

# **Is-farten fra Grenlandsområdet på 1800 tallet og frem til første verdenskrig**

av  
Johnny Sørensen

## **Forord**

Langesund og Omegns Sjømannsforening har de to siste årene arrangert tema-aftener på programmet i forbindelse med medlemsaftener.

Den 10. mars i år var temaet "Is-farten fra Grenlandsområdet på slutten av 1800 tallet og frem til første verdenskrig". Johnny Sørensen fra Brevik Historielag kåserte over temaet og han har sendt oss en oppsummering av sitt kåseri som vi presenterer.

I tillegg har vi sammen fremskaffet noen bilder av skip og bilder av aktiviteter forbindelse med is-farten fra Norge.

Langesund, 8. april 2010  
Knut Bjerke  
Leder av det historiske arkiv

## **Bakgrunn**

Det var behov av is for nedkjøling av næringsprodukter fra produsent til forbruker.

Tidsrom: fra midt på 1800-tallet.

Urbaniseringen - tilflytting av folk til byer endret mønstret når det gjaldt produksjon av mat. Det var store tilførsler av mat, tiden frem til forbruker økte. Utviklingen innen ernæringsvirksomhet og helse kom sterkere inn i bilde. Fordervet mat kunne gi større konsekvenser i byer med stor befolkningstetthet.

En av måtene å få fersk mat frem til forbruker var å kjøle den ned med is. I dette tilfelle var det natur-is som var aktuelt.

I tillegg til benyttelse av is under selve fraktprosessen, ble det benyttet is-skap i private hjem for oppbevaring av mat. Det var store skap på størrelse med dagens kjøleskap hvor det i øvre del av skapet var laget et eget rom hvor det ble lagt inn en stor isblokk som gav avkjøling til selve skapet.

I England og Nordsjølandene hadde ikke de store byer naturlig tilgang til is av naturlige årsaker.

Norge var et land med mye vinter og tilgang til is, dermed var muligheten til stede for eksport av isblokker fra Norge.

I Norge oppstod det stor eksport av is fra Kragerø, Breviks området og Drøbak. Disse stedene ble de dominerende i is eksporten som i sin storhet varte fra 1850-årene og frem til 1. verdenskrig, selv om det fra Brevik ble eksportert is så sent som ca. 1960 fra Surtebogen til vestkysten av Sverige.

## **England som fiskerinasjon**

Den industrielle revolusjon i England medvirket til at England fikk modernisert nordsjøflåten fra seil til dampgående trålere. Hele fiskeflåten ble modernisert, og store mengder av fangst krevde mye is for at fisken skulle holde seg frem til forbruker.

## **Behandling ved mottak**

Ved kaiene i de engelske byene hvor fiskeflåten hørte hjemme, ble isblokkene heist opp fra rommet, over skuteside og inn på land. Her stod gjerne vogner dradd av store hester klar til å ta i mot blokkene og kjøre de direkte til bryggeriene eller til grossister som kjøpte is i blokker. Den største delen av isen gikk imidlertid til fiskeflåten. Straks isblokken ble heist i land ble de puttet inn i en maskin som kuttet blokkene opp i mindre isbiter.

Disse ble så fraktet med mindre båter direkte ut på fiskefeltet og levert til fisketrålerne slik at fisken straks den ble tatt opp ble lagt i fiskekasser med is. Dermed kunne fisken ble transportert over store avstander, da den var kjølnet ned på et tidlig stadium.

## **Is eksportørene**

I Brevik var det mange is eksportører, dvs. de drev handel med is. De var ikke bare mellommenn som kjøpte og solgte is, men stod også for selve byggingen av is-dammer, is-hus, og hadde egne skuter i is-farten.

De største var Cornelius Røe og Nicolai Coch, som hver for seg eide mange is-forretninger og skuter.

## **Is-dammer og ishus**

Det ble demmet opp en mengde mindre vassdrag rundt i hele distriktet, og anlagt dammer med det til formål å ta ut is. Bare her i distriktet ble det anlagt en 50-60 isdammer.

På vestre Porsgrunn og utover langs hele Friefjord-landet, på begge sider av Eidangerhalvøya, ved Ormerfjorden, ved Langangsfjorden, Mørjefjorden, på øyene som Håøya, Siktesøya, Bjørkøya, i Bjørkedalen (fraktet med tog til Brevik) m.m.

I tilknytning til alle disse isdammene ble det bygd is-hus eller is-binger hvis man vil kalle det så. Det var store hus med dobbelte vegger og tak. Veggene hulrom var fylt med sagmugg og sagspon. Disse gav en meget isolerende effekt.

Når disse store ishusene var stablet fulle med isblokker, kunne de gjerne ligge over hele sommeren med minimalt svinn.

Isen ble skåret i blokker på 2 x 2 fot = ca. 60 x 60 cm etter et riss på dammen. De ble laget egne store is-sager som var egnet til å skjære i isen. Isen ble løftet opp fra vannet med spesielle store is-tenger og fraktet på isrenner ned til ishusene som lå nær til lasteplassen.

Fra ishusene var isrenner som gikk direkte ombord i skutene. Disse var sinnrikt utstyrt med et bremsesystem slik at isen som fikk stor fart ned isrennen ikke skulle styrte rett ombord i lasterommet, men stables med omhu.

## **Arbeidsplasser**

Denne iseksporten ga arbeide til mange. Isen skulle holdes ren for snø til enhver tid for å holde kvaliteten på isen. Det var mange mann i arbeid ved selve isskjæringen og lastingen.

I tillegg til anleggsarbeidene med demminger og ishus, var det ettersyn og vedlikehold. All den landbaserte virksomheten ga ringvirkninger med jobber for tømmermenn, skreddere, skomakere, seilmakere, bakere, kjøpmenn osv.

Med 40-50 seilskuter hjemmehørende til enhver tid gar det arbeide til 4-500 sjøfolk. Skutene skulle også utstyres med proviant, tauverk, seil osv. I Langangen var det store isdammer med tilhørende ishus. Mange arbeidere bodde i Brevik, og de ble rodd fra Brevik til Langangen i store prammer til og fra arbeide.

## Is-skutene:

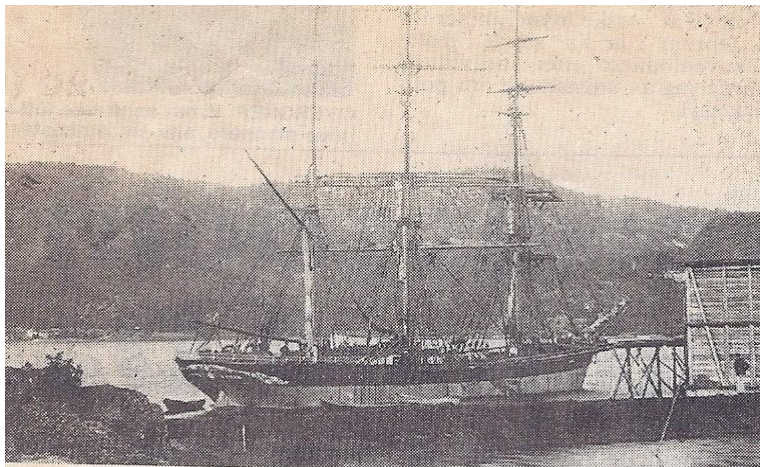
Fra 1880-årene og frem til det første ti-året på 1900-tallet var det til enhver tid hjemmehørende 40-50 seilskuter i Brevik. Flesteparten av disse var engasjert i is-traden på Nordsjøen. De fleste skuter var barker og lå i størrelse fra 300 til 700 tonn.

I gjennomsnitt ble det eksportert 40.000 til 50.000 tonn med is fra Brevik hvert år. Når man ser på topp-årene for eksport av is som i 1899 og 1910 var i overkant av 100.000 tonn, kan man selv tenke seg hvilken aktivitet det var med basis i is-eksport fra Brevik.

## Kappseilaser:

Transport med is over Nordsjøen utartet seg mange ganger til virkelige kappseilaser mellom skutene. Jo hurtigere man kom over dess mindre svinn på grunn av smelting, ga større fortjeneste. Kapteinen ombord hadde prosenter av fortjenesten - og noe vanket det på mannskapet også. Det kunne også være veddemål mellom kapteinene på de forskjellige skuter om hvem som kom først over.

## Bilder avskip og arbeidsfolk som deltok i is trafikken fra Norge til Nordsjøhavner

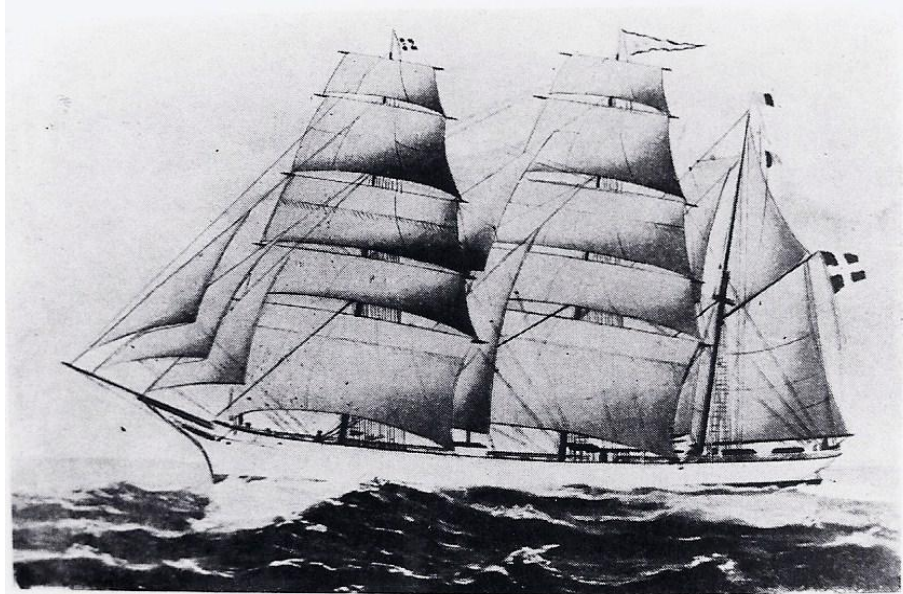


**Bilde av barken "Kappa" av Brevik – lasting av is fra ishus i Grenlandsområdet<sup>1</sup>**

Bildet ovenfor er tatt fra Tangendammen på Skjelsvik rundt århundreskiftet hvor barken "Kappa" laster is for Nordsjøområdet. Seilskipet laster is fra et lokalt ishus og en kan se isblokkene bli lastet om bord i skipet.

---

<sup>1</sup> Bilde og tekst fra Rolf Thommessens samlinger



Bark «Kappa», primadonnaen blant Breviks skuter.

Den mest navngjetne skuta i is-farten var barken og skarpseileren "Kappa" av Brevik.

Kjent er historien om den gang "Kappa" og en annen skute la ut fra Brevik samtidig<sup>2</sup>. Halvveis over Nordsjøen blåste det kraftig opp.

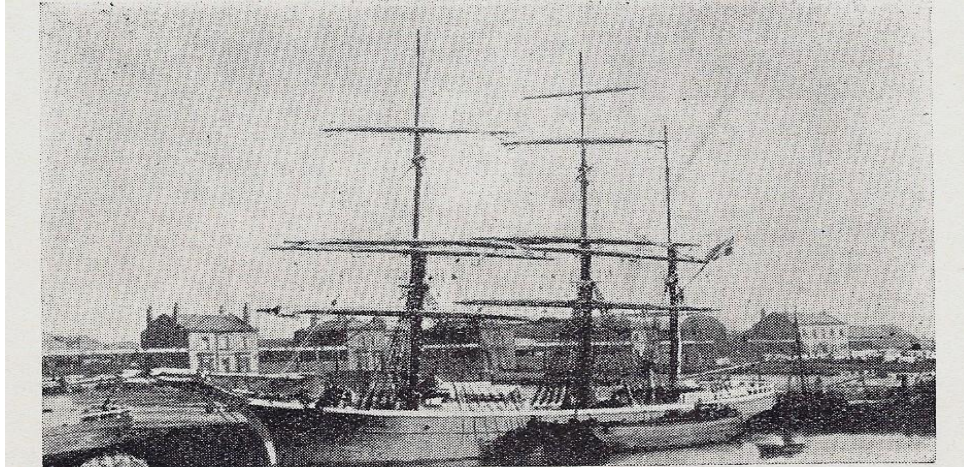
Da kaptein Pettersen på Kappa, som var kjent for alltid å seile for fulle seil og verken spare mannskap eller skute, revet seil, turte ikke kapteinen på den andre skuta annet enn å gjøre det samme. Men så snart mørket kom på, beordret Pettersen fulle seil igjen, og Kappa kom til England et halvt døgn før konkurrenten.

Etter at is trafikken var slutt, ble Tangendammen brukt til bandyspill og fremdeles er dammen til glede for liten og stor når isen legger seg rundt juletider.

---

<sup>2</sup> Historien ble fortalt av Johnny Sørensen på tema aften 10. mars 2010 i sjømannsforeningen





*Bark «Eidsiva»,*

ex «Jacob», 556 tonn, bygd av tre ved Framnäs pr. Sundsvall i 1876, var heimehørende i Stockholm, da den i 1894 ble kjøpt av Larssen & Kiær, Drammen, som døypte den om til «Eidsiva». I 1896 ble skuten overtatt av rederiselskapet «Eidsiva» med Hans Kiær & Co., Drammen, som redere. I 1904 ble «Eidsiva» solgt til Jacobsen & Co., Langesund, som eide den bare et par år. På reise fra Drøbak til London med is strandet «Eidsiva» ved Hesnes utenfor Grimstad 12. oktober 1906 og ble totalt vrak.

Førere var: fra 1895 E. Olsen, og fra 1904 N. Isaksen.

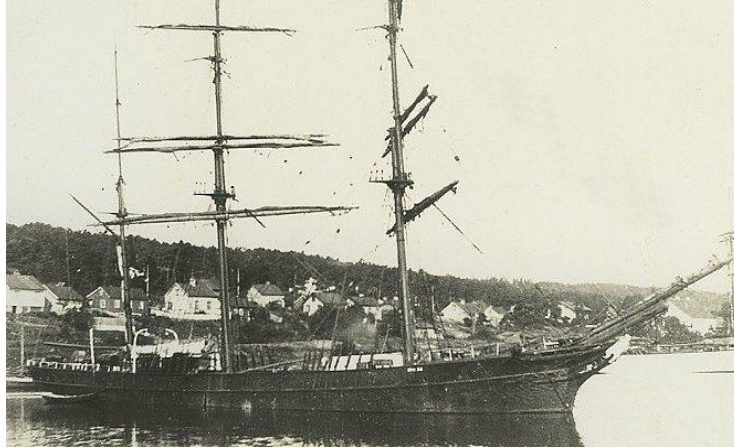
**Barken "Eidsiva" var en typisk is skute. Den var bl.a eid av rederiet Jacobsen & Co i Langesund i en periode fra 1904 til 1906<sup>3</sup>**



**Barken "Inger" som både hadde eiere i Langesund og Brevik i den tid hun seilte i is-farten over Nordsjøen.<sup>4</sup>**

<sup>3</sup> Bilde og tekst fra Norske seilskuter – Fredhøis Forlag 1944

<sup>4</sup> Bilde er gitt til foreningen av Brevik Historielag.



**Dette er bilde av klipperbarken "Berean" liggende til ankers ved Skarpenord i Langesund i 1907 da skipet gikk på isfarten fra Grenlandsområdet til England.**

Barken "Berean" var eid av rederen H. Skougaard av Langesund som del av et aksjeselskap ved navn A/S «Berean» fra 1897 fram til den 8. april 1910. Klipperbarken "Berean" ble brukt på is-farten mellom Norge og de engelske havnebyene deriblant London som hadde et voksende behov for is.

Hele historien om klipperbarken "Berean" kan leses på foreningens web-sider under sidemenyen "Historiske godbiter. Gå inn på Innholdsfortegnelsen.



**Issjau på Haukedalsvannet<sup>5</sup>**

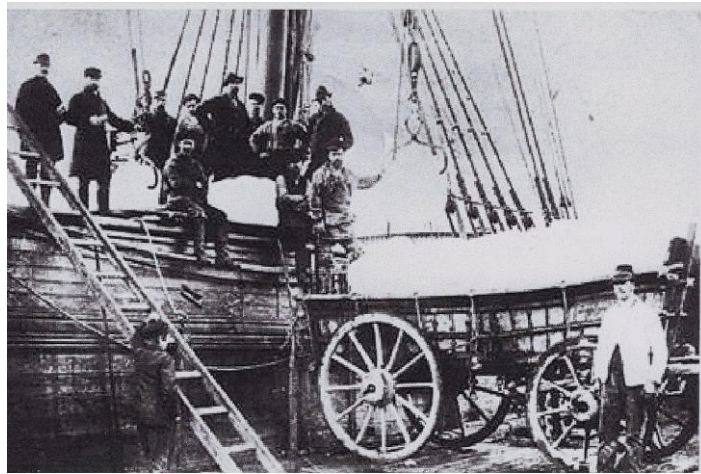
Små og store is-damer ble anlagt langs hele kysten her i distriktet og ennå står mange dammurer som monument over en interessant og livlig virksomhet. Bildet ovenfor viser en arbeidsgjeng fra istrakikken på Haukedalsvannet og vi ser de karakteristiske isredskapene.

---

<sup>5</sup> **Bilde fra Bamble kalenderen 1992.**



Det var ikke bare i Grenlandsområdet det ble fraktet ut is til England. Nedfor er gitt noen bilder og kommentarer fra andre områder som eksporterte is til England



**Briggen "Jølund" lossers is i engelsk havn. Foto Norsk sjøfartsmuseum**



**Isskjæring på Drammenfjorden.  
Foto: Buskerud fylkesfotoarkiv**

Et begrep om omfanget av handelen med is får vi ved å se på forholdene i Hurum<sup>6</sup>. I 1874 hadde grosserer Søren Parr bygd et stort ishuse i Verpen. Ishuset og dammene til Parr ble taksert til 15 500 kroner. Nesten like mye verdt var drammensfirmaet Borch og Søns dammer ved Holm. Taksten var her 15 000 kr.

Holtenes Iskompanis dam var satt til 11 000 kr. I 1896 ble Børsand isdam solgt til Norway Lake Ice Co for 23 000 kr.

---

<sup>6</sup> Kilden til historien er hentet fra åpne kilder på Internett



Vinteren 1890-91 var det fire isbruk i Hurum med fem ishus og en arbeidsstyrke på 111 mann. Det ble skåret 31 000 kubikkmeter is (11 000 registertonn) i 90 og 91.

**Dette ble det penger av; høyeste pris i England var 18 kr tonnet. Is var dyrere der enn sukker!**



**Islastning ved isanlegget Lagdalen ved Leangbukta i Asker, mars 1925  
(foto: ukjent/Norsk Maritimt Museums fotoarkiv).**