

Havnen i Moss – en kortfattet historikk

Havnen var, sammen med fossen og skogene innenfor, forutsetningen for at Moss vokste frem – først som strandsted og videre som ladested, kjøpstad og industriby. Her var både en god, skjernet vinterhavn i Mossesundet og en lett tilgjengelig sommerhavn i Værlebukta. Innseilingsforholdene var gode. Dessuten hadde Moss nærhet til landets hovedveisystem – som gradvis ble utviklet fra Den Frederikshaldske Kongevej for ryttere, karjoler og kjerrer til mer moderne bilveier – og i vår tid til firefelts Europavei.

Sagbruk og trelasteksport

Sagbrukene, kvernene og møllene i Mossefossen var de første elementer i det etter hvert industrialiserte Moss.

En av de første oppgangssager her i landet – kanskje den aller første – ble tatt i bruk her i 1503. Det åpnet for en ny æra i sagbruksvirksomheten, og dermed fikk de gode havneforhold i Moss enda større verdi for lokalsamfunnet. Vi fikk nemlig en betydelig økning i trelasteksporten.

Nye sagbruk, kverner og møller ble anlagt utover på 1500-1600-tallet, og samspillet med havnen var hele tiden av stor betydning.

Ladestedet og tollbod

Ca. 1560 – det eksakte årstall er usikkert – fikk Moss status som ladested. Det vil si at havnen her da hadde kongelige godkjennelse som import – og eksporthavn. For Moss dreide det seg først om fremst om trelast. Det var trelasteksporten Moss tjente mest penger på. Rundt Moss og innover langs Morsa-vassdraget (Hobøl-Vansjø-Mosseelv) var det mye skog, og mens avskogningen hadde herjet på Kontinentet og i England hadde vi her massevis av tømmer på rot – en ettertraktet vare i mange land. Som importvare var kornet viktigst. Til Moss har det i mange århundrer vært importert korn. For møllene ved Fossen var dette nødvendig råvare; bønder i distriktet klarte ikke å levere det som skulle til. Mesteparten av importkornet kom fra østersjøiske og danske havner.

Noen år senere, i 1587, fikk Moss også egen tollskriver. På den tid lå byens tollbod (ifølge L. Opstads bok "Moss Jernverk") på Nordbakke, det vil si på nordsiden av Mosseelvens utløp. Senere ble tollboden flyttet minst én gang, og frem til bybrannen i 1858 lå den i Henr. Gerners gata (senere ommatrikulert til Storgaten), der hvor A/S Raade Skofabrikk holdt til – ved siden av "Gudegården". Da den strøk med i bybrannen, ble Tollboden ved kanalen bygget i 1859.

Året etter, i 1859, ble Tollboden ved Kanalen bygget. Kanalen var åpnet for trafikk noen år tidligere, i 1855, hvilket gjorde det naturlig å legge den nye stasjonen for tollklarering nær skipsfartens nye ferdselsåre gjennom byen. Moss fikk en formidabel vekst i skipsfarten i disse årene, både i kysttrafikk og på Kontinentet.

Tollboden ble nedlagt som tollsted i 2003. To år senere, i 2005, ble lokalet tatt i bruk som restaurant.

Et ladested var en by med noe lavere status, og færre privilegier, enn en kjøpstad. Moss forble ladested til 1720, da kong Frederik IV proklamerte at Moss skulle ha egen byfogd og i følge en samtidig lovendring skulle byen da også ha status som kjøpstad, selv om Moss ennå i noen år forble underordnet magistraten i Fredrikstad i en del administrative saker.

Jernverket

Moss Jernverk ble anlagt på Nordbakke ved Mossefossen i 1704-06, etter ønske fra den dansk-norske kong Frederik IV. Det var for øvrig den samme kongen som noen år senere, i 1720, gjorde Moss til kjøpstad med egen byfogd.

Forutsetningene for at det ble anlagt et jernverk i Moss var *havnen, fossen og skogen*. Havnen var viktig både for tilførsel av malm og for utførsel av støpte jernprodukter til inn- og utland; ikke minst skulle jo Moss Jernverk produsere kanoner og kuler til den dansk-norske flåte. Mossefossen og det Morsavassdraget som den er en del av, var viktig både for fløting av tømmer til jernverkets ovner og for vannforsyning til jernproduksjonen. Og skogen i distriktene omkring Moss var viktige som leverandør både av tømmer og av trekull.

Det eneste man manglet i Moss for å kunne produsere jernvarer var jernmalm. Men, verkets beliggenhet ved en god havn gjorde det relativt enkelt å få malmen inn til masovnene. Malmen kom mest fra gruver på Telemarks- og Agderkysten, men noe kom også fra forekomster i Follo.

Skipsbyggingen

Fra tidlig på 1500- tallet ble Moss en arena også for skipsbygging. I 1573 sendte kong Frederik II den danske skipsbygger Hugo Beda til Moss for å starte slik virksomhet. Han bygget de første seilskutene her, det var ”Fortuna” og ”Herkules”.

I et par hundre år foregikk skipsbyggingen ved Mossesundet, mellom Værlesanden og Mosseelvens utløp. I 1860 startet N.B. Grønn et skipsverft på Jeløy. Det ble overtatt av brødrene Jonan og Jørgen Vogt i 1870 og ble på forlemunne til ”Vogteverven”. Gjennom senere sammenslutninger fikk vi Moss Værft & Dokk, som senere ble en del av Kværner-konsernet og som ble verdenskjent for sine spesialtankskip for frakt av gass i nedkjølt tilstand. ”Kuletankere” fra Moss ble mot slutten av 1900- tallet levert til rederier over hele verden.

Moss Værft & Dokk ble i 1969 slått sammen med Kværner-selskapet Rosenberg i Stavanger til Moss Rosenberg a.s. Siste sjøsetting fra Moss Rosenberg Verft i Moss var en jernbaneferge som ble levert i 1986.

Betongskipene – og Bettongen

En spesiell epoke i skipsbyggingens og havnens historie har vi med Fougner Staalbeton Skipsbygnings-Compani, som fra 1916 og i noen år fremover bygget betongbåter ved sitt spesialverft i Krossern. Det var stålmangelen under første verdenskrig som var årsaken til at man begynte å bygge båter av betong. Fougner hadde verft for bygging av betongskip flere steder her i landet og skal i alt ha bygget 37 slike båter.

Verftet Krossern ble avvirket i 1920- årene, og deretter raste taket sammen i et voldsomt snøvær. Nå er bare navnet ”*Bettongen*” igjen. Det tas vare på av Moss Motorbåtforening, som har etablert seg der betongskipsverftet lå.

Havnen og bryggene

Byfogd Fredrik Sandberg skrev i 1896 at grensene for Moss havn dannes mot nord av en linje fra Rosnestangen til Moss Værk, og mot syd av en linje fra Reiertangen til Saltbohuset i Rygge. Dette betød at deler av Jeløy og Rygge herredet havnemessig sett hørte inn under Moss (Jeløy var eget herred til 1946). I beskrivelsen i 1896 ble det oppgitt at Værlebukten ble benyttet kun som red.

De viktigste bryggeanlegg på 1800- tallet lå i Mossesundet. Men, i 1807 anla eieren av Melløs gård, Henrik Gerner, en steinbrygge på gårdens runn ved Værlebukta. Denne bryggen ble benyttet til inn- og utførsel av tegl- og murstein fra det teglverk han eiet og som lå like innenfor (senere Melløs teglverk, der Rockwool ligger i dag. Navnet ”Teglverksgrøpa” henger igjen på folkemunne!).

I byhistorien er Gerners brygge ved Værlebukta omtalt som ”den store Værlebrygge”. Restene av den lå der ennå i 1930-40- årene og ble kalt *Gernerbrygga*, et navn som lever ennå, som betegnelse på det moderne kaianlegg på Værslas østside.

Utgravningen av Kanalen

En milepæl i utviklingen av havnen og havnetrafikken i Moss var utgravningen av kanalen gjennom Værlesanden i 1850- årene. Men, allerede lenge før den tid hadde det vært snakket om å få kanalforbindelse mellom Mossesundet og Værlebukta. Da kong Frederik IV var i Moss i 1704 omtalte han dette som en ”hensiktsmessighet”.

Bak planen lå ikke bare det å få åpnet en sjøvei, like viktig var det å få gjennomstrømning som kunne gjøre Mossesundet isfritt tidligere om våren. Sjøveien rundt om Jeløy til kaiene i Mossesundet var dessuten lang og vindmessig var den vanskelig for seilskip som ofte måtte bli liggende nord for Bevøya og vente på riktig vind.

I 1797 var det blitt etablert et ”*Interessentskab til Værlebryggens oparbejdelse*”, som i 1800 koblet sine interesser til gryende planer om å grave en kanal gjennom Værlesanden. I 1807 anmodet den statlige Kanaldirektion om at det ble igangsatt forundersøkelser med sikte på å få bygget en slik kanal, og et prosjekt ble utarbeidet. I følge dette skulle kanalen koste 56 000 riksdaler. Den 7. april 1812 signerte kong Frederik VI i København en resolusjon om at gjennomskjæring av Værlesanden kunne begynne.

Graving av Kanalen ble påbegynt året etter, i 1813, med en arbeidsstokk på 350 mann. Men, på grunn av krigene ute i Europa og de nødsår disse skapte også for Norge, ble arbeidet stanset allerede i september samme år – for øvrig etter ordre fra stattholderen, prins Christian Frederik (som året etter skulle oppleve sine skjebnedager i Moss gjennom Mossekonventionen).

Man tok sikte på å gjenoppta arbeidet med kanalgravingen så snart krigen, det vil si Napoleonskrigene, var slutt, og de sluttet jo med slaget ved Waterloo i 1815. Men, det skulle altså ta ytterligere nesten 40 år før arbeidet ble tatt opp igjen for alvor.

Stein og Kallum

Steinen som er brukt på begge sider av Kanalen og på ”den store vestlige havdemning ut i Værlen”- det var samtidens beskrivelse av moloen – ble sprengt ut på gården Kallum, trolig i fjellet ved Klevbergets sydende. Det var en tid inne i bildet at det kanskje burde anlegges en sluse i Kanalen, på grunn av forventet nivåforskjell og sterk strøm. Men sluseplantene ble forlatt da arbeidet med Kanalen ble tatt opp igjen i 1850.

Klarsignal fra kong Oscar II

Amtmannen i Smaalenene, Christian Birdst-Reichenwald, gav i 1850 den svenske ingeniørberst Nils Ericsson i oppdrag å gjennomgå de gamle planene. De ble revidert, og etter at havnekommissjonen (datidens betegnelse på havnestyret) sammen med byfogden, magistraten, formannskapet, bystyret og Marindepartementet hadde sagt sitt, stadfestet kong Oscar II den 30. juli 1852 at arbeidet med en kanal i Moss skulle settes i gang.

Våren 1853 ble satt full fart på gravingen. Dampdrevne maskiner ble benyttet, og 6. november 1855 gikk den første båten gjennom Kanalen.

Kanalen kostet 62 090 speciedaler og 114 skilling. Beløpet inkluderte både graving, bro, varpestolper, pullere, duc d'alber, mudderapparater, lanterner, materialer, arbeidspenger og administrasjon – ifølge Fredrik A.Z Sandbergs fremstilling i boken ”Kjøbstaden Moss”.

Is og feltspat m.m.

Selv om trelasten lenge var helt dominerende i eksporten over Moss havn kom det stadig flere produkter til på listen over utførsel fra denne by. Med den nye kanal og gode kommunikasjoner i alle retninger ble Moss et attraktivt sted for etablering av virksomhet som var basert på sjøverts import av råvarer eller eksport av ferdigvarer. Moss vokste nå inn i en periode med sterk industriell utvikling og en betydelig del av produksjonen ble sendt sjøveien ut til markedene.

På 1800- tallet ble også isskjæring, for eksport av is til kjøling, en interessant virksomhet i Moss. Dette skjedde først og fremst ved Molbekk (”Isdam” på gamle kart), hvorfra det ble anlagt en isrenne ned til Mossesundet. Isblokkene gikk så videre med båt til land på kontinentet og til England der de var ettertraktet både i næringsmiddelindustrien og som kjøling i herrenes pjoltere. Dette var jo lenge før kjøleskapenes og ismaskinenes tid. Også ved Kajalund på Evje i Rygge og ved Botner i Larkollen ble det på 1800- tallet anlagt isdammer, og det ble drevet isskjæring til et stykke inn på 1900- tallet.

I følge utførselsstatistikken ble det over Moss havn også sendt ut en del feltspat, et mineral som var ettertraktet til produksjon av kaminer. Feltspat ble utvunnet i små gruver flere steder rundt Moss.

Rullebro og svingbro

Den første broen var en rullebro. Den lå i forlengelsen av Jeløgaten og var laget slik at dens to deler kunne trekkes inn på ruller på hver side av Kanalen. Denne broen viste seg snart ikke å være praktisk.

En ny bro ble derfor bestilt på Moss mek Verksted. Den ble tatt i bruk i 1886, og denne gang bygget man broen som en svingebro. Den er det fortsatt mange mossinger som husker, for den var i bruk lenge, helt til midten av 1950-årene. Den lå i Helgerødgatens akse og hadde to kjørebaner, for hester. Broen var jo tegnet og bygget før bilenes tid og på midten av 1900-tallet ble den for trang for den økende biltrafikk. Etter den annen verdenskrig ble derfor spørsmålet om ny kanalbro tatt opp til utredning. Den økende biltrafikk førte også til at Bastøfergenes fergeleie, som først var ved Tollbodbyrget, i 1933 ble flyttet til Kanalens sydøstre ende.

Molo og havnefyr

Da båttrafikken gjennom Kanalen begynte i 1855, fant man snart ut at båtene måtte ha hjelpemidler i seilassen mellom Værlebukta og Mossesundet. Derfor ble et havnefyr satt opp på moloen på sydvestre side av Kanalen i 1888-89. Denne moloen var for øvrig først bygget i en liten bue østover, for å skjerme Kanalen for sydvestlige vinder; men moloen ble senere rettet ut, antakelig i forbindelse med at fyret ble satt opp i 1888.

Omtrent samtidig ble det av hensyn til trafikken gjennom Kanalen bygget fyrlykter, det var gassoljelykter, på Revlingen og på Saueholmen ved Soon. Fyrlykten på venstre kanalholme ble fjernet i 1969. I 2003 ble det, i regi av Kiwanis Club Moss og med bidrag fra Moss havnevesen, M. Peterson & Søn A/S og Rygge-Vaaler Sparebank, satt opp en kopi av den opprinnelige fyrlykt på samme sted som den sto.

Etter den andre verdenskrig økte biltrafikken voldsomt og køene ved kanalbroen ved hver gjennomfart ble lange. Åpning og lukking skjedde ved manuell sveiving utført av byens bromenn. Moss kommune hadde den gang et helt korps av bromenn, med flotte uniformer med blanke knapper og lueskygger. Det var en stolt klan!

Den tredje kanalbro

Så begynte debatten om enda en ny bro, den tredje kanalbro. Skulle man denne gang stase på en høybro fra Thorneløkka til Gimle, eller en klaffebro, eller en fast bro? Moss Avis arrangerte folkeavstemming og det var store folkemøter og livlig avisdebatt.

25. juni 1952 vedtok Moss bystyre med 52 mot 8 stemmer å bygge klaffebro, etter at et forslag om høybro var forkastet. Moss mek Verksted fikk entreprisen også på den nye broen som ble tatt i bruk 5. august 1957. I byggeperioden benyttet trafikantene en provisorisk bro rett ut for Jeløgaten. I denne tiden hadde Moss altså to kanalbroer.

Den nye klaffebroen var elektrisk drevet. Den hadde 23 meters bredde og skulle dermed være dimensjonert for fremtidens biltrafikk. Trodde man....

Åpne broen igjen?

Men, veksten i biltrafikken, og i boligbyggingen på Jeløy, økte og økte. 18 år etter at klaffebroen var tatt i bruk ble den klappet igjen for siste gang, og sveiset fast. Det var i 1975. I forbindelse med byjubileet i 1995 var det sterke ønsker fremme om å få ordnet det slik at kanalbroen igjen kunne åpnes noen timer morgen og kveld for gjennomfart av fritidsbåter. Dette ble utredet, men Statens vegvesen mente at det, realistisk vurdert, ikke lot seg gjøre, teknisk og økonomisk.

Fra tid til annen dukker tanken om en gjenåpning av Kanalen likevel opp på ny. I år 2005 har spørsmålet vært til ny utredning. Prislappen lyder på ca. 12 millioner kroner.

For det meste av skipstrafikken på Moss har det vært til å leve med at broen ikke kan åpnes for gjennomfart. De aller fleste av de skip som nå trafikkerer Moss havn er likevel for store til å kunne gå gjennom Kanalen. Men, for fritidsbåter, og dermed for Moss som turistby og for miljøet ved Kanalen, ville det nok ha vært et pluss om Kanalbroen kunne åpnes til faste tider morgen og kveld.

Værlebrygga og Værla Øst

Etter langvarige utredninger og debatt vedtok Moss bystyre i 1919 å satse på utbygging av Værlebryggen til hovedhavn. Den nye bryggen, som ble starten på den nåværende Værlebrygga, ble tatt i bruk i 1921. Mossesundet var tidligere byens hovedhavn, men var ofte islagt om vinteren. Derfor hadde man lenge hatt et mindre bryggeanlegg ved Værle; allerede i 1797 ble en brygge satt opp der av et interessentskap som var opprettet for dette formål.

Nå ble det altså klart at Værla skulle være satsingsområdet for Moss havn i fremtiden. Og med årene er Værlebrygga og tilstøtende kaiområder blitt stadig mer modernisert, for roll-on/roll-off og for enhetslaster, den såkalte containertrafikken. Også Oslo havnevesen har innsett fordelene ved Moss havns gunstige beliggenhet, og bygget havnelager i Moss. I 1980-90-årene ble kaiene i Værla Øst bygget. Her har det utviklet seg en livlig trafikk både med containere og med passasjerskip av forskjellig type. I kortere og lengre periode har vi her også hatt kai for ferger til Danmark.

Rederiene

Lenge hadde vi også rederier, til dels store rederier, i Moss. Byen hadde på 1800-tallet en storhetstid som seilskuteby.

Kjente lokale redere var M. Peterson & Søn, Richard Peterson (bror av Th. Peterson), H.A. Reinert og Fredrik J. Holst. I perioder på slutten av 1800-tallet var hele 90 seilskip innregistrert i Moss. Blant disse var den berømte skarpseileren "Høvding". Flere av rederne i Moss var fremsynte og opptatt av sjøfolks utdanning og de sosiale forhold om bord; i 1878 ble det således igangsatt en gratis aftenskole for sjøfolk i Moss.

Fra 1830-årene holdt dampskipene sitt inntog i skipsfarten, men ennå var seilskutene i stor tallmessig overvekt. I 1855 fikk Moss sitt første dampskip – hjuldampere "Moss". Den ble

anskaffet av en gruppe Mosseborgere som med denne båten ville forbedre transportforholdene mellom Moss og Christiania. "Moss" var bygget i England og gikk i mange år i rute mellom Moss, Horten og Christiania. Den hadde 14 manns besetning og plass for 420 passasjerer.

I 1882 bestod Moss bys handelsflåte av 93 seilskip og 6 dampskip. De aller fleste av disse seilte i utenriks fart.

Skipstrafikken over Moss havn hadde imidlertid ikke bare med varehandel å gjøre. I 1892 seilte konsul H.A. Reinerts dampskip "Biscaya" ut fra Moss med en usedvanlig last. Om bord var både lokomotiv, piano og all slags stykkgoods som skulle til et sted ved Jenissei i Sibir, i forbindelse med etablering av et nytt lokalsamfunn der. En annen stor begivenhet for publikum i Moss fant sted i 1892 da den kjente fullriggeren "Høvding" seilte gjennom Kanalen. En stor folkemengde hadde samlet seg for å se den berømte skarpseileren passere.

Fergetrafikken

Fergetrafikken over Oslofjorden har gjennom lang tid hatt sitt preg på havnetrafikken i Moss. Allerede på 1500-tallet var det organisert fergevirksomhet i gang, basert på båter som ble seilt eller rodd mellom Tronvik og Horten.

Opp gjennom de påfølgende århundrer ble nødvendig transport over fjorden ordnet nærmest ad hoc; fastboende hadde båter liggende klare til tjeneste når behov meldte seg. Men, økningen i skipsfart, industri og handel på 1800-tallet forsterket behovet for en fastere ordning og bedre kapasitet i fergerutene over fjorden. Nå begynte man å se det som aktuelt med anløp av havn inne i Moss, istedenfor på Tronvik.

Rundt 1850 ble det derfor etablert en fast fergeforbindelse Moss-Horten. De første fergene var små, og en av dem kantret ved Bastøy i 1854. Begge fergemennene og alle passasjerene druknet.

I 1865 fikk vi fergene "Bastø I" og "Bastø II", som gikk frem og tilbake flere ganger om dagen. Som brygge i Moss ble benyttet "Bastø"-bryggen, som lå mot Mossesundet der hvor Tollboden ligger. Fergene måtte derfor seile gjennom Kanalen ved hver ankomst og avgang, hvilket medførte stadig åpning og lukking av Kanalbroen.

I 1884 startet Richard Peterson, bror av cellulosefabrikkens grunnlegger Theodor Peterson, "Moss-Horten Dampskibsselskab". Dette rederis første ferge var D/S "Axel". Richard Peterson var en dynamisk bedriftsleder og han fikk snart fergetrafikken til å lønne seg, med stadig større skip. Han startet også selskapet Jelølinjen.

A/S Alpha

I 1891 la Jens Chr. Olsen frem en plan om fast skipsrute mellom Moss og Christiania. Dette førte til at Aktieselskapet Alpha ble startet i 1892 og året etter ble selskapets første skip, D/S "Alpha", satt i ruten. Fem år senere måtte de anskaffe enda en ferge for å dekke behovet for transport. Slik fikk man D/S "Beta".

Alpha- selskapet ble gjennom bortimot 100 år en institusjon i skipsfarts- og havnemiljøet i Moss. Rederiet anskaffet også båtene "Glommen I" og "Glommen II" som gikk i ruter på Oslofjorden. Svært mange mossinger hadde aksjer i A/S Alpha, og disse gikk gjerne i arv i familiene. Generalforsamlingene i Alpha ble derfor et hyggelig "allmøte" mellom slekter og kjente i Moss. Men, på 1980- tallet meldte oppkjøpsinteressenter seg og A/S Alpha havnet på nye eierhender. I 1985 kom først A/S Kosmos og deretter A/S Gogstad inn som eiere. Trafikken fortsatte å øke. I 1992 gikk konsesjonen over til Fosen Trafikklag, som senere, gjennom datterselskapet Bastø-Fosen AS, har drevet fergetrafikken Moss-Horten.

Herlofson og Biørnstad

På 1900- tallet etablerte Sig. Herlofson seg i Moss med sitt rederi. Han eide en tid også Reier gård. Senere, i 1940-50- årene kom også et annet stort rederi flyttende til Moss: Skipsreder Biørn Biørnstad hadde arvet Alby etter en tante og flyttet kontorene for rederiet Biørn Biørnstad & Co til Dronningens gate 1 i Moss.

Biørn Biørnstad og hans rederi ble ikke minst kjent i Moss på grunn av sine fruktbåter "Washington Express" og "Pacific Express". I årene like etter den annen verdenskrig brakte disse båtene ikke bare bananer og appelsiner, men også en del sjeldne trær til Moss. Noen slike eksotiske trær plantet Biørnstad i den parken han opparbeidet på Alby.

Et annet rederi som lenge var en del av skipsfartsmiljøet i Moss var A/S Asplund.

The Norwegian Lady

Som et symbol på og minne om den sterke betydning skipsfarten, og spesielt den oversjøiske trafikken, har hatt for Moss, ble identiske statuer "The Norwegian Lady" reist i Moss og i vår vennsby Virginia Beach i USA i 1962. Lady'en er en kopi av gallionsfiguren på barken "Dictator", hjemmehørende i Moss, som forliste utenfor USAs østkyst i mars 1891. Skipet hadde et mannskap på 14, dessuten var kaptein Jørgen M. Jørgensens hustru og deres 4 år gamle sønn med om bord da båten gikk ned. Ni av mannskapet, samt fru Jørgensen og sønnen Carl, omkom. Gallionsfiguren ble senere funnet og plassert på stranden i nærliggende Virginia Beach. Der sto den inntil den ble ødelagt av en orkan i 1953.

Men, innbyggerne i Virginia Beach kunne ikke forsone seg med at det vakre symbolet på skipsfartsforbindelsen med Norge var borte. Dette førte til at krefter i Virginia Beach og Moss, i samarbeid med NRKs legendariske sjøfarts- og utvandrer medarbeider Erik Bye, begynte å arbeide for å få reist en ny Norwegian Lady både i Virginia Beach og i Moss. Med god støtte fra byens ordfører Emil Andersen og fra industri, rederier og andre maritime bedrifter, samt bidrag fra Selskapet til Moss Bys Vel og Jubileumsfondet av 1920 til Moss Bys Forskjønnelse, ble saken løst.

Billedhuggeren Ørnulf Bast laget skulpturen i gips, og så ble den støpt i bronse i to eksemplarer. Den 22. september 1962 ble det i de to byer, på hver sin side av Atlanterhavet, avduket statuer av "The Norwegian Lady". Dette fellesskap førte til at Moss og Virginia Beach i 1974 formelt etablerte kontakt som vennsbyer ("sister cities").

I Moss sto statuen til å begynne med på sydsiden av Rådhusbroens nedre del, men i 1991 ble den flyttet til Kanalparkens søndre del, der Lady'en står og skuer ut over havet, rett i øynene på sin "tvillingsøster" i Virginia Beach.

Moss Maritime Senter

I midten av 1970- årene satte Moss havnevesen i gang en større ombygging og utbygging på Værlebrygga, med det mål å samle mest mulig næringsvirksomhet knyttet til sjøen på ett sted. Planen innebar riving av det meste av de gamle lager- og kontorbygninger som lå der fra før, og som lenge hadde vært i bruk av engrosfirmaet Magnussen & Nilsen A/S.

Mannen bak ideen om et Moss Maritime Senter var byens dynamiske havnefogd Henry Hvalgård. Han ville også at det nye etablissement, og særlig havnefogdens egen kontorer, mest mulig skulle utformes og innredes i maritim stil. Derfor ville han ha *ventiler*, det vil si *runde* vinduer. Dette syntes imidlertid fasaderådet og tekniske instanser i kommunen ikke noe om. Vinduer i en bygning skulle være firkantede, dette var jo ingen båt!

Til slutt fikk likevel Hvalgård det som han ville, med den klausul at det ikke skulle bli tale om å gå enda lengre på den maritime vei – med skorsteiner!

I verden og på Moss

Skipsverftene – for båter både av tre, stål og betong – er for lengst borte. Rederiene er også borte. Tollboden er nedlagt som sådan. Men, Kanalen har vi beholdt. Og Lady'en. Likedan et aktivt, maritimt miljø med spedisjon og skipsmegling som viktige arbeidsområder. En stadig økende fergetrafikk setter stadig sitt preg både på havnemiljøet og trafikkforholdene i byen.

Og så har vi jo fyret på moloen ved Værla. Det står der nå i rekonstruert utgave, men i gammel skikkelse, og minner oss om svunne og gyldne tider for skipsfarten – i Værla og på Moss!

Skrevet på basis av lokal- og kysthistoriske kilder. Utarbeidet til avdukningen av et kulturhistorisk skilt på fyret (lykten) på moloen 12. mai 2003. Omarbeidet og utvidet 2005 som en hilsen til Moss havn fra Selskabet til Moss Bys Vel med takk for hyggelig samarbeide.

12. april 2005/FrB