

Utvikling av maritimt miljø

- av Arild E. Syvertsen

Dette er historien om opprinnelsen til de ytre havneområdene Mølen, Tyska, Rødsbrygga og Hollenderen i Halden.

Byens innbyggere i de tidligste tidene hadde ikke egne fartøyer. Det var fremmede og i hovedsakelig hollandske og engelske fartøyer som anløp byen. De besøkende skip hadde med seg en rekke varer som saltet kjøtt, tørket eller røkt fisk og kjøtt. I tillegg ble det tatt salt fra Spania, store mengder korn, malt for ølbrygging, vin og brennevin. Alt av korn og melvarer ble importert fra Danmark og kom med små danske skuter. Før fartøyene la ut på reisen tilbake til sitt hjemland lastet de forskjellige typer trelast. Stedet hvor skipene anløp var i hovedsak området like under Rødsberget, den gang var det åpent vann herfra og helt til Sørhalden. Rett nedenfor dagens gangbru var elvemunningen, og i tillegg til å laste og losse varer her, ble skip også kjølhalt og vedlikeholdt i dette området.



Utover på 1700-tallet fikk de store Fredrikshaldske handelshus egne skip og sto nå selv for en stor del av trelastutskipningen. I 1752 etablerte Niels Tank «Sukkerverket» på dagens høvleriområde. I 1776 selger han det videre til Niels Anker og sukkerverket i Fredrikshald ble etter hvert landets største.

Antall skip hjemmehørende i byen svingte i takt med konjunktorene og de

forskjellige kriger. På tross av dette økte flåten og Fredrikshald ble etter hvert en viktig sjøfartsby. Det var urolige tider med både sjørøveri og kapervirksomhet. Flere av byens skuter som seilte i langfart var derfor utstyrt med kanoner. Dette ikke bare for å kunne forsvare seg mot overfall, men også for selv å kunne drive kapervirksomhet.

Niels Ankers «Constantia» ble utstyrt med hele ni kanoner, og seilte sammen med hans største skuter i regelmessig fart på Vestindia. Dette var gjennom farefullt farvann hvor både kapere og pirater opererte. «Sukkerskipene» forlot gjerne Fredrikshald i desember lastet med trelast for europeiske havner.

Etter utlossing av trelasten fortsatte de seilassen over Atlanteren, men det er også sannsynlig at flere av skutene lastet «byttevarer» i Europa og satte kursen mot den dansk-norske kolonien på kysten av Vest Afrika for å laste slaver. I Vestindia ble eventuelle slaver solgt, og her lastet de råsukker, ofte i den dansk-norske koloni St. Croix, før de la ut på den lange og farefulle tilbaketuren.

Etter nærmere ett års fravær kom skipene tilbake til byen full-lastet med råsukker. Disse store seilskipene som anløp sukkerverket lå fortøyd i området som i dag er kjent som handelsområdet Høvleriet. Sukkerverket hadde i tillegg sin egen skonnert med navn «Tromsø». Tromsø seilte langs kysten med ferdig produsert vare, nemlig sukker og sirup.

Etter hvert som sagbruksindustrien økte med påfølgende oppbygging av sagflis og grus fra vannføringen i elva fikk vi på 1700-tallet området Banken, først nevnt som Sagbanken. Her utviklet det seg nye områder hvor skip lastet og losset. Samtidig med dette grunnet havneområdene opp, det ble problemer med å få skipene til å flyte helt inn. Et omfattende mudringsarbeid og opprydning i havneområdene startet derfor i 1730. Dette ble ledet av ikke ukjente Gabriel Christianssøn som tidligere hadde tjenestegjort under Tordenskjold og som var født i Fredrikshald 1694.

I tillegg til mudring ble det bygget et bolverk av planker mot landsidene på begge sider av elva for å hindre at elvevannet skulle undergrave jordmassene, og sagflisen ble ledet mot området vi i dag kjenner som Banken.

Ved dagens elvemunning ligger et lite område som heter Tyska. Dette var et lite lastested for trematerialer og opprinnelig en liten øy, delt fra fastlandet av den nå igjenfylte Lillelva mot vest og av Tista mot øst. Tyska var en kunstig anlagt øy oppbygd av sagflis og grus på et skipsvrak, et vrak sannsynligvis fra kampene mot svenskene i 1716–18.

Den eldste sjøbod i byen, kjent som Bomullspinneriets sjøbod ble bygget omtrent i 1750 og ligger like øst for dagens Tistasenter. Sjøbodens plassering og gamle kart understreker at dette var viktige havneområder i det gamle Fredrikshald. Totalt var det hele 30 store sjøboder i byen på denne tid, og da disse var kostbare å bygge, var det vanlig at flere kjøpmenn delte en bod. Fra dagens Tistasenter og opp mot gangbrua lå det 7–8 store sjøboder og på den motsatte side av elva et tilsvarende antall.

Mindre danske kornskuter seilte inn det trange Sauesundet til Indre havn for å losse kongens kornvarer til festningens fornødenhet, men mangelen på tilstrekkelig kaiplass her var stor. Omtrent samtidig med det store oppmudringsarbeidet i Ytre Havn og utfyllinga av Bankenområdet startet utbyggingen av Indre Havn. På Sørhalden får vi nå gatenavn som Skippergaden, Sølvgaden, Gamle Sørhaugen. Pyntestredet, Springstredet og Lavendelstredet. Området langs sjøen var kjent som Sørhaldstranden og bosted for byens fiskere.

I 1775 begynte man å fylle igjen en liten bukt ved Kongens brygge, og arbeidet med Langbrygga var i realiteten startet. Brygga strakte seg etter hvert som en tynn tarm ut mot Sauøya, og det ble plass til et par sjøboder, bryggeplass og et kjølhalingssted. I 1845 er Langbrygga fremdeles bare 10 meter bred, og oversvømmes den gang som nå av vann ved stormflo. Vestenfor Langbrygga i området mot Blokkhusgata var det fremdeles sjø, og et spesielt egnet sted for vatrekk etter sild fantes i nærheten av dagens pub Siste Reis. Eiendommene i nærheten er hadde hage ned mot sjøen som var avsluttet med en steinmur.

Saugbrugsforeningen ble etablert i 1859 og ønsket om større tomteareal for lagring av plank i sentrale havneområder var stort. I 1862 bygger de en ny tømmerrenne helt fra Tistedalen og ned til havna. Etter forhandlinger med byens havnemyndigheter er det enighet om en stor utvidelse av områdene fra Langbrygga og vestover mot Bakertangen, der hvor jernbanestasjonen i dag er, og videre sørover mot Sauøya. Utgiftene skulle fordeles slik at Saugbrugsforeningen skulle betale 1/3 av utgiftene og havnekassa de resterende 2/3. Avtalen inneholdt også bestemmelser om at en del av de nye områdene skulle tilfalle Saugbrugsforeningen. Arbeidet startet deretter ved at det ble laget en inngjerding, et kraftig bolverk av tre, rundt det ønskede nye areal. Ved hjelp av tømmerrenna startet så oppfyllinga av området med sagmøl fra sagene helt oppi i Tistedal og med mudrete masser fra selve elveutløpet. Samtidig med dette pålegges skipene å skyte ballasten ved Langbrygga, og disse jord og grusmassene ble også brukt til oppfyllinga. Allerede i 1864 er arbeidet ferdig og vi har fått området nå kjent som Bussholdeplassen, Jernbanetomta og Mølen.

Avtalen inneholdt også planer om tilsvarende arbeider på Nordsiden av elva, og det samme skjer her. Utvidelsen av landområder skjer fra området hvor sukkerverket lå og vestover langs land, inkludert utvidelsen av den tidligere anlagte kunstige øy Tyska. I 1867 er det endelige arbeidet ferdig og etter 350 år hvor sagflisen har gått mer eller mindre rett i elva blir dette nå forbudt. Sagflisen har allikevel bidratt til store nye sentrale landområder, etter den siste oppfylling disponerer nå Saugbrugsforeningen hele 250 mål med tomter for lagring og tørking av trematerialer på begge sider av elva.

Det var handel med mange land og trelasten fra Fredrikshald ble skipet både til nære og fjerne land. Viktigste mottakere var England, Holland, Tyskland og Frankrike. Hvilket land som var mest betydningsfullt som handelspartner varierte avhengig av de forskjellige nasjoners tollregler, kriger og indre økonomiske forhold. Skipene som lastet for europeiske havner var i hovedsak mindre brigger og skonnerter. I 1860 innklareres og utklareres hele 1200 skip i byen, hvorav 153 er franske. Det samme år er høvleriet i gang og en ny æra i havnas historie starter, nemlig eksport av høvlede bord. Den første last sendtes dette år helt til Australia og det er nå de virkelig store skutene kommer. I 1890 ligger den engelske firemastede fullrigger Liverpool akterfortøyd ved Brattøya og laster trelast for Melbourne. Skipet er på det tidspunkt verdens største seilsip og på utrolige hele 3333 brutto registertonn. Denne traden ut fra vår by med høvlet trelast til Australia holdt seg i mange år, men i 1926 lastet den siste fullrigger ved Brattøya. Det er den norske fullrigger Skaregrønn som i november 1926 forlater byen med kurs mot syd. Skaregrønn kommer ut i Orkan i



Atlanten og får hele riggen blåst over bord, men klarer ved hjelp av en nødrigg allikevel å ta seg inn til byen Ponta Delgada på Azorene selveste julaften 1926. Skuta ble kondemnert men kapteinen og mannskapet fikk hederlig omtale for de hadde berget den verdifulle trelasten. De

hadde nemlig takket nei til å forlate skuta to uker tidligere etter å ha avholdt skipsråd, for å bli berget om bord i det Italienske passasjerskip Roma.

Normalt lastet skipene den mest verdifulle lasten, de høvlede bord, i lasterommet, og uhøvlet plank som dekkslast. Det var ikke bare byens egne skip som var involvert i trelastfarten, foruten fremmede lands skip var det mange andre norske skip som anløp byen. Spesielt var det mange fra Aust-Agder og Vestfold.

Trelasthandelen økte velstanden til de store handelshusene og ga økt aktivitet i byen. Arbeidsplasser ble skapt på både sagene og i direkte forbindelse med skipsfarten. Skutene skulle ikke bare bemannes, men de skulle også vedlikeholdes, lastes og utstyres. Havnen sydet av aktivitet fra mars til desember, da frøs normalt fjorden til og de fleste av byens mindre suter lå hjemme i opplag. Utenbys skuter benyttet også Fredrikshald som vinterhavn, til tider lå det opptil 200 skip i opplag ved området rundt Ytre Havn. Ved ekstra kalde vintre kunne det skje at isen ikke ville slippe taket når skutene var ferdig lastet og klar til å bryte opplag om våren. Da gikk det ut entrepriser på byen for å få sagnet råk i isen. Over hundre mann kunne være i arbeid med å sage i isen, og noen ganger var det nødvendig å sage helt til Herføl. Isflakene ble skjøvet under isen til to sider, og skutene deretter slepet ut til åpent vann ved hjelp av hester.

Ytre havn ble fellesnavnet for Mølen, Tyska, Lilleelva, Rødbryggene, Hollenderen og Brattøya. Området utviklet seg til å bli en hektisk havn med stor aktivitet og skutene kunne ligge tett. Her ble materialene stablet til tork før de ble skipet ut, og det var plankestabler tett i tett på begge sider av elva og langt utover ved Rødsbryggene og Hollenderen.

Ved Ravnebjerget, sundet mellom Refne og Brattøya, ble det påbudt dumpeplass for ballastjord. For å unngå og grunne opp viktige havneområder måtte skipene dumpe ballasten her med mindre den var ønsket til utfylling av andre områder. Som tidligere nevnt er store deler av både Rødsparken og Langebrygga fylt opp med ballastjord fra besøkende skip. Den kjente naturfotograf og forfatter Jørn Bøhmer Olsen har funnet en rekke fremmedartede planter og blomster, såkalte ballastplanter, i områdene. Dette dreier seg om planter som har sådd seg fra frø som har kommet i land med ballastjord fra skipene.

Binæringene til den stadig voksende flåte av skip hjemmehørende i byen økte i omfang og antall. Det var behov for skipsverft, riggere, seilmakere, repslagere, skipshandlere, taubåter, skipsmeklere, tollere, havnemyndigheter, mønstringsmyndigheter og ikke minst sjøfolk av alle kategorier. Sporene etter denne tid er fremdeles mange og tydelige, på Nordsiden av byen ved Bankenområdet har vi fremdeles Repslagergata. Veien var kort fra repslageriene og ned til det som var de gamle sentrale havneområdene. Gløresen-gården, en av

byens eldste bygninger, var kanskje tilholdssted til seilmaker Gløresen fra banken? I dag er Lilleelva ved Tyska fylt igjen og stillheten rådet i mange år i de vakre områdene. Rester av bolverk etter de gamle trebryggene og rustne fortøyningsringer taler sitt tause språk. Fremmede planter som Tromsøpalmer vitner om skipsanløp fra fjerne strøk. Bare beveren har fram til nå hatt tilholdet der det før sydet av hektisk aktivitet med lasting og utrustning av skip.

I dag trues diss siste vakre kulturminnelandskapene av bebyggelse.