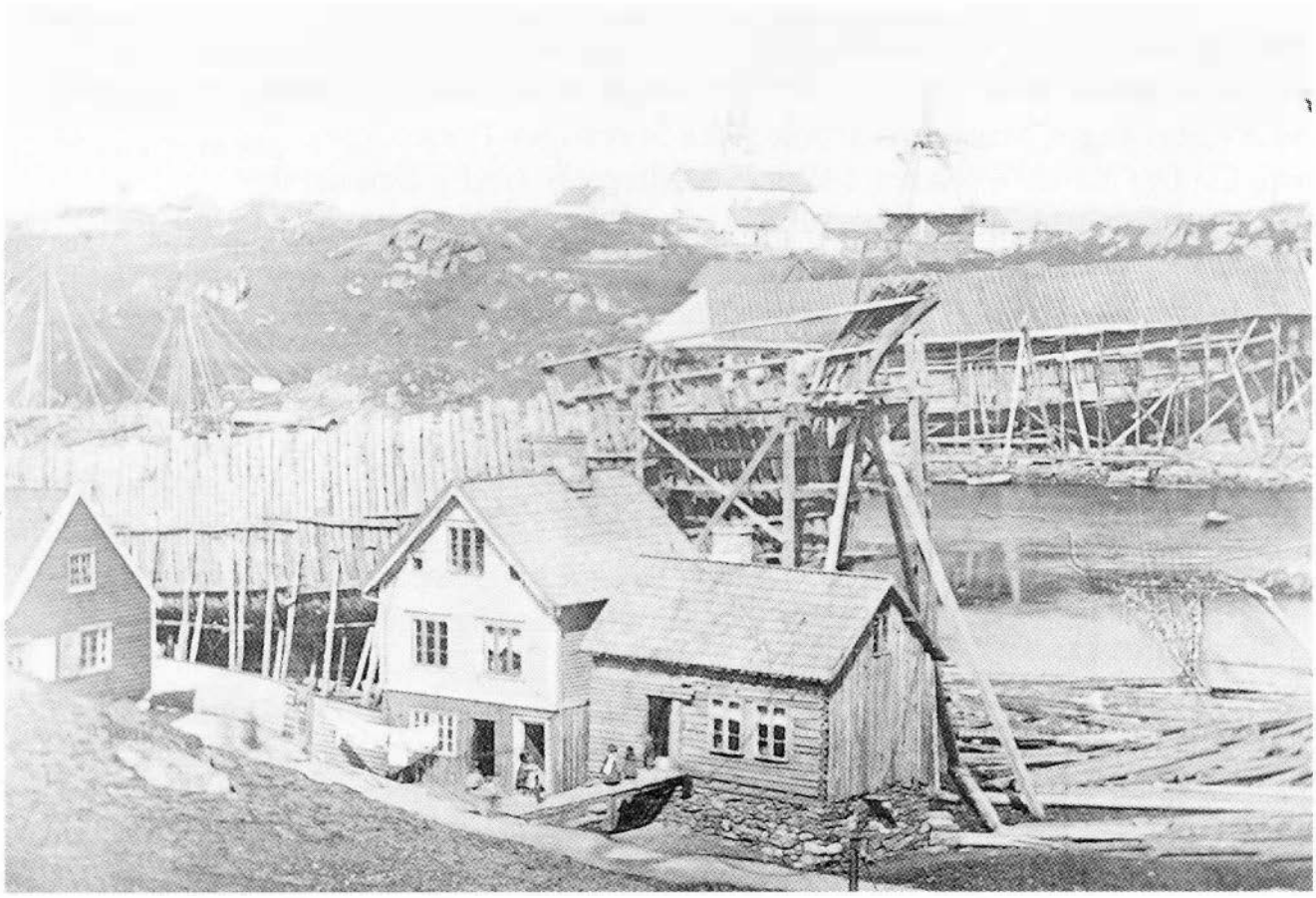
Årbok for Karmsund 1999-2000

Karmsund folkemuseum

Haugesund 2000

Haugesund Bok & Offset AS



Haugeverven våren 1874. På fastlandet ligger fullrigger OREGON, 434 kml., under bygging, på Hasseløy bark VIKAR, 420,5 kml. Verftet til John Hauge hadde omlag 130 mann i arbeid, og var svært viktig for sysselsettingen i Haugesund.
Foto: Karmsund folkemuseum, f. a. 2131.

FRA SMÅFARTØYER TIL SEILSKIP
Fartøybyggingen i Haugesund 1843 -1878

Arild Bjordal

På midten av 1800-tallet vokste Haugesund opp til et sentrum på kysten mellom Bergen og Stavanger. Det var det rike vårsildfiskeriet, som hadde sine største innsig rundt 1850 i et kjerneområde mellom Skudenes og Espevær, som var den direkte årsaken til at Haugesund vokste opp fra et lite kremmerleie omkring 1840 til en by bare 15 år senere. Byens innbyggere engasjerte seg hovedsaklig i tilvirking og eksport av vårsilda. På byens tallrike sjøhus ble det hver vinter og vår saltet tusentalls tønner sild, som i økende grad ble eksportert på byens egne fartøyer. Det vokste fram en stor flåte av små fartøyer, hovedsaklig jakter, som gikk i skytteltrafikk mellom Haugesund og de store markedene langs Østersjøen. I 1856 var det bare 36 fartøyer i byen, 10 år senere var antallet passert 140, og ved utgangen av 1875 var det over 290 fartøyer i Haugesund.

Vi skal her se nærmere på byens egen fartøybygging i hele perioden fra 1840 til 1878.[1] Hva fikk vårsildperioden å si for verftsvirksomheten i Haugesund? Den store etterspørselen etter små fartøyer kunne danne grunnlaget for en rekke skipsbyggere i byen. Verft som ble etablert i byen ville i tillegg gjøre det lettere å få utført vedlikehold, kjølhaling og reparasjoner av alle slag.

Alt fra tidlig i 1840-årene ble det bygget fartøyer i Haugesund, men kildene til denne fartøybyggingen er sparsomme. Hovedkildene til den tidligste fartøybyggingen er fortegnelsene over hjemmehørende fartøyer i Torvestad tinglag. De viktigste kildene til fartøybyggingen i Haugesund etter 1860 er bilbrevene. Dette året ble Martin Nielsen byens første egne magistrat, og som bl.a. utstedte bilbrev. Trolig fikk alle fartøyer bygget i byen etter 1860 bilbrevet fra byens magistrat. Før dette året er det bare spredte bilbrev vi finner over fartøyer bygget i byen, bl.a. hos fogden i Ryfylke. Bilbrevet var det første tilkomstdokumentet for et fartøy, og ble utferdiget av notarius publicus. Fartøyer som skulle i utenlandstrafikk måtte skaffe seg bilbrev, og før 1860 ser det ut til at alle fartøyer av en viss størrelse trengte dette dokumentet. Det blir gitt en rekke opplysninger, bl.a. navnet på byggmesteren, gården fartøyet er bygget på og ofte er byggherrene navngitt. Videre finner vi opplysninger om fartøyets mål og byggeteknikk (klink eller kravell). Bilbrevene blir regnet for å være en svært god kilde,

opplysningene er gitt under ed og dokumentet er tinglyst. Det er derimot ikke alle fartøyer som blir utstyrt med bilbrev, det var en utgift som ble spart om det ikke var helt nødvendig. Dette gjelder særlig mindre fartøyer som ikke skulle i utenlandstrafikk.

Flåten bygget i Sunnhordland

Bygder i Hardanger og Sunnhordland stod for en enorm småskipsproduksjon på 1800-tallet. Mellom 1820 og 1860 ble det bygget minst 650 fartøyer i Sunnhordland alene,[2] og i Ryfylke ble det i perioden 1845-1875 bygget minst 210 større og mindre fartøyer.[3] Nærheten til disse store distriktene for fartøybygging gjorde at Haugesund ikke hadde problemer med tilgangen på ny tonnasje. I årene fram til 1850 var de aller fleste fartøyene i Haugesund bygget i dette området. Bare unntaksvis var ett og annet fartøy på stedet bygget i Stavanger amt. I 1850-årene ble det kjøpt inn en del brukt tonnasje, særlig fra områder langs Sørlandskysten. Flåten vokste svært mye mot slutten av tiåret og gjennom hele 1860 og -70-årene, og det ble kjøpt inn stadig flere nybygg. Dermed fikk vervene i Sunnhordland langt større betydning enn tidligere.

Den tidligste fartøybyggingen

Det bodde ikke mer enn ca. 80-90 personer i Haugesund i 1840, og fartøyene som ble eid av stedets beboere var i det store og hele små.[4] De fleste var bygget i Sunnhordland, og så vidt det er mulig å registrere ble det ikke bygget fartøyer i Haugesund før 1843. Da ble det bygget en skøyte på gården Hauges grunn, og eier var Ommund Heljesen Hauge. Skøyten, som ikke hadde navn, hadde bare en drektighet på 40 tønner, og ble senere tatt ut av listene, da bare fartøyer over 3 kommerselester (kml.) ble registrert.[5] Skøyten ble det første i en rekke småfartøyer bygget i Haugesund, i alt ble det bygget minst 11 i årene fram til 1854.

I 1840-årene gikk det fartøyer av stabelen i Haugesund nesten hvert år. I 1844 gikk skøyte LØVEN på 3 kml. på vannet for Ole Knudsen Sørvaag. Sørvaag stod sannsynligvis selv for byggingen av LØVEN, og vi vet at han bygget flere fartøyer i Haugesund. Han bygget sammen med Hans Hansen skøyten RAPID på 8 kml. for Tønnes Eide. I 1851 var Hansen og Sørvaag igjen ferdig med et fartøy. Skøyten ACTIV på ca. 6 kml. ble bygget for Sørvaags regning, og ble høsten 1853 solgt til kjøpmann Peder Gudmundsen i Stavanger. Samme året bygget Sørvaag nok en skøyte for egen regning, CAROLINE på 8 kml. Han bygget sannsynligvis også dekksbåten SEMELIA på 4,5 kml. i 1859. I årene 1846-48 ble det ikke bygget noe i Haugesund.

Lauritz Pettersen lot i 1849 bygge en skøyte på 8 kml. som fikk navnet GLADIATOR. Byggmester var sannsynligvis Otto Ottesen fra Stord, og skøyten

ble bygget på nordsiden av Risøy, der den første tollboden kom til å ligge. I 1851 fikk også Jens Johnsen bygget en skøyte, HARDUS, på 2 kml. HARDUS var i byen helt til 1866.

I årene 1852-1854 ble det bygget ett fartøy hvert år. I 1852 gikk O. M. Christiansens skøyte HAUGESUND på 13 kml. av stabelen på Risøy, og var det største fartøyet som ble bygget i Haugesund helt fram til 1861.

Framveksten av verftene 1860-1870

Før Haugesund fikk formelle byrettigheter, kan vi bare se små antydninger til en regulær verftsvirksomhet. Ole Knudsen Sørvaag var byggmester for minst fire fartøyer i perioden 1845-1853, og dette er det eneste tilfellet av en produksjon av fartøyer som ikke bare var beregnet på eget bruk. Fartøybygging som egen næring ble sannsynligvis først etablert rundt 1860. Da var det til gjengjeld flere verft i drift, og vi kan regne med at i perioden fram mot 1870 var det minst fire aktive verft i byen, tre av disse var i drift samtidig. I tillegg hadde Jens Johnsen Pinsgaard sitt eget verksted på "Pinsgårdsflunå", i sundet mellom Hasseløy og fastlandet. Folketellingen for 1865 oppgir bare 12 skipsbyggere eller -tømmermenn, men det rette antallet er sannsynligvis ca. 30 personer. Verftsvirksomheten ble neppe regnet som industrivirksomhet før etter 1865, men sysselsatte i siste halvdel av 1860-årene sannsynligvis opp mot 100 personer.

Otto Ottesen fra Sagvåg

Den første skipsbyggmesteren med eget verft i Haugesund het Otto Ottesen. Han var sønn av Ottesen som bygde GLADIATOR i 1849. Unge Ottesen var fra Sagvåg på Stord, og flyttet til Haugesund sommeren 1859. Gamle Ottesen var en av de mest aktive fartøybyggerne i hele Sunnhordland i perioden 1835-58, og han stod for byggingen av minst 15 fartøyer i disse årene. Ottesenverven lå på Vikanes i Sagvåg, der det ble bygget småfartøyer til langt opp mot vår tid.[6] Unge Ottesen stod også selv for både nybygg og reparasjonsarbeider i Sagvåg. Sommeren 1860 gikk jakten AVANCE som Ottesen hadde bygget, av stabelen i Sagvåg for Reinert Tørresen i Leirvik. Ottesen var da 31 år. Verftet hans i Haugesund ble sannsynligvis anlagt om høsten 1860 i Risøyvågen, men flyttet senere til Hasseløy. I løpet av årene 1861-1863 bygget Ottesen minst fire fartøyer, fra 12 kml. til ca. 25 kml. Bare det minste fartøyet, sluppen AVANCE, ble bygget for en haugesunder, Lauritz Pettersen i 1862. Skøyte RYGVARDEN og jakt BASA gikk til Sveio og Stavanger, den siste, jakt NYMPHA, ble bygget for Ottesens egen regning og siden solgt, uten at vi vet hvor. Som en kuriositet kan vi også nevne at Ottesen i 1863/64 også bygget en pram til byens første skikkelige brannsprøyte.

Ottesen var svært produktiv i løpet av tiden han hadde verftet, men døde allerede i mars 1864, bare 33 år gammel. Enken prøvde å holde liv i verftet, men

gikk konkurs etter få måneder. Boet ble avsluttet i oktober samme år, og enken emigrerte etter dette til Amerika med fire barn.

Mads Madsen Ørnæs fra Vikedal

I 1863, året før Ottesen døde, anla Mads Madsen Ørnæs et verft på Stoltenberg på Risøys sørøstlige ende. Han var da bare 28 år gammel, og hadde flyttet til Haugesund fra Vikedal samme året. Han flyttet senere verftet, sannsynligvis i 1867, til vågen på Hasseløys østside. Ørnæs var i en femårsperiode den største fartøybyggeren i Haugesund, og bygget i årene 1863-1868 ikke mindre enn 7 fartøyer, fra 14 til 72 kml. Fem av fartøyene gikk til haugesundsredere, skonnert RICHARD, 46,5 kml. gikk til Stavanger, og jakt ROSA, 30,5 kml. sannsynligvis til Tysvær. I tillegg til denne store produksjonen, drev verftet også med større og mindre reparasjoner og sysselsatte inntil 50 mann samtidig. Verftet må ha gitt store ringvirkninger i Haugesund og hatt stor betydning for byen. I 1868 måtte imidlertid Ørnæs oppgi boet til skifteretten. På grunn av den store sysselsettingen og produksjonen kunne bedriften kalles fabrikkmessig, noe som hadde betydning for konkursbehandlingen. Verftet var imidlertid i drift helt fram til januar 1870, og Ørnæs rakk i denne perioden å foreta en omfattende ombygging av Egersundsskonnerten T. STAPNÆS, som etter et forlis på Høyevarde vinteren 1868/69 ble reparert og forlenget med nesten 20 fot. Også Mads Ørnæs flyttet til Amerika etter at konkursboet var avsluttet i 1870, der han fortsatte som skipsbygger i Wisconsin.

Skipsbygger Mads Madsen Ørnæs fra Vikedal anla i 1863 et verft på Stoltenberg, Risøy.
Foto: Karmsund folkemuseum p. a. 1.545.

Lars Nielsen Ørnæs fra Vikedal

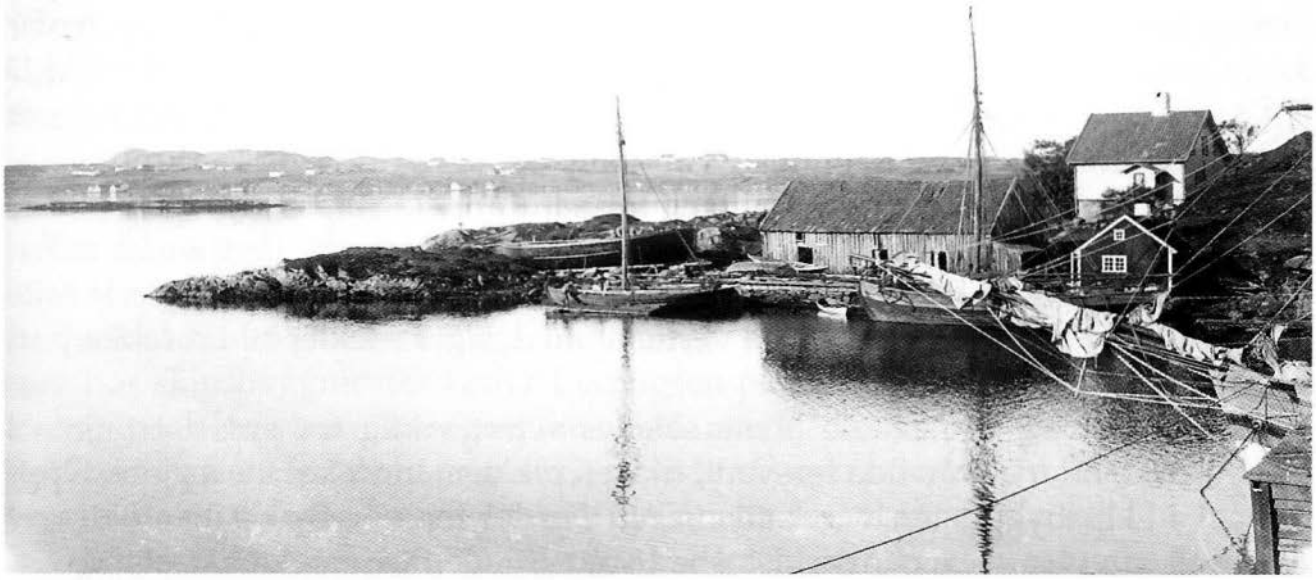
Mads Madsen Ørnæs var ikke den eneste i familien som hadde flyttet til Haugesund. To brødre, Jacob og Hellik, og svogeren, Lars Nielsen Ørnæs, valgte også å flytte til byen. Alle var de skipstømmermenn. Hellik Madsen Ørnæs hadde også selv stått for byggingen av jakten PRØVEN på 9,5 kml. hjemme i Vikedal høsten 1864, like før han flyttet. Jakten ble bygget for kjøpmann Christopher C. Stakland fra Haugesund. Lars Nielsen Ørnæs overtok Mads Ørnæs´ verft på Risøy da Mads flyttet til Hasseløy. Verftet til Lars Ørnæs ble lagt på Høneskjæret på sørspissen av Risøy, og han ble på folkemunne

Lars Nielsen Ørnæs fra Vikedal, svoger av Mads. Kalt "Lars på Hønå", etter verftet han anla på Høneskjæret, sør for Risøy. Ørnes ble senere flyttmann, og omkom ved drukning julaften 1902. Foto: Karmsund folkemuseum, p. a. 1.543.

kalt "Lars på Hønå". Han drev hovedsaklig med reparasjoner og kjølhaling, i 1869 forlenget han bl.a. Jacob Eriksen Odlands jakt SPECULATIONEN med ca. 8 fot. Lars Ørnæs ble etter hvert handelsborger i Haugesund, men han skal ha fortsatt driften av verftet ut i 1870-årene, og det var fremdeles i drift i 1875.

Petter Ludvigsen fra Kvinnherad

Ole Michael Christiansen var en av de mest allsidige forretningsmenn i Haugesund helt fra strandstedstiden. Han hadde en fot innenfor en rekke næringer, og eide også et skipsverft på Havnaberg, på fastlandet tvers over Hasseløy. Ansvarlig for driften var skipsbyggmester Petter Ludvigsen fra Kvinnherad, som stort sett bygget for Christiansen. Mot slutten av 1865 gikk sluppen ZEPHYR på 18,5 kml. av stabelen, og i 1867 sjøsatte Ludvigsen skonnertbriggen HARALD HAARFAGER på 66 kml. Begge fartøyene var bygget for Christiansen. Verftet på Havnaberg drev forøvrig med en del reparasjoner. Det ble solgt i 1873.



Verfet på Hønå til Lars Nielsen Ørnæs fotografert i 1880-årene. Foto: Karmsund folkemuseum, f. a. 640.

Erik Eriksen fra Bergen

Erik Eriksen anla også et verft ved Vestbjerg på Risøy, sannsynligvis i 1864 eller 1865. Det eneste nybygget Eriksen stod for, var skonnertbrigg AVANCE på 71,5 kml., som gikk av stabelen i september 1866, og ble bygget for et Haugesundsrederi med Peder Hamre som korresponderende reder. Eriksen skal også ha bygget to andre mindre fartøyer, jakt VILHELMINE og kutter GARIBALDI, som ble solgt til hhv. Bergen og Grimsby, men når disse ble bygget, er usikkert. Om dette er riktig, må det ha vært før 1875, da Eriksen ikke lenger finnes i folketellingen for Haugesund.

Jens Johnsen på "Pinsgårdsflunå"

Verftsvirksomheten som til nå er behandlet, er den som vi sikkert kan dokumentere ved hjelp av bilbrevmaterialet. Det finnes også andre kilder som oppgir flere småfartøyer. I følge fartøyfortegnelsene for årene 1860-1866, ble det i disse årene bygget fem mindre fartøyer, fra 2 til 13,5 kml. Tre av disse var hjemmehørende i Haugesund. I tillegg til disse skal Jens Johnsen Pinsgaard fra Avaldsnes ha drevet et lite verft på "Pinsgårdsflunå". Han er oppført som skipsbygger i folketellingen i 1865, men når han begynte eller hvor stor virksomheten hans var, har vi ingen opplysninger om. Det eneste fartøyet vi vet han bygget, var skøyten LYKKEN, som han bygget for seg selv, sannsynligvis i 1869, og som han året etter brukte til en tur til Spitsbergen.

Fra fartøy til skip 1871-1878

Året 1870 markerer et skille i mange henseende når det gjelder sjøfartsnæringen i Haugesund. For verftsnæringen betød året en overgang fra bygging av fartøyer til bygging av skip. De største fartøyene som til da hadde vært bygget i byen, var de fire store fra årene 1866-1867, AVANCE, ALSVID, NIORD og HARALD HAARFAGER, som var mellom 62 og 72 kml. I årene etter 1870 ble det bygget færre men større skip, og det minste var dampskipet KARMT på 123 kml.[7]

Verftene skapte store ringvirkninger for samfunnet. Skipsbyggingen hadde stort behov for arbeidskraft, og de norske verftene sysselsatte flere tusen arbeidere. I tillegg fikk smeder, blokkmakere, seilmakere og repslagere hendene fulle med å utstyre fartøyene. Slik førte verftene med seg inntekter til en rekke personer, ikke bare skipsbyggerne.

Verftsindustrien ble i disse årene således svært viktig for sysselsettingen i Haugesund. Etter at vårsilda forsvant, fikk en rekke mennesker lite å gjøre. Oppsvinget i skipsbyggingen var "..til megen Fordel for vor By og har bidraget meget til at afvende den Arbeidsløshed som truede Stedets Arbeidsstand ved Sildefiskets Ophør." I 1873 sysselsatte Hauges verft alene ca. 80 mann, året etter 130 mann, og ved utgangen av 1875 var ca. 150 mann i arbeid året rundt ved de

to verftene i drift. I folketellingen for dette året hadde 118 mann "Skibstømmermand" som yrke. Svært mange av disse bodde i egne strøk på Hasseløy, i nærheten av Hauges verft.[8] I tillegg bodde en del like utenfor byens grenser.

Ved inngangen til 1870 var tre verft i drift. Det var Lars Nielsen Ørnæs´ på Risøy og Ole Michael Christiansens på Havnaberg. I tillegg ble det i 1869 anlagt et nytt verft på Risøy som kom til å få stor betydning for skipsbyggingen i Haugesund i 1870-årene; John Hauges. Hauge strakk sommeren 1869 kjølen til en bark, som ble sjøsatt i juni 1871. Barken bar navnet AUGVALD, var på 242,5 kml., og John Hauge var ennå ikke fylt 20 år. I 1870 kjøpte han Mads Ørnæs verft på Hasseløy, og flyttet driften hit. I 1873 overtok han så Christiansens verft på Havnaberg, tvers over sundet, og i årene som fulgte gikk ytterligere ni skip av stabelen på Haugesjøen. Det siste, fullriggeren ZIPPORA på 890 nrt., ble ferdigstilt mot slutten av 1878. Da var det slutt på byggevirksomheten på verftet til Hauge, og året var også et skillepunkt for hele verftsindustrien i Haugesund. Etter 1878 ble det i årene fram til 1882 bare sjøsatt noen få nybygg på tilsammen 450 tonn. Dette var småfartøyer, og etter 1882 var det helt slutt. I årene fram mot 1905 ble det bare sjøsatt ett eneste nybygg på 122 tonn.

John Hauge var, med ett unntak, den eneste som i Haugesund i 1870-årene stod for bygging av nye fartøyer. Christiansens verft stod for reparasjoner og vedlikeholdsarbeid fram til det ble solgt. Lars Nielsen Ørnæs´verft gjorde det samme, og sysselsatte omlag 30 mann i 1875. Samme året var ca. 120 mann i arbeid hos Hauge. Mange av verftsarbeiderne var nærmest bosatt i egne strøk på Hasseløy, i nærheten av verftet. Sommeren 1875 ble det sjøsatt et nybygg fra Ørnæs´verft, skonnertskipet BONDEVENNEN på 135 kml., som ble bygget for Johan Thorsens og skipper Hans A. Simonsens regning. Allerede i oktober året etter gikk et nytt fartøy av beddingen på Risøyverftet, skonnertbriggen PATRIOT på 206 t., bygget for Knud H. Rønnevig, Hans Olsen Sundfør og skipper Ole Ingvaldsen m.fl. Disse to skipene var de eneste som ble bygget i Haugesund utenfor John Hauges verft.

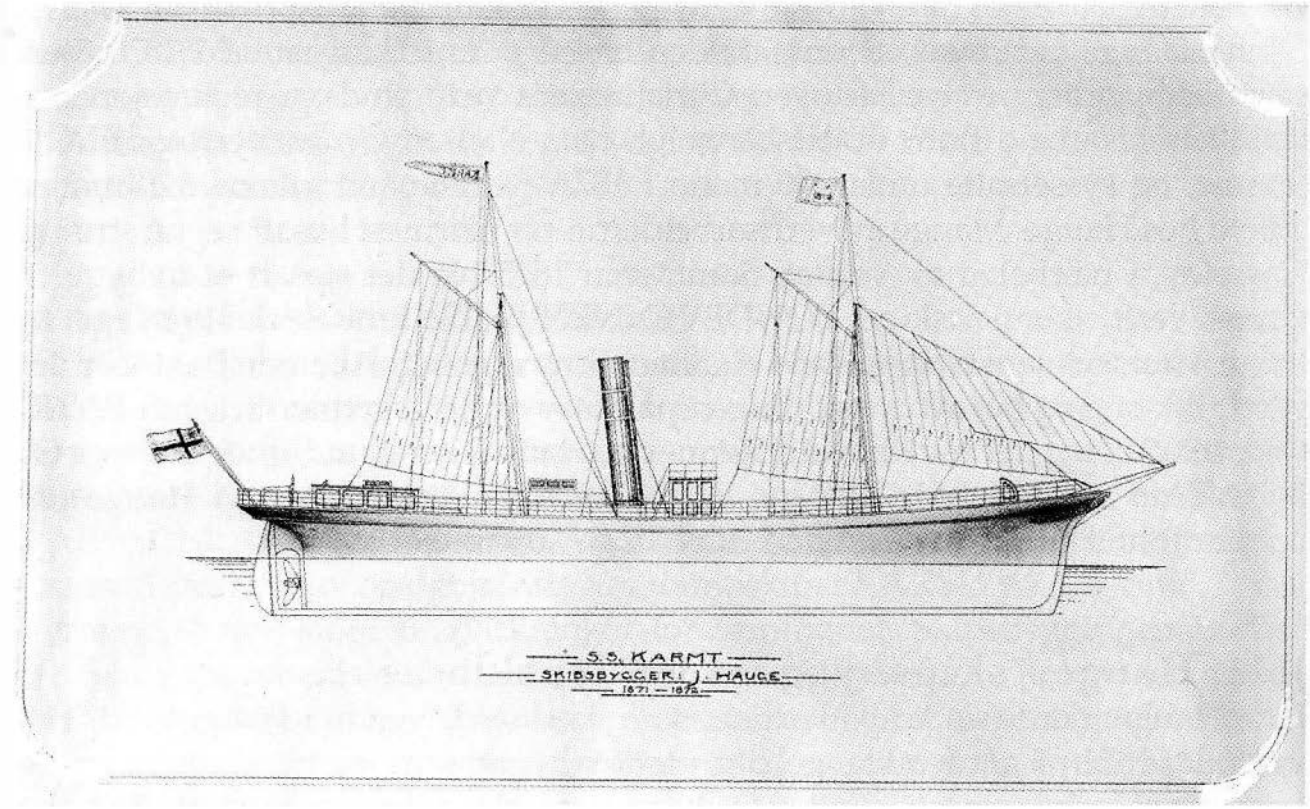
John Hauge - skipsbygger i verdensklasse

John Hauge gjorde en kometkarriere som næringsdrivende i Haugesund. Han var født i 1851 på gården Hauge, like utenfor bygrensene, og gikk som unggutt i lære hos skipsbyggmester Petter Ludvigsen på Havnaberg. I 1866 ble han som 15-åring tatt inn som læregutt hos den anerkjente skipsbyggeren Annanias Dekke i Bergen. Her ble han i tre år, og reiste så noen måneder til England. I 1869 henvendte en gruppe haugesundske kjøpmenn seg til Dekke og ville ha bygget et større skip. Dekke hadde imidlertid ikke kapasitet til nybygget, men henviste interessentene til Hauge. Sommeren 1869 ble kjølen til barken AUGVALD strukket. Hauge var da bare 18 år. Siden ble det sjøsatt minst ett skip hvert år fra

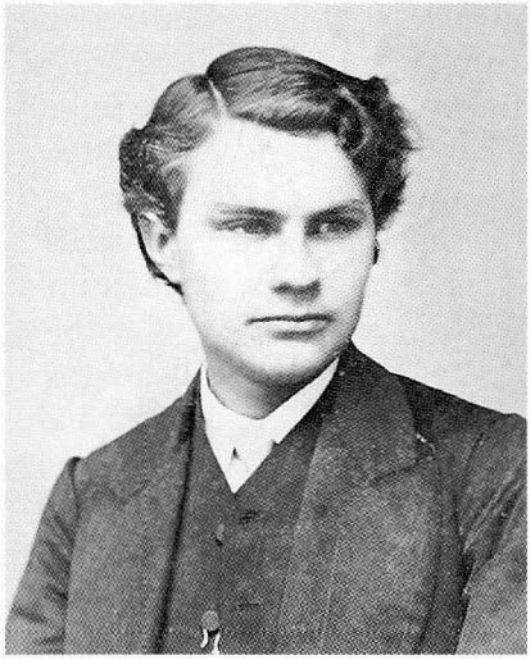
Haugeverven. I tillegg drev verftet med omfattende reparasjons- og ombyggingsarbeider på andre fartøyer ved siden av.

I 1872 gikk d/s KARMT av stabelen, året etter skonnertskipet MARIA BERNER på 116,5 kml., som var bygget for et interesseselskap fra Stavanger med Brostrup Berner jr. i spissen. Skipet gikk av stabelen 2. august 1873 "i Overvær af en hel Del Tilskuere." Samtidig hadde Hauge på stabelen et skip på omlag 450 kml., som var beregnet til å gå av stabelen august året etter, og han hadde nok en bestilling på et 400 lesters skip til det følgende år igjen. I tillegg ville Hauge bygge et skip på spekulasjon. Det manglet ikke på bestillinger og arbeid hos Hauge.

I 1874 kom dermed det største skipet bygget i Haugesund så langt, fullriggeren OREGON på 434 kml., også bygget for et selskap i Stavanger, med E. Berentsen som korresponderende reder. Karmsundsposten kunne med stolthet fortelle om stabelavløpningen til "dette store og virkelig smukke Skib...", som forlot beddingene en tidlig lørdags morgen i slutten av juli.



D/S KARMT på 123 kml., ble bygget i 1872 for John Valentinsen m.fl. KARMT var det første dampskipet i Haugesund, men fikk en kort levetid. 11. desember 1872, tre måneder etter sjøsettingen, grunnstøtte hun og gikk ned i den engelske kanal.
Foto: Karmsund folkemuseum, E 52.

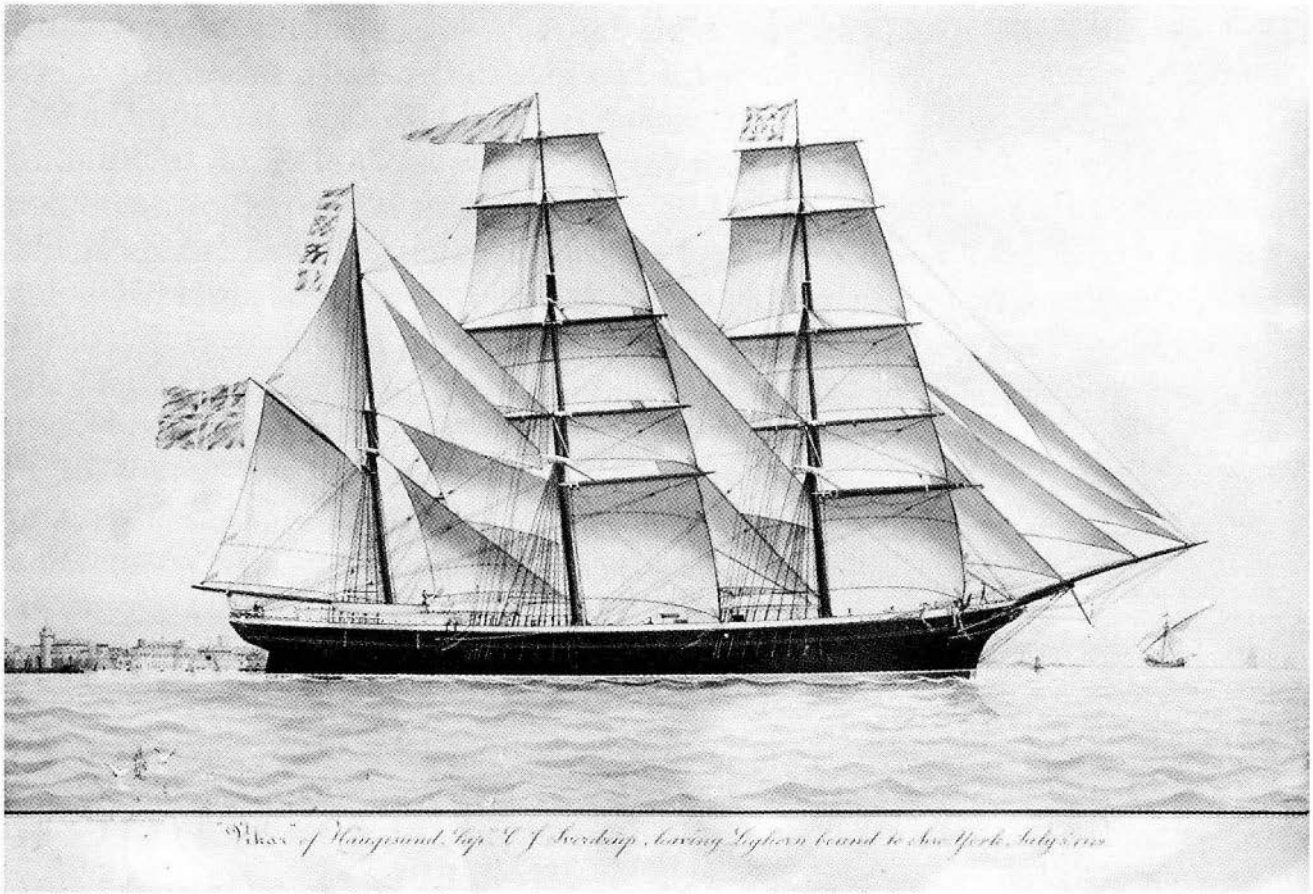


John Hauge bygget allerede som 19-åring sin første bark, AUGVALD, 242,5 kml. Foto: Karmsund folkemuseum, p. a. 1.697.

Publikum (...) kunde naturligvis ikke undlade at nyde det sjeldne Syn, at en saadan Kolos gik paa Vandet. Afløpstiden var vistnok ubekvem for mangen En, hvis Vane er at bortsove den skjønne Morgenstund; men Høivandet, som var Hr. Hauge uundværligt, vilde bestemt arrivere mellom Kl. 6 og 7 om Morgenen. (...) Om hvad interessen kan virke fik man da her en fornyet Mindelse: Det rummelige Værft og sammes Omgivelser var tæt besat med Skuelystne og fantes der maaske En og Anden, hvis Øine endnu syntes at bære Spor efter den søde Morgenslummer, saa svandt dette ganske vist, naar det lød: Nu gaar Skibet! Og gik gjorde det, og det saa vakert og stolt som et Skib nogensinde kan gaa af sine Beddinger.[9]

John Hauges anseelse i Haugesund var til å ta og føle på. Karmsundspostens hyllest til byens store sønn gikk hånd i hånd med den vanlige arbeiders respekt og beundring. Samme dag som avisen kunne fortelle om det stolte skips sjøsetting, trykket den også et anonymt brev fra en verftsarbeider, som på vegne av verftets 130 mann, gav uttrykk for "ædlere Følelser", og sendte sin "inderligste Tak (...) mod vor Skibsbygmester, der altid er sig selv lig baade i Vennelag som under de daglige Sysler..."

Hauge fortsatte sin veldige byggevirksomhet, og sjøsatte nye skip som perler på en snor. I 1875 kom barken VIKAR på 420,5 kml., bygget for rederiet Knud H. Rønnevig m.fl. i Haugesund. I 1876 kom fullriggeren HAUGESUND på 1035 nrt., det største seilskipet noengang bygget i byen. HAUGESUND var bygget for et partsrederi fra byen med Arne Lothe som korr. reder, og var hjemmehørende i Haugesund helt til 1906. Samme året gled skonnertbriggen GARIBALDI på 273 nrt.[10] av beddingen, bygget for Wollert Konow m.fl. i Bergen. I 1877 kom bark VANADIS på 753 nrt., bygget for K. Knudsen m.fl. i Stavanger. Det siste året



Bark VIKAR på 420,5 kml., bygget i 1875. Bildet viser skipet på vei fra Kapp Horn til New York, juli 1879.
Foto: Karmsund folkemuseum, F 56.

John Hauge var aktiv som skipsbygger i Haugesund, 1878, sjøsatte han to skip, skonnert ELISA på 140 nrt. og fullrigger ZIPPORA på 890 nrt., begge for partsrederier med Hans Olsen Sundfør fra Haugesund som korresponderende reder. Dette året deltok Hauge også på verdensutstillingen i Paris med 11 skipsmodeller og en konstruksjonstegning. For disse arbeidene mottok Hauge gullmedaljen på utstillingen. John Hauges læremester, Annanias Dekke, deltok også, og fikk bronsemedalje.

John Hauge hadde på få år og i svært ung alder, blitt en av landets og verdens ledende skipsbyggere. I 1875 sysselsatte verftet hans 120 mann året rundt, og "med den Anseelse, hvori Værftet staar, har det hidtil ikke manglet paa Bestillinger." Bestillingene stoppet imidlertid helt i 1878, og etter den tid bedrev verftet bare reparasjons- og vedlikeholdsarbeid.

Punktum for fartøybyggingen i Haugesund

Begynnelsen til den lysende skipsbyggervirksomheten til Hauge karakteriseres både av dyktighet og hell. At Hauge var en begavelse og et naturtalent, synes

uomtvistelig. Heldig var han også med starten på virksomheten. Begynnelsen av 1870-årene bød på raskt stigende konjunkturer på fraktmarkedet, og en rekke haugesundere valgte å satse på fraktfarten etter at vårsilda ble borte. Hauge kunne på sitt store verft bygget raskt og effektivt, og ventetiden på et skip fra en byggekontrakt ble inngått til skipet lå på havna, var kort.

Skipsbyggingen på Haugesjøen sluttet like raskt som den hadde begynt. De alminnelige konjunkturene på fraktmarkedet hadde nådd toppen omkring midten av 1870-årene, og falt i årene fram mot 1880. Det var ikke bare slutt på byggingen av skip i Haugesund, det ble heller ikke kjøpt inn flere, verken nye eller brukte, tremastere utenfra før i 1885. Også Bergen, som hadde en rekke store skipsverft, opplevde den samme tilbakegangen i skipsbyggingen som Haugesund. Lauritz Pettersen skriver at "...seilskutebyggingen i Bergen [ble] ganske plutselig, så og si med ett slag, avviklet rundt 1880."[11] I tillegg til fallende fraktkonjunkturer var seilskipene som ble bygget i Haugesund på god vei til å bli utkonkurrert på to fronter.

1870-årene var den siste fasen for treseilskip som frakteskuter. Seilskuter av stål var langt mer kapitalbesparende, og i Norges Handels og Sjøfartstidende uttalte en bergensk reder at "det må settes en stopper for de kapitalødeleggelser som fremdeles finner sted i vårt land ved bygging av treskip, (...) disse tungvindte trekasser."[12]

I tillegg til en dreining fra tre til jern i seilskipene, var det også i høy grad en dreining fra seil til damp. Dampskipene var dyrere i anskaffelse enn seilskipene, men var langt mer effektive. De seilte raskere, trengte mindre mannskap og hadde større lasterom per tonn. Varer med høy vekt som tidligere hadde vært svært dyre å frakte med seilfartøyer, ble nå fraktet med dampskip, som reduserte fraktekostnadene kraftig. Rundt 1870 regnet man med at inntjeningsevnen for et dampskip var 7,8 ganger større enn for et tilsvarende seilskip på kortere ruter, og 3,3 ganger større på lengre ruter. Mot slutten av 1870-årene tok etter hvert dampskipene over større deler av fraktmarkedet både i eksportfarten og farten mellom fremmede havner. Fiskeprodukter ble også i økende grad eksportert som ferskvare, og dette gjorde dampskipene til langt mer pålitelige fartøyer.

Det var altså først og fremst de dårlige konjunkturene mot slutten av 1870-årene som satte en stopper for verftet på Haugesjøen. Treskipenes æra var forbi, samtidig som dampen tok over for seilene. Skipene til Hauge ble utkonkurrert av et stadig mer effektivisert marked.

Vårsildfiskeriet førte med seg en stor etterspørsel etter små fartøyer, men dette virket bare i en viss grad inn på byggevirksomheten i Haugesund. Det ble bygget flere mindre fartøyer i byen, men skipsbyggerne visste samtidig at de ikke hadde mulighet til å dekke etterspørselen etter småfartøyer til byens eget bruk. På det markedet var Haugesund helt avhengig av bygdevervene i Sunnhordland og Ryfylke. I stedet ble det satset sterkere på mellomstore fartøy-

er, fra 50-100 kml. I siste halvdel av 1860-årene var byen nærmest selvforsynt med fartøyer i denne størrelsen, i tillegg til at det ble bygget større fartøyer også for utenbys folk. I 1870-årene klarte John Hauge å fylle nesten halve byens behov for frakteskip, men pågang fra redere fra andre byer gjorde at flere av Hauges nybygg aldri ble hjemmehørende i Haugesund.

Noter

1. For et fullstendig noteapparat viser jeg til min hovedoppgave i historie "Sjøfarten i Haugesund 1840-1875", fra Universitetet i Bergen våren 1997. Den er bl.a. tilgjengelig på Haugesund Folkebibliotek, Karmsund Folkemuseum og Universitetsbiblioteket i Bergen.
2. Kolle 1994, s. 178
3. Thue 1972, s. 50
4. Kildene til fartøyene bygget i årene fram til 1870 er hovedsakelig Fartøyfortegnelsene 1840-1866, Magistratsprotokoll nr. 1, Karmsund Sorenskriveris Ekstrarettsprotokoll Ba nr. 2, 1851-1856 og Pantebok nr. 1, 1867-1871. Statsarkivet i Stavanger.
5. Kommerselester er en betegnelse som viser lasteevnen til fartøyet, og tilsvarer 2,08 netto register-tonn. Et sildefartøy lastet ca. 22 tønner salt eksportsild per kml.
6. Kolle 1994, s. 189f.
7. Kildene til fartøyene bygget i årene 1871-1875 er hovedsakelig bilbrevene i Magistratsprotokoll nr. 1 og 2. Statsarkivet i Stavanger.
8. Folketellingen 1875
9. Karmsundsposten 29/7-1874
10. F.o.m. 1876 ble fartøyenes drektighet omregnet fra kml. til netto register tonn (nrt.). 1 kml. = 2,08 nrt.
11. Pettersen 1980, s. 85
12. Norges Handels- og Sjøfartstidende nr. 41, 1880. Her sitert fra Pettersen 1980, s. 80.

Fartøyer bygget i Haugesund 1843 - 1878

Navn	Rigg	Kml.	År	Eier	Byggmester
Uten navn	skøyte	40 td	1843	Ommund Heljesen Hauge	Bygget på gården Hauge
Det nye Forsøg	slupp	5,5	1844	Jacob Pedersen, Skudenes	
Løven	skøyte	3	1845	Ole Knudsen Sørvaag	Ole Knudsen Sørvaag (?)
Uten navn	skøyte	80 td	1845	Jens Johnsen Grønhaug	
Rapid	skøyte	8	1849	Tønnes Eide	Hans Hansen og Ole K. Sørvaag
Gladiator	skøyte	8	1849	Lauritz Pettersen	Otto Ottesen (sen.)

Activ	skøyte	6	1851	Ole Knudsen Sørvaag	Hans Hansen og Ole K. Sørvaag
Hardus	slupp	2	1851	Jens Johnsen	
Haugesund	skøyte	13	1852	O. M. Christiansen	Bygget på Risøy
Caroline	dekksbåt	8	1853	Ole Knudsen Sørvaag	Ole Knudsen Sørvaag
17de Mai	skøyte	11,5	1854	Rasmus Magnesen	
Semelia	dekksbåt	4,5	1859	Knud Knudsen Sørvaag	
Nympha	jakt	ca. 20	1861	Otto Ottesen	Otto Ottesen (jr.)
Avance	slupp	12	1862	Lauritz Pettersen	Otto Ottesen (jr.)
Springeren	slupp	2	1862	J. Johnsen	
Basa	jakt	ca. 25	1863	O. J. Baade, Stavanger	Otto Ottesen (jr.)
Ellida	jakt	14	1863	Johan Thorsen	Mads Madsen Ørnæs
Rygvarden	skøyte	13,5	1863	Johs. Simonsen Mønstre, Sveio	Otto Ottesen (jr.)
Trafik	skøyte	16,5	1863	Ludvig J. Seglem	Mads Madsen Ørnæs
Victoria	dekksbåt	5	1863	S. Mortensen	
Brødrene	jakt	8	1864	Tormod O. Lindøen, Avaldsnes	
Enigheden	jakt	13,5	1865	A. S. Asbjørnsen, Torvestad	
Richard	skonnert	46,5	1865	Johan S. Kragh, Stavanger	Mads Madsen Ørnæs
Zephyr	slupp	18,5	1865	O. M. Christiansen	Petter Ludvigsen
Alsvid	sk.brigg	72	1866	H. O. Sundfør m.fl.	Mads Madsen Ørnæs
Avance	sk.brigg	76,5	1866	Peder Hamre m.fl.	Erik Eriksen
Christine Elisabeth	dekksbåt	9	1866	S. Olsen	
Harald Haarfager	sk.brigg	66	1867	O. M. Christiansen	Petter Ludvigsen
Niord	skonnert	62	1867	Salve Hamre m.fl.	Mads Madsen Ørnæs
Rosa	jakt	30,5	1867	Ole og Jørgen Mæland Gundersen, Tysvær	Mads Madsen Ørnæs
Aasvær	jakt	22,5	1868	Tønnes Eide	Mads Madsen Ørnæs
Lykken	skøyte		1869	Jens Johnsen Pinsgaard	Jens Johnsen Pinsgaard

Augvald	bark	242,5	1871	Tønnes Eide m.fl.	John Hauge
Karmt	d/s	123	1872	John Valentinsen m.fl.	John Hauge
Maria Berner	skonnert skip	116,5	1873	Brostrup Berner jr., Stavanger	John Hauge
Oregon	fullrigger	434	1874	E. Berentsen, Stavanger	John Hauge
Bondevennen	skonnert skip	135	1875	Johan Thorsen m.fl.	Lars Nielsen Ørnæs
Vikar	bark	420,5	1875	Knud H. Rønnevig m.fl.	John Hauge
Garibaldi	skonnert brigg	273 t.	1876	Wollert Konow, Bergen	John Hauge
Haugesund	fullrigger	1035 t.	1876	Arne Lothe m.fl.	John Hauge
Patriot	skonnert brigg	206 t.	1876	Knud H. Rønnevig m.fl.	Lars Nielsen Ørnæs
Vanadis	bark	753 t.	1877	K. Knudsen m.fl., Bergen	John Hauge
Elisa	skonnert	140 t.	1878	Hans Olsen Sundfør m.fl.	John Hauge
Zippora	fullrigger	890 t.	1878	Hans Olsen Sundfør m.fl.	John Hauge

Merk: F.o.m. 1876 ble fartøyenes drektighet omregnet fra kml. til netto register tonn, 1 kml. = 2,08 nrt.

Kilder:

Fortegnelse over Hjemmehørende Fartøier 1842-1866, Statsarkivet i Stavanger.
Magistratsprotokoll nr. 1 og 2. Statsarkivet i Stavanger.
Pantebok nr. 1, 1867-1871. Statsarkivet i Stavanger.
Karmsund Sorenskriveris ekstrarettsprotokoll Ba nr. 2, 1851-1856, fol. 250. Statsarkivet i Stavanger.
Folketellingen for Haugesund, 1865 og 1875.
Amtmannsberetningen, Stavanger Amt 1841-1846, 1861-1865, 1866-1870, 1871-1875.
Ove Caspersens samlinger til borgerbok for Haugesund. Haugesund Folkebibliotek
Haugesunds Avis 19/8-1921, 16/2-1929, 8/2-1934, 2/9-1978.
Haugesunds Dagblad 15/3-1952.
Karmsundsposten 6/8-1873, 29/7-1874.

Litteratur:

Nils Kolle: Småskipsbygginga i Sunnhordland 1820-1860. *Sjøfartshistorisk årbok 1994.*

Lauritz Pettersen: Fra kjøpmannsrederi til selvstendig næring. Bergen og sjøfarten III. *Sjøfartshistorisk årbok 1980.*

Johs. B. Thue: Frå bygdehandverk til industri. Treskipsbygginga i Ryfylke frå 1845 til 1880. Framvekst og samanbrot. *Sjøfartshistorisk årbok 1972.*

Reidar Østensjø: *Haugesund 1835-1895.* Haugesund 1958.