kan en også skimte kjettinger og deler av en kran.

FOTO: HISØY HISTORIELAG

klare seg med en materialbu, ellers foregikk det meste av arbeidet under åpen himmel. Slike verft krevde liten investeringskapital, og kunne enkelt ryddes etter at et skip var sjøsett. Det kunne også gå lang tid mellom hver gang det ble bygd skip der. Her representerte reparasjonsverftene noe nytt med sine lange kjølhalingsskraner, kjølhalingsskraner, materialboder, smier og permanente drift. Verftene bidro også til en profesjonalisering av næringen. De privilegerte reparasjonsverftene måtte ha fagutdannede skipsbyggmestere, men også de øvrige reparasjonsverftene hadde faste skipsbyggmestere eller leide dem inn, ofte fra de privilegerte verftene. Reparasjonsverftene bidro også til økt skipstrafikk til og fra byene. I Arendal bidro det til at byen ble en av landets travleste havner på slutten av 1700- og begynnelsen av 1800-tallet. I alt kan vi si at reparasjonsverftene gjorde skipsbyggingen mer bynær og borgerstyrt.

Reparasjonsverftene gjorde det også mulig å holde kunnskapen om skipsbygging ved like, holde verftsarbeidere sysselsatt selv om det ikke kom inn bestillinger av nye skip, og legge bedre til rette for opplæring av nye skipsbyggere. Her var det viktig at de var eid av ledende borgere i de fem byene, borgere med nok kapital til holde verftene i gang. Det gjorde næringen mer robust i møtet med lavkonjunkturer, eksempelvis i krisen som fulgte etter Napoleonskrigenes slutt. Mellom 1817 og 1823 gikk handelsflåten på verdensbasis ned med tolv prosent. Nedgangen i den norske flåten var enda sterkere, med en reduksjon på 26 prosent mellom 1815 og 1825. I denne situasjonen var det bare de mest kapitalsterke rederne, som Kallevig og Dedekam i Arendal, Carstensen i Risør, Pharo i Grimstad, Steenersen i Lillesand og Jacob Aall, som eide Tangen i Tvedestrand, som holdt hjulene i gang. De få skipene som ble bygd på 1810- og 1820-tallet ble stort sett bygd ved verftene de eide. De bidro til å opprettholde lokale kompetansesentra for skipsbygging, sentra som skipsbyggingen og sjøfarten kunne nyte godt av da de to næringene gikk inn i sin gullalder på Agder fra 1840-tallet av.

gen og sjøfarten kunne nyte godt av da de to næringene gikk inn i sin gullalder på Agder fra 1840-tallet av.

Få spor igjen

Reparasjonsverftene vi har sett på her, var de lengstlevende verftene i Aust-Agder. Lassens kran i Kolbjørnsvik hadde drift i rundt 200 år, verftene i Kittelsbukt, Bergstø og Odden i over 150 år, Pusnes, Holmen og Tangen i over 100 år. I dag er det få eller ingen spor igjen. Etter at seilskipsbyggingen tok slutt rundt 1900 gikk verftene inn i overgangsfase der de ble brukt til reparasjoner, båtbygging og båtoppdrag. Etter hvert forsvant imidlertid behovet for seilskipsreparasjoner. Seilskipene forsvant, det samme gjorde skipsanløpene i takt med utbyggingen av veinettet på land. Annen virksomhet tok over, og sporene etter verftene ble gradvis visket ut. På Tangen ble hjørnesteinsbedriften Golar Metall etablert i 1960. Etterfølgeren TeamTec holder til der fremdeles. På Krana ble det etablert sagbruk på 1860-tallet. I 1925 tok Risør Træmassefabrikk over, og drev til 1970-tallet. I Kittelsbukt, der verftet måtte vike for Arendals Bryggeri på 1850-tallet, ligger verfttomten under Vesterveien og deler av et kjøpesenter. På Holmen i Risør bygges det helårs- og fritidsboliger, og det samme planlegges på Pusnes. Det speiler endringen i vår bruk av sjøen langs kysten av Agder. Den brukes fritid, rekreasjon og turisme. Det meste av varetransporten skjer på vei eller ledes til større havnebyer som Kristiansand og Drammen.

Kilder

Håkon Haugland: «Skipsbyggingens bankestokker: De borgereide reparasjonsverftene i Nedenes fogderi på 1700- og første halvdel av 1800-tallet». Aust-Agder-Arv 2020.

Håkon Haugland, historiker og frilans fagbokforfatter. Aktuell med bd. 2 av Arendals byhistorie: «I sjøfartens tid».

