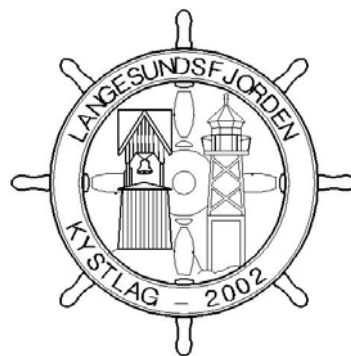


Forbundet
KYSTEN



VARPERINGER, 300 ÅR GAMLE KULTURMINNER



**Langesundsfjorden kystlags prosjekt 2005 – 2009:
Registrering av maritime kulturminner fra Langesund til Porsgrunn**

**Langesund 30.01.09
Karl Tore Gabrielsen**

Langesundsfjorden kystlag har registrert maritime kulturminner fra Langesund til Porsgrunn. Arbeidet har tatt flere år og det er utarbeidet en rapport på 90 sider. Det er funnet over 60 gamle kulturminner, hovedsakelig varperinger som er flere hundre år gamle. Her følger et kort utdrag av hovedrapporten.



Varpering fra 1700-tallet i Torsbergrenna.
Ringen er laget på lokalt jernverk.

Det var ca. 33 ringer i 1738 på strekningen Langesund – Porsgrunn. Mange av disse ble kun brukt til varping. Senere ble det satt opp fortøyningsanordninger til vinteropplag etc. Under registreringsarbeidet har det blitt tatt foto og mål. Posisjonen er fastlagt med GPS.

Etter at dampdrevne slepebåter og kombinerte rute- /slepebåter fra ca. 1850 løste problemet med seiling inn til de ”innerste havner”, falt behovet for tradisjonell ”varping” bort. Men fortøyningsbolter var fremdeles i bruk. Der det kunne ligge seilskip i opplag om vinteren, var det mye brukt å ha akterfortøyning til land, samt anker ute foran.



Solid fortøyningsbolt på Langøya, til akterfortøyning?

Under registreringsarbeidet av fortøyningsringene, har vi sett etter andre kulturminner fra maritim virksomhet. Det har vært etablert forskjellige byggverk og ”innretninger” med sikte på å betjene skip og fiskebåter. Under andre verdenskrig var skipsleia viktig for okkupasjonsmakten og det er påvist en del observasjonsposter, kanonfundament og spesielt maskingeværstillinger.

Det har vært en utstrakt transportvirksomhet på strekningen Skien – Langesund, bl.a. med sikte på eksport av trelast. Intern transport og mellomlagring kan ha vært vanlig. Det er atskillige laste- og lossesteder i området. Som et eksempel nevnes bryggeområdet ved Tollboden – Cudrio sjøbod i Langesund. Trelast fra bygdene og skogene ble fraktet ut hit og lagret på land inntil skip kunne komme til og ta inn last. Dette foregikk bl.a. ved at skipet lå for anker i sundet, kanskje med akterfortøyning til en ring på land. Skipene fikk ofte ikke gå helt inn til land, grunnet frykt for sykdomssmitte. Trelasten ble fraktet ut med mindre lektere eller ”lasteprammer”. Skipene hadde luke i skutesiden, ofte foran, slik at plankene ble tatt inn der.

Langs Torsbergrenna vet vi at det var lagt ut hjelpeanordninger i elva. Seilskip kunne varpe med trosse i land på vestsiden og benytte ”varpebøyer” som var fast forankret omtrent midt i elva.

Når en ser hele kysten under ett, er det ikke varpefester som dominerer. Fortøyningsbolter eller ringer er oftest satt opp til andre formål. Norske og utenlandske seilskuter lå ofte i vinteropplag i småbyer og uthavner langs Norges kyst, spesielt der det normalt er isfritt.

Private eiere av fortøyningsringer kunne ta betaling for bruk og ringene var fritt omsettelige. De kunne til og med benyttes som pant ved lån. Et ”ringvesen” ble opprettet i midten av 1600-tallet. Det ble utstedt ringprivilegier til privatpersoner. Staten engasjerte seilende arbeidslag som satte ut ringer mot fast betaling for hver ring, fra 1820-årene. Denne ordningen varte helt til 1860-årene da det ble etablert faste arbeidslag. I 1922 overtok Statens havnevesen ringvesenets funksjon. Det var da over 12000 offentlige fortøyninger langs kysten.

Før og etter 1850!

Det er grunn til å tro at skipstrafikken i Langesundsfjorden, Breviksfjorden, Frier og elva før og etter ”1850-årene”, var svært forskjellig.

Båter og skip, med fremdrift av dampmotor, dukket opp på denne tiden. Regelmessig rutetrafikk med passasjerer og spesiallast ble mulig. Det tok ikke lang tid før det var etablert lønnsomme ruter både over lange strekninger og på kortere avstander.

Men fremdeles måtte den største mengde fraktgods gå med seilskip! Det var vel først opp mot 1. verdenskrig at seilskip ikke lenger kunne konkurrere med motordrevne fartøyer på lange strekninger. Tre årsaker til at seilskip ble brukt i en såpass lang periode var:

- Eierstruktur og tradisjon medførte at det var tilgjengelig et meget stort antall skip i Norge, spesielt i denne delen av landet. De var mye rimeligere å bygge og drive enn dampskip.
- I Norge var det god tilgang på dyktige sjøfolk.
- Problemet med å komme inn og ut av havnene, for eksempel i Grenland, ble løst!

Det sistnevnte punkt refererer seg til følgende forhold:

På slutten av 1800-tallet var det tusenvis av seilskip og litt mindre seilfartøyer i landet. Men dampskip fantes det fremdeles et begrenset antall av. I byene var det en del. De dampdrevne farkostene hadde svært ofte en kombinert funksjon. De gikk kanskje i rute med passasjerer og gods, men like viktig var det å ta slepejobber. En kortvarig slepejobb for å buksere et seilskip fra Langesundsbukta til Porsgrunn eller Skien, ga god fortjeneste!

Etter at dampdrevne slepebåter og kombinerte rute-/slepebåter løste problemet med seiling inn til de ”innerste havner”, falt behovet for tradisjonell ”varping” bort. Det ble for slitsomt og tidkrevende å varpe et skip oppover mot strømmen, når det var et bedre alternativ!

De ringene og boltene som var satt ut for varping ble nok lite brukt etter 1850-årene. Men fortøyningsbolter var fremdeles i bruk. Der det kunne ligge seilskip i opplag om vinteren var det mye brukt å ha akterfortøyning til land, samt anker ute foran. Det finnes mange foto som dokumenterer dette.

Kanskje kunne varping forekomme sporadisk også etter slepebåtenes gullalder, men i hovedsak tror jeg varping ble brukt mest før 1850 – 1860 årene.

De eldste offentlige ringene.

Kong Fredrik II fikk anbrakt fortøyningsbolter på Flekkerøya, en viktig uthavn som også var orlogshavn. 1632 fikk befalingsmannen på Bergenshus ordre om å sette i stand de forfalne ringene som sto ”på klippen” ved Bergen. 1654 ble det beordret at det skulle settes fem nye solide fortøyningsringer i Bergensleden. I 1640 fikk Trondheims Tukthus privilegium på ringer fra Kristiansund til Trondheim. 1687 fikk commerseråd Thormølen privilegium for seg og sine arvinger på ringpenger i bergensleden fra Skudenes til Stadt. Ringpengene ble oppkrevd av Tollvesenet.

I 1738 fantes det 33 varperinger på strekningen fra Langesund til Porsgrunn. Overlosen for det Sønnefjeldske uttaler at det ville være heldig om en mann hadde alle ringene. ”Ringenes herre” ble Salling, som fikk privilegium på ringene. Det innebar at han skulle nedsette ”suffisiente” ringer i fall noen av de nedsatte var for svake, og de skulle holdes i god stand. En forpliktelse til ”at nedsette nye fester, om så behøves”, skulle senere vise seg å bli en kostbar affære. Salling påtok seg å ”stille grunneierne til lags så ingen klage kommer”. Det betød at grunneierne skulle få leie av Salling. Han på sin side fikk inntektene for bruken. ”Betaling bør kun skje for en ring, selv om fartøyet er nødt til å benytte flere”, anbefalte overlos Christiansøn. De seilende skulle betale, enten de brukte ringene eller ikke. Selv om de ”ved favorabel vind seiler lige op”, skulle betaling skje ved skipets klarering på tollboden og ”derneft til Johannes Mortensen Salling erlegges”.

Ringene skifter eierskap flere ganger og alle strever med å få endene til å møtes. Med lave avgifter fra skipene og høye grunnleier på ringene, samt stadige krav om nye ringer som var nødvendige, ble det problemer.

I 1797 ble privilegiet auksjonert bort. Nå var fullmektig ved Langesund Tollkammer, Folkman Freck, blitt eier. Han viste seg å være en dyktig driver av ”forretningen”. Gjennom forhandlinger og aktiv innsats fikk han etter hvert ballanse mellom inntekter og utgifter. Nye

ringer ble plassert, skipsleden hadde fått hele 83 festigheter. Ringene hadde diameter på 16 tommer og bolten i fjellet var 15 ” lang og 4 ” i firkant.

De tunge investeringene var for lengst gjort. Med økende skipsfart kunne eierne se fremtiden lyst i møte. Men så dukket de første dampskip opp.. De trengte ingen varperinger i trange farvann, selv om strøm og vind sto dem i mot. I privilegiet var anført at rettighetene omfattet alle skip. Ingen hadde vel i sin villeste fantasi kunnet tenke seg at skip en gang skulle gå med egen kraft inn i fjordene og elven opp til Skien.

Statens postbåter på kysten nektet å betale ringpenger for anløp i Langesund. Folkmann reiste sak som gikk helt til høyesterett, som uttalte: ”...uten at retten derved ville ha uttalt noget om plikt for dampskibe til å betale ringpenge, når de gikk lengre op i fjorden”. Det ble en lykkelig uttalelse for innehaverne. Flere ganger senere ble det reist sak mot privilegiet, men dets rettigheter ble stående fast, selv mot dampskipene i fjorden. I en underrettsdom fra 1858 sies det: ”Vistnok er det øyensynlig at de dampskibe, der ved maskiner i alminnelighet ere herre over vind og strøm, ikke i regelen trenger til fortøyningsringerne”, men med en Langesundslos som vitne kunne det godtgjøres at ”ringerne, om end til ganske øyeblikkelig bruk, ere blevne benyttede af statens dampskibe som have anløbet Langesund”.

I 1870-årene hadde tilbudet fra bukserbåtene blitt så godt at ringene nærmest var ute av bruk. I 1912 var dampskipene blitt helt dominerende og departementet måtte innrømme ”det omhandlede privilegium, der nu alene betegner en privat særbyrde på skibsfarten, bringes til opphør”. Det lokale havnestyrene gikk sammen om å kjøpe ut ringprivilegiet. Ved kongelig resolusjon av 1913 ble det gitt anledning til å kreve inn avgifter inntil den utlagte sum med renter var innkrevet. Totalt kostet det havnestyrene 150.000 kroner å innløse privilegiet. Først i 1969 var det over og ut for ringprivilegiet. Da hadde det vært innkrevet penger i nesten 100 år fra skipsfarten, uten at næringen hadde bruk for den tjenesten de betalte for.

Ringene kunne også brukes til andre formål. ’

I Langesund ble barn rodd over til Langøya og avtalen var da at de brukte en varpering når de ville bli hentet. De løftet den tunge ringen og slapp den ned på fjellet og klangen var et lydsignal over sundet.

I Høvåg ble ringene brukt for å varsle folk på andre siden av Nibesund om at det var telefonbeskjed.

Det er flere fremstillingsmåter når det gjelder bolter og ringer.

Ringene kan være ferdig smidd på forhånd. En relativt lang ”stang” varmes opp, bøyes rundt ringen og ”smis” sammen til en bolt (hvor ringen er tredd inn i øyet). I Langesundsområdet er dette muligens de aller eldste ringene.



Varpering på Croftholmen

En annen måte går på at en ”ferdig” solid bolt blir gjennomboret ved hjelp av en dor. Gjennom dette øyet tres den ”nesten ferdige ringen”. Deretter smis (sveises) ringen sammen. Dette ser vi på noen av de aller største ringene innover mot Porsgrunn.



1700 – talls ring, Frier

En T-formet bolt settes ned i det ferdige hullet gjennom en på forhånd ferdig ring. Selve T-en har så lang gjennomgående tverrstang at ringen ikke kan fjernes fra stedet.. Disse ble tatt i bruk fra ca. år 1800, som en standardutførelse. Det var kommandør Friis som utarbeidet denne løsningen. Han var blitt ansatt som overløs i Bergen.



T-bolt, med ring - ved Frier.

En enkel solid bolt satt langt nok ned i fjellet er ganske vanlig. Disse må ha vært desidert billigst å produsere. Det er avgjørende at de er kraftige nok til å tåle bøyningspåkjenningen hvis fortøyningen festes høyt opp på bolten.

En meget vanlig type er en T-bolt uten ring. Disse finnes i mange dimensjoner og Tverrstangen kan sitte "helt på toppen" (smidd fast), eller den er tredd gjennom et hull og festet forsvarlig der.



Meget gammel T-bolt ved Frier brukt til varping, type Nerdrum..

Hjelpemiddelet til å lage et hull i solid fjell var vanlig minebor og feisel samt krutt! De boret et dypt nok hull på litt mindre enn en tomme diameter og fylte det med krutt. Etter første sprengning ble hullet rengjort og fylt på nytt. Noen hull er firkantet. De har boret fire hull og så sprengt med krutt.

De først nedsatte ringene var festet med bly. "Landalmuen" stjal blyet og Friis sto bak en kongelig plakat "angaande Straf for at beskadige Skibsførtøyningsringe, Varpestolper og andre Mærker til Skibsfartens Sikkerhed". Bestemmelsen er sted- og tidfestet til Fredriksberg Slot, den 15de juli 1801. Hvis man ble knepet i å øve hærverk på førtøyningsringene kunne dette medføre en straff på 3 – 5 års tukthus for menn og 3 – 5 års forbedringshus for kvinner! Etter hvert ble jernboltene festet til fjellet med smeltet svovel iblandet fin sand.

Mange steder har det vært vanlig å male en "blink" på fjellet inntil bolten. Det var Friis som hadde ideen også til dette tiltaket. Han foreslo at det på fjellet ved ringen ble malt med hvit oljemaling "en Cirkel som en Ring der i Ytterkant strekker sig $\frac{3}{4}$ Alen og Malingen $\frac{1}{2}$ Kvarter bredt". I midten av ringen og rundt ringens ytterkant ble det gjerne strøket med tjære eller sort maling.

Hvordan foregikk varping?

Å forflytte et stort skip ved hjelp av trosser til land og eventuelt varpeanker må ha vært en svært slitsom og til dels risikabel arbeidsoperasjon. Med en mindre båt var det nok enklere.

Siden jeg mener at det er over 150 år siden varping var en "dagligdags" affære, er det rimeligvis ikke lett å finne ut hvordan det ble utført. Sjøfolk på 1700-tallet betraktet en slik operasjon som slitsom, men enkel sak, i hvert fall var prinsippene kjent blant alle. Det kan muligens finnes gamle beskrivelser på hvordan varping ble utført, men det har ikke lyktes undertegnede å finne noe, heller ikke i marinens lærebøker.

Jeg kan tenke meg fire forskjellige måter å varpe et større skip på:

1. I en kanal med relativt konstant bredde og veg på i hvert fall en side kan det lett festes trosser foran og en kan dra skipet framover med spill eller ved bruk av hester. Flere eksisterende kanaler bruker et slikt prinsipp i dag. Panamakanalen har vel også en tilsvarende ordning, med rullende kjøretøyer på kanalbredden.
2. Langs en fjord er det bare mulig å feste trossene på den ene siden. Stort sett er det langgrunt og uregelmessig terreng langs land. Det kan kanskje være mulig å forhale skipet fra en odde til en annen. En mindre farkost kan en nok holde fra land med solide båtshaker og ved å legge roret over i riktig side.
3. Bruk av varpeanker og / eller slepejolle, gjerne supplert med varpeboltene på landsiden kunne brukes også for større fartøyer. Med en lettbåt og sterke roere kunne et passe tungt anker fraktes ut til riktig posisjon og slippes der. Det kunne neppe brukes tung kjetting i slike tilfeller. Noen av oss som ferdes langs kysten med lystbåter har av og til måttet ta jolla og ro ut en tyngre dregg om natta når sterk vind plutselig

kommer fra aldeles gal retning. Det er ikke lett å gjøre en slik operasjon i mørke og motvind. Jeg trodde at en "slepejolle" var en 10 fots liten båt som hang bak lystbåten. Men jeg ble nylig fortalt at opprinnelig var slepejollen den båten de brukte når seilskipet trengte assistanse. Den ble sikkert brukt for å dra skipet en kortere avstand samt assistere ved varping og lignende.

4. Langs Torsbergrenna vet vi at det var lagt ut hjelpeanordninger i elva. Seilskip kunne varpe ved trosse i land på vestsiden og trosser festet til "varpebøyer" som var fast forankret omtrent midt i elva.

Hva gjorde mannskapet når de skulle utover med medstrøm og kanskje ugunstig vind. De kunne i prinsippet gjøre en omvendt varpemanøver, eller la det stå til og styre / seile utover..

Fortøyningsbøyer i Langesund

Den første store forankringsbøyen ved Langesund som Tore Nilsen (13) og Arne Eek (14) har hørt om lå helt ytterst i sundet. Hvorvidt den lå midt i sundet eller nærmere Langøya eller Tangeskjæret vet vi ikke. Onkelen til Tore Nilsen husket den. Den var festet med kjetting fra bolter på nevnte skjær like ved Tangen (fortet) og likedan fra Langøytangen. Restene etter fortøyningsringene er registrert. Moringsbøyen var rund og svært stor. Det var ledere på to sider (opp til fortøyningsring). Den ble fornyet / reparert i 1852.

Formålet var fortøyning av seilskuter inntil de fikk taubåt. Seilskip som kom inn fra havet krysset seg opp til bøyen. Med dårlig vind var det sikkert vanskelig nok. De stresset nok en del med å få fastgjort fortøyning til bøyen. De hadde jo ikke radiokommunikasjon, men taubåt eller los kom sikkert til i løpet av relativ kort tid. Losen var oftest om bord allerede. Deretter var ankomst til kai i Langesund, Brevik eller oppover elva "plankekjøring".

På nordsiden av Langøya (nordøst for Langøyaodden) lå det en bøye som mange husker. Den var festet med kjetting fra bolten på Langøya (både fortøyningsbolt og deler av kjettingen er synlig i dag) og fra Råholmbåane ved Siktesøya. Den lå ikke midt i leia, men nærmere Langøya. Noe nøyaktig årstall for fjerning har jeg ikke, men kanskje på 60-tallet? Den siste bøyen lå deretter på verkstedet (slippen). Tore Nilsen fikk berget den og den ligger nå ved Cudrio museum. Denne ble vedlikeholdt i Bøyehuset på Langøya. Roger Normann (11) mener denne moringsbøyen er minst like gammel som den andre (fornyet i 1852).

Bøyen er ca fire meter lang og diameteren er ca 2,2 meter. Stålplatene er omtrent åtte mm og de er klinket med unntak av en sveis rundt hele bøyen en meter fra toppen. Det er et lite "mannlokk" på toppen.

Tore Nilsen forteller en historie om skipet "Voorbode" som kom til Langesund under krigen. Havnekapteinen ville ikke tillate at det ble liggende ved kai, men det måtte fortøye ved bøyen. De kunne ikke seile om natta og det fortsatte oppover til Bergen senere. Det var en hollandsk fiskedamper og det var lastet med 120 tonn sprengstoff. På Vågen eksploderte lasten den 20. april 1944 og forårsaket en av Norgeshistoriens største katastrofer.

Bøyehuset hadde form som en "vanlig sjøbu", men var åpent i begge ender. Det sto en vinsj på nordsiden som en kunne dra bøyene inn i huset med. Når de skulle ut brukte de samme vinsj, men med en kasteblokk på en bolt i fjellet på sørsiden av huset.

Den siste som brukte bøyehuset var Rudolf Fredriksen som hadde koggen der. Han leide det av Skaugård. Garn og diverse fiskeredskaper hadde han også der. Han brukte garnvinna på samme stedet.

Måling av vannstand fra 1839

Fra oppmålingsavdelingen i Bamble kommune har jeg i mange år hørt om "middelvannsmerket" i Hvittingbukta rett nord for fyrbrygga på Langøya. Registrering nr. 1B viser dette merket.

Middelvannsmerkene langs kysten ble hogd inn for å gi svar på om landjorden også i Norge og spesielt langs kysten, hevet seg i forhold til havet. I Sverige og Finland hadde da dette fenomenet alt vært omtalt og diskutert i over 100 år. Nedenfor er det gjengitt noe fra (8).

For de nye eksperimentelle vitenskapene, geologi og geofysikk, var det viktig å få et kvantitativt og kvalitativt svar. Det ville også ha praktisk betydning for skipsfarten langs kysten å vite om det skjedde en oppgrunning av farleder og havner. Derfor var det mulig for professorene Esmark og Keilhau og den Fysiografiske Forening i Christiania å få hjelp fra Canal-Havne og Fyrinspecteur C.I.Schive til den praktiske gjennomføringen av plasseringen av merka. I sin søknad til Nansenfondet om et bidrag til ny innmåling av 1839-merka i 1939 påpeker Jens Schive i NGO også den praktiske betydning en avklaring av landhevings spørsmålet ville ha for å fastsette et landsomfattende gyldig kartnull for en bestemt epoke.

Rundt århundreskiftet i 1900 var de fleste overbevist om at det fant sted en landheving langs kysten og at hastigheten varierte fra sted til sted. Schives ommåling i 1939 viste det samme. En ny innmåling i 1975 ga resultater som forventet (sammen med ommålinger i 1865, 1890 og 1938). For å bevare og beskytte merkene fra 1839 er det gjort atskillig arbeid med leting etter merker, registrering etc. Som pensjonist har Sivert Bakkelid utført mya av arbeidet, bl.a. ved hjelp av tekniske etater i kommunene.

Landhevingsteoriene er gamle, i Finland tilbake til 1621. Svenske Celsius og Linne studerte fenomenet. Det er funnet igjen 12 innhogde merker langs den svenske Østersjøkyst (fra 1731 og 1880). Det ble tidlig i det 19. århundre påvist at landheving fant sted og verdier for mm på år var bestemt. Diskusjonen mellom de lærde om årsaken til fenomenet fortsatte.

Det ble hogd inn 29 merker i 1839, hvorav 21 mellom Moss og Kvitsøy. Fra ommålingene har bl.a. merkene i Larvik, Langesund, Kragerø og Jomfruland gitt god bestemmelse av landhevingen.

Langøya-merket er innhogd 1839 og observert i 1865, 1980, 1939 og i 1976.

Beskrivelsen fra innhoggingen:

"Aar 1839 den 1ste Juli ble Sjøens Middelvandstand observert ved Langøen ved Langesund, og blev samme betegnet med et Mærke bestaaende i en Streg indhugget i fjeldet paa den vestre Side af Øen i den saakaldte Vittingbugt. Stregen er 24 Tommer lang. 1 Tomme bred og 1 Tomme dyb, 2 5/6 alen over Stregen er Åarstallet 1839 indhugget med 15 Tommers høie Tal."

Litteratur og henvisninger.

Det er sparsomt med litteratur angående varperinger og fortøyningsfester. Her nevnes noen av kildene jeg har brukt, merket :

1. Norsk Sjøfartsmuseum.
En del kopier av avisutklipp etc vedr. fortøyningsanordninger som er forsøkt bevart i Norge.
2. Grenland havnevesen...
Bok om bl.a. ringprivilegiet og iskassen..
3. Boka "Norges fyrvesen – Fyr-, merke- og ringvesenet gjennom 250 år" 1941
4. Sandar historielag, ved Thor Kristian Thorsen 1987
5. Agderposten – Båt-ekstra 3.5.1983 Ved Tore Onsaker
6. Svein Molaug: "Den Gamle Kystkulturen", to bind – 1986 – Dreyer
7. Agder Historielag, 1974, Dagny Hoffmann
8. Sivert Bakkeli, NGO, mai 1992: Notat om middelvannsmerka i Sør-Norge fra 1839 og 1860-åra.

Muntlige kilder:

11. Museumsbestyrer Roger Normann, Bamble.
12. Kjell Ivar Brynsrud, Porsgrunn
13. Tore Nilsen, Langesund
14. Arne Eek, Langesund

Det vises for øvrig til hovedrapporten, med utførlig kilderegister.

Langesund 25. mars 2009

Karl Tore Gabrielsen

e-post: karl.tore.gabrielsen@gmail.com