

Skipsverftene på Fredrikshald



Halden havn sett fra Sauøya.

"Vast hiven forut, vast hiven akter". Ropet gjaller over den store åpne plassen ved sjøen. Det er selveste "Mesteren" ved Brevigverven som roper utsine ordre. Bark Anadora er i ferd med å bli kjørlhalt. Det syder av aktivitet den dagen ved Verven. Store fire- og sekskårne blokker med kraftige rep som er festet både i riggens undermaster og i land får skipet til å krenge ned. Det hveser i damp fra den store dampkjelen som gir kraft til vinsjen og menn haler taktfast til de mange tauene. Barken luter voldsomt innover land, det knaker i tauverk og de tar en pause i arbeidet.

Noe lengere syd på plassen ligger en smekker "Marstall-skonnert" opphald på slepestedet. Den lange klyverbommen kneiser kjekt over seilloftet og over veien til Eskeviken. Taktfaste slag høres og vervens tømmermenn slår inn nytt drev i natene på skonnerten.

Situasjonen beskriver en vanlig arbeidsdag på Brevigverven på Sørhalden i 1890- årene. Seilskipene hjemmehørende i Fredrikshald er fremdeles mange og byens redere er avhengige av å ha skipsverft til å utføre forefallende arbeide og reparasjoner på skutene. På det meste var det 3 verft til å betjene byens flåte. Den eldste lå ytters på Langbrygga og het langbryggen verft. Eierne var Paul Knap og Josef Lonange. I 1893 kjøpte skipsfører Hans Brevig bror av skipsbyggermester Johannes Brevik Langbryggen verft og drev dette i noen år.

Sauøen Skipsverft ble etablert av Henrik Lorange i 1844. Han kom fra København til Fredrikshald i 1829 og tok skipperborgerskap i byen. Etter kort tid var han etablert som skipsreder og bodde i et fornemt hus ved Buktestredet på Sørhalden (området hvor nye Arken ligger i dag.) her etablerte han et sagbruk med en dampsag og sagbruket ble kjent som Lorangebrakka. Lenger utover Sørhalden bygde han Lorangebrakka senere kjent som Brevigbrakka. Nærmeste nabo til Lorangebrakka var den store sjøboden Ankerbua. Dette var en stor fireetasjers sjøbod som herrene på Rød brukte til å lagre korn som kom inn sjøveien. Begge disse bygningene ble dessverre flammens bytte i 1979. Litt nord for stedet der Ankerbua lå, har vi gamle Arken i dag eiet av Rolf Olsen og flott restaurert. Nedbrente Ankerbua og gamle Arken er det byhistoriker Forstrøm skriver om og som overlevde den store bybrannen i 1826. I seilskute tiden var Arken en ren Sjøbod med tre etasjer og tilhørende konsul

Brunius. Denne sjøboden er omtalt i oppsangen til briggen Resolution av Fredrikshald, en oppsang skrevet av Henrik Wergeland. Oppsangen beskriver hvordan briggen fraktet trevirke ut fra Fredrikshald og den beste fransk vin tilbake. Et av de mange versene lyder slik:

Jeg gav dem træ, de gav meg vin
hver har sin lyst, jeg har min
Og når han lasten fikk i hus
kom gamle konsul Brunius
Så trakk de begge sammen opp
saa mang en lakked Langkorkprop
Og under deres muntre skjemt
mit navn blev heller ikke glemt.

På Sauøen drev Henrik Lorange først og fremst med ombygging og reparasjon av skip. Men det ble også bygd nye skip der ute, hvorav det mest kjente kanskje er "David Faye". Det var et av de første norske skipene som seilte på Chinafarten.



Sørhalden – Her lå skibsbyggeriet

George Lorange, den ene av de to sønner fortsetter i sin fars fotspor. I 1860-årene etablerer han et skibsbyggeri lengere syd på Sørhalden. Det ble anlagt på området som vi i dag skjønner som Verven og det het Fredrikshalds Verft. Virksomheten utvides ved oppkjøp av naboeiendommer, bl.a. ble et lite område mot syd kjøpt av den kjente arkitekt Surhke. Sørhaldens beboere kalte siden den delen av verven for Surken, byens korteste gate, en liten veistump ned mot sjøen. George Lorange bygget senere huset med adresse Gamle Sørhaugen 7, dette var bolig for skibsbyggemesteren og gikk under navnet mesterhuset. Dette huset fremstår i dag som flott restaurert og har en nydelig utsikt over bukta.

I 1870 årene bygges det flere skip på Verven. Beddingen hvor skipene ble bygget lå i området der Dr. Mathisen i dag har satt opp et nytt hus i sjøbodstil. Beddingen var høy og strakte seg sjøen og helt opp til veien mot Eskeviken. Skipene som ble bygget ble sikrert med kraftige bolter i Knardalsfjellet og folk som skulle til Eskeviken måtte gå under akterenden på de største skipene.

Følgende skip ble bygget på Sørhalden: Fosna, Ara, Ebenezer, Sif, Peter Anker, Albion, Wilhelm, Primsoll og Schwanden. Bark Schwanden som ble bygget i 1879, var på 884 brutto tonn og den siste skuten som ble bygget i Fredrikshald. Hun var en staslig skute med høy rigg og førte røylere på både fokkermast og stormast.

I slutten av 1880-årene legger Lorange ned sitt skipsverft og skipsbyggermester Johannes Brevig kjøper Lorangebrakka og overtar Verven. Han har da vært ansatt som skipsbyggermester siden etableringen i 1860-årene. Brevig utvikler området og anlegger et kjølehalingsverksted hvor det i dag er småbåthavn. Han er en fremsynt mann og får montert en stor dampkjele som skaffer damp til de store vinsjene som blir brukt til både kjølhaling av større skip og til å vinsje opp skuter på opptil 150 tonn. Han hadde planer opp å starte bygging av stålskip for seil og damp og han anla mekanisk verksted her. Omfanget av virksomheten på Verven økte og fikk stor betydning for sjøfartsbyen. Johannes Brevig utviklet og tok patent på Globuspumpen. Vidre laget han et sinnerikt apparat til å påvise lekkasje på skip. Han var også en foregangsmann ved at han brukte dykkere til bunnundersøkelse av skip.

Etter Johannes Brevigs død i 1891, overtok hans bror Johan Brevig stillingen som mester på Verven og drev denne sammen med Johannes Brevigs sønn dampskipsfører Hans Christian Brevig. Det var forskjellige typer arbeid som ble utført på rigg og skrog som ble utført på Verven. Bl. A. måtte skipsbunnen behandles og da verftet ikke hadde dokk måtte de større skutene kjølhales. Før en skute kunne kjølhales var det mye arbeid som måtte utføres. Toppstengene, dvs. øverste del av masten og rærene måtte rigges ned. Undermastene ble utsatt for store påkjenninger når skuta ble dratt over på siden og måtte stives av med kraftige rundbolter. Dette arbeidet ble som regel utført av skipets besetning sammen med riggere fra verftet. Før skuta var klar til kjølhaling måtte også eventuell ballast skytes. Dvs. at sand, jord eller grus som var om bord i skipet for å gi skipet tilstrekkelig stabilitet, måtte losses. Det var et slitsomt arbeide og sjøfolkene sto i rommet og skyflet balasten opp i store kurver. Kurvene ble heist opp på dekk og enten dumpet over bord eller brakt i land. Arbeidet med nedrigging og kjølhaling var risikabelt og ulykker var ikke uvanlig. Når skutene endelig lå nede med halve bunnen over vann, arbeidet tømmermennene på utsiden av skroget fra lange flåter. Skutebunnen måtte skrapes, gisne nater dreves og smøres med bek. Beken ble deretter oversørt med kull sverte og i noen tilfeller ble bunnen kopperbeslått. Mens skutene lå slik, lakk de voldsomt og pumpene måtte bemannes ofte. I 1916 kjølhales den siste skuta på Verven. Det er briggen Commerce d'Armiens kjent i byen som "Commersen" og bygget i 1875. Tømmer, riggere og skuter forsvinner etter hvert fra Verven. Og i 1921 er det helt slutt.

Sørhalden

Sørhalden var en av de mest sjøpregede og også eldste bydelene i Halden. En har vel også sine ord i behold om en påstår at der er de mest utpregede restene av den gamle bystrukturen. Ennå finnes noen av de gamle stredene mellom husene som ligger til dels svært uregelmessig. Stredene er så smale at det bare er mulig å ta seg fram der til fots eller med sykkel. Noe av Sørhalden unngikk den store bybrannen i 1826, men mesteparten av bebyggelsen er fra tiden etter denne. Bydelen ble bygd ut i forrige århundre slik at det er svært få hus der med opprinnelse i vårt århundre. Men som bydel har Sørhalden en flerhundreårig historie.

Beboerne hadde nok i sin tid svært stor tilknytning til sjøen. I 1876 f.eks. hadde redere i

Halden 133 skuter så muligheter til å komme til sjøs var det nok av. Vinterstid lå mange av disse skutene i opplag nær Sørhalden og nær verftene i området. I forrige århundre var det to verft på Sørhalden. Brødrene Hans og Georg Lorange drev det ene ved siden av å ha dampsag. Brevigverftet het et annet.

De opplagte skutene ga ikke bare virksomhet vinterstid. De var også en utfordring for guttungene. På Sørhalden ble på den tiden gutter som ikke hadde ligget på magen på kula på toppen av en seilskutemast regnet for å være feiginger. De måtte vel å merke utføre vågestykket uten å holde seg fast med armer eller ben.

Beboerne hadde altså i stor grad sitt virke på verftene og var sjøfolk. Videre fantes det også høkere med sine små forretninger og håndverkere av mange slag. Industriarbeidere ble det også mange av etter hvert som industrien preget Halden mer og mer.

Lorang-brakka ble trolig bygd for arbeiderne til Brødrene Lorange. Dette huset er bygd som en typisk arbeiderbolig med ett rom til hver familie og to familier pr. kjøkken. Brakka er bygd i tre avtrappede «seksjoner» som hver består av fire rom og to innganger. Innenfor kjøkknene var det etter hva som fortelles, rom med bakerovner. Med andre ord hørte det bakerovn til hvert kjøkken. Tre seksjoner med fire leiligheter i hver gir da 12 leiligheter totalt. Brakka er ført opp etter 1826, men som typisk er finnes det ikke mye om den i de historiske kilder.

Bebyggelsen på Sørhalden består av hus av ulike typer, likevel hører de på en måte sammen. Det er ikke uvanlig at det trekkes likhetslinjer mellom Sørhalden og Sørlandsbebyggelsen.