

Bradbenker



Livet på Bradbenken. Tegning: Reidun Lædre

En bradbenk er et sted hvor fartøyer ble kjølhalt og satt i stand. Det var her skutene ble tatt under behandling når de begynte å bli utette. Ordet "brad" betyr smelting, smøring og overstrykning med tjære eller smeltet bek. Selve betegnelsen bråbenk er i sjømannsspråket visstnok kommet fra middelnedertysk bråbank av brågen, kalfatre. «Kalfatre» betyr å tette fartøy med drev og bek. Vi har fått ordet gjennom nederlandsk fra arabisk qálfata, men det kommer kanskje opphavlig fra latin.

Arbeidet foregikk ved at skutene ble krenget over ved hjelp av kraftige taljer, tauverk og gangspill, slik at bunn og kjøll kom over vannlinjen. Deretter kunne en "drive" den ene skipssiden, dvs. reparere utetthetene med "drev", gammelt opptrevet tauverk innsatt med tjære, og så smøre det hele med smeltet bek for å holde drevet på plass og hindre at fuktighet trengte inn. Når den ene siden var ferdig, måtte skuta vendes for å få samme behandling på den andre siden.

Egersunds første bradbenk ble etablert av Torger Reiersen i 1771 på det område [Strandgaten 16 og 18](#) (Havnegården) nå ligger. Kort tid etterpå, i 1774, etablerte Elling Nielsen og sorenskriver Hercules Weyer byens andre bradbenk på [Lindøyhalsen](#) der de bygslet grunn på gården Eie.



Kjølhaling på Bradbenken ca 1900. Foto: E.H. Torjusen/DF

Egersund hadde en strategisk beliggenhet med tanke på å drive bergings- og reparasjonsvirksomhet. Havstrekningen mellom Jæren og Lista var en av de mest beryktede langs norskekysten, og byen

hadde en lun havn med innseiling både fra nord og sør. Lenge før de to bradbenkene ble etablert hadde således egersunderne blitt profesjonelle skipsreparatører. De hadde derfor gode forutsetninger for å ta opp konkurransen med bradbenkene på Agder.

Antall skip som ble reparert på bradbenkene varierte år om annet. I dårlige år ble få, om ingen, skip reparert, mens det i toppårene kunne ligge 8 - 9 skip inne samtidig. I perioden 1778 - 1813 ble det reparert 132 skip, i snitt 3,7 skip per år.

Bradbenkene var kostbare anlegg, men ga gode inntekter. Ikke bare til eierne, men også til kjøpmenn, vertshusholdere, havariagenter og andre. På 1800-tallet ble det også bygd skip på bradbenkene, men større båter, tryggere skipsfart og overgang til dampskip gjorde at havariene ble færre og reparasjonsmengden minsket, og i 1910 var det definitivt slutt på denne virksomheten.¹⁾

¹⁾

Kilder: Artikkel i Dalane Tidende (dato ukjent) av Arvid Midbrød; Egil Harald Grude: Egersund byhistorie, B1, s. 66, 105 ff, 317 f, 323;

<http://www.nob-ordbok.uio.no/perl/ordbok.cgi?OPP=&bokmaal=+&ordbok=bokmaal>; Lotte Selsing m.fl.: Fra Galta til Geitungen: Kystkultur og fjæresteinsarkeologi i Sørvest-Norge, AmS-NETT nr. 7, s. 37



 Egersund byhistoriske leksikon
<https://leksikon.dalanefolkemuseum.no/>
PDF produsert 11.04.2026 11:33.
Artikkelen kan brukes fritt mot kreditering.



Produsert med støtte fra:
Dalane Folkemuseum
Museumsveien 20, 4373 Egersund
<https://dalanefolkemuseum.no>