

Fra isblokker til isbiter – den siste istid i Bamble.

Industrialiseringen i Norge begynte i 1840 årene, men først i 1914 kan Norge betegnes som et industriland. I denne artikkelen skal vi ta for oss produksjon og eksport av is, særlig i Bamble. Is er en industri som historikere knapt har beskjeftiget seg med.

Isen og de nye typene av industri hadde sitt tyngdepunkt rundt hovedstaden, men også i Grenland. Likevel var kun 5 % av befolkningen industriarbeidere i 1870. Men i Bamble var is en stor eksportartikkel og med eksporten ble også skipsfarten viktig.

I Norge hadde vi flere bønder og fiskere enn i andre vestlige land. Men skipsfarten førte til at Norge var et av Vest-Europas rikeste land og Norge hadde også den høyeste levealder.

I 1860 drev nesten halvparten av Langesunds befolkning med skipsfart og befolkningen hadde økt med over 50 % fra 1815 til 1855. Topp året i Norge for sysselsetningen i sjøtransport var i 1900. Da omfattet sjøtransporten 2500 menn, hvor det var flest sjøfolk fra Skien, Porsgrunn, Bamble og Kragerø.

Langesund, Brevik og Stathelle ble skilt ut som eget tollområde i 1840. Siden tollboden ble lagt til Brevik, ser det ut som all import og eksport gikk fra Brevik. Det gjorde den ikke, men den ble registrert i Brevik, selv om eksporten og importen også gikk fra og til Stathelle eller Langesund. Nå var det ikke slik at båtene som gikk ut fra Langesund først måtte seile inn til tollboden i Brevik og så ut igjen. Nei, skipperen leverte papirene til en representant for tollvesenet før de seilte ut, og eksporten ble registrert.

Isen som etter hvert ble lastet fra Elvik i Bamble, ble registrert hos tollerne i Kragerø. I 1866 ble nesten dobbelt så mye is skipet ut derfra som fra Brevik, mens i 1885 var iseksporten nesten jevnstor byene i mellom.

Hovedsakelig var det trelast som ble eksportert før midten av 1850. Det meste tømmer som ble skipet ut over Brevik, kom fra Eidanger og Bamble. Tollboden i Brevik var det 5. største tollstedet for eksport av trelast og det var også i Brevik posthuset lå. Der hadde posthuset ligget siden 1689.

Mellom 1500 og 1700- tallet var Telemark ett av Norges mest betydeligste steder for eksport av trelast. Eksporten av is ble knyttet til trelasten, da det var stort sett til de samme havnene, med de etter hvert samme skipene og redere, at iseksporten ble foretatt. Dessuten var biproduktene av trelasten, som sagflis og bark, viktig både for isen og fiske. I tillegg ga hverken trelasten eller deler sjømannslivet, arbeid hele året. Derfor kunne arbeiderne og matrosene jobbe 20-25 uker med is og den inntekten kom godt med.

Trelast hadde vært eksportert i flere hundre år og i generasjoner var det utarbeidet gode kontakter med utlandet.

Over Brevik tollsted gikk trelasten først og fremst til tre-fattige Holland og det førte til at i områdene kunne de fleste gjøre seg forståelig på hollandsk. Slik også i Stathelle, for det kunne ligge nokså like mange båter der, som dem som lastet tømmer i Brevik i toppåret 1850.

Holland var et større marked og så hadde Bamble et fortrinn ved at havnene ble tidligere isfrie, lå lenger ut - var nærmere Skagerak. Innseilingen til Langesund var vanskelig før fyret kom i 1839 og det var også et problem for havnene innover fjorden. Var været særlig dårlig, gikk båtene inn til Elvik eller Stråholmen og lå der i le.

Trelast- og is-eksporten gikk som regel ikke på egen kjøp før midten av 1850 og særlig ikke til England. En grunn var at frem til 1849 kunne varer bare eksporteres til England på britiske skip. Å bestille last var vanskelig, da man manglet telegrafen og postgangen var meget mangelfull, som Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) skriver i avisen Grenmar 1914. Et sikkert vårtegn hadde vært at de hollandske smakkene kom inn Langesundsfjorden for å kjøpe trelast som ikke var forhåndsbestilt, slik også britiske båter hentet is.

En kamp oppsto for å få sikre seg bestillingene fra utlandet, og det var en kamp inntil 1899. Da hadde Langesund fått eget postkontor og telegraf og bestillinger gikk til og fra eksportør til importør og da ble det slutt på kaprerlosene. Kaprerlosene hadde ligget i småbåter i fjordgapet utenfor Langesund og

kastet sin toll-pinne om bord i de utenlandske båtene. Derved hadde de kapret seg eneretten til å forhandle om salg med skipperen, enten det var trelast eller is. Thomas Johannes Wiborg (1812-74) må ha hatt avtale med mange kaperloser, for i 1845 hadde han 42 hollandske smakker under lasting samtidig i Brevik.

Brevik lå strategisk til på landeveien fra Kristiania til Kristiansand og postkontoret i Brevik var det sjette største i Norge. At det var og hadde vært stor handel med utlandet viser at rundt ¼ av posten fra Brevik i 1812, nettopp gikk til utlandet. Men ikke særlig praktisk for folk i Bamble med posthuset i Brevik. I dag tar det omtrent en halv time å kjøre bil fra Valle til Brevik. Men posten skulle jo frem og den gikk med båt og med hest og vogn. Så det ser ut til at kanskje posten kunne hentes på Åby gård fra 1875, for der ble hestene på postruten skiftet.

I 1838 søkte Langesund staten om å få postkontor. Handelen med utlandet var jo stor i Langesund og de savnet et postkontor. Etter mange søknader og avslag ga de opp i 1849. Det ble spleiset på et postbud, som hentet posten i Brevik og som tok post fra Langesund tilbake. Da skjønnte vel staten viktigheten av et postkontor i Langesund. I 1865 fikk Langesund et postkontor og postmesteren var også telegrafbestyrer. Da telefonen kom i 1896 ble handelen med omverden langt lettere.

Kommunikasjonen ble også bedret da post & kystruten ble opprettet fra Brevik til Kristiansand for denne gikk innom Langesund. Bedre ble det også i 1894 da de norske konsulene i London, Grimsby og Hull sendte ukentlige rapporter om vær og vind. Det ser ut til at «Isforeningen» som vel var en forening for «Ismænd» - altså dem som drev med is, som i samarbeid med regjeringen, hadde fått dette til.

Norge var avhengig av import av blant annet kull fra England og behovet økte med industrialiseringen. Men før England opphevet Nasjonalpakten i 1849 kunne norske skip i liten grad bringe varer for eksport til England. Således foregikk den første eksporten av is til Storbritannia i 1822 ved at et britisk skip kom opp og hentet isen.

Da pakten ble opphevet og isen ble en eksport også på norske skip, ble det en «glans» periode i Bamble. For i tillegg til at is-eksporten kom i gang, ble det bygget flere seilskuter også i Langesund og seilskuter var særlig egnet til å frakte is.

Før 1849 var båtene gått med ballast til Storbritannia, altså sten og jord for å stabilisere båtene på vei for å hente kull. Når behovet for kull økte, kunne nå norske skip dra ut med is og ta med kull tilbake. Derved ble inntjeningen for nordmennene veldig mye større. For trelasthandlerne gikk det greit å ta med is til eksport, de hadde skip og de hadde kai og brygger. I tillegg, og i motsetning til skogdrift, er is en ressurs som kan høstes mer og mer av hvert år, uavhengig av hvilke mengder man tok ut i tidligere år. Is ble viktig for industrialiseringen, men trelast ble også brukt til å stabilisere isen om bord i skutene og britene trengte trelast til gruvene.

Is-produksjon og is-eksport var et sjansespill, men mange tok sjansen og særlig i Telemark.

I Grenland var det sentrale punktet Bamble og Eidanger, som var blant de største i landet som drev med is-drift.

I hovedsak var det fra områdene rundt Oslofjorden og til litt sør for Risør man drev med is. Unntaket var Sandefjord, der tjente de seg rike på hvalfangst i Finnmark og der var arbeiderne engasjerte på hvalfangerbåtene. På hvalfangst dro også noen fra Bamble distriktet som Leif Grobstok (1909-84) og Anders Henrik Andersen (1865-1927).

Is skapte arbeidsplasser og rundt 1900 arbeidet 1715 personer i 103 ulike virksomheter knyttet til produksjon, eksport og salg av is i Telemark.

Men det synes som det i liten grad var Bamblingene selv som drev med isdrift. De leide ut eiendommene sine til menn med kapital og kart. Det var ulike firma, som i hovedsak hadde sete i Brevik og Porsgrunn, men også i Kragerø og i hovedstaden. Eneste unntaket ser ut til å være Isak Thorsen og Severin Sørensen fra Bamble som rundt 1910 leide Lunde is-forretning, en forretning som også benyttet Heistad-bukten.

Bamble var godt egnet for is-drift med isfrie havner og der skrånende åsrygger med innsjøer og tjern møter havet og verner mot øst og vest.

Men det har ikke vært lett å finne ut hvor isdriften eller brukene lå. En ting er statistikk, en annen ting er ulike kommunegrenser og kommunesammenslåinger gjør det vanskelig å finne ut. Var dette is-bruket i Bamble eller var dette en i annen kommune?

Stathelle ble i 1851 egen kommune, for så å bli innlemmet i Bamble kommune i 1964.

Salg og eksport av is var væravhengig og var det kalde vintere i Europa, sørget landene for egen is. Var det varme vintre i Norge ble det lite is å eksportere. Før eksportørene fikk telegrafene og telefon var også vintertemperaturene vanskelig å finne ut av og derfor kunne ikke behovet for is-eksporten forutsies.

Politisk klima hadde også innvirkning, den tysk/franske krigen i 1870 og første verdenskrig (1914-18), skapte vansker. Etter freden i 1918 tok eksporten seg opp, årsaken var blant annet at isfabrikkene i utlandet var under kirgen blitt ombygget for å produsere ammunisjon. Dermed trengte de mye is etter freden i Versailles.

Krimkrigen fra 1853 til 1856, førte også til at mange store handelshus i distriktet gikk falitt.

Noen måtte gi opp isdriften på grunn av forurensning fra industri og som i Brevik, ved anleggelsen av jernbanen.

Når noen tok sjansen ved å satse på isdrift var det bra, det skapte mange arbeidsplasser.

Så førte også forurensning i utlandet til økt behov for norsk is, i alle fall i Frankrike. Ved en «fest» i Tonloy Champagne rundt 1860, var de franske isbitene i glassene infisert med tyfusbasiller. Tyfus starter i tarmen og sprer seg til andre organer og før antibiotika kom, var tyfus svært dødelig. En stor del av de franske gjestene døde da også. Det førte ikke bare til at norsk is ble mer ettertraktet, den ble i tillegg markedsført som ren. Det var også særlig viktig for Kolera pandemien som også rammet tarmen og varte i nesten hundre år - tok livet av mange, flere tusen bare i Norge.

Den siste islasten fra Bamble skal ha gått fra Thorsens is-bruk i Surtebogen i 1962, så Bambles siste istid varte i over 120 år.

Eksporten opphørte mer eller mindre i 1930 årene, men enkelte som Thorvald K Thorvaldsen, startet sent med is og ble en av de siste produsentene. Først i 1947 kjøpte han Cocheplassen som omtales siden. Eksport av is drev han ikke med, han leverte is til Makrellaget i Langesund.

Men det var ikke bare is-drift i Bamble og annen drift var også i behov av båttrafikk og skapte arbeidsplasser. Det ene førte det andre med seg.

Ødegården Verk var fra 1872, Norges største gruve for apatitt, som var viktig for produksjon av kunstgjødsel. Apatitten ble skipet ut fra Åby øst, fra Åby fjorden og Brevikstrand samt Valle.

Åbyfjorden var en viktig inn seilingsled fra rundt 1890 og et stykke inn på 1900. Det var også en betydelig istrafikk i Åbyfjorden for her lå flere is-bruk.

I Langesund - av alle steder, produsertes fra 1880 ski og hundesleder, utstyr som Fridtjof Nansen i 1888-89 brukte på sin vei over Grønland.

I Bamble Historielags årbok fra 2012 fortelles om fiskeren Olaves Hansen fra Langesund som dro med Nansen.

Ellers påstås det at Tangvall i Bamble, var stedet hvor Norges første poteter ble dyrket i 1774, så kom ikke å si at Bamble ikke var fremtidsrettet.

Det at Norge drev en høy grad av eksport og import gjorde at landet fikk mye utenlandsk kapital. Da ble det behov for banker og Bamble fikk sin sparebank i 1850. Bakgrunnen for banken kan være noe underlig, for den startet som en bank for korn. Eller et kornmagasin ble bygget ved muren til Bamble kirke. Her kunne bøndene gjøre innskudd av godt rensket korn om høsten. Den som trengte korn om våren, fikk låne korn til en rente av en skjerpe (18 liter) pr. tønne og en tønne var nesten 140 liter.

Avviklingen av denne kornbanken ble til Bamble sparebank og salget av kornbanken ble grunnkapitalen for banken. Banken åpnet i 1850 med ekspedering to timer på lørdager. I 1874 fikk Langesund sin bank og først da kommunene slo seg sammen i 1964, ble bankene til Bamble og Langesund sparebank.

Is-driftens historie.

Da vi i Norge begynte å selge is til utlandet var det såkalt naturis. Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) skriver at over tollstedene Kragerø og Brevik ble det eksport is fra 1835. Fra eksportens begynnelse ble isen tatt fra våre fjorder og elvemunninger, hvor vannet var omtrent ferskt eller brakt, altså inneholdt salt. Først senere ble isen skåret fra naturlige innsjøer, tjern og elver, men det oppsto konflikter, hvem eide isen? Etter hvert stadfestet Høyesterett at det var grunneierne som eide eiendom rundt innsjøer og elver, som også eide den isen som lå seg der. Ofte var heller ikke denne isen hverken ren eller hard nok. Storbritannia som var det landet som tok imot mest is fra Norge, mente at isen skulle være så sterk som stål og så ren at en kunne lese avisen gjennom den. Derfor måtte isen «stelles» og innsjøene «renses», så ble det behov for folk til dette også.

Den industrielle utvikling førte til et stort behov for is. Tidligere hadde man laget innretninger som kunne bevare maten, både ved at kulde ikke ødela maten, eller at heller ikke varmen om sommeren gjorde det. Den mest vanlige oppbevaringen i Norge var jordkjellere.

Vi vet at perserne 400 år f.Kr. lagret is i binger og binger ble også brukt i Norge. Is bingene kunne være gravet ned i jorden som jordkjellere, men også bygget som store kasser på marken hvor isen ble isolert på toppen.

Industrialiseringen førte til at nordmenn i tettstedene sluttet å holde husdyr som gris, høner og kyr og ble avhengig å få levert fersk mat. Det å bevare mat fra slakting av dyr, og poteter fra innhøsting, krevde en kjølig lagring. Med is ble også transporten av kjøtt billigere, for i stedet for å transportere levende dyr, gjorde isen at kjøttet holdt seg selv om dyrene var slaktet.

Fisk og kjøtt var blitt speket, røkt og tørket for å være spiselig frem til ny høst, eller til man kunne jakte, slakte og fiske igjen. Men med tolv timers arbeidsdag og bare fri på søndager, kunne det bli lite tid til fiske om det nå var lov på søndager? Dessuten rett til 14 dagers lønnet ferie kom i 1919 og først da ble arbeidstiden redusert fra 12 til 8 timer for de fleste.

Historiefortelleren Peder Chr. Asbjørnsen ga i 1864 ut «kokebok for fornuftig matstell», hvor han «markedsførte» isen som viktig i husholdningene og for bevaring av maten.

Med industrialiseringen kom altså et nytt behov, hvordan sørge for at mat ikke ble ødelagt på vei frem fra produsent til forbruker. Dermed ble det også viktig med utvikling av veier, og transport som jernbane. Det er her isen kommer inn.

Tidligere gikk isen fra Norge i hovedsak til overklassen også i de engelske byene. Isen ble brukt i drinker, til å kjøle vin og å lage is krem eller sorbet, nå fikk isen et bredere bruksområde.

I Bamble var det dårlig med veier og jernbane, og frem til siste halvdel av 1800-tallet var transport basert på sjøen. Skipsfarten ga inntekt til nesten halvparten av befolkningen i Langesund i 1860.

Riktig nok var det rundt 1687 anlagt en postvei fra Stathelle til Stavanger, en vei som ble forbedret i 1870.

Da jernbanestasjonen ble anlagt i Brevik - på Strømtangen i 1895, kom det en dampskipskai nedenfor. Således kunne både gods og mennesker forflyttes direkte fra tog til båt. Men fortsatt gikk den meste av samferdselen på sjøen, og først i 1899 begynte Kystruten å legge til kai i Langesund.

Isen ble særlig viktig for frakt av fisk. I Norge hadde man startet med å is ned fisk rundt 1840. Ising av fisk har nok sin grunn til at Grimsby på østkysten av England var den havnen som etter London, tok imot mest is fra Norge. På østkysten av England var det et stort fiske og isen gjorde at fisken holdt seg fersk når den ble fraktet til sentrale strøk i England. Dessuten kunne laks og makrell fra 1860 bli eksportert på is til England og ikke lenger i kummer i båtene. Grimsby lå strategisk til for nordmennene, ved innløpet fra Nordsjøen. Navnet skal byen ha fått etter en dansk fisker, og ikke fordi byen var stygg eller «grim».

Isen rasjonaliserte fisket, for med ising av fisken kunne fiskerne være lengre ute på havet. Isen førte til at franske brisling fiskere ikke behøvde å seile til land så ofte og med isen økte fisket og inntjeningen for fiskerne. I tillegg dro seilkuttere ut på fiskefeltet og fraktet fisken på is, direkte til de store markedene. Is er den beste måten å frakte og oppbevare fisk på, fisken holder seg dobbelt så lenge på is som i dagens kjøleskap.

For melkeprodusentene på bygda ble morgen melken fraktet ut med is og kveldsmelkingen ble holdt kjølig med is til neste dag, som regel i melkespann i is-binger.

Is ble viktig for produksjon av sprengstoff og ikke minst for bryggeriene.

Fra 1860 ble pilsner den nye tyske øltypen og produksjonen av pils krevde kjøling, slik også til lagringen av dette øl. Lundetangen bryggerier ble anlagt i 1854 i Skien og her ble det solgt øl til områdene rundt Skien. Med isdrift kunne bryggeriene nå produsere pils hele året, og noen bryggerier hadde sine egne is-dammer. Så var det da også under den milde vinteren i Europa i 1898, at tyskernes etterspørsel for is var spesielt stor.

Den første sikre eksport av is til utlandet fra Norge er i mai 1822 og det var en konditor i London – William Leftwich, som sto for handelen. At is var en ny importartikkel for Storbritannia, viser vel at Leftwich fikk vansker med tollene. I papirene hadde tollerne ingen rubrikk til bruk for import av is. Eller som Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) skriver i avisen Grenmar i 1914, at i England, «tok regjeringen under overveieelse om der skulle legges toll på denne, i mens smeltet dessverre størstedelen av isen i fartøyet». Vinteren 1821/22 hadde vært særlig mild i Storbritannia og selv om Leftwich måtte betale høy toll, fikk han solgt resten av isen til sine kollegaer i London til en svært god pris. Leftwich hadde fått isen fra Norge fraktet i tønner og det var ikke så gunstig. Det kom bedre måter for isfrakt.

Importen hans var nok ikke stor, men han fortsatte og det tok ti år før han fikk konkurrenter.

Men hvor han hentet isen, er svært uklart.

I 1850-årene økte norsk isdrift betydelig og den baserte seg på amerikansk teknologi fra tidlig 1800-tallet.

I Boston på den amerikanske østkysten, hadde Nathaniel J Wyeth (1802 - 1856) begynt å jobbe med is. Han tok patent på 14 ulike redskaper som økte og forenklet produktiviteten av isdrift. En særlig viktig patent var is-plogen som skar isen i like stor lengder. Plogen ble trukket av hester, og bare den siste delen av lengdene ble håndskåret i like store blokker. Blokkene kunne ha en størrelse på 2x2 fot og en fot er rundt 30 cm. Hvordan nordmennene fant ut av amerikanernes nyvinninger er jo interessant, for telefonen kom ikke særlig i bruk før i 1880-årene i Norge.

Informasjonen kunne ha kommet med sjøfolk som hadde hentet varer særlig fra New York og Boston, eller amerikanere som hadde hentet is fra Norge til USA.

Sjømennene i ulike havner kunne ha snakket sammen. Dessuten kommisærene i utlandet som sto for mottaket av is og trelast fra Norge eller USA, var nok også en kilde. I tillegg jobbet det nordmenn også fra Bamble på de engelske båtene.

Nordmenn som Thomas Bryn, vennen til Christian Høy fra Langesund, jobbet i Le Havre som skipsreder og skipshandler. Le Havre var den største havnen for mottak av is fra Norge til Frankrike. Haagen Fredrik Haagensen (f.1850) hadde vært fiskehandler og norsk konsul i Grimsby, byen som importerte nest mest is fra Norge.

Haagensen kom til Langesund i 1883 og hadde da med seg noe nytt, en motor han monterte i en kogg.

Det var to land som konkurrerte om eksport av is – Norge og USA. Med eksporten til Storbritannia hadde Norge et fortrinn, det er kortere distanse fra kysten av Norge til England enn fra USA. Så sto da også norske iseksportører for 80-90 % av all eksport av is til England. En annen fordel nordmennene hadde var isfrie havner og god tilgang på sagmugg, tilsvarende var det knapt noe land som hadde.

Fra 1850-tallet gikk is-drift fra å være et «høstingsbruk» av natur-is, til å bli en nærmest industri som sysselsatte mange menn, men minimalt, om noen kvinner i Norge. I 1860 ble etterspørselen for norsk is så stor at det måtte anlegges dammer.

Men den store eksporten ga ringvirkninger, for med den, ble det større bruk for handel og håndverk, samt nye forretninger.

I årene 1880 og 1890 var det mangel på is i USA og Norge eksporterte is særlig til New York, slik nordmenn også gjorde i 1884 og 1886. Eller Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) som hadde majoriteten av sine is-bruk i Bamble skriver i 1914: Sommeren 1890 skibede vi Is herfra til Amerika.

Frem til 1900 ble 150 is-forretninger etablert fra Bamble til Solum, men det var ingen dammer i Stathelle innenfor kommunegrensen. Men Stathelle sto for utskiping av 10 000 tonn is i 1887 og som det fremkommer, var det i alle fall fire dammer i Bamble, som lå tett opp til Stathelle kommunes grenser.

I 1860 ble også telegrafnettet utbygget, og telegrafen fikk stor betydning for næringen. For fiskerne kunne nå med telegram informere om mye fisk på feltet, når de var i havsnød og eksportørene kunne ta imot bestillinger for frakt med telegram. I 1858 ble det første telegram sendt over Atlanterhavet og tre år tidligere kunne alle i Norge sende telegram.

IS og Arbeidskraft

Når det gjelder produksjon og eksport av is skriver Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) i Grenmar i 1914, at isbedriftene skaffer en masse menn god beskjeftigelse og fortjeneste, vinter som sommer, dette kommer da især vel med for vinteren. Is eksporten, påstår han har brakt velstand blant arbeidere i mange distrikter. Så kan det vel også legges til at isen sammen med alt annet han drev med, også brakte Wiborg selv velstand. Dessuten viser det seg at steder hvor det var stor iseksport, var det lav utvandring til for eksempel USA.

Isdrift i Telemark var blant landets største og det sentrale tyngdepunkt var i Bamble og Eidanger. Is ble skåret fra januar til mars og i den perioden var det ellers dårlig med arbeid, for bønder som for sjømenn.

Unge menn hadde forlatt fiskebåtene for å ta hyre på seilskutene, det var jo spennende å se andre land. Siden majoriteten av seilskutene gikk i opplag fra oktober/november til mars/april og passet det godt å få jobbe med is. I tillegg, om vinteren var lønnen for andre jobber lavt betalt.

Selv om jobben med is var hard, var den godt betalt.

I Langesund økte befolkningen fra 497 i 1815 til 753 i 1855. Befolkningen besto av en liten velstående overklasse, en svak økonomisk og ikke særlig tallrik mellomklasse, samt en stor fattig «underklasse». På den annen side sto overklassen for 80 % av den skatt som ble betalt inn. Just Wright var lenge den største skattebetaleren med svigerfaren Jacob Cudrio på neste plass. Brødrene Wright var i 1840-årene drivkraften bak Langesunds skipsfart.

Den store befolkningsveksten – på over 50 %, frem til 1855, kan ha sin årsak i at skipsanløpene flyttet seg ut til Langesund fra Porsgrunn og Skien. Langesund hadde bedre havn, lå lengre ut og med større utskiping, da flyttet folk. Ikke så underlig at de flyttet utskipingen til Langesund. Ved dårlig vær og når strømmen imot var på sitt vanskeligste, kunne seilskutene - før bukserbåtene kom i drift, bruke uker opp til Skien fra Langesund. Fra 1855 og til 1900 hadde Bamble klart det største antall innbyggere i forhold til Stathelle som jo i 1851 var skilt ut som egen kommune.

I 1875 sank prisene på trelast til det halve og ble først bedre i 1896, da var det bra at det var åpnet opp for drift av is.

I Bamble og i tillegg til Solum, var nesten 1300 menn i arbeid med is i vinteren 1895- 96. Hvordan arbeiderne fordelte seg i kommunene er ukjent, men Solum med sine over 8000 innbyggere var jo større enn de 6500 som bodde i dagens Bamble.

Fra 1860 var det ikke lenger passtvang fra Sverige og over 100 000 svensker flyttet til Norge i annen halvdel av 1800-tallet. I hovedsak flyttet de fra Bohuslän som hadde vært norsk inntil 1658. Bohuslän hadde fra 1808 vokst seg stor på sildefiske, men da silden stakk, forvant arbeidsplassene. Svenskene jobbet på blant annet på sagbruk og med stein og steinhogging, samt i gruvene. Mellom 1870 og 1910 jobbet 1308 svensker på Ødegården verk. Selv om silden kom tilbake i 1877 ble svenskene igjen. Noen hadde jo giftet seg og i 1900 bodde 4676 mennesker i Bamble og 3 % eller 140 av dem var svensker. I Langesund av en befolkning på 1344, var det 1 % svensker og i Stathelle var 2 % av befolkningen på 472, svensker. Således skulle svenskene kanskje ikke utgi en trussel for norske arbeidstakere. Men svenskene var nok bra for isdriften for de kunne jobbe med stein. Dessuten jobbet de i mange av gruvene eller i de 7 nikkilverkene i Bamble.

Men som sjømenn var svenskene ikke ønsket, selv om det var mangel på matroser i perioden 1886-1890. Rederne ville nok ha dem, for svenskene godtok lave hyrer, men det førte til lav hyre på

nordmenn også. Historien forteller at i Kragerø ble svenskene jaget på sjøen av rasende norske sjømenn i denne perioden. Dette selv om det var mangel på matroser og ¼ del av den totale utskipingen av is i perioden gikk over Kragerø.

Rundt 1900 arbeidet 1715 personer i 102 ulike virksomheter knyttet til is selv om 1900 slett ikke var toppåret for eksport av is.

Når det gjelder isdrift og produksjon, var det i Norge lite arbeid for kvinnene. I det hele var det få kvinner som jobbet, men enkelte kvinner arvet is-bruket etter sine menn. Hvis kvinner hadde lønnet arbeid, var det i en eller annen butikk, samt at de egnet bakker for fiskerne – liner, hvor de satte blåskjell og snegler på krokene.

Krabberødstrand kan belyse arbeidsfordelingen, da det her bodde omtrent 300 mennesker i 1910. Av disse var 32 sjøfolk, mens kvinnene var husmødre, tre bestyrte hus, tre var tjenestepiker og en handelsreisende. Først etter den andre verdenskrigen finner vi at kvinner jobbet med is. Hvis kvinner før det hadde oppdrag i forhold til driften av is, var det å komme med mat til arbeidsplassene. Ofte lå stedet der mennene jobbet med is lite sentralt, så arbeiderne hadde med seg egen mat for de tolv timene de jobbet. Kaffe ble kokt på arbeidsplassen i digre kjeler.

ISDAMMENE

I perioden 1850 – 60 gikk man over til å industrialisere is-driften. Det betydde at fra å hente is fra elver og vann, hvor isen dannet seg naturlig, demmet man opp innsjøer, tjern, elver og myrer. Nærhet til sjøen eller hvor det var lett å frakte isen ut, var ønskelig, men mange dammer lå også høyt oppe i åssidene.

Aller best for produksjonen av is er dammer som var fundamentert på fjell. Det ble også demmet opp jorder som hadde vært dyrket, men det er ikke funnet kunstige innsjøer i Bamble, slik som på flere steder på Østlandet. I Frognerparken i Oslo, der «Sinnataggen» står, går broen over en slik kunstig dam. Dammen er en av flere kunstige som sørget for is til befolkningen i hovedstaden før Gustav Vigeland satte opp sine skulpturer.

Industrialiseringen av isdriften førte til mange nye «yrker» eller menn fikk nye arbeidsområder.

Isdammene ved Elvik ble bygget opp av stein og slike murer var det mange av både i Bamble og i områdene rundt. Noen kilder sier at det ble anlagt over 100 isdammene fra 1860 og bare det ga arbeid til mange menn. Ved byggingene av murene rundt dammene var det jo god bruk for noen av de svenske innvandrerne. Svenskene var spesialister på arbeid med stein.

Murene ble vanligvis bygget opp av gråstein og var gjerne 5-6 meter høye og opp til to meter brede. Murene skulle tåle store vannmengder og samtidig gi dammene større overflater. Helst skulle dammene ligge mest mulig i skyggen fra oktober og til påske.

For å tette murene «mauret» mange, det vil si at det ble lagt sagflis mellom stenene, slik teknikk ble også brukt til å tette lekke seilskuter. Uttrykket maure kom fra at når man ikke hadde sagflis bruktes maurtuer som jo er laget av barnåler.

Når det påstås at murene rundt Thomas Johannes Wiborgs (1845-1929) dammer på Elvik var spesielle, kan det skyldes at disse ikke var mauret, men bundet sammen av kalkmørtel.

Kalkmørtel var fremstilt i kalkbrenneriene og kanskje ikke underlig hvis Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) brukte det på Elvik. Murene hans står der den dag i dag – etter rundt 150 år.

Denne Thomas Johannes var fra Brevik og onkelen - denne forunderlige pastor Esmark, hadde et kalkbrenneri i Brevik. I kalkbrenneriene ble det laget kalkmørtel som er svakere enn sement. Fordelen med kalkmørtelen er at den tåler bevegelser og spenningsforskjeller, uten å sprekke. Det var viktig for dammene når de var veldig fulle. Ulempen med kalkmørtel er at det ikke må regne før mørtelen er tørket. Siden murer av mørtel ikke drenerer, kan det at det er luker i murene, bekrefte bruk av mørtel ved murene til Wiborg på Elvik.

Ved noen isbruk lot de det være en råk i dammene – altså åpent vann inn til muren Nattevakter trakk isen vekk fra murene, dette for å hindre press på murene. Gutter ned i 10-12 års alder kunne brukes som nattevakter, og lærere fortvilte over dårlig oppmøte på skolene.

Mindre tjern og myrer kunne være demmet opp av voller med jord og sten, slik også for enkelte jorder som hadde vært dyrket. Jordene ble demmet opp og fylt med vann i vinterhalvåret. Når våren kom, ble vannet tappet ut og gårdens dyr kunne beite.

Men før frosten satte inn, måtte alt som skulle brukes til produksjon av is renses for gress, løv, siv og annet som var kommet ned i det som var oppdemmet. Uten dette arbeidet kunne ikke isen bli eksportert, den ville ikke være ren nok. Til arbeidet ble det brukt flåter og lange ljåer, eller kjettinger som fra robåter ble dratt langs bunnen av dammen.

En annen utfordring var hvis sneen kom før dammene frøs skikkelig. Da måtte sneen måkes av den tynne isen som hadde lagt seg og dette var også et tungt arbeid. Ikke uten vansker når isen ikke bar og snemåkerne gikk i dammen - ble våte, for ekstra skift hadde de ikke.

Sne-is var lite ønskelig, for når det kom mildvær og sne, fikk isen dårlig kvalitet.

Sneen isolerte isen og derved tok det lengre tid å oppnå rett tykkelsen på isen. Derfor måtte sneen måkes av dammene og dette tunge arbeidet var altså ikke uten fare, når isen var usikker.

Ulike redskaper var laget for å bli kvitt sneen på is-dammene. Is høvel ble brukt til å skrape vekk sneen, mens en «slodde» var en åpen kasse på meier til sneryddingen.

Ideelle forhold for isen var barfrost – altså at isen frøs, før det kom sne. Kom vinteren tidlig og var kald, kunne det høstes is flere ganger på samme dam det året. Milde vintre var det verste, da ble det som «vi ismænd» kaller sølevintre. Thomas Johannes Wiborg (1845-929) er naturligvis bekymret for milde vintre og viser til miljøskapte vansker når han i 1914 skriver: Man har ment at det var langt koldere vintre i gamle dage end det nu er. Heri er jeg for en del enig, men den egentlige grund hertil formener han, er at fjord- og sjøisen brytes opp og jages til sjøs langs hele vår kyst søndenfjells og det av en stor dampskipstrafikk og isbrytere. Derved blir det altså, mener han, sjøklimate mellom fire og åtte mil lengre inn, hvor vintrene tidligere hadde tørt landklima.

Når skjæringen av isen startet var det som regel i februar og isen skulle jo være ren. Men når det var hester som trakk isplogen som skar isen i lengder, kunne disse forurense. Poser ble budet fast bak på hestene, slik at møkken ikke landet på isen. Dessuten, hvis en arbeider tygget skrå og/eller spyttet på isen, førte det uten nåde til avskjedigelse.

I Norge kunne smågutter også ha jobb med snemåking, mens det i USA ble det brukt kvinner og barn til å pukke hestemøkk.

Hvor mange som jobbet med is-dammene eller med drift av is er vanskelig å finne ut. Majoriteten av arbeiderne skal ha kommet fra gårder i nærheten av brukene, for det var særlig i høysesongen mellom januar og mars at det var bruk for mange arbeidere. Så i mørket kom arbeiderne gående eller roene for å komme på jobben klokken seks og 12 timer etter gikk eller rodde de tilbake i skumringen. Det var nok ikke snakk om å kjøre hest for lønningene rakk ikke langt. Over halvparten av det en mann tjente gikk til familiens mat og det far trengte, ble prioritert for resten av lønnen.

Vintrenes temperatur avgjorde hvor mange arbeidere det trengtes til å fylle de ulike oppgavene. Is arbeiderne hadde et usikkert utkomme, slik en kan si at drifterene også hadde.

Når isen var tykk nok – helst 14 tommer, startet skjæringen før blokkene med is ble fraktet videre. Det helt overordnede for isen var at den ble skåret i nøyaktig like store blokker, for da kunne blokkene stables helt tett ved skiping eller lagring. Ikke alltid ble isen så tykk og som Handels & Sjøfartestiende skrev fra Porsgrunn i januar 1921: «Den første forespørsel etter is i år er allerede innløpet i disse dager – og, til Sverige for prompte skiping. Således som forholdene ligger an for øyeblikket er det dog umulig å vite om der i det hele tatt kan bli noen is, idet tykkelsen på dammene nu bare er 5-6 tommer».

Isen kunne bli fraktet med en lav slede med hest foran, direkte til fraktebåt, slik det ble gjort blant annet på Stokkevannet. På Elvik var det bygget en renne som mange andre steder, men her gikk isen ned til ishuset og ble lagret, før den ble hentet. Prisen for den isen som ble eksportert om sommeren, ble høyere enn den som ble fraktet direkte ned til skip om vinteren.

Så selv om ishushuset som var til lagring av isen var en investering, ble det lønnsomt å bygge dem.

Is-plogene som ble trukket av hester skar ikke isen helt igjennom. For å få mest mulig kontroll ble resten håndsaget og slik kunne de ta ut blokk for blokk, enten med vinsj eller en hest mot rennen. Erfarne menn ble brukt til å få isblokkene opp av vannet og sørge for at de kom nedover til lagring eller for direkte frakt videre. De best betalte av jobbene hadde de som var erfarne isskjærere. Når isen var skåret ble den som på Elvik, sendt ned rennen og rett før ishuset var det bygget en «motbakke» som fungerte som en brems. Som en brems kunne også en mengde tykke spikere i rennene utgjøre.

Rennene var bygget av planker og støttet opp av tømmer. Lengden av dem varierte i forhold til hvor langt fra sjøen isdammene lå. Belastning på isrennene var stor, så disse måtte også tilses og vedlikeholdes.

Når Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) skriver om farens iseksport fra 1840, skriver han at den gang hadde man ikke ishuse her hjemme. Det var kun vårskiping, da utskipingen gikk direkte fra de vann det gjaldt.

Trelasthandler Nicolai W Coch som også etter hvert hadde isbruk i Bamble, skulle i 1851 eksportere is fra en dam ved Langangen. Isen ble skåret på dammen, sendt nedover en renne før blokkene endte med et plask i sjøen ved skutesiden. Isblokkene ble trukket opp på en flåte, vasket med ferskvann, før blokkene en etter en ble heist opp i båten.

Der landskapet er flatere som ved Stokke-vannet, kunne isen bli fraktet med hest ned til havnen.

Hestene kunne frakte 2 tonn is pr. dag.

Fra 1880-årene opptok også enkelte driftige menn iseksporten på en mer rasjonell måte ved å anlegge ishuse, slik at utskipingen også kunne foregå om sommeren. Dette var menn fra Kristiania, Drøbak, Larvik, Brevik og Kragerø. Det var fra disse tolldistrikter at denne næringsveien raskt utviklet seg og ble stabil. For distriktet ble isen like viktig som silden var for Stavanger.

ISHUS

Allerede i 1812 hadde amerikaneren Fredric Tudor (1783-1864) fra Boston bygget ishuse på Cuba.

Hans ishuse hadde doble vegger som ble fylt med sagflis og slik ble det også etter hvert gjort i Norge.

Isolasjonen gjorde at isen som var skåret i like store blokker, kunne lagres fra vinteren og uten særlig stort svinn frem til sommeren. Sagflis eller halm ble også lagt mellom lagene med is, dette for å unngå at blokkene frøs fast i hverandre. Ved kalde vintre i Europa når de der var selvforsynt med is, kunne isen i Norge lagres til neste sesong.

Et ishuse var som regel satt opp av solid tømmer og både de doble veggene og himlingen, ble isolert med sagflis. Slik også døren inn som ikke hadde bredere åpning enn at en mann kunne gå inn og hente isblokkene. Når lastingen av is var foretatt, ble det heist opp sagmugg i bøtter og fylt i døren som også hadde doble vegger. Det var ytterst viktig at sagflisen var helt tørr, slik at den kunne suge opp mest mulig fukt. Fra ishusene gikk også rennene hvor isen som var lagret, ble fraktet ned til ventende skip. I tilknytning til noen isbruk var det bygget isbinger, som var lettere å bruke. Bingene kunne ha enkle trevegger og var uten tak, men når bingen var full, ble et godt lag sagmugg lagt på toppen som isolasjon. Tett stablete og like store isblokker kunne holde seg lenge i bingene. Noen isbruk hadde både ishuse og isbinger og når isen ble eksportert, ble isen fra bingene tatt ut først.

Trelast var en stor eksportvare, og sagflis var et biprodukt. Men i skogen kunne det da ikke høstes så mye skog som en uhemmet kunne høste av is. Likevel eksporten av is nådde aldri opp til mer enn 1/3 av eksporten av trelasten. Men det ble produsert mer is enn den som ble eksportert, for hjemmemarkedet hadde også bruk for is. Is ble jo brukt til transport av mat og kjøling av fersk mat. Men etter hvert tok også privat husholdninger i bruk isskap hvor en blokk ble lagt inn. Slike skap fungerte som et kjøleskap før vi på 1950-tallet fikk elektriske kjøleskap i Norge. Bare i hovedstaden Kristiania var det pr 1884 solgt 2100 isskap i en by med knappe 190 000 innbyggere. Blokkene til isskapene veide vanligvis 40 kilo og ble byttet en gang om uken. Mens isblokkene som ble eksportert, veide 120 kilo.

Først i 1930 årene ble det i USA produsert flere elektriske kjøleskap enn isskap. Kanskje ikke rart om amerikanerne ventet litt med kjøleskap, for kjøleskapene kostet like mye som to stykk av bilen T-Ford.

Ved ishusene er det en ny gruppe arbeidere, stuerne som sørget for at isen kom inn i ishuset. Arbeidet foregikk i høyt tempo og selv jobben på lørdager ble lang. Lørdag skulle området også ryddes, redskap ettersees og settes på plass før mandagen kom. Søndag var eneste fridag.

Johnny Sørensen i Brevik historielag har et eksempel på arbeidsfordelingen ved issjauing.

Arbeidsformann, to pløyers, fire skjærere, en spetter, tre fløtere, to mann til opptrekket av isen, samt mellom en og tre mann ved rennen, som kunne være inntil 1000 meter lang.

Ved ishuset skulle det være tre mann, en som tok imot isen, en huker og en lårer. Inne i ishuset kunne det være fire stuer.

Arbeidet skal ha vært utført på akkord og den enkelte mann kunne klare 70-80 blokker pr dag.

Lange arbeidsdager på 12 timer krevde matpauser og det var to av dem. Da stoppet arbeidet opp og det fortelles at det da fra dammen og ned rennen først ble sendt en blokk med et risset kryss. Deretter kom det fire blokker, så ikke flere blokker, for det var tegnet på at nå var det spisepause.

Ishusene varierte i størrelse og store ishus kunne romme flere tusen tonn med is og ha flere rom.

Men fast og forutsigbar jobb ga det ikke å jobbe på isbrukene, selv om driften skaffet jobb til mange i den perioden av året da det ellers var lite arbeid å få. Det var når drifterene hadde behov for folk det ble tilbudt arbeid. Derfor er det vanskelig å anslå hvor mange som jobbet med is til hver tid. Dessuten arbeiderne kom også langveis fra, det vises til arbeidsfolk både fra øvre Telemark og Gudbrandsdalen. Derfor var det på Elvik, ikke bare en forholdvis stor varmestue for arbeiderne, det var også et rom med køyesenger for dem som hadde for lang vei hjem.

Før hver ny is-sesong måtte utstyret ettersees og sagmugg etterfylles i vegger og i taket på ishuset.

Så var det også slik at isen skulle videre og da kom frakten inn og den ga også arbeidsplasser. Derfor var plassering av ishusene svært viktig for lastingen, for båtene burde kunne legge til nærmest mulig ishuset.

Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) la sitt ishus på Elvik ved innseilingen øst for Ringholmene.

Her hvor dybden i sjøen er mellom 7 og 9 meter inn mot ishuset, er stedet som heter Wiborg bukten i dag og hvor ishusene hans på Elvik lå. Båtene kunne komme inn om kvelden og være ferdig lastet om morgenen. Lasting av is i båtene fikk arbeiderne – ofte sjøfolkene, ekstra betalt for, også skipperen.

FRAKT

Seilskuter ble brukt av nordmenn til eksport lenge etter at andre land hadde gått over til dampbåter. Isen ble i hovedsak fraktet på norske skip og over Kragerø i 1887 gikk 90 % av islastene på lokale seilskip.

Norge holdt på så lenge med seilskuter at de blant annet kjøpte opp gamle britiske seilskip. Særlig kjøpte de kuttere som vanligvis har en mast og to forseil, samt en hekk som «henger» utenfor skuten. Så sent som i 1914 gikk minst 75 % av islasten med seilskuter, mens i 1928 var det kun registrert 9 seilskuter i Norge.

Ofte ble innkjøp av en skute gjort til ett aksjeselskap. Rederen inngikk kontrakt og så kunne andre kjøpe aksjer i båten. En kjøpmann som hadde råd til å kjøpe seg en part i en skute, var sikret å få levere det båten trengte av som for eksempel proviant. Skipperen som hadde pant i en båt, var sikret hyre på båten.

Nordmenn mente at det lønte seg å frakte is med seilskuter, vinden var jo gratis og skutene ble dessuten billige og forsikringen var lav. Var det god bør kunne skutene nå 17 knop eller 33 km i timen. Skutene seilte da raskere enn en dampbåt kunne forflytte seg.

Skutene var dessuten bygget av tre og tre isolerte isen bedre om bord, enn i dampbåter, særlig om seilskutene var hvitmalte. I tillegg var seilskuter lettere å holde rene og det var jo viktig når returlasten var kull eller koks. Eller som det ble sagt – is av stål og skuter av tre.

Kull skulle jo også opp i båtene og ikke alltid uten uhell. En kullekter som var fylt med 30 tonn kull, sank ved bunkring av dampskipet «Kong Olaf» i mars 1921 ved Akershuskaia i Oslo.

Forsøket på overgangen fra seil til damp skal også ha forårsaket «Arendalskrakket» i 1886 hvor mange

skipsverft gikk konkurs, ikke bare i Arendal, men i flere andre kommuner. Slik også i Bamble, da Just Wright gikk konkurs og måtte forlate slektsgården.

Erik Poppe (1905- 97), var et av barnebarna til Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) og han hadde sommerjobb på isbruket på Elvik. 17 år gammel fikk han reise med bestefarens trebåt Knut Skaaluren med islast til England. Det er flere båter som het Knut Skaaluren også en som siden ble kjøpt opp i Langesund. Men siden bestefaren også «leaset» båter kan denne båten Knut Skaaluren vært leiet. De ankom London og losset der, før båten gikk opp Themsen og lastet ved Wapping Socks. Deretter gikk Skaaluren videre til Blyth, en liten by på Englands østkyst. Her lastet de kull som ble losset i Stavanger før, de dro tilbake til utgangspunktet.

Erik forteller at de lå flere dager i London, for det tok tid å losse. I motsetning til arbeidet på isdammene, kunne lasting og lossing i havnene også foregå om natten. I havnene kunne det være ventetid, de båtene som kom først inn i havnen fikk losse først. Lossingen tok som regel et par, tre dager og mannskapet måtte hjelpe til.

Så var det også et kappløp for å komme først inn i havnen, men det å seile fortest var også en «sport» båtene i mellom.

Var skutene heldig med vind, lossing og lasting, kunne mannskapet klare en tur over Nordsjøen og tilbake på rundt 14 dager. Noen skuter kunne i løpet av en sesong klare syv turer med is og i 1898 gikk det til sammen 1700 turer. Hvordan rutene over til Europa gikk var nok ikke alltid helt like, for seilskuter var avhengig av hvordan vinden blåste. Men var det god vestavind, gikk mange båter ut.

Ikke alltid var det avtalt returfrakt når isen var levert og da skulle skutene seile rett hjem for ny frakt. Da tok de med seg jord, sand mm, som ballast for å stabilisere båten. Ved hjemkomst ble ballasten tømt på angitte steder og så var det lasting av is og tilbake til utlandet. Konsekvensen av denne ballasten er rundt 200 ulike planter – såkalte ballastplanter.

Men var det motvind i Nordsjøen når de skulle hjem, skulle ikke tiden kastes bort. Båtene gikk da til nærmeste kullhavn som til Blyth, eller Beckton litt øst for London og lastet koks.

Beste sort engelsk Beckton koks selges til meget lave priser, sto det i Aftenposten 10. februar 1921. Engelske havner hadde en effektiv rutine for lasting av koks. Koksen ble tømt rett fra jernbanevognene som stoppet på havnen og via en renne ned i lasterommet. Når lasterommet var fullt, kunne de laste koks på dekk.

Seilskutene var i gjennomsnitt på 400-500 tonn og besetningen kunne variere fra 8 til 12 mann. Privatliv var det dårlig med, de sov 4 til 6 mann i samme «cabin» eller i ruffen, et mindre rom bak fokkemasten hvor det var køyesenger. Ikke var det uvanlig at to av mannskapet også delte seng og det antas da at de hadde forskjellige skift. Øktene var lange og kunne vare fra fem om morgenen til halv ni om kvelden. Da overtok nattøkten, som da ble kortere.

Det var viktig å holde mannskapet beskjeftiget i havnene, for det ble ikke uten vansker når de gikk i land. Mannskapet på båtene måtte altså hjelpe til også når isen ble losset. Når seilskutene skulle ut av havnen måtte de ha hjelp ut og ved mange skip i havnene, ble det ventetid.

Men de norske rederne betalte dårligere enn de engelske og kosten om bord i norske skip synes svært mye dårligere enn den britiske. Artig kan det nevnes at mannskapet hadde med seg egne poteter når de mønstret på. Poteter inngikk ikke den norske i skipskosten og særlig bondegutter spedde på kosten med medbrakte poteter. Stueren kokte potetene, og det skapte konflikter. Mannskapet ville nemlig ha sine egne poteter og likte dårlig hvis de fikk noen andres.

Men «åndelig føde», fikk sjømennene i de norske båtene, det var andakt på helligdagene. Det ser ut til at det var alkoholforbud på flere norske skip, mens i de britiske var det nok av Whisky. Både i havnene i England og USA brøt mannskapet kontrakten og nordmennene mønstret av og tok nytt og bedre betalt hyre på de utenlandske båtene. Whisky var det også å få tak i havnene og Erik Poppe forteller om stueren som i London fikk utbetalt hyre og i tillegg fikk penger til nye tenner oppe og nede. Stueren returnerte til båten uten penger og uten tenner.

Når det ble fraktet is for eksport, kalkulerte man med 5 til 15 % svinn, eller det kvantum is som smeltet. Smeltet mer som når overfarten ved motvind tok lang tid, kunne lasten forskyve seg og være en fare for sikkerheten.

I havnene ble isen veiet og var det mye svinn, ble jo fortjenesten mindre.

Seilskipene hadde ingen motor og for å komme seg ut i åpent hav trengte båtene hjelp. Med tiden kom det taubåter som trakk båtene ut, såkalte bukserbåter. I Bambledistriktet var dette helst steder som i Langesundsfjorden.

Når seilskutene gikk inn til Elvik og hentet is, var det ganske smalt for en seilskute å snu. Når skutene som var uten motor skulle ut igjen ble det foretatt såkalt varping. Ved Elvik var området for kupert til at hester kunne trekke båtene ut fra land med tau. Men det var fester på land – bolter og ringer, boltene står der den dag i dag. Tau ble bundet til pålene på land og så ble skutene forhalet og snudd og kunne seile ut. Likeledes kunne menn dra ut i småbåter med varpe-anker og så ble båten snudd ved å trekke seg ut. Varping ga også inntekter til grunneierne, for de kunne ta betalt av dem som brukte boltene. De kunne også selge dem, ja ta opp lån med pant i varpe-boltene. I Grenlandsområdet var det stort behov for varping som inn fra åpent hav og inn Langesundsbukten og opp fjorden til lastehavnene. At varpe-boltene og ringer var viktige viser vel at straffen for hærverk på dem var 3-5 års tukthus for menn og tilsvarende lang straff for kvinner, men da på forbedringsanstalt. Varping forsvant stort sett med dampbåtene som i hovedsak kom etter første verdenskrig.

Eksporten av is førte til et ytterligere behov for arbeidskraft på isbrukene, til båter og sjøfolk for frakten. Båtbyggerier kom og i Langesund var det flere, også det som ble til det mekaniske verkstedet. Grimsby i England hadde allerede i 1898 installert ismaskiner og eksport av is dit ble halvert i 1901. Likevel ble det eksportert store mengder is etter første verdenskrig, det var fortsatt et marked for den rene, klare og norske isen.

Starten på isdrift i Bamble.

Som tidligere skrevet har grensene i Bamble endret seg, og informasjonen om grensene synes vanskelig tilgjengelig og ikke alltid nedtegnet. Med det menes at det kan være usikre opplysninger om hvor isbrukene lå. Dessuten hvem var eierne av isdammer og hvem driftet isforretningene og om grunneierne i det hele tatt driftet og om dette var i Bamble. Dessuten opplysninger som er gitt/funnet kan være av nyere dato, etter at tidligere driftere hadde solgt seg ut. Et eksempel for motstridende kilder er Kragerø mannen Harald Larsen som skal ha drevet en rekke isbruk i Bamble. Det eneste som nå finnes er at han drev Våg iskompani, men han var formann i «Isforening». Når Larsen skal ha hatt betydelig inntekt på is hadde han kanskje flere bruk andre steder?

Historikere har i liten grad interessert seg for isdriften og det til tross for at det i over hundre år var en omfattende og viktig næring i Norge og i Bamble.

Det ser ut til at slekten Wiborg fra Brevik sto for den tidligste og den totalt største driften av is i Bamble de årene isdriften varte.

Thomas Johannes Wiborg (1812-1874) bodde i Brevik, men mange av hans forretninger særlig om is, var i Bamble. Datteren Elisabeth Wiborg Frølich skriver at han startet med is i 1840, altså svært tidlig. Det er ikke funnet noen som var ute før ham i Bamble.

Men Heinrich Biørn i Kragerø gjorde et forsøk i 1835 og da bodde samme Wiborg i Kragerø. I 1835 er i alle fall første gang tollbøkene «utklarer denne merkelige last» og iseksport er ikke notert igjen før i 1840.

Da faren Simon Wiborg døde, var Thomas (1812-74) 12 år, og han ble sendt til nettopp handelshuset Biørn i Kragerø. Den 9 år eldre broren Simon fikk kontorpost hos Heuch «erkefienden» til handelshuset Biørn. Thomas skal ha gått i lære hos Biørn før han var vel et år i Eu i Normandie i Frankrike, så i Holland og i Tyskland. Sett i ettertid med den store iseksporten til England, burde han ha dratt dit, men på denne tiden var det særlig til Holland trelasten ble eksportert. Det ser ut som Thomas blir kalt hjem fra utlandet til det konkurrerende handelshuset Heuch i Kragerø, fordi Heuch selv skulle møte på Stortinget i 1836. Thomas fungerte som kontorsjef hos Heuch i stortingsperioden før han i 1838 ble tildelt handels-borgerskap for Skien, Porsgrund og ladestedene ved fjorden, der i

blant Brevik. Wiborg slo seg ned i Brevik og startet eksport av trelast i større stil. En driftig handelsmann var han, som ikke bare satt på Stortinget, men også var ordfører i Brevik. Det ser ut til at han lærte mye i Kragerø og at han fulgte i sine læremestre spor og kanskje utvidet dem noe. Det som synes interessant ved Thomas Johannes Wiborgs (1812-74) forretningsdrift, var at den ene delen av den, var nyttig for den andre, det var et slags vekselbruk. Slik var det for de fleste store iseksportørene, for de hadde eller eksporterte også trelast. Det ble sagflis av å kuttet tømmer i like store stykker – props, eller skåren trelast som skulle være 50-100 mm tykk og 150-200 mm bred. Dessuten intet gikk til spille, barkemøllene malte barken, og den ble blant annet brukt til å impregnere fiskegarnene som var laget av bomull.

Telegrafen ble som skrevet viktig for eksporten, og skipsfarten. Som sønnen Thomas (1845-1929), skriver at uten telefonen visste vi lite om været i Europa og det ble vanskelig å bestille varer. Wiborg (1812-74) bygget en telegrafstasjon i 1856 på Trosvik i Brevik hvor han bodde. På Trosvik hadde han også skipsbyggeri og der bygget han flere også av sine egne båter, men han kjøpte også båter fra andre verft, samt båter som hadde vært i bruk. Når han i tillegg drev gårdsbruk, med kuer, griser, høner og sau, samt dyrket egen mat, og hadde lakseruser, kan en si han var temmelig selvhjulpent. Dessuten hadde han i 1845 vært med å etablere Brevik Sparebank, og han hadde sitt eget bakeri og tobakksspinneri. Men som sin læremester Biørn - Kragerømannen som hadde vært foregangsmann med iseksport og med sirkelsag, tok det lang tid før de avviklet seilskutene i sine rederi. De mente begge at seilskutene var lønnsomme - driften vinden, var gratis og skutene var billige å forsikre.

Jeg finner at Wiborg den eldre, begynte å eksportere is i 1841, samtidig som han bygget skonnerter til dette bruk. I perioden 1845 – 1917 hadde dette rederiet som ble overtatt av to av hans sønner, 12 fartøy som seilte lastet med is. Men selv om han bodde i Brevik, var da nesten alle hans isforretninger, samt trelasten i Bamble og feriene tilbrakte han også i Bamble.

I 1841, var det auksjon over Brunmyr i Siljan og Thomas Johannes Wiborg de betalte 2500 spesidaler (10 000 kr. = i dag nesten en million kroner) for 16 mål og mest myr. I 1865 skal han ha kjøpt Siljan gård med skog, gårdsbruk og vannfall ved Herre.

Ved elven i Herre dannet det seg tidlig møller og sager, samt tømmerfløting og her ble jo Bamble Atiecellulose AS anlagt i 1888. Dessuten kjøpte han Rønningen i Eidangerfjorden som var en seter på seks mål under Lerstang i Eidanger.

Et vanlig gårdsnavn på Østlandet er Kåsa, som betyr haug eller dyng. Thomas Johannes Wiborg (1812-74) kjøpte Kåsa ved Herre som var på 30 mål middels god jord. Her var det god tilgang til sjøen og et vindfall hvor det ble drevet sagbruk. Så her hadde han sagbruk, fiskedam og et stort isanlegg. Isen ble skåret på Siljan Tjern og fløtet ned Herreelven og lastet i skip eller lagret i ishus ved kaien. Eksporten av is var omfattende.

I 1900 ble «Herre is-forretning» drevet av bamblingene H. Flaaten og P.K. Stadheim som leide is-forretningen av Alfred P Wright i Porsgrunn. Den samme Wright kjøpte i 1883 også det anlegget Thomas Johannes Wiborg hadde eid på Linvika ved Lille Herre – en landstrekning med ishus.

Hellestadvannet ved Herre var også et sted Wiborg hentet is og det fra 1865. Isen ble fløtet ned elven og lastet inn i båtene på Herre. Nedre del av Herrevassdraget lå strategisk også for sagbruk. Tømmeret kom også ned med elven og det var kort vei til sjøen

Fra 1851 hentet hans båter Vidar og Freia som begge var bygget på Trosvik, is på Stokkevannet. «Vidar» var den første seilskute som ble bygget på Trosvik, antagelig i 1846. Vidar var også den første skuten som seilte med is fra Skiensfjorden og det i 1851.

Tråk (Traag Is-compagnie) ble i 1874 drevet av Louis Vauvert og Simon K Høegh. Det var et stort anlegg med til sammen 5 is-dammer ved Kjønejordet, Strandmyra og Kåsene. Ishuset lå ved Frierfjord. Tråk besto av 223 mål og dammene lå 500 meter fra sjøen. Utenfor et bekkeløp ble det

demmet opp slik at det ble til et område med ferskvann. Siden Tråk gikk konkurs 6 år etter, kan en forestille seg at vannet i dammene fikk for mye salt i seg – ble brakkvann og isen ble dårlig. Men A/S Traak Iskompani har nok «reist» seg for i 1911 var Traak Iskompani eiet av en A Bacha som av isbrukene, hadde den nest høyeste skattetaksten i Bamble.

Tråk kan være et eksempel på at kildene kan være ufullstendig og at den som egentlig startet opp isforretningene, ikke er omtalt.

Den tysk/franske krigen startet i 1870 og Norge var nøytralt, men krigen fikk likevel stor innvirkning på sjøfarten og derved på eksporten også av is i Bamble. Etter krigens slutt kom det mange konkurser og Louis Vauvert hadde kjøpt Tråk på auksjon i 1874. Som flere av virksomhetene til Thomas Johannes Wiborg de, ble nok også Tråk solgt på auksjon rundt den tiden da han døde.

Den tysk/franske krigen var mellom Frankrike og Nord-Tyskland (Preussen) hvor Frankrike sendte sine få skip for å danne en blokad i Nord-Tyskland. Da høststormene i Nordsjøen satte inn i september 1870, trakk de franske båtene seg inn i den engelske kanal og ble liggende der.

Dette er en av grunnene til at den tysk/franske krigen fikk konsekvenser for Norge og for nordmenn som drev med eksport med skip. For dem som seilte på båtene, det ble dårlig med hyre. Når 50 % av befolkningens inntekter i Langesund var knyttet til skipsfart, ble det dårlige tider for noen og enhver.

Martha Wiborg Fleischer (f.1860) var Thomas Johannes Wiborgs (1812 - 1874) 10. barn. Hun skriver at hun er ti år når hun i 1870 spør sin far, hva er på ferde? Faren svarer, det er krig barnet mitt. Denne krig ruinerte pappa, skriver hun videre, skutene ble liggende stille og det ble slutt på eksport både av trelast og is. I tillegg ble eiendommene hans praktisk talt ingen ting verd.

Riktig nok var Thomas Johannes Wiborg valgt inn på Stortinget. Noen penger ga ikke det, for stortingsrepresentantene den gang fikk ingen lønn, kun reise- og diettgodtgjørelse. Men de fikk et bosted i hovedstaden og lenge kunne de også få et ekstra rom til en tjener.

Wiborg tok med seg datteren Martha.

En av sønnene Ludvig (1847-1913) overtok farens -Thomas Johannes Wiborg (1812-1874), bedrifter med base i Brevik da faren døde i 1874. Ludvig overtok også bakeriet, og broren Thomas Johannes (1845-1929) som hadde jobbet hos faren, startet sitt eget firma i 1869. Thomas Johannes (1845-1929) drev også med produksjon av is i Bamble og med iseksporten etter faren. Brødrene Ludvig og Thomas drev flere isanlegg sammen. Skipsmegling var også feltet til Thomas, og en skipsmegler hadde en viktig funksjon med å skaffe frakt til båtene. Viktig var det også at skipsmegleren hadde kunnskap om skipsnæringen og var kjent og anerkjent av utenlandske skippere og redere. I tillegg drev Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) med kjøp og salg av skip og han eide flere båter og han «leaset» båter. I 1879 flyttet han til Kristiania og drev forretningene sine med base der.

At Thomas den eldre hadde en sønn med samme navn skaper noe forvirring i det som er skrevet om isdrift. Dessuten hadde begge sønnene Ludvig og Thomas, også sønner som også het Thomas Johannes Wiborg. I tillegg hadde brødrene en fetter Thomas Wiborg i Kragerø. Fetteren i Kragerø het riktignok ikke Johannes, men Møller etter sin mor. Men alle drev med is. Dette har ført til at mange kilder har hatt vansker med å skille mellom de ulike drifterene med samme navn.

Thomas Johannes (1845-29) drev etter hvert også mange isforretninger i Bamble og det er ham det dreier seg om nå. Han var nok som det sies, en mann med kapital som leste kart og fant steder nær kysten som var egnet for isdrift. De fleste steder han fant, var i Bamble og der hadde han jo vært i sin barndom. Om somrene hadde han og søsknene vært på Kåsa ved Herre hvor de hadde den fineste frukthave med blant annet glassepler og plommer.

Som andre kystnære bønder, var gårdene i Bamble forholdsvis små og også bøndene her drev med vekselbruk. Litt fiske, litt jordbruk og så litt småjobber på vinteren når det var lite å gjøre. De fleste leide ut sine vann og eiendommer til isdrift og et eksempel på en slik «bonde» var etter hvert Nils Elvig (1881-1971). Elvig kunne også om vinteren bygge hytter som for etterkommerne til Thomas Johannes Wiborg. Han var nok mer driftig enn de fleste, da han også var ordfører og lignings-sekretær i Bamble.

Frem til 1964 lå kommunehuset i Åby, slik også telegrafene og postkontoret. Det er fremdeles dem som husker at Nils Elvig rodde fra gården sin Elvik med kraftige og seige åretak inn Åbyfjorden og opp elven, for å komme på jobb eller delta i møtene i kommunestyret. Men det var på etter hvert Nils Elvigs eiendommer, Thomas Johannes (1845-1929) hadde mange av sine isanlegg. Det var også her han oppholdt seg mest og Nils Elvig var den grunneieren han hadde mest kontakt med. Kontakten mellom familiene Elvig og Wiborg, fortsatte etter Wiborgs død i 1929. Da Thomas Johannes Wiborgs hundreårsdag ble feiret i 1945, var Nils Elvig der sammen med familien.

I motsetning til sin far Thomas Johannes de, kjøpte sønnen ikke eiendom til isdrift, i hovedsak festet han dem.

Far til Nils Elvig - Jørgen (Jørn) Elvig døde da Nils var 12 år, men Nils overtok ikke eiendommen før i 1905 da moren giftet seg igjen og flyttet til Brevikstrand. Det ser ut til at Elvik gård da var på 12 mål, men familien og Nils har kjøpt opp mye land etter hvert.

I 1874 inngikk Thomas Johannes en leiekontrakt med Jørgen og Thomas Elvig om å etablere et isanlegg på Elvik. Dette var blant de mildeste vintre i manns minne, 20 år tidligere hadde det vært så kaldt at en kunne kjøre på isen til Danmark. I denne milde vinteren startet Thomas Johannes Wiborg med å bygge isdammer på Nils Elvigs grunn. Wiborg fikk bygget murer av stein og konstruksjonen skal ha vært så bra at folk kom langveisfra for å lære av Wiborg-dammene.

Dammene lå nokså usentralt, så Thomas fikk satt opp et hus for arbeiderne, både som varmetue og som overnattingssted for dem som hadde lang vei hjem. Huset var en gammel skolestue som hadde stått på tomten i Brevik og som ble i veien for utbyggingen av jernbanen. Fire år etter i 1878 festet han mer tomt av Jørgen (Jørn) Elvig og bygget et ishus. Inn til bukten og ishuset som i dag heter Wiborg bukten, kom Wiborgs båter for å laste is for salg.

Dette ishuset falt sammen «som et korthus» i 1897, skriver en av døtrene Petra. Dette var det største ishuset han bygget, og det hadde taksten på taket. Ishuset kollapset en stille solfylt ettermiddag og hele bukten ble dekket av sagmugg som fløt som et gulv bortover vannet.

Nå ser det ut som Thomas Johannes skiper is direkte med renner på hver side av «arbeiderhuset» på Elvik. Uansett, et nytt ishus ble i alle fall bygget i 1920. Men da en av hestene til Elvig som ble brukt i driften, falt ned over ishuset fra muren i 1928, kollapset også dette ishuset. Da stemmer det med at Porsgrunn dagblad i 24. januar 1928 skriver at mange ishus er revet. Bladet lister opp Brevikstrand, Havsund, Vaag og likeledes er det slutt ved Elvik, samt Trosby og Bakerovnen. Ved århundre skiftet påstås det at Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) trakk seg ut av driften av is og kjøpte i stedet is av andre for eksport.

Inn hit på Elvik kom båter og hentet is for eksport til 1926 er det antatt. Likevel, det ser ut til at det var da Nils Elvig overtok driften og drev helt frem til 1935. En av Wiborgs 7 døtre - Petra, skriver at den 8.8.1935 kommer den siste seilskuten inn til rennen og laster is. Det er da 6 år siden faren døde og Nils Elvig hadde overtatt driften. Ikke så unaturlig, han eide både grunnen og hadde i alle år vært arbeidsformann for Wiborg.

Det er uklart når Wiborg hentet et hus på Herre og på Elvik satte det opp på den gamle skolestuen fra Brevik. Men det var nok da han gjorde om varmetuen for arbeiderne til feriehus for sin familie – 7 døtre og en sønn. Stallen på Elvik ble flyttet fra gården og til bak ishuset og her fikk arbeiderne en ny varmetue. Selv flyttet han fra Kristiania til Østenstad i Asker hvor han fortsatte med produksjon av is og samtidig satset han på oppdrett av sølvrev. I motsetning til drift av isforretningene hvor han leiet grunn, kjøpte han en del store eiendommer i Kristiania, som hovedstaden het frem til 1925.

Så sent som i 1924 skal Thomas Johannes fortsatt vært regnet som den største iseksportøren i Norge.

Men det var slett ikke bare ved Elvik gård Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) drev med is i Bamble, selv om isanleggene hans i hovedsak var på Elvigs grunn.

I 1895 kjøpte Even Halvorsen eiendom på Sortebogen (Garstad) – under dagens Grenlandsbro på Stathelle siden. To år etterpå ble en isforretning etablert her og den ble driftet av J. Lukassen, T. Wiborg og A. Wiborg. På denne tiden må drifterene ha vært Thomas Johannes (f.1845) og hans

halvbror Axel (f.1857). Hvem Lukassen var er ukjent, men det finnes en del hollendere med dette navnet og det var jo stor trelasthandel med Holland. Det kunne vært Jacob Lukassen fra Herre som kjøpte Steinholmen øverst i Krabberødstrand i 1856. I folketellingen for 1865 omtales han som hugger, mest sannsynlig i stein. Men han døde i 1885 og usikkert hva to av hans barn het, men en av dem var Hans Petter Jacobsen. Nå ble ikke han noen «smågutt» - vel kjent av dem som beskjeftiger seg med Bambles historie, men han het da ikke Lukassen som sin far.

Sortebogen stranddam var et annet sted som startet i 1880 og denne forretningen var i virksomhet frem til 1963. Hvis dette stedet var driftet av «skipsmegler Wiborg i Brevik», må det vært broen Ludvig eller at kilden ikke fant at Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) var flyttet til Kristiania. Uansett den Wiborg som drev helt frem til 1963 må ha vært Samuel (Sam) Wiborg (1930 -2008). Det ser ut til at han var den siste som drev forretningen til oldefaren Thomas Johannes Wiborg (1812-1874). På Silleberget (Sortebogen) bodde enken Nilia Hansen med fire barn og blant annet tjeneste pike i 1900. De tre sønnene Johan, Karl og Hans Nilsen jobbet alle på isbruket og hadde vel kort vei til jobb.

Brødrene Thomas Johannes og Axel Wiborg fortsatte hvor faren i 1851 hadde tatt ut is – i Stokkevandets isforretning. Skrevet står at brødrene startet med å skjære is på Stokkevannet i 1888. I Bratsberg blad for mars 1898 står det at det er livlig istrafikk om dagen. Fra Stokkevannet hvor isen er 10-11 tommer tykk, pågår kjøring med rundt 50 hester til Krabberød, hvor utskipningen foregår. Det er også i dette året hvor H M Albretsen i Brevik skriver i sin dagbok: «Alt tegner til at blive et glimrende isår. Hele Tyskland lige til Russland, Danmark og Syd-Sverige og Vest-Norge må kjøpe is». Og glimrende ble det jo, også fordi tyskerne betalte særlig godt, nettopp fordi de trengte isen til produksjonen av pilsnerøl.

På Rugtvedt Østre gikk istrafikken til to isbinger med renner ned til Friertfjord. Isen ble også kjørt med hester ned til «Glahaug» for eksport. Rugtvedt Østre var også driftet av de samme brødrene Thomas Johannes og Axel Wiborg.

Lærer Anders Berntsen og hans kone Jørgine Jørgensdatter festet i 1873 et stykke på Høvik heia til Thomas Johannes Wiborg (1845-1929). Årlig leie var 12 spesidaler. Stykket utgjorde Høvik Isforretning og Berntsen solgte siden Høvik og flyttet til Langesund. Gården ble stykket opp og ble i 1907 kjøpt av Nils Elvig.

Samme år i 1873 festet Elvig «Amurdokka» som ligger nærmere sjøen, til Thomas Johannes Wiborg, også her til en årlig leie på 12 spesidaler. Thomas Johannes drev også isforretning på Årstadheia og dette i tilknytning til Høvik Heia. I 1873 hadde Thomas Johannes og broren Ludvig inngått en avtale om kjøp av 3 myrer på Høvik heia, (Høvikrønningen) fra Halvor Olsen. Formålet med myrene var å demme opp for istrafikk. I bygdeboken for Bamble står det at salgssummen var 150 spesidaler og årlig leie 5 spesidaler over 20 år. Det virker noe motsigende, men det kan være at de kjøpte myrene og betalte leie for tomtene ned mot sjøen. Thomas Johannes trakk seg senere ut og broren Ludvig drev til Halvor Olsen døde i 1915 og stedet ble solgt på auksjon i 1916.

Det antas at dette er Brevikstrand Isbruk som i 1911 var overtatt av Ludvig Wiborg og det gikk en gammel hestevei til Årstadheia fra Vintermyra. Naturstiene i dag går over dammene opp fra Høvikrønningen og ned til Åbyfjorden.

Siden spesidaler gikk ut av myntsystemet i 1874 må leie av «Stangstykket» i 99 år for 40 kr. være avtalt senere eller i løpet av det året. Stangstykket er hovedbruket der de to isdammene over varmestuen ligger, huset som ble til ferieboligen Kåsa. I 1932 ble 1,5 dekar av «Stangstykket» skjøttet over til Thomas Johannes Wiborgs døtre og de to barna etter sønnen som døde i 1926. Stangstykket gikk fra rett øst på Stangodden og nok inn til tomten ishuset ble bygget på. Men ishuset ble vel bygget utenfor denne tomten, for i 1878 fester jo Wiborg tomt til ishus med årlig leie på fire øre. På dagens kyststi ut mot Stangodden er det avstikkere til øvre isdam på Stangstykket og til murene som demmet opp nedre isdam. Murene er slik vites vernet, men Bamble kommune har ikke avsatt midler til vedlikehold.

Ved «Våg Østre» på Hestemyr, inngikk i 1890 Lars Clausen- av hans part i Hestemyr, kontrakt med Harald Larsen. Om dette er Hestemyr Isbruk som i 1911 eies av Ludvig Wiborg, er sannsynlig. På samme grunnnummer (84) inngikk også Hans Berntsen kontrakt i 1890 med Harald Larsen fra Kragerø. Harald Larsen var ingen «smågutt» og han var også leder av «Isforeningen», som slik jeg forstår, var en forening bestående av driftere av isbruk. Kontraktene i 1890 var inngått på vegne av Våg Iskompani om anlegg av isdam på Berntsens eierdel i Hestemyr isanlegg som Ludvig Wiborg i Brevik eide i 1911 eller overtok i 1912? Det er godt mulig at Ludvig hadde kjøpt ut broren Thomas Johannes også her. Uansett ble Hestemyr demmet opp og hadde isrenne ned i bukten der hvor Breisandveien tar av fra Valleveien.

Det ser også ut til at Thomas Johannes hadde dammer mm på Langøya – mellom Langangen og Lillegården og en andel i driften av Grobstok vannet.

Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) forsøkte seg – antagelig svært tidlig, også på Elvik Stranddam og for ham var dette forsøket heller ikke vellykket. Flere hadde hatt vansker med dammer for nær sjøen. Stranddammen ble forsøkt etablert ved Elvik gård, der jordene ender i sjøen. Stedet lå altså nord/vest for ishuset og det ligger fortsatt en rad stener der. For utskipping var stedet mindre egnet, det er noen skjær her og dybden ser ut til å være under to meter. Likevel, det er flere varpebolter også på denne siden av Ringhomene. Så kanskje like greit at forsøket ble mislykket, for også her ble det for mye salt fra sjøen i isen. Eller som Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) selv skriver i Grenmar i 1914: «Fra eksportens begynnelse ble isen tatt fra våre fjorder og elvemunninger, hvor vannet var omtrent ferskt eller brakt, så som fra flere steder som Frierfjord pr. Brevik og lignende steder. Først senere fra tjern og innsjøer og grunnen hertil var selvfølgelig den at man fra de siste fikk klarere og mer holdbar is. Dette begynte utlendingene snart å innse og betingede seg oftest i sine brev at «isen skulle være fra innsjøer i fjellene».

Mild var også vinteren i 1882, usedvanlig mild og derved smått med is. Både trelasthandlere og skipsredere hadde fallende konjekturen til 1884 og med milde vintre også i Norge, ble det stor etterspørsel for is. Thomas Johannes tok seg en tur til Svartisen i Norland, som er Norges nest største bre. På denne tiden må reisen ha tatt sin tid for Hurtigruten var enda ikke etablert. Men han kom seg til Svartisen og fant at isen her ikke egnet, det var for mange krystaller i den og slett ingen stålis. I stedet gjorde han som folk i Sandefjord og kjøpte en Hvalfangerbåt i Trondhjem. Året etter stiftet han Kiberg Hvalfanger-selskap i Varangerfjorden og var selv med på å skyte vågehval. Selv om han ikke ga opp isdriften, var dette en del av hans virksomhet i seks år, da hvalen skal ha forsvunnet. Det passet jo godt inn i hans forretninger, for da kom 1898, rekordåret for eksport av is.

Hvordan han kan ha funnet på dette med hval kan ha sammenheng med at mannen som oppfant tenningsmekanismen for harpunene for skyting av hval var igjen hans onkel Morten Thrane Esmark, pastoren som var gift med farens søster Ulricke Benedikte Wiborg.

Som sin far sto Wiborg junior på flere ben og på Ødegården Verk hadde Simon Arnoldsen oppdaget en stor apatitt forekomst i 1872. Det ble opprettet flere kontrakter om utviklingen av malmen og en del av driften gikk til et fransk gruveselskap. Dessuten, den andre delen av driften i 1872 gikk i juni til Vauvert & Høegh og Thomas Johannes Wiborg. Disse betalte 200 spesidaler, 2 daler i årlig leie og 24 skilling i tønneavgift for driften. Apatitt er da en viktig del i kunstgjødselproduksjonen og som har gitt mange arbeidsplasser i Telemark.

Handel med utlandet var en stor del av det de drev fra Telemarkskysten. I generasjoner hadde rederne innsett at det å kunne språket til dem man handlet med, var en stor fordel også for å skape forretningsforbindelser. Ulricke Benedikte Wiborg var oppkalt etter Ulrich von Cappelen og hans hustru Benedikte. Faren Simon (1758-1847) hadde i to år stått for utskipingen av Cappelens skip i Frankrike og derved hadde også faren lært seg fransk. Om Ulricke Benedikte lærte seg et fremmedspråk eller to vites ikke. Kanskje heller ikke søskenparet Thomas Johannes og Ulricke Benedikte Wiborg eldste bror Samuel (1793-1861), i alle fall var han i 1838 postmester i Brevik. Men broren Thomas Johannes (1812 – 1874) var jo i utlandet. Sønnen hans Thomas Johannes (1845-

1929) var i Boulogne sur Mer med sin søster Elisabeth i 1864 og de dro til Frankrike med farens skip «Hermes». Slik tradisjonen var bodde søsteren hos farens forretningsforbindelse, mens Thomas gikk på en pensjonatskole. Her var det også mange engelskmenn og Thomas ble god venn med sin nevnebros Thomas Sommerville. Et år var søskenparet i Frankrike, og i 1870 kom Sommerville på besøk til Norge og ble i to måneder. Om han fikk, eller hadde et godt øye til Elisabeth fra før, vites ikke. Sommerville kom tilbake, for i 1873 giftet seg ikke bare med Elisabeth, han inngikk også kompaniskap med sin venn og svoger Thomas Johannes (1845-1929). Frem til 1881 drev de et firma for iseksport, skipsmegling mm sammen. Sommerville sikret seg Trosvik verft i 1875, etter at svigerfaren Thomas Johannes Wiborg (1812-74) døde. I 1881, avsluttet svogerne samarbeidet og frem til 1898 drev Thomas Johannes sitt firma med halvbroren Axel Wiborg. De hadde ikke bare isforretninger i Bamble, men også i Oslofjorden, som på Nesodden hvor Axel bodde. Thomas Johannes fulgte familietradisjonene og sendte alle sine barn til utlandet, og det stort sett til sine forretningsforbindelser. Men yngste datter var to år i Sveits, ikke akkurat noen sjøfartsnasjon, men kan ha skyldes usikre tider og krigstrusler. Derfor kan hun ha dratt til slektninger, for farmoren hennes Justine som var født Wirsching, var av sveitsisk slekt. Sønnen, Thomas Johannes (1884-1926) som hadde hatt et opphold i blant annet USA og lærte handel i Tyskland, gikk i kompaniskap med faren fra 1910.

Det var mange andre driftere av is i Bamble enn slekten Wiborg.

Men den klart største Bamble bedriften i 1911, var Bamble Aktiesellulosefabrikk på Herre og over 200 lokale menn var ansatt her. Ellers preges skattekommisjonens verditakster i 1911 fortsatt av iseksporten, mens gruvedriften av apatitt på Ødegården Verk, var blitt et konkursbo.

Lars H Hansen & co på Stathelle var et stort firma som ble etablert i 1906. Vil anta at denne Lars Hansen som i 1911 omtales som «Mægler», også var mannen som drev Vinje Isbruk innerst i Åbyfjorden. Jeg finner at han skal ha eiet 2/3 av isbruket, mens Hans Vinje skal ha eiet halvparten av Vinje Isdam. Noe mer er ikke funnet om dette isbruket i Vinjekilen.

Men i 1990 ble stedet som er på 39 dekar jord og med sjø, et naturreservat med klare restriksjoner for bruk, men isdammen er det lov å restaurere. Vinjekilen er delt av en stor bekk, hvor det innerst er en isdam hvor saltvann strømmer inn.

Muligheten er tilstede for at det også her var en dam som fikk for mye salt i isen og derved fikk isen dårlig kvalitet.

Til Rogn søndre, hørte plassene i Hvalvik og Kløvsgård som ble fraskilt i 1876. Det er ikke funnet hvem som eiet eller driftet her.

Men underlig er det at på toppen av Kløvsgårdkollen – rett opp for kilen, er det fortsatt en mur fra en dam, og den var satt opp på stupet ned mot fjorden under. Plasseringen er skremmende nær kanten, for det er rundt 40 meter rett ned. Plasseringen kan bare beskrives som unik og Kåre Hvalvik (1923-2008) har antydning at dammen aldri har vært i bruk, noe andre kilder støtter.

På nedre Asdal hadde kjøpmann Nikolai P Berg fra Stathelle et anlegg «**Nordkapp**». Nordkapp var forholdsvis stort og når han i 1911 også eide Møllebugt Isbruk og Kværndalen Isbruk, var han i øvre sjikt av eierne.

En part av Sødtholt – **Skjerke**, har en langhistorie og er en eiendom på 54 mål ved sjøen. Gunder Jacobsen som overtok i 1859, bygde flere isdammer og flere ishus ble satt opp på Øya. I 1915 var bruket overtatt av sønnene og var regnet som blant de store i Bamble. Det er uklart om dette anlegget het Skjerke Isbruk og som i 1911 var eiet av G J Moe. Men av det Rolf Thommessen kommenterer til Wiborgs artikkel i Grenmar i 1914, stemmer opplysningene. I 1890 ble det også fra Skjerke eksportert is til Amerika og dette året eksportertes over 14 000 tonn is til USA fra distriktet.

Hafreager (Findal) ble opprettet i 1900 med isdammer, renner og ishus og ble driftet av J Johannessen i Porsgrunn frem til 1939. Slik også Gjerstad Kåsa som på 27 mål hadde isdam med renner og ishus i Findal og het Kåsa Isforretning. I 1911 eies en del av Hafreager Isbruk av Røe & Paus, samt at Peder og Gunder Hafreager eier en halvpart.

Cornelius Røe (1856-1910) var født i Brevik, men bodde på Trollhaug i Eidanger og var en betydelig mann innen iseksport. På Trollhaug bygget han en dam på et jorde, men i Bamble hadde han også Isbruk Island A/S, Rønningen Isbruk og Sagvik Isbruk.

Kollegaen Paus må ha vært kjøpmannen og ordføreren. Når Hafreker Isbruk eies i en del av Røe & Paus kan det antas at denne Røe er Cornelius som var en skipsreder, som drev med isbruk og eksport av is og var en dominerende iseksportør. Isbruk Island A/S var den tredje største av driftere i Bamble i 1911. Røe eide da også Rønningen Isbruk og Sagvik Isbruk, og det til tross for at han døde i 1910.

Johannessen (Hafreker) var fra 1876 også medeier i Flåtten utmark som er en del av Hestemyr og senere også «Skjæret» og Omborgs holmene. Johannessen kan være så «mangt», men det er grunn til å tro at dette var kjøpmann og ordfører John Petter Johannesen. Her var det fire ishus som han driftet sammen med Peder Coch som trakk seg ut i 1910. Flåtten utmark kan være et eksempel på at bøndene tjente mer på å demme opp jordene for å produsere is, enn å dyrke jorden.

Blant de tidlige isforretninger var Findal som ligger nord ved Findalelven like inn til sjøen og med utsikt over Frierfjord mot Herøya. Isak og Kristian Thorstensen anla her en isdam – Cochedammen isforretning som i 1866 ble overtatt av Peder K Coch, som i 1895 anla flere isdammer.

Men på Bleikelia var det 49 mål og en tilstrekkelig havn. Nils Markus Nilsen drev isforretning på «Sagviktjernet». Dette gikk dårlig, Nilsen gikk konkurs i 1885 og dro til USA.

På Våg Østre fikk Harald Larsen fra Kragerø kontrakt med Hans Berntsen i 1890 på vegne av «**Våg iskompani**» om anlegg av isdam på Larsens andel av Hestemyr. Anlegget ble i 1912 solgt til Ludvig Wiborg i Brevik.

I 1898 ble det på **Hafsund** opprettet kontrakt med interesseselskapet Z Christensen, Carl Olsen og S Abrahamsen om isdam på tomten og ishus på et dyrket jorde til en årlig leie på 20 kr.

Salen is-forretning ble startet etter århundreskiftet av Peder Ørvig fra Eidanger. Her var det dam i sjøkanten og siden is ble hentet i juli og august 1903, må det ha vært ishus eller isbinge der. Etter 1911 ble Salen isbruk overtatt av Jon Ørvik og Mathias Ekelund.

I 1887 ble det skipet ut 10 000 tonn is fra Stathelle, men det var ingen isdammer innenfor kommunegrensen. Men fire dammer i Bamble lå tett opp til den gang Stathelle kommune.

På Bunes isdam bygget jernvarehandler Nicolai P Berg et stort ishus i Kverndalen og huset kunne romme 2200 tonn is. Berg anla også **Hekkelsmyr isdam** på stedet hvor i dag Brotorvet kjøpesenter ligger. Her var det ikke ishus, så isen ble skipet direkte. Før Brevik bru ble bygget ble isdammen sprengt og området planert. I Stathelle ligger Bunes barneskole og nedenfor er Bunes idrettsplass, og den er akkurat på bunnen av isdammen til Berg. Der var det en renne ned til ishuset i Kverndalen. Så skjuler jo Bunesåsen i dag et av Norges største fryserier.

Nicolai Berg overtok også **Udsigten Is-compagnie/Møllebugt isbruk**, Krabberødstrand i 1903 sammen med bolagsbestyrer H O Hansen fra Skien. Isbruket hadde vært anlagt av John Petter Johnsen i 1861 og han hadde bygget dam og ishus med utskiping fra Møllebukta.

Tveten øvre – var på 145 mål og en del av skogen ligger til sjøen. Just Wright overdro sine rettigheter til H J Brook. I 1893 ble det inngått kontrakt med kjøpmann Nicolai P Berg i Stathelle. Det skulle anlegges en isdam i fjæra i Tvetenstranden og ishus skulle oppføres.

Omborgsnes isforretning ble i 1886 solgt fra Nils Edvard Knudsen til Lars Berg og da ble det bortfestet et stykke utmark som tomt til ishus – i alt fire ishus. En tid skal Omborgsnesdammen og **Sigbjørn Isbruk** i Voldsfjorden vært blant de største i Bamble.

Ytterst på neset i Omborgsnesdammen, skal fortsatt grunnmuren til et stort ishus stå og skal være et av de siste ishus som var i bruk i Bamble. De øyer og holmer som lå i Voldsfjorden ble utskilt i 1927 og

tilhørte isforretningen Sigbjørn. Rennene og Ishus ble anlagt i Voldsfjorden i 1874. Her ble det skipet ut 6000 tonn is i året. Av skattekommisjonens verdsettelse i 1911 var Sigbjørn Isbruk det isbruket med høyest skattetakst og var da eiet av Halvorsen Jønholdt. Samme år eide Jønholdt også ¼ av Siljan Dam og var dessuten den 5.største skattebetaleren i Bamble. .

Hafsund (85/3) ble opprettet ved at Ole og Erik Hafsund inngikk avtale med interesseselskapet Z Christensen, Carl Olsen, og S Abrahamsen om isdam på tomten. Ole og Erik Hafsund skal også ha interesser i driften som utgjorde et ishus på et dyrket jorde med årlig leie på 20 kroner, mens leien for dammen var kroner 400,-.

I 1911 eies ½ Hafsund av Sundby & Sneas og deres halvdel var antatt til å ha en verdi på kr.3500,-.

Stranda (Klepp) var på 54 mål og hadde havn en halv mil fra gården. Anders Thorsen og broren Isak Thorsen drev her Strand dam. De hadde også dam på Findal som ligger ved Findalelven og like inn til sjøen. Brødrene var blant de siste som leverte is i Bamble.

I 1890 bygde Pedor Karenius Coch to isdammer, et ishus på Mikkkelstrand - Cocheplassen. Da Coch døde i 1895 overtok enken, men det ble ingen vellykket bedrift og etter hvert da ingen stor forretning. Men så i juli 1947 kjøpte Thorvald Karenius Thorvaldsen Cocheplassen hvor de to isdammene ikke hadde vært vedlikeholdt på flere år. Da satset Thorvaldsen på tre ting, have, sag og isdrift og det var isdriften som gikk bra. Han fikk kontakt med Makrellaget i Langesund og inngikk en kontrakt i 1950. Det ble bygget en isbinge ved sjøen og en ved riksveien til Herre, slik at både båter og biler kunne hente is. Et lager for fisk ble også bygget der hvor Langesund fisk har lager i dag. Is fra Stokkevannet ble lagret samme sted. Makrellaget bisto ham og isdriften varte til 1961 da Thorvald fra Bamble døde i august samme år. Dette året hadde også ismaskinene kommet i drift og disse produserte mellom 1800 til 2000 kilo i døgnet.

Noen av disse menn som drev med is er minnet på steder i Bamble. Wrights gate i Langesund og Coch har ikke bare en gate samme sted, men også en plass i Stathelle. Så har også Paus en vei i Stathelle oppkalt etter seg, slik Nils Elvig har fått navnet sitt på en lang vei og en odde ved gården. Mens Thomas Johannes Wiborg «fikk» en bukt på Elvik oppkalt etter seg. Bamble kommune har minnet sine driftere fra den siste istid.

Kilder:

Bygdebok for Bamble – Bind II (1975)

Bamble Historielag: Jubileumsskrift fra 1988, 1994, 2011, 2018

Brevik Historielags årbok for 2020 – redaktør Johnny Sørensen.

Nils Elvig og Iver Høy Poppe har delt sin kunnskap.

Bamblefiskerne – deres liv og virke. Langesund fiskerlag 2008

Martha Wiborg Fleischer: Slektene Wiborg, Brevik-Kragerø. 1925

Gunnar Sem: Dette er Bamble. 150 års jubileet for Bamble og Langesund Sparebank. 1999.

Johanne Landsverk: Norsk is til fiffen i London. Forskerforum 3/2021

Carsten Hopstock: Fra Søndre Kalstad og kragerøselekten Biørn. 1975

John N Tønnesen og J Vaage i Porsgrunns historie, 2. bind 1957

Christian Høy: Vinden er en lunefull venn – seilskuteliv. 1972

Per G Norseng: Fisk og kald pils i «den siste istid». Heimen nr.3/2019.

Liv H Wiborg: Andreas Wyller – alpinist, motstandsmann og krigsflyver - 2020.

Liv H Wiborg: Slekten Wiborg – Breviks-grenen - 1997.

Elisabeth Sinding Havstad: Den siste istid. Isdammene som kulturminner. Masteroppgave UiO 2020

Karl Tore Gabrielsen: Prosjekt for registrering av bolter og ringer for varping og fortøyning. I

Lostjenestens 300 års jubileum.

Kristian Toreskaas: Iskald handel og varme farger. Masteroppgave UiO vår 2016

Innledning

Is løste et problem som man ikke visste at man hadde. Men raskt oppdaget man behovet for is og dessuten fordelene ved bruk av is.

Is var en del av min oppvekst, ikke fordi jeg var spesielt opptatt av is, men fordi is er grunnen til jeg i alle år har hatt fantastiske sommere på Elvik i Bamble. Grunnen er at oldefar Thomas Johannes Wiborg (1845-1929) ikke bare drev med is i Bamble, men at hans isdrift førte til at han gjorde om varmestuen for arbeiderne sine på Elvik til feriested. Huset kalte han Kåsa, som sin barndoms feriested ved Herre.

Så har vi hans etterkommere ikke bare fortsatt å bruke huset som feriested, etterkommerne har også bygget egne hytter i området. Før strømmen ble lagt inn på 1960-tallet, var det på Kåsa både en isboks og et isskap, som ble fylt med is. Isblokkene ble hentet i Langesund og skapet står i kjøkkengangen fortsatt- uten is.

Dessuten at noen av de gamle redskapene fra isdriften, henger på veggene av utedoen.

Det er også så fint at livet på Elvik ga oss barn så mange opplevelser og læring. Vi lærte om fiske og jordbruk, vi var med på høyonn samt grise- kalve- og hestefødsler. Vi erfarte hvor melken kom fra, helt uvanlig for barn fra Oslo. Dessuten det samholdet vi følte med dem som bodde i området, ikke bare med familien Elvig, men også fiskerne i Hvalvik.

Så var det også Henry Hvalvik som spurte meg om jeg kunne skrive om is i kulturminneplanen for Bamble kommune. Som Nils Elvig var det farfaren til Henry Hvalvik og faren Kåre, som hentet oss i Langesund når vi kom med kystruten fra Oslo. Det er også dem som sørget for fisk til middag og ål, laks, krabber og hummer til festlige anledninger. Ikke minst fikk vi kunnskap om at fisk ikke var noen blokker som lå i en fryseboks i butikkene.

Kulturminner er alle spor etter menneskelig virksomhet og kulturminner skal forvaltes som grunnlag for kunnskap, opplevelse og verdiskaping. Og menneskelig virksomhet, denne Nils Elvig var arbeidsformann på isbruket på Elvik og han overtok driften da oldefar ga seg. I tillegg til mye, hadde han i alle fall tre bunngarn som han trakk om morgenen. Men ut til garnene rodde han ikke, han vrikket. Bak i prammen hans var et styre hull og der plasserte han en åre og vrikket årebladet som en slags propell som førte han frem. Ingen andre steder har jeg sett denne teknikken og de prammer som leveres i dag er uten styrehull, nok for å få festet en motor.

Isdrift var en verdiskaping, det skapte mange arbeidsplasser, og for mange var isen et godt bidrag til et bedre liv. Alle spor etter menneskelig virksomhet er et kulturminne og bør bevares. Skal dammer og murer oppleves må særlig løvtrær fjernes, slik at dammene holdes åpne og murene hele. Derfor holder det ikke bare å verne murene rundt isdammene som på Elvik, de må sees etter og vedlikeholdes. Mulig at beverne som «bodde» i øvre dam på Elvik ryddet opp, men i dag er beveren borte. Trær vokser gjennom muren, men dammen er vakker om sommeren når vannliljene blomstrer. Dessuten tilsier at i slike dammer hvor det vokser vannliljer, er vannet rent. Derfor er dammen et viktig sted for verneverdige amøber, som salamandere og i tillegg som hekkeområde for fugler.

Murene etter ishus er også et kulturminne som også burde bevares, slik som der ishuset på Omborgsnes sto.

Eller på Elvik hvor muren etter ishusene også fortsatt står. Men muren trenger hjelp til å forbli stående, stener er rast fra muren.

I tillegg hadde det jo vært fint med noen skilt som forklarte hva kulturminnene som isdammer og ishus var. Tross kjøleskap, frysebokser og kjølelagre, brukes fortsatt is for å bevare fisken fersk.

Det har sin grunn i at ingen ting er bedre for å bevare fisken fersk enn is.