



Selskapet for Grimstad Bys Vel



*Fra en av Byselskapets mange turer. Bildet er tatt på toppen av
Rosskniben, og naturlos er selvfølgelig Ketil Aslaksen.
Foto: Odd Fr. Johnsen.*

Medlemsskrift nr. 56 - 2012

INNHold

1. Forord	3
2. Grimstad kommunes kulturpris til Ketil Aslaksen	4
<i>Av Odd Fr. Johnsen</i>	
3. Sam O. – en fullskjegger fra Grimstad	7
<i>Av Alf Kjetil Igland</i>	
4. Fotball i "gamle" Grimstad	17
<i>Av Birger Simonsen</i>	
5. "Papegøier ombord forbydes"	26
<i>Av Helge Grobæk</i>	
6. En tømmermann og redskapene hans	33
<i>Av Knut Øvensen</i>	
7. Et sted for ankomst og avreise	41
<i>Av Odd Fr. Johnsen</i>	
8. Generalforsamling 2013	47
9. Annonser	48

FORORD

I tillegg til det vanlige artikkelstoffet med ulike temaer fra Grimstads historie, har årets medlemsskrift også viet plass til utdelingen av Grimstad kommunes kulturpris for 2012. Den gikk i år til Byselskapets formann Ketil Aslaksen, en populær og særdeles fortjent tildeling. Vi benytter anledningen til også fra denne plassen å gratulere så mye.

Ketil Aslaksen har gjennom mange år nedlagt et stort arbeid på flere felter innen kultursektoren, men hans engasjement i Byselskapet har utvilsomt veid tungt i vurderingen om kulturprisen. Og det er hyggelig at de kommunale myndigheter viser at de verdsetter det arbeid Selskapet for Grimstad Bys Vel utfører. Ketil er for øvrig ikke den første "byselskap-aktivist" som får kulturprisen. Tidligere har både Reidar Marmøy og Gunnar Edv. Gundersen fått den samme heder.

For øvrig vil vi som alltid takke alle bidragsytere og annonsører. Ellers vil kanskje oppmerksomme lesere se Årsberetning fra Byselskap og Skjærgårdskomiteé samt protokoll fra siste generalforsamling ikke med i årets hefte. De er imidlertid lagt ut på Byselskapets hjemmeside: www.grimstadbysvel.org.

Grimstad 18. oktober 2012.

Odd Fr. Johnsen.

“Mannen som binder hav og hei sammen”

Grimstad kommunes kulturpris til Ketil Aslaksen

Av Odd Fr. Johnsen

Grimstad kommunes årlige kulturpris ble for 2012 tildelt Byselskapets formann Ketil Aslaksen. Bakgrunnen for tildelingen var Ketils mangeårige innsats på flere felter innenfor vårt lokale kulturliv, men særlig for det arbeidet han har lagt ned gjennom sitt virke i Selskapet for Grimstad Bys Vel. Han har sittet i Byselskapets styre i 25 år, hvorav mange år som formann.

Ketil er viden kjent for sin mangeårige virksomhet som tilrettelegger og leder av et stort antall turer i Grimstad-naturen. Han er en ekte naturlos, og har tråkket de aller fleste stier i Grimstad kommune. Han deler gjerne sine geografi- og historie-kunnskaper med andre. Ketil har således ledet utallige turer på diverse steder i kommunen, og et stort antall personer har blitt bedre kjent i Grimstad ved å følge Ketil på hans mange utflukter.

Ikke overraskende skjedde derfor utdelingen av Kulturprisen i år nettopp i forbindelse med en tur i skog og mark, med Ketil som selvskreven tilrettelegger og anfører. Søndag 28. oktober kl. 12 la han i vei – som så mange ganger før - fra Montesoriskolen på Hesnes og ut til Marivoll. Ca. 60 interesserte turgåere fulgte



*Ketil Aslaksen gjør seg klar til ny tur.
Foto: Odd Fr. Johnsen.*

med på ferden. Underveis kunne vi studere bygdeborgen på Barselheia, nyte den fantastiske utsikten på Rossekniben, og beskue kanonstillinger, tunneler og løpeganger fra 2. verdenskrig.

Vel framme ved Postmannslaget – der det hadde møtt fram et stort antall mennesker - var det så duket for dagens høydepunkt, selve utdelingen av Kulturprisen. Men først var det servering av kaffe og vafler. Dette er som kjent et tilbud man har på Marivoll hver søndag både høst og vår, men denne gangen måtte vertskapet Bodil og Hans Johansen lage ekstra stor vaffelrøre, og i tillegg hente inn forsterkninger til å hjelpe med serveringen. Postmannslagets lokaler var nemlig for anledningen overfylt, sjelden har uttrykket “stinn brakke” vært mer dekkende. Det var så mye folk at det ikke lot seg gjøre å foreta prisutdelingen



Mange fulgte Ketil på turen mot Marivoll søndag 28. oktober.



Ordfører Hans Antonsen overrekker Grimstad kommunes kulturpris for 2012 til Ketil Aslaksen.

innendørs, alle måtte trekke ut. Imidlertid hadde ingen noe i mot det. Tvert om syntes de mange frammøtte at en kulturpris til friluftsmannen Ketil Aslaksen var helt naturlig å overlevere under åpen himmel. Heldigvis var også værgudene av det samarbeidsvillige slaget denne søndagen. Det regnværet man fryktet, holdt seg på behørig avstand til arrangementet var godt og vel i havn.

Det var Grimstads ordfører Hans Antonsen som sto for overrekkingen. I sin tale slo han umiddelbart fast at sjelden har en kulturpris vært mer fortjent. Ordføreren dvelte ved Ketils mange gjøremål og ulike verv gjennom mange år, men oppholdt seg særlig ved innsatsen som naturlos. Når man går tur i Grimstad – enten det er ved sjøen eller i de indre bygder – kan man når som helst og hvor som helst treffe på Ketil Aslaksen. At Ketil er ute på tur, er like naturlig som at det er båter på sjøen, sa ordfører Antonsen. Han berømmet også prisvinneren for hans bruk av alle områder av kommunen når han inviterer til tur. Ketil er mannen som binder hav og hei sammen, sa Hans Antonsen. Da han hadde overrakt prisen – som består av et kunstverk, en sjekk på 15.000 kr, samt blomster - viste den langvarige applausen fra de mange frammøtte at kommunen i år hadde valgt ut en usedvanlig verdig og populær kulturprisvinner.

Ketil Aslaksen takket hjertelig for prisen, og var glad for at utdelingen hadde skjedd nettopp ute på Marivoll, for som han sa: “Her liker jeg meg sabla godt”.

Sam O. – en fullskjegger fra Grimstad

En personlig skisse av Alf Kjetil Igland

Sam O. Berge, best kjent som “Sam O.” eller bare “Sam”, ble nok sett på som litt av en original der han på sine eldre dager vandret gjennom Grimstads gater med fippskjegg og bart, i seilerjakke og seilerlue, mens han blidt hilste på sine mange kjente. Han var Grimstads evige verdensmester i en sportsgren få hadde noe forhold til. I avisenes jubileumsomtaler gjennom 40 år, fra han fylte 50 under krigen til han rundet de halvfems i 1982, ble hans liv som møller, seiler og båtkonstruktør gjenfortalt med små variasjoner, krydret med Roosevelt og toppet med et par stadig fjernere verdensmestertitler.

I år er det 120 år siden Samuel Olsen Berge ble født på mølla på Berge, nede på Frivoll. I denne mer personlige skissen vil jeg kalle frem minnet om et begavet og kunstnerisk menneske som under andre forhold kunne nådd enda lenger. Han fikk sin middelskoleeksamen (tilsvarende ungdomsskolen) i 1909, så var utdannelsen slutt. Men han hadde allerede med en onkels hjelp lært seg å tegne tverrsnitt, beregne seilsenter og regne ut deplasement på skrog¹. En konstruktør var i emning.

Hans originalitet gjorde det lett å overse at den gamle kornmølleren var en meget dyktig formgiver. I sommer ble hans 10 fots plastbåt “Perla”, som han tegnet for Herwa Plast i 1956, plukket ut som en av hundre gjenstander laget i perioden 1912-2012 med best design. Bare en annen båt kom med på listen, som var satt sammen av sjefen for Kunstindustrimuseet, Widar Halén.² Ikke minst er det bemerkelsesverdig at den er tegnet av mann som visste alt om små og store seilbåter av tre og finér, men naturligvis ikke kunne ha stor kunnskap om det nye materialet *plastikk* og hvilke muligheter det hadde for ei jolle. Likevel skapte han linjer som i ettertid regnes som vakre og funksjonelle. “Perla”, den første Herwa-båten, ble bygget av Kjell Jørgensen og produsert i 420 eksemplarer.



Herbert Waarum og Sam med en modell.

Hans første premie var trolig den han fikk for tegningen "Gudrun Elvira" i det engelske magasinet *The Model Yachtsman* i 1929. Det ble andreplass³. Gudrun Elvira (f. Christensen 1895-1982) var hans kone, opprinnelig fra Holvika. De giftet seg i 1922. Neste år slo han til med en førsteplass, denne gang med en tegning han kalte "Mussolini", uten at jeg vet om det ligger politiske undertoner her. Det mest interessante i brevet er at han også vant tredje pris med "Guri", enda "(...)any competitor (...) could not take more than one prize".⁴ Sams to bidrag var så imponerende at bladet endret reglene midt i spillet. Premiene utgjorde seks pund og seks shilling. "Gudrun Elvira" hadde solgt

i tre sett det foreløpende år, så sjekken ble ni shilling større. Det står ikke noe i brevene om hvor mange som deltok, men det var stor interesse for modellseiling i flere land i mellomkrigstiden, særlig England, som hadde vunnet VM 12 år på rad. Han hevdet seg utvilsomt i et celebret selskap.

Som designer skal han selvsagt huskes for Grimstadjolla, KNS-godkjent konkurransebåt, som han tegnet og konstruerte mot slutten av krigen. Den historien hører hjemme annetsteds, men den viser at Sam O. Berge mestret de ordinære formatene til fulle. Hans sikre sans for et fartøys form og funksjon kom til sin rett da han ble en nær medarbeider av Herbert Waarum i årene han drev Herwa. Sam hadde tegnet ulike typer motorbåter; og nå gikk han med vanlig iver og intensitet inn for å tegne så vel planende båter som mer ordinære snekketyper i plast.

Ingeniøren Herbert Waarum, båtbyggeren Kjell Jørgensen og konstruktøren Sam O. Berge var et godt arbeidslag. Sam var veldig lett å samarbeide med, forteller Waarum⁵, som gir ham mye av æren for de fleste av de 22 modellene Herwa produserte. Men han kunne være uheldig også, erindrer Waarum. Han var selv skeptisk til et av forslagene fra Sam, men gav seg, og det ble produsert en prototype. Den var en balje og ble stille lagt til sides. Selv en verdensmester kan ha en dårlig dag.

Sam tegnet også en tråler på 60 fot i stål. Dette materialet



Modellseiling i åpent farvand. Vikkilen .

hadde han ikke forsøkt seg på før, så han reiste til Pusnes Mekaniske Verksted ved Arendal for å studere stålets egenskaper. Så dro han hjem, tegnet på kort tid en tråler som ble bygget i Kanada. Sam var da 80 år. Han tegnet barkasser for Marinen, hus, ja, det han ble spurt om, er mitt inntrykk. Det var noe uforferdet over ham.

Mølleryrket kom til Sam gjennom arv. Hans farfar, Samuel Olsson (1836-1911) fra Bohuslen, var en av mange svenske ungdommer som søkte arbeid i Norge på midten av 1800-tallet, en situasjon som ligner på dagens. Samuel kom til mølla på Berge i 1875. Den var eid av en eldre bror, Andreas (f. 1829-?). Samuel hadde med seg kona Marthe Serine Knudsdatter (1842-1916) fra Rise. Innvandreren hadde fornorsket etternavnet til Olsen og la nå til Berge, som skikk var. Sam O. var altså oppkalt etter sine farfar. I 1887 gikk broren konkurs og Samuel overtok 50 prosent av mølla med sag og verksted. Marthe skjenket ham, som det het en gang, åtte barn. Noen reiste til Amerika, men Knud Bjørn, den tredje i rekken, overtok mølla med tilliggende herligheter i 1899. Han døde alt i 1910 og Sam og den yngre broren Otto overtok, 18 og 15 år gamle. De gav opp etter tre år; konkurransen fra Grimstad Gartneris elektriske mølle like nedenfor ble for sterk.

Når jeg tegner en liten skisse av Sam, kan jeg ikke fri meg fra barnets opplevelse av en slektning som tidlig gjorde inntrykk. Min mormor, Josefine (1883-1974, g. Torjussen), var yngste søster av Knud Bjørn Olsen, og dermed tante til Sam, "tante Fina". Modellbåtene og premiesamlingen i hjemmet hos Sam og Gudrun på Bergemoen, der vi var på kaffebesøk om somrene, var noe jeg naturligvis ikke hadde sett maken til, heller ikke blazeren med seilermerkene han ustanselig bar, den tykke sigaren, og enda mindre kjente jeg noen med en så ruvende latter og kraftig sangstemme. Så var det språket. "(...)han røper en aksent som ikke akkurat hører hjemme i hans sørlandsdialekt", skrev en journalist.⁶ For meg var den amerikanske slengen ekko av andre slektninger. Dette var norskamerikanernes tid.

Senere forstod jeg at Sams opphold i New York i ungdommen var heller kortvarig, knapt halvannet år, og det gikk nesten femti år før han var tilbake i USA for å besøke familien, så amerikaslengen var jo påfallende. I et intervju med avisen Poughkeepsie Journal⁷, Sam får som vanlig "god presse" der han ferdes, står det at det er broren Otto som snakker fordi Sam ikke forstår så mye engelsk. Så var vel språket glemt, men aksenten og noen faste uttrykk beholdt han livet ut. "Sure", som han ville ha sagt! Han dyrket denne lille, aparte "slengen" som en del av sitt image.

Da det tok slutt på møllevirksomheten på Berge, var han på anleggsarbeid en tid, før han praktiserte gamle kunnskaper på Sæveli mølle. Krigen i Europa førte ham på nøytralitetsvakt, men i 1916 bar det utaskjærs med en kjekk liten bart på passbildet. På barken "Sogndal" av Kristiansand som tømmermann – "fliseguri" - fikk han med seilskutetiden i sluttfasen. På hjemvei fra Buenos Aires med mais vinteren 1917 ble skuta senket av en tysk ubåt under englandskysten, men mannskapet fikk gå i båtene. Flere skuter ble senket samtidig, så til slutt var de 250-60 forliste ombord i "en hollender". Via Spania reiste han til Frankrike for å mønstre på en ny bark, "Støveren", ført av en onkel.⁸ I mai halvannet år senere går han i land i New York, der han ble til oktober 1919⁹.

I 1934 gjorde Sam det svært skarpt i en internasjonal modellseilas i Oslo, han "briljerte", skrev Aftenposten¹⁰. Året etter ble han spurt om å representere Norge i mesterskapet i Fleetwood, England. Allerede da han vant designprisene i The Model Yachtsman, ble han invitert over, men økonomien kan ha vært et problem. I 1935 måtte reise og opphold sponses. Malt korn er ikke gull.

I England stilte fem-seks av de beste nasjonene i verden opp, slik at dette var å betrakte som modellseilingsportens VM. Helt sikkert til manges forbauselse gikk Sam hen og vant A-klassen (den største, 1 m ved vannlinjen) med "Prins Charming II". Seilingen var ikke i åpen sjø, som han var vant til, men på lukket

bane bygget for formålet. Kapteinen ordnet riggen etter vinden og satte båten av gårde, på den andre siden satt en medhjelper og vendte båten . Dette var som i fotballserien, kamp om poeng, to av gangen, alle mot alle. Det ble mange dager på bassengkanten før seieren var sikret. Han vant også konkurransen i åpen sjø, The Allen Forbes Trophy, en bedrift han gjentok to ganger. Året etter ble han nummer to i VM, i 1937 nummer én igjen. Han var med til 1939.

Noen brev som ligger etter ham¹¹, viser at han holdt kontakt med det internasjonale miljøet til lenge etter krigen. Sam sa ofte at modellseiling var millionærssport for folk med tom pung. Samtidig viser programheftene fra Fleetwood at konkurransene var omkranset av titler og en viss eleganse. Jeg kan levende forestille meg Sam på middager med sju retter og "Smoking Concert and Sing-Song" med His Worship the Mayor i spissen¹². Han må ha gjort seg bemerket med sin rungende latter. Det manglet ikke på humør der han ferdedes. "For popularity, the Jolly Miller takes the biscuit!", sa en britisk konkurrente om Sam.¹³ Ja, han vant nok banketten også! De store modellbåtene "Prins Charming" var oppkalt etter datiden storsjarmør, Hertugen av Windsor. Montro om han ikke skjelet litt til seg selv, den gode Sam. Det hendte han underskrev et kort med Prins Charming! Noen erindringsartikler han skrev i Adressa mot slutten av livet, viser en mann med en underfundig humor.

Der er et bilde i lokalavisen i Fleetwood der vi ser Sam mens han sender båten ut i bassenget. "Mister Berge with his pointed beard and cigar, was one of the most picturesque figures of a picturesque gathering,"¹⁴ heter det i billedteksten, som må ha gledet ham! Det var her han bygget seg opp til "Sam O", vil jeg tro. Her ble han "Sam the Sailor", verdensmesteren.

Det er slik vi husker ham, enten han selv seilte modellbåt eller ordinær båt, fulgte konkurransen fra bryggekannten med kikkert, hygget seg høylydt på banketten eller var på kaffibesøk hos tante Fina. Resten av livet gled han med den største naturlighet inn i den rollen han selv hadde skapt. Det var denne

Sam jeg kjente. Jeg så på ham med barnets undering, men det var nok noen i familien, og kanskje ellers, som smilte litt av Sam og historiene hans. Det var noe anderledes ved ham og rollen hans; og de forstod ikke hvor begavet han var som formgiver. Om han forstod at enkelte smilte litt ham, vet jeg ikke, det kunne uansett ikke rokke hans enorme humør og intense pågangsvilje. En ny ide fikk ham til å glemme både tid og sted; så det hjalp ikke hvor mye Gudrun banket i veggen for å få ham i seng¹⁵. Sam hadde nedsenket sitt intellekt i problemløsningens tank, lykkelig.

Sam var en habil seiler i ordinære båter også, selv om han ikke hevdet seg på samme måte som i modellsporten. Som seiler var han dristig med utnyttelse av vinden og båtens egenskaper til det ytterste. Som konstruktør hadde han naturligvis store kunnskaper om seilbåter. Så han sitt snitt til det, kunne han nok tøye regelverket, minnes Herbert Waarum med et smil. Ikke alt hadde holdt for en overdommer. Jeg for min del kan lett se for meg det strålende fjeset og høre den robuste latteren når han lyktes! Han var utvilsomt en konkurransetype.

Sam var ivrig turner og sanger i ungdommen, og resten av livet rev han mer enn gjerne av en arie. Hans samlet frimerker, og han tok politiske og organisatoriske tak. Han hadde blant annet en rekke kommunale verv gjennom 30 år. Sam var blant dem som startet Grimstad Seilerklubb i 1920, de mente Grimstad Seilforening var forgubbet, og han ble foreningens første formann¹⁶. I et lite avisutklipp han bevarte, står det at han regnet med 40 medlemmer. Han tok vare på et klipp året etter. Her står det at medlemstallet var økt fra 25 til 85. Likevel varte "ungdomsopprøret" ikke mer enn fire år. Foreningen nedla seg selv og de fleste medlemmene gikk inn i Grimstad Seilforening, der Sam også var formann og etter hvert æresmedlem, som han med årene ble i flere seilforeninger. I 1967 ble han i forbindelse med 75-årsdagen påskjønnnet med Kongens fortjenestemedalje.

Alle hans tegninger og ideer kastet ikke det store av seg. Sam var ikke forretningsmann. Han solgte unna tegningene etter

hvert, fikk en engangssum og gikk videre. Grimstadjolla solgte han til Kongelig Norsk Seilforening for tusen kroner¹⁷. Heller ikke samarbeidet med Herwa var basert på royalty. Han solgte og fikk betalt for hver båt han medvirket til. Med det salget enkelte av modellene hadde, kunne han utvilsomt ha fått mer økonomisk ut av sitt talent, uten at det så ut til å bekymre ham. “Vi var vel litt naive der, både han og jeg,” sier Herbert Waarum langt og lenge etter.



Sam er 90, men beholder stilen.

“Det blir alt i alt ikke noen timebestilling å snakke om. Foruten støpningen og finpussingen kommer riggingen til. Og den må gjøres med omhu. Det tar lang tid å rigge selv en modellseiler, og arbeidet må gjøres skikkelig skal det være noen vits i det.”¹⁸ Sam var perfeksjonist, og da telte ikke timene, men det gav heller ikke mynt. Han kjøpte og drev Sæveli mølle fra 1920 til 1943, men ønsket kanskje å leve av konstruktøroppdragene. Det gikk ikke, og han tok på seg oppdrag som landmåler for Fjære kommune. I hans etterlatte papirer ligger der en del forarbeider og kopier av kartforretninger. Også her var han selvlært, også her satte han seg grundig inn i metodene. Kommunens ansatte erfarte snart at hans oppmålinger var svært nøyaktige.

Hvor kommer så Roosevelt inn? Etter fiaskoen som møller reiste lillebror Otto (1894-1985) til USA, der han etter hvert ble møbelsnekker hos den senere president på hans mansion, Hyde Park, nord for New York. Otto var også kunstnerisk anlagt, spesialist på antikke møbler. Broren Arnold (1909-98) var gartner samme sted. Roosevelt fikk se en modellbåt Sam hadde laget, “Solstreif”, og kjøpte den. Da Sam besøkte sin bror i 1968, så

han at den trengte nye seil. Sam tilbød seg typisk nok straks å sende nye, og fikk fortjent takk for det¹⁹.

Sam kalte seg helst konstruktør. Da kona Gudrun Elvira døde i 1982, fikk han samtidig hogd inn i gravsteinen "Konstruktør Sam O. Berge *27/10 1892 - ". Bare dødsdagen stod åpen. Full kontroll til siste vending! Han døde 22. mai 1988, i sitt 96. år.

Sams liv spente fra seilskip til plastbåter, men modellseilingen stod hans hjerte nær til det siste. Han holdt på til de passerte åtti. Med kano på taket, luftmadrass og sovepose i bagasjerommet kjørte han med sine modellbåter til Oslo og forsvarte sine mange triumfer. Sam og Gudrun var barnløse. Det var ikke unaturlig at han i 1974 gav han den store pokalsamlingen, "Prins Charming II", båten som gjorde ham mest kjent, og en mindre modell til Grimstad bymuseum. Der lever minnet om byens evige verdensmester videre .

Med nettet ble han tatt ut i verden, på flere språk. Australieren Steve Crewes skriver om Sams "really beautiful model yacht designs ". Folk motiveres til å bygge dem, skriver han i en ren hyllestartikkel, der han erklærer seg som "fan of Sam O. Berge's".²⁰ Og hva skrev ikke Gerh. Moeland fra Vestlandske Modell Seilforening i et reisebrev i *Teknikk for alle* i oktober 1951:²¹ "(...) og gnir oss i øinene ved å ligge ved kaien i Terje Vikens, Henrik Ibsens, og Sam. Berges sagnomsuste by (...)."

Det var ikke dårlig selskap for vår evige verdensmester, mannen som muntert vandret slør fra sin bolig i Vestregate 46 til sentrum med Gudrun i armen, mannen som hadde fortjent en plass eller gate oppkalt etter seg, eller en byste på egnet sted ved havnen, med utsikt til Smørsund, der Grimstadjolla igjen krysser og en Herwa-sjekte putrer forbi som et minnenes herbarium.

"Sure", vill han ha smilt skøyeraktig, den gamle "fullskjegger fra Grimstad"²² mens han tente sigaren!

Noter

- 1 I følge et intervju i Agderposten 14. mai 1949, signert A. Mønnich.
- 2 VGs nettavis 6. august 2012 og Grimstad Adressetidende 9. august 2012.
- 3 Brev fra The Model Yachtsman 18. juni 1929 undertegnet av redaktør H. B. Tucher.
- 4 Brev fra The Model Yachtsman 23. januar 1930, undertegnet samme Tucher.
- 5 Samtale med artikkelforfatteren 19. september i år.
- 6 Anne Grethe Stordale (avis og dato ukjent).
- 7 Poughkeepsie Journal 22. september 1968: "Norwegian Model Boat Expert Has Led Field Since 1919".
- 8 Trolig Peder Johannessen (1868-1951), skipsfører gift med søster til Sams far, Anne Kristine (1875-1954). I Sams oppvekst var de bosatt på Frivoll like ved skolen, altså nære naboer.
- 9 Han tok vare på sitt første pass med alle stemplene fra fremmede havner.
- 10 Aftenposten 4. september 1934. Sam fikk fem førsteplasser, en tredjeplass og to seire i pokalseilasene.
- 11 Takk til Sams grandniese Anne Margit Berg, som bestyrte dødsboet og tok vare på papirene han etterlot seg, og velvilligst har stilt dem til min disposisjon.
- 12 Sam tok vare på programmene for 1935 og 1937, årene han vant, med poengene sirlig notert. Her er også oversikt over de sosiale samværene med menyer og liste over skå
ltaler m.v.
- 13 Sam i et intervju med Sag Harbor Express, Noyac, 17. oktober 1968. En søster av ham var bosatt der.
- 14 Fleetwood Chronicle, trolig 1938. Sam har ikke påført dato på utklippet.
- 15 Vestlandske Tidende 19. juli 1958.
- 16 Se mer om seilSPORTens historie i Grimstad i "Seiling på Sørlandet i 100 år; Grimstad Seilforening 1902-2002."
- 17 Intervju med Vestlandske Tidende 16. juli 1952.
- 18 Vestlandske Tidende 27. juli 1957.
- 19 Brev til Arnold Berge fra Franklin D. Roosevelt Library 20. september 1968: "Please tell your brother (...) how kind we think he is to promise to send new sails for the Solstreif."
- 20 "Our Past. The Story of Sam O. Berge" av Steve Crewes på www.radiosailing.org.au
- 21 Bladets nummer 10/1951.
- 22 Overskrift i Aftenposten 18. august 1937.

Fotball i “gamle” Grimstad

Av Birger Simonsen

Den organiserte fotballen i Norge er i år 110 år gammel. Spillet ble raskt populært, og utbredt over store deler av landet i løpet av få år.

I Grimstad stilte Mons Fuhr et område i Øygårdsdalen – dagens Bergemoen – til disposisjon for fotball og friidrett. Her kunne byens klubber dyrke sine hobbyer, riktignok på baner av løs sand og uten garderober, men med god plass og riktige fotballmål.

FK Jerv ble stiftet av en guttegjeng i et vedskjul i Vestregate i 1921. Klubben – opprinnelig Djerv – men fra 1924 Jerv, ble en ivrig bruker av banene selv om de lå et godt stykke utenfor bykjernen. Avstanden reduserte nok publikumsinteressen, men de som møtte opp, kunne oppleve morsom, men også til tider svært alvorlig fotball. Det er mange legendariske fortellinger både om kampene og ikke minst det som skjedde rundt disse.



Jervs første flytur, ca. 1950.



Aktive og ledere på tur til Danmark sommeren 1948. Fra venstre: Jon Kjækstad, Kåre Greibrok, Egil Tellefsen, Leif Simonsen, R. Stene Johansen, Kåre Olsen, Arne Fløistad, Erling Paulsen, Albert Andersen, Reidar Berg, Egil Løvstad, Johan Aanonsen, Arne Olsen, Øystein G. Simonsen, Ragnar Kobro, Arne Holm, Bjarne Tobiassen, P.A. Grøslø.

Temperaturen kunne være høy , og stridsspørsmålene ble ofte løst med knyttenevene.

Den nye og populære sporten hadde også sine kritikere noe som et utdrag fra et leserinnlegg viser

“Dog – jeg har betragtet footballspillet paa nært hold og derigjennem faaet en vis skræk for denne sport. Jeg har seet ben søndertraadte og afspendte, som om de skulde være træpinder og jeg har seet , at man har baaret kvæstede legemer bort fra spillepladsen.

De forskjellige “matches” hvortil jeg har været tilskuer, har alle forekommet mig raae, fordærvende og for den menneskelige moral oprørende”.

Kritikerne var likevel i mindretall og fotballen utviklet seg videre i lille Grimstad. Sporten var en ren sommersport, og leser man vår kjære Adressa fra 20- og 30 årene, vil man se at Jerv-spillerne var allsidige idrettsmenn og gjorde seg bemerket bl.a. i vinteridrettene. For å skaffe inntekter ble det arrangert både



Jerv har besøk fra Danmark, og da er det på sin plass med en liten høytidelighet før avspark.

dansetilstelninger, revy og marsjkonkurranser. Kampene i sommerhalvåret var svært lokale og gikk gjerne mot Imås, Lillesand, Nedenes, ABK og Grane.

Standarden på banene samt avstanden til byen satte etter hvert fart i planene om en bane nærmere sentrum. 1939 blir derfor et merkeår i Jervs historie da den nye Idrettsplassen ved Arendalsveien åpnes 21 mai med en kamp mellom Jervs og Granes guttelag. Det første målet ble scoret av en gutt som etter krigen skulle bli Jervs store målsscorer – nemlig populære Reidar Berg. 15 år senere gjentok han bedriften da Levermyr Stadion ble åpnet!

STOR INTERESSE

Fotballens popularitet vises også gjennom stor publikumsinteresse når det spilles "storkamp" mellom bystyrene i Grimstad og nabobyene. Adressa er på banen med en spørreundersøkelse blant kjente Grimstadnavn, og her er det ingen tvil om utfallet. Barber Harold Olsen er klar: "det blir en målfest av de store med 6-1 til Grimstad". Urmaker Rolf Abrahamsen er heller ikke i tvil "ja, det skal jeg si på prikken. Opplagt seier til Grimstad med 3-1!

Dampskibsekspeditor Rønnevig heller dog litt kaldt vann i blodet på de fotballinteresserte og uttalte " jeg er visst den eneste i byen som verken har interesse eller forstand på fotball, så jeg står helt maktesløs overfor et slikt spørsmål om tipping. Men hadde det vært seiling, da skulle jeg ha sagt hvem som fikk 1. premien!"

Fotballens økende interesse før krigen førte også til at Jerv fikk fram en generasjon av spillere som skulle dominere fotballen i mange år både lokalt og regionalt, men dessverre kom krigen og fotballen ble , som andre idretter , lagt død i flere år. Idrettsplassen ved Arendalsveien ble sperret med piggråd, skyttergraver og maskingeværstillinger, og banene i Øygårdsdalen ble okkupert av tyskernes hester og staller. Idrettstreiken fra november 1940 innebar også konfiskasjon av klubbens utstyr, men Gunnar Guttormsen og Johan Jørgen Ugland fikk likevel gjemt unna drakter, baller og nett på Ugland Gård.

Dette lille lager av utstyr kom godt med da krigen sluttet og aktiv idrett kom i gang igjen. I Grimstad hadde Jerv sitt første styremøte allerede 4 dager etter frigjøringen! Per Christoffersen, Leif Grunde Simonsen, Claus Rosenkilde og Johan Jørgen Ugland fulgte raskt Fotballforbundets oppfordring om å komme i gang snarest mulig.

18 mai avholdt klubben generalforsamling og sendte bl.a. følgende telegram til forbundet: " samlet til generalforsamling sender vi forbundet våre hjerteligste hilsener og lykkønskninger i anledning av gjenopptagelsen av arbeidet for fotballsporten. Vi er i gang og treningen går for fulle mugger!".

3 juni var det offisiell åpning av idretten. På Idrettsplassen var det kamper mellom Jerv, Imås, Express og Dømmesmoen(!).

Interessen for fotball tok nå helt av. 1200 tilskuere så Jerv spille cupkamp mot Lillesand 2 august. Flere mennesker har det neppe vært på et arrangement mellom disse 2 byene.

Med tanke på at det bodde godt og vel 2000 mennesker i Grimstad (med Fjære og Landvik ca 9000 i alt), er det bemerkelsesverdig at det jevnlig møtte 1-2000 mennesker til fotballkamp.

Sommeren 1946 feiret Jerv 25 års jubileum med Grane, Vigør

og Start som motstandere. Denne weekenden samlet arrangementet på Idrettsplassen og dansen på Torskeholmen imponerende 4200 tilskuere. Stemningen var høy , og fra Adressas referat i noen tilfeller vel høy: "i forbindelse med dansen på Torskeholmen fornemmet man lørdag kveld en ganske fremtredende duft av "karve" over den sydligste del av byen, og årsaken til dette fenomen må i vesentlig grad tilskrives besøk fra nabofylket. Fyllearresten fikk i nattens løp en del tilfeldige pensjonærer". Som den observante leser forstår, er dette før Vinmonopolet kom til Grimstad.

Sportsjournalistikken var i det hele tatt svært referende og mindre personfiksert enn dagens journalistikk. Adressa var et godt barometer for fotballinteressen og omtalte ofte denne.

Som i august 1946: " Interessen for fotball er uten grenser, ja rent ut sagt overveldende. Ikke minst her i Grimstad. Det er fotball for alle penger, fra den yngste til den eldste.

Men lørdag var det en Grimstadmann over de 60 som kom med en bekjennelse da han så dysten mellom Vigør og Grane (Jervs jubileumsturnering) – nemlig at han for første gang i sitt liv overvar en fotballkamp.

De omkringstående snudde seg og så på ham med en mine av uhørt forbauselse. De ville neppe ha blitt mer rystet i sin sjels innerste om selveste Generalsekretær Trygve Lie eller Admiral Blandy fra Bikini hadde stått ved deres side. Men da vedkommende Grimstadmann som aldri tidligere hadde latt fotballsportens edle spill offisere sin livsførsel, hadde sett en stund på spillet, var han grepet av fotballdilla med hud og hår. Det vil nok bli billettinntekter av den mannen i fremtiden. Han er for øvrig en svært kjekk kar!"

Sportslig ble Jervs A-lag et av de store på Sørlandet. Klubben vinner både kretsmesterskap og spiller seg opp i divisjonene. Mange av klubbens spillere representerer både på kretslag og Sørlandslag. Inspirasjon hentes utenfra ved sommeransettelser av trenere både fra Norge og Danmark, og selve fotbollsesongen forlenges med tidligere treningskamper på våren.

UT PÅ TUR

I 1947 slår Jerv Donn i 1. runde av NM, deretter Start i 2. runde og trekker så et av landets beste lag – Larvik Turn – i 3. runde. Bortekamp og på gress for første gang og det mot en klubb med kjente landslagsspillere som Gunnar Thoresen og Harry Boye Karlsen.

Interessen for kampen var enorm i lille Grimstad, og Adressa overførte derfor kampen pr telefon. Leif Gjertsen sto med åpen telefonlinje i Larvik, og utenfor Adressa lokaler i Grimstad samlet det seg et stort antall tilhengere som fulgte overføringen med stor spenning. Spesielt da Jerv overraskende holdt følge med storfavorittene og faktisk var tett på å avgjøre det til sin fordel rett før slutt. Mange husker nok den humorfylte kolonialkjøpmann Dagfinn Truchs i Storgaten. Dagfinn var denne dagen svært tett på å skrive seg inn i klubbhistorien.

Framgangen førte også til at Idrettsplassen måtte utvides for å bli godkjent for bruk i 1. divisjon. Dette ble løst uten bruk av kommunale midler ved at 2 av byens rederier samt privatpersoner og dugnad ordnet opp i utvidelsen. Likevel var nå tanken om et større og bedre anlegg sådd, ikke minst behovet for en gressbane. Det skulle da heller ikke gå så mange år før Levermyranlegget ble en realitet (1954).

Klubbens framganger ble også behørig omtalt i andre lokalaviser og i 1948 skriver Agderposten “ Grimstad er blitt fotballbyen på Sørlandet. Grimstadfolket er stolte av laget sitt. Det har de grunn til , for guttene spiller pen fotball. Hver mann vet at han tilhører et lag, og han går inn for det effektive lagspill. Laget teller da også en rekke flotte fotballtyper, rolige, avbalanserte med overblikk og nervene i orden. Ja, Grimstad kan være stolte av laget, og det er verken tabber eller uflaks hos motstanderne som har brakt laget på toppen av 1. divisjon. Det er dyktighet. Punktum!”.

Nabofølelsen overfor Danmark blomstret like etter krigen, og for første gang var Jerv på utenlandstur. Reisemålet var vennsbyen Grinsted på Jylland hvor det var stor stas og

mange hyggelige arrangementer med fotball, middager og taler. Som gjensvitt var Old Boys laget til Grinsted med tilbake til Grimstad. Her ble byen presentert, og det hele avsluttet med stor middag på Strand Hotel med ordfører og pressen til stede.

Året etter var småguttelaget på tur til København og deltok der i en turnering. Litt diskusjon ble det om det å reise såpass langt for 13-14 år gamle gutter, men basar, utlodning og gaver sørget for togbilletter til Oslo og båten videre til København. Grinsted kom igjen til Grimstad og AB København besøkte byen med sitt juniorlag.

I 1949 ble Jerv avdelingsmester i 1. divisjon og skulle spille kvalifisering om opprykk til Hovedserien som var den øverste divisjon. Motstander ble Djerv 1919 fra Haugesund og det var ingen liten reise i de dager. Det ble derfor bestemt å leie inn en Dakotamaskin for å frakte laget fra Kjevik til Stavanger, For å finansiere dette, ble det solgt plasser på flyet til supportere. Dette ble klubbens første flyreise, og selv om selve turen gikk greit, var det mange skeptiske ansikter både før og under turen.

Klubbens legendariske midtstopper Kåre Toppen Olsen var blant disse og hans utsagn om " at kommer e levendes fra de'herre , skal e labbe heim fra Stavanger" er godt kjent i klubben.

Fra Stavanger til Haugesund var det ferge, men den var forsinket og spillerne måtte skifte og gjøre seg klare om bord. Ved ankomst Haugesund ble de så fraktet i buss direkte til Stadion hvor 5000 tilskuere hadde ventet i lang tid.



I cupen 1947 fikk Jerv bortekamp mot det daværende topplaget Larvik Turn. Adressa overførte kampen pr. telefon, og folk kunne følge overføringen utenfor avisas lokaler. Som bilder viser, var interessen imponerende.

Etter kampen måtte så spillerne i hu og hast tilbake til fergen, et hurtig bad ved kaia og deretter Stavanger og fly hjem. En lang dag og alle så slitne at spørsmålet om å gå hjem ikke ble aktuelt.

Selve kampen endte med 1-2 tap og 2-3 tap hjemme og ingen opprykk.

NYE BANER

Øygårdsdalen ble etter hvert et glemt kapittel. Idrettsplassen ved Arendalsveien ble det nye populære samlingsted etter krigen, men i takt med den sportslige framgangen, kom behovet for gress og bedre anlegg opp.

Jerv var i perioden 1934 – 1948 en gruppering innenfor GTIF, men ble i 1949 opptatt i Fotballforbundet som egen, selvstendig klubb. Adskillelsen foregikk i vennskapelige former og de to klubbene samarbeidet godt for å få bygget Levermyranlegget.

Grimstad Kommune og Staten ble viktige støttespillere og bidragsytere for et nytt anlegg. Plasseringen på Levermyr var likevel ikke problemfri da deler av området tilhørte Fjære Kommune. Største hinderet ble dog debatten om bruken av området til idrett eller boligbygging som byen hadde sterkt behov for.

Den politiske debatten ble både lang og hard og fremst blant motstanderne sto Venstremannen Skreddermester Anderson.

Mange var nok overrasket over at “Skredderen” som var kjent som en meget stor Jervpatriot og fotballvenn, til de grader gikk imot et nytt anlegg på Levermyr, men følgende historie kan forklare noe av dette:

“Skredderen” hadde fast plass foran i Jervbussen til utekampene. I forbindelse med en kamp i Vest-Agder, satt han klar på sin faste plass. Det var imidlertid overfylt denne dagen og en Jervleder ba “Skredderen” – på en noe udiplomatisk måte - forlate bussen på denne turen.

Levermyr ble realisert for en billig penge etter mye dugnad. 25 juli 1954 åpnet banen med stor festitas. Rammen rundt var perfekt med 2500 tilskuere i strålende sommervær. Interessen var så stor at det ble satt opp busser fra Kroken, Eide og Reddal.

Ordfører Skretting foretok den høytidlige åpning etter diverse taler blant annet av anleggets ildsjel og Levermyrkomiteens formann Johan Jørgen Ugland.

Ungdomsmusikken spilte, turnen hadde oppvisning, det var friidrettsøvelser og dagens høydepunkt med fotballkamp mellom Jerv og Lyn som Jerv vant med 3-2.

KAMERATSKAP – VENNSKAP OG DUGNAD

Generasjonen med spillere og ledere som sto bak den sportslige framgangen etter 1945 satte også sitt preg på Grimstad utenfor banen. Jervrevyene i perioden 1945 – 1962 var egentlig en fornyelse av en gammel revytradisjon fra før krigen. Grimstad Kino ble på mange måter Jervs andre hjemmebane. Revyene ble satt sammen og gjennomført av en blanding av spillere, tillitsmenn i klubben og andre støttespillere. Revyene er omtalt tidligere av Odd Johnsen, og man kan trygt konkludere at disse satte sitt preg på byen og skapte mang en god latter hos byens befolkning.

Klubben besto i stor grad av Tordenskjolds soldater. Klubben ble drevet av personer som i mange tilfeller er både spillere og ledere/administratorer. Ser man på alderen til styremedlemmene og andre tillitsvalgte, er de oftest i alderen 25-35 år selvfølgelig med enkelte unntak.

De samme personene tar tak som spillere, materialforvaltere, revyskuespillere, billettører på bryggedans m.v.

Fotball er en lagidrett og kameratskap og vennskap grunnleggende for framgang på og utenfor banen. Mange vil nok trekke på smilebåndet når man hører om 2-3 styremøter pr måned i tillegg til medlemsmøter åpne for alle medlemmene. Det er viktig å ha for seg at de sosiale tilbud var svært annerledes enn de man har i dag. Det å komme sammen om en felles interesse, skapte vennskapsbånd for livet. Slik ble Jerv for mange en liten familie.

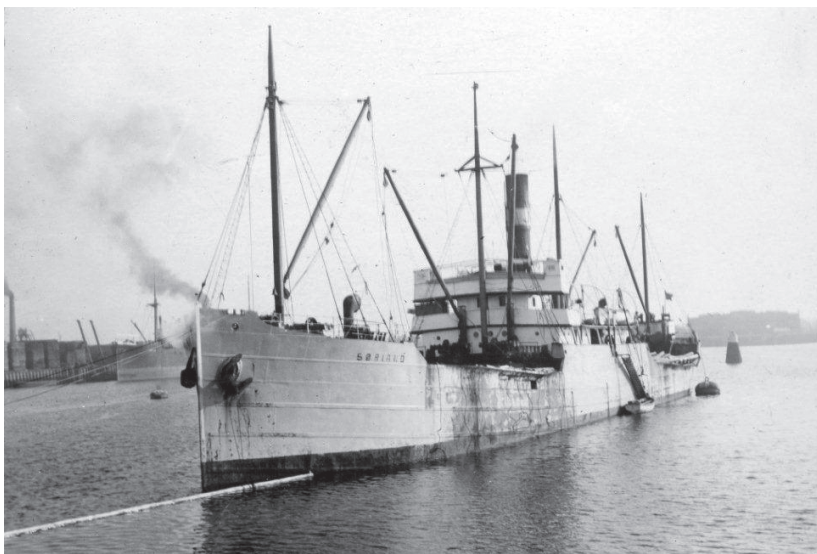
«Papegøier ombord forbydes»

Av Helge Grobæk

Universitetet i Agder, Northern Arctic Federal University i Arkhangelsk og Universitetet i Greenwich har i 2011 inngått forskningssamarbeid om et fraktsegment som i store deler av siste halvdel av 19 århundre samt frem til 2 verdenskrig betydde mye for norsk skipsfarts inntjening.

I arbeidet som nå pågår med dette prosjektet dukker flere skipsnavn fra Grimstad opp.

Opphevelsen av «navigasjonsakten» i 1849 samt Krimkrigen 1854-1856 ga støtet til en sterk vekst for norsk skipsfart. Europa hadde på siste halvdel av 1800-tallet et økende behov for tømmer og trematerialer, som fra ca. 1840-tallet bl.a. ble dekket fra skandinaviske skoger. Men de skandinaviske landenes eksport ble redusert. Årsakene var bl.a. snauhogst og økt innenlandske transporttid og –avstand, hvilket medførte økte priser på dette tømmeret.



D/S Sørland, eid av skipsreder Johan H. Bang.

De store skogene i Nord-Vest Russland hadde masse tømmer av høy kvalitet og var egnet til stordrift. Elvene ut til Kvitsjøen var, etter at isen årlig gikk i slutten av april, velegnet for fløting av store kvantum tømmer. Ved utløpene av elvene Onega og Dvina ble det bygd moderne og effektive sagbruk, flere av dem bygd av norske investorer og med norsk kapital. Innerst i Finskebukta ble byene Khronstadt og St.Petersburg (Leningrad) sentrale i eksporten av russisk tømmer og trelast.

Russland hadde ikke egen skipskapasitet til å dekke det enormt voksende fraktbehovet. Norge hadde en betydelig flåte som var velegnet for denne type transport. Årtiers erfaring med tømmer og plank fra Østersjøområdet gjorde norske rederier konkurransedyktige.

Det var derfor helt naturlig at norske skip, spesielt fra Sør- og Østlandet begynte i «Kvitsjøfarta». Og Grimstads daværende seil- og dampskipsrederier fikk mange og gode forretninger i dette værharde og farefulle område av Russland.

Det var på «Kvitsjøfarta» de tjente penger!

I denne artikkelen vil en av Grimstads tidligere skipsredere, Johan H. Bang samt rederiets skip D/S «Sørland» og kaptein August Bengtson bli omtalt.

Johan H. Bang ble født i Grimstad i 1869 og døde i 1944. Han arbeidet først i sin fars Jørgen Bangs rederi og trelastforretning. I 1904 etablerte han sitt eget rederi, «A/S Bris», med den innkjøpte jernbarken «Bris» som første skip.

Revolusjonen i Russland og 1 verdenskrig bragte verden inn i en dyp krise. Verdenshandelen sank selv om krigen medførte behov for en mengde midlertidig tonnasje.

Seilskutetiden var for lengst over, dampskip og etter hvert også motorskip tok over.

I et forsøk på å komme over i moderne tonnasje, kjøpte Johan Bang i 1924 dampskipet «Sørland» fra Kristiansand. D/S «Sørland» ble bygget ved Sørlandets Skibsbyggeri A/S Fevig i 1918. Skipet, som ble døpt «Gudvin» var på ca. 3000 tdw. og bygget for A/S Excelsior (S.O.Stray & Co) i Kristiansand.

Bangs rederiaktiviteter i den periode artikkelen omtaler var samlet i familieaksjeselskapet. Aksjonærene var tre søstre samt en niese og en nevø. Fra 1925 kom også kaptein August Bengtson inn som aksjonær, med en post på 4.65%. På den tid var det vanlig at kapteiner som overtok kommandoen av et skip også måtte skyte inn en egenkapital i rederiet og fikk aksjer for beløpet.

I årsberetningene for 1926 - 1930 fremgår interessante opplysninger om hvorledes et lite, familieeid rederi ble

drevet. Beretningene er også ispedd rederens betraktninger om verdensøkonomien og hvorledes den influerte driften av rederiet. Og ved å lese deler av rederiets korrespondansearkiv, får man et spennende og interessant bilde av forholdet mellom reder og hans kaptein.

Det fremgår at selv om Bang fulgte godt med og var et petimeter, var han svært avhengig av at hans betrodde kapteiner var «company men», dvs. lojale og samvittighetsfulle til enhver tid. Og i korrespondansen mellom ham og «flaggskipper» August Bengtson viser dette seg med all tydelighet. I Bengtson har Bang ikke bare sin mest betrodde mann, men også en faglig kompetent kaptein som han stadig rådfører seg med.

I rederiets eie - fra 1925 til 1931 - har skipet hatt et ganske årlig gjentatt og regulært seilings- og fraktmønster:

- Skipet seilte i disse 7 årene på Skandinavia, Nord og Sør-Europa/ Middelhavet, Vest Afrika, Svalbard og Russland.



*Skipsreder Johan H. Bang
(1869-1944)*

- På vinterstid, dvs. fra nov/des. til mai fraktet skipet «kul ud» og «jordnødder, oljekaker og frukt hjemover».
- Resten av året fra mai/juni til oktober/november seilte det på time charter med Kings Bay Kul Comp. A/S på Svalbard samt i «trælastfarten» på Kvitsjøen og Leningrad.

Av årsberetningene fremgår at mens fraktene i vinterhalvåret ikke alltid var regningssvarende, ga både time charter- fraktene og «trælastfarten» tilfredsstillende resultater.

Brevene fra Bang til kaptein Bengtson gir et tildels mer tydelig bilde av hverdagen både på rederikontoret og ombord. Det er mulig å følge skipets rute i detalj og arbeidet med å optimalisere bruk av arbeidskraft og proviant. Likeledes er forbruk av maling, tauverk, seildukspresenninger mye omtalt; det gjaldt å spare på alt. Gjenbruk og reparasjoner måtte til.

Ikke minst kullforbruket er et stadig tilbakevendende tema. I forbindelse med påviselig reduksjon i forbruket etter overtakelse av skipet i 1925, skriver Bang til daværende Sjøfartskontoret og ber om å få redusert antall fyrbøtere fra 4 til 3. Og æren for det reduserte forbruk gir han sin 1 maskinist og det øvrige mannskap i maskinen.

I et brev skriver Bang at i forbindelse med «at NN er afmønstret i Arkhangelsk grunnet sykdom» er han «snart flau ligeoverfor Gard med alle disse sygdoms anmeldelser». Det ser ut til at D/S «Sørland» dessverre hadde noen hendelser og uhell – samt ordinære sykdomstilfeller som ga ham grunn til å uttrykke seg slik.

Men omtanke for sine ansatte kommer frem i et annet brev, nærmest en reprimande, stilet til en annen «NN» ombord. «Jeg er til min store skuffelse og samtidig ærgrelse av og til blitt meddelt at Deres forhold ombord i en bestemt retning ikke har været som det burde når baaden er ved land ... osv.» Brevet avsluttes med »Jeg ber Dem – Tænk paa Deres hustru og gamle mor.»



Kaptein August Bengtson (t.h.) sammen med sin datter Gudveig. De øvrige er ukjente. Kanskje noen kjenner ansiktene? Bildet er tatt om bord i en av Johan H. Bangs skuter, fullriggeren Skaregrøm.

En annen gang telegraferer han til Bengtson, kanskje i forbindelse med at skipets mannskap kan ha medbragt dyr med smitte ombord; «Foretag decinfiserende rengjøring lugarer stop papegøier ombord forbydes stop».

Når det gjelder bruk av telegraf er han påpasselig. Kapteinens siste telegram kunne vært «avfattet kortere» - f.eks. «kunde 4 p.m været sløifet».

Befrakter i «trælastfarten» var Anglo Soviet Shpping Ltd. i London. Det ser ut til at denne befrakter i mange år brukte D/S «Sørland» både i Kvitsjøen og Finskebukta. Det må en artikkel for seg selv å beskrive bakgrunnen for opprettelsen av selskapet, men kort sagt var det begrunnet i Sovjet-statens mangel på egen tonnasje, samt behov for oppsamling av vestlig valuta til kjøp av importvarer til Sovjet. Selskapet befraktet bl.a. skip fra England, Tyskland og Norge.

I et svarbrev fra 1930 til Bengtson, som på vei til Arkhangelsk kan ha vært opptatt av neste reise med skipet, skriver Bang at han ennå ikke har fått beskjed. Men «imidlertid skal russerne ha

opsagt flere av de engelske og tyske baade som de har gaaende i trælasterfarten».

I 1929-30 begynner korrespondansen å bære preg av generelt dårligere tider og ikke-regningsvarende frakter. Det blir opplag av D/S»Sørland».

Samtidig sliter Bengtson med dårlig helse og meddeler at han nok ser seg nødt til å «gå i land for godt». Den 30. januar 1930 svarer Bang «så adt De efter endt jordnødtur maa blive entlediget». Kaptein Bengtson fyller 60 år den 4. januar 1930. Bang gratulerer ham med dagen og uttrykker sin store beklagelse over å måtte miste sin meget betrodde mann.

Med tanke på den mulighet salget av Royal Dutch Shells Anglo-Saxon flåte ga norske redere på begynnelsen av -30 tallet, er det interessant at Johan Bang også vurderte å investere i slike skip. I november 1929 ber han ingeniør Per Bjørn Rolf, Oslo om en teknisk uttalelse av 3 tankskip han via skipsmegler Hermann J. Sørensen, Oslo har fått tilbud på. Men dagen etter skriver han til ingeniøren; «undlader jeg ikke å meddele, at da jeg har slått igaar nevnte baade ud av tanker, behøver De ikke ha noe bryderi derom». Og begrunnelsen er iflg.brev til Sørensen samme dag at han har gjort en kalkyle over mulig avkastning de neste 5 år. Hans kalkyle gir ikke «regningsvarende økonomi». Dessuten skriver han; «men er det vistnok vanskelig at opdrive nogen Aktietegning her nede – Hr. Molland kanskje en undtagelse.» (10).

I ettertidens interessante lys kan vi konstatere at stort sett de fleste Sørlandsredere som kjøpte skip fra Anglo-Saxon flåten kom ut av forretningen med stort utbytte (ref. Ugland, Tønnevold, Mosvold, Jørgen P. Jensen, og andre).

Årsberetningen for 1930 forteller om et fraktmarked som var brutt helt sammen. I oktober beordres D/S»Sørland» hjem til Arendal for foreløpig opplag. Samtidig gjennomføres «periodisk besigtigelse

ved Pusnes Støberi & mek. Verksted, og ventes færdig hermed omkring den 1ste april».

Årets regnskap gikk såvidt i pluss.

Og revisor skriver lakonisk i sin beretning; «jeg har fra tid til annen gjennomgået selskapets bøger».

På den tilsagte generalforsamling mandag 13. april 1931 foreligger «foruden de vanlige sager» også til behandling: «Drøftelse av hva der kan foretas i den anledning selskabets økonomiske stilling, og eventuelle beslutninger i den anledning».

Og hva som ble foretatt kan bli en annen artikkel, i 1932 ble rederiet «Johan Bangs Rederi AS» avviklet.

Takk til Edward Griegson for utlån av årsberetninger , bilder m.m. Det samme til Bengt Petter Hansen for lån av bilder av D/S «Sørland» samt hans bestefar og tante om bord i fullriggeren «Skaregrøm» - en annen flott Grimstad-skute som var eid av Johan H.Bang.

En tømmermann og redskapene hans

Av Knut Øvensen

Elias Øvensen, min bestefar, ble født i 1851. Han hadde et småbruk med innhus og uthus i Vesøya der forretningen MENY ligger i dag. Min bror Øivin kunne si når han handlet ved ferskvaredisken: Ja her satt min bestemor og melka,

Bestefar eide ca. halvparten av daværende Vesøya. Han var ikke bare småbruker, men hadde også tilsyn med Vesøyhodet lykt og noen andre av fyrlyktene i Grimstad-skjærgården. Han rodde rundt, fylte på parafin, pusset ruter og linser og justerte lampene. Og ikke minst: Han var tømmermann hos skipsreder Jørgen Bang på Odden. I en årrekke var han med og bygde flere av Bangs skip. Den siste var bark SILAS.

Bestefars overordnede, den fremgangsrike Bang, eide etter hvert hele Odden-halvøya og en del av Vesøya. Han var født i 1829, og kom som 14-åring til Grimstad fra Kragerø. Her ble han kramboddreng i et par kolonial- og manufakturforretninger, men fikk etter hvert sin egen forretning i samme bransje, overlot den så til sin fullmektig, og gikk selv over til å handle med proviant, skipsutstyr og trelast. Senere ble det skipsrederi og skipsbygging på Odden, der beddingene lå omtrent i nordenden av nåværende Oddensenteret hvor grønnsakhandelen holder til. I følge Grimstad bys historie fra 1927 bygde han 13 skip her og 4 på andres beddinger. Materialene ble skåret på damsaga som i 1886 ble flyttet fra i nærheten av Rore til Odden.



Her på skipsbyggeriet var *Elias Øvensen.*

det bestefar hadde sitt arbeid, og brukte de spesielle tømmermannsredskapene som jeg skal beskrive i denne artikkelen. Min far hadde båtbyggeri, i førstningen sammen med sin bror Lars, og jeg har vært så heldig å se disse redskapene i bruk da jeg var ung.

BOLDØKS

Dette navnet brukte bestefar og sannsynligvis de fleste tømmermenn i distriktet. Den hadde et svært bredt blad og kort skaft. Skulle en tjukk bjelke eller en mast hogges firkantet, måtte boldøksa fram. Tømmermannen sto vel oftest med emnet mellom beina. Det mest kjente navnet på en slik øks er bile. Den var slipt bare på yttersiden, slik at det ble lettere å hogge bjelken jevn.



Skarvøks og boldøks (bile).



Skavjern, huljern og bandkniv.

SKARVØKS

Skarvøksa hadde et langt skaft og et hode som sto motsatt på skaftet. Det var buet slik at den kunne brukes til å jevne for eksempel innsida av et spant.

SKAVJERN

Ser ut som et bredt hoggjern, men skulle normalt ikke bankes på. Ble brukt til å jevne tynne fliser av et emne. Håndverkere som hadde vært

i Amerika, kalte den ofte for “sleis” av det engelske slice.

MOKKER(T)

Et sleggelignende redskap som ble brukt til å drive inn trenagler eller store skipsspiker.



Mokkert, klubbe og drivkølle.

OKSHØVEL

Ble populært kalt “stut”. Denne høvelen hadde to tversgående håndtak for begge hender, og ble brukt av to tømmermenn som sto mot hverandre.

BANDKNIV

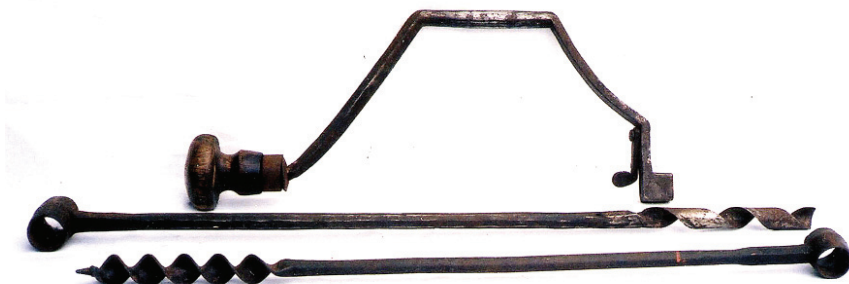
Hadde to handtak med et skarpslipt jern imellom. Dette var et nyttig redskap særlig når det skulle formes runde emner for eksempel ei rå, en bom eller ei mast.

DRIVJERN OG DRIVKØLLE (KLUBBE)

Det å drive en skute er å banke inn et tettemiddel, såkalt drev i sprekkene, natene, mellom plankene. Plankene er skråhøvlet slik at det blir plass til drevet som er et hamptlignende stoff innsatt med tjære. Det ble rullet slik at det ble lettere å drive det inn i natene. Drivjerna var ganske brede, og hadde en spiss eller en flat, innhul egg. De kunne også være i vinkel slik at



Okshovel (“stut”), langhovel (“rubank”), småhovel med forskjellige profiler.



Navere og selvlaget borvinde.

en kunne komme til f.eks.langs en lukekarm. Drivingen var et krevende arbeid som ikke hvem som helst kunne gjøre. Drevet måtte fordeles jevnt og passelig hardt. Jeg husker fra båtbyggeriet hjemme at drivingen ble overlatt til arbeidere som kunne dette godt.

Det ble brukt spesielle køller med langt, rundt hode og kort skaft. Køllene hadde ofte en spesiell klang særlig hvis de var laget av hardved, Jeg husker godt denne klangen fra guttedagene.

Når drivingen var ferdig på et dekk, ble det fylt flytende, varmt bek i natene, Til det ble det brukt en avlang jernbeholder med treskaft og en tynn åpning i enden. Beket ble smeltet i store jerngryter.

Til skipssidene ble det nok brukt et spesielt kitt.

Jeg går ut ifra at bestefar med sin erfaring også ble betrodd driving. Antallet drivjern i hans verktøykiste skulle tyde på det.

NAVER

Naveren var et langt bor uten spiss som ble dreid med et trehåndtak som sto på tvers.

ENKEL BORVINDE

Kunne virke som den var hjemmesmidd med en enkel patent til å feste et bor.

HØVLER

Høvlene kunne ha ulik lengde og fasong. Den lengste var langhøvelen, også kalt rubank. Det var nok den mest brukte

høvelen ved siden av korthøvelen. De var begge helt flate og rette under. Til skipsbruk var det nødvendig med høvler som var buet innover eller utover. Høvlene kunne også være smale med jern som hadde ulike fasonger hvis en skulle lage et bestemt mønster på kanten av et bord. Det var også nødvendig med høvler som kunne lage “not og fjær” på kanten av et panelingsbord, eller en fals.

MERLESPIKER

Den var nødvendig under spleising av tau eller stålwire for å lage plass for kordelene (de tynne delene av tauet).

KLEKØLLE

Dialektisk kunne det bli sagt “klekylle”. Den ble brukt til å vikle tråd rundt en spleiset løkke. Dette var særlig viktig hvis det var stålwire, slik at en ikke skulle skade seg på de skarpe trådene.

HOGG -OG HULJERN

Disse var solide og kunne tåle kraftige slag.

KLUBBE

Klubba ble brukt mer enn hammer for eksempel når det skulle bankes på hogg- og huljern. Den var oftest laget av et tungt, solid tre.



*Forskjellige drivjern, krok til å rive
oppgammelt tjerredrev av natene.
Merlespiker.*

HJEMMELAGEDE TREREDKAPER

Tømmermannen laget ofte enkle redskaper selv. På bildene er vist vinkel og "skavl".

SAGER

Dessverre er det ikke bevart sager som bestefar brukte. Men jeg går ut ifra at han hadde såkalte grindsager med både bredt og smalt blad. Det smale ble brukt når han skulle skjære i bue. Han hadde sikkert også "tigersvans", en ca. 1 m lang, bred sag med et godt formet handtak i den ene enden.

Grindsagene ble lenge brukt på sløyden i skolene. Jeg går ut ifra at eldre lesere husker disse sagene.

En annen type sag hadde et langt 10-12 cm bredt blad med grove tenner. Det hadde loddrette handtak i begge ender slik at to kunne dra saga. Den ble brukt til å kappe tømmer og tjukke bjelker. Jeg har sett slik sager bli brukt på båtbyggeriet hjemme, men jeg kan ikke huske navnet på dem.

Jeg vil også ta med to innretninger som bestefar kjente til og brukte på sin arbeidsplass, og som jeg også fikk se i bruk på Vesøen Båtbyggeri.



*Selvlaget skavl og vinkel.
Klekølle. Bunt med tjeredrev.*

SPANTEPLAN

Dette var et stort, plant tregolv hvor omrissene av spanta ble tegnet opp i full målestokk, Etter tegningene ble det laget maler (modeller) som alle spanta ble skåret ut etter eller hogd til.

Jeg har sett to slike spanteplan, for korthets skyld kalt "planen". Det ene var i "Guldmandsbukta", og var brukt av Christian Paulsen (Guldmanden) da han bygde to



Spanteplan fra Vesøyneset.

skip i bukta like ved. Barna til forpakteren på eiendommen var jeg mye sammen med og lekte. Da var vi ofte inne på planen særlig i regnvær. Planen var overbygd, og var et spennende sted å være. Dessverre brant planen i 1961 med mange maler hengende på veggene. Hadde den blitt bevart, kunne den ha vært et autentisk minne fra tida da det ble bygd mange skip i Grimstad-distriktet i 1800-åra.

Det andre spanteplanet var på Vesøen Båtbyggeri..Det ble skadet av en skypumpe i 1956 sammen med en stor båtbu. Det var sist i bruk da det ble bygtd et par fiskeskøyter rundt 1950.

“KOKERENNE”

Dette var en lang, smal og tett “kasse” med luke i enden Der ble skipsplankene “kokt” og gjort bøyelige ved hjelp av damp fra en oppfyrt kjele. Jeg husker at plankene ble så varme at tømmermennene måtte ha tykke hansker når de løp med

plankene til båten som ble bygd.

En kokerenne befant seg i mange år på Vesøen Båtbyggeri helt til verkstedbygningene ble revet og erstattet med bolighus.

ETTERSKRIFT

Bestefars arbeidsomme og nesten 88-årige liv endte med at han ble svaksynt og etter hvert nesten blind. Jeg husker at jeg måtte leie han når han ville gå den smale stien ned til brygga for å se om sjekta lå bra. For at han skulle se bedre var det strødd lys sagmugg på stien.

På tross av sitt manglende syn kunne han ta på vei fra sitt hjem i Vesøya og til Fjære kirke. Han hadde hele sitt liv vært en trofast kirkegjenger og misjonsvenn. Men blindheten kunne føre ham på avveier. En gang endte han nede ved Vikkilen i stedet for ved kirka. Heldigvis ble han ført på riktig vei av en person han møtte.

Han og flere av familien var til stede i Fjære kirke under det kraftige jordskjelvet 23. oktober 1904 som målte 7 på Mercalli-cancani-skalaen. Min far ble konfirmert under den gudstjenesten. Det ble kaos, og menigheten prøvde å komme seg ut så fort den kunne. Men bestefar ble bare sittende. Han hadde en urokkelig ro.

OPPLYSNINGER FRA

Grimstad Bys Historie 1927

Skipper Ben Brynildsen på "Solrik"

Sigurd Egenæs. Dessuten utklipp av større bilde av verftet på Vesøneset

Fotografiene er hovedsakelig tatt av tømmermannsverktøy fra Elias Øvensens kiste

Et sted for ankomst og avreise Bruksendring for Rutebilstasjonen

Av Odd Fr. Johnsen

Lørdag 2. juni i år kunne en annonse i vår lokalavis informere oss om følgende: "Fra og med mandag 4. juni kl. 11 benyttes ikke lengre Grimstad rutebilstasjon. Nye holdeplasser er anlagt i gaten utenfor."

Dermed gikk Grimstad rutebilstasjon over i historien, og en lang epoke i byens historie var over. Helt siden 1907 har dette området vært et sted for ankomst og avreise, til og fra Grimstad. De siste drøyt 50 år med busser som transportmidlet, mens det samme område i 54 år før det var jernbanestasjon der skinnegående kjøretøy sto for reisetilbudet.

Selvsagt hadde et sånt sentralt område i Grimstad også et liv før jernbanen kom i 1907. Da ble det kalt "Værkenstomta", og i tråd med dette gikk bygningen på området under navnet



Grimstad rutebilstasjon, juni 1978. Stasjonsbygningen og godshuset til jernbanen er jevnet med jorda.

“Værkensgaarden”. Det var Froland Verk som spilte hovedrollen her da, de kjøpte opp eiendommer i Grimstad allerede på slutten av 1700-tallet. Froland verks jernprodukter, bl. a. ovner og kanonkuler, ble hovedsakelig solgt på det utenlandske marked, og verket var avhengig av å få brakt varene ned til en kystby for så å bli ført videre sjøveien. Og til tross for at den korteste veien var til Arendal, valgte frolendingene likevel Grimstad som utskipningshavn. Dette skyldtes at selve transporten var enklere til Grimstad enn til Arendal. Via Trevann, Nidelva og Rore kunne produktene fraktes med båt helt til Naudenes, der hester sto klar for den siste etappen ned til bryggene i Grimstad.

Da Froland Verk kastet sine øyne på Grimstad, måtte et vesentlig problem løses: Grimstad var på 1700-tallet bare et lite strandsted, og manglet rettigheter til lasting og lossing av varer. Slike rettigheter hadde f. eks. Arendal. Froland Verk måtte derfor søke Kongen om tillatelse til å la sine produkter gå over Grimstad havn, og i 1780 ble dette innvilget. Det ga i sin tur støtet til at man i Grimstad begynte å arbeide for at også andre skulle få de samme rettighetene som jernverket i Froland, og i 1791 lyktes man omsider. Da fikk Grimstad sine første begrensede ladestedsrettigheter, og 25 år senere, den 6. juni 1816, fikk Grimstad fulle kjøpstadsrettigheter. Det er således ingen overdrivelse å si at jernverket i Froland var av vesentlig betydning for Grimstads utvikling fra strandsted til ladested og senere til by. Noen historikere har sagt det enda sterkere: Froland Verk la fundamentet for byen Grimstad.

Jernverket i Froland ble lagt ned omkring 1870 etter å ha eksistert i ca. 100 år. Hele tiden brukte verket Grimstad som utskipningssted for sine produkter.

På begynnelsen av 1900-tallet var det så klart for et nytt scenskifte på den gamle “Værkenstomta”. Nå var det jernbanen gjorde sitt inntog – bokstavelig talt. Å gjøre Grimstad til jernbaneby var for øvrig en lang og møysommelig prosess. Det tok hele 33 år. Allerede i 1874 hadde bystyret satt ned sin første jernbanekomité. 1870-årene var en tid med store jernbaneplaner

nasjonalt. Bl. a. var en framtidig Sørlandsbane (eller Vestlandsbane som man sa den gang) sterkt framme i debatten. Derfor opprettet Grimstad sin egen lokale jernbanekomité, for rett og slett å være tidlig "på banen". Aller helst så man på Grimstad hold at banen skulle gå langs kysten, men om ikke det ble slik, var målet å få en stasjon så nær byen som mulig, med sidelinje ned til Grimstad.

Historien om Vestlandsbanen (senere Sørlandsbanen) ble som vi vet lang og kronglete, og hører ikke hjemme i denne sammenhengen. Vi kan bare slå fast at da førte tog rullet ut fra Grimstad stasjon i 1907, var Sørlandsbanen fremdeles i det blå. Grimstadbanen var således fra starten av en isolert banestrekning som tøffet fram og tilbake mellom byen og Rise i Øyestad. (Risemerra ble den som kjent kalt på folkemunne.) Etter hvert ble banen knyttet til banestrekningen mellom Arendal og Treungen, og først i 1936 kom forbindelsen til Sørlandsbanen og landets øvrige jernbanenett. Grimstadbanen var opprinnelig heller ikke en del av Norges Statsbaner, men bygget av lokale midler; kommunale og private. Imidlertid uteble de forventede inntekter, så da kassa var tom i 1910, fant man ingen annen utvei enn å be staten overta hele banen. Dette ble gjort, og fra januar 1912 var Grimstadbanen en del av NSB.

At stasjonsområdet havnet der det gjorde, var ingen selvfølge. Hele fem tomtealternativer ble vurdert: Fire i havneområdet, foruten et forslag om å legge jernbanestasjonen til Skaregrømsjordet. Det ble imidlertid nokså fort klart at stasjonen måtte ligge i tilknytning til havneområdet, og i 1902 vedtok Grimstad bystyre at å plassere den på Froland Verks tidligere tomt ved Vestrebukt. Den gamle "Værkenskaarden" ble revet, og den legendariske byggmester Johan Gottlieb Heinecke sørget for at Grimstad fikk en staselig stasjonsbygning. Like ved hovedbygningen ble det satt opp privet og godshus, mens det ved Odden og tunnelen var kullskur, diverse boder, lokomotivstall og svingskive.

Fra 1907 til 1961 var det altså jernbanen som disponerte

området. Skinnegangen gikk over hele tomte, og i tillegg var det spor ut til Torskeholmen og til skipsopphoggingen på Odden.

Risemerra eksisterte i 54 år, og levde i perioder et noe utrygt liv. Allerede i 1932, etter bare 25 års drift, kom det første forslaget om nedleggelse. Da protesterte lokalsamfunnet heftig, og påpekte det urimelige i å legge ned Grimstadlinjen på et tidspunkt like før Sørlandsbanen nådde våre områder. For med tilknytning til en større linje, ville både gods- og passasjertrafikk ta seg kraftig opp, het det i en uttalelse fra Grimstad. Den konkluderte med at man burde heller oppgradere Grimstadbanen, og la den få samme sporvidde som hovedlinjen. Argumentasjonen vant fram, og Risemerra var berget – for noen år. Verre var det da vi kom til 1950-åra, og myndighetene kastet sine kritiske blikk på det de kalte “trafikksvake baner”. Dette gjaldt først og fremst sidebanene, og Grimstadbanen som til overmål var en sidebane til en sidebane, lå særlig utsatt til. Så da Stortinget hadde en stor jernbanedebatt i januar 1960, fikk Magnhild Hagelias forslag om fortsatt drift av Grimstadbanen, kun seks stemmer. Risemerra hadde fått sin dødsdom.

Grimstadbanen maktet aldri å frambringe de store tall på inntektssidene i sine regnskaper. Litt upresist, (og kanskje noe ufint) kan vi si at det var kun ved tre anledninger i banens 54 år lange levetid at det var skikkelig folksomt på stasjonsområdet. Første gang var ved åpningen den 14. september 1907. Det var til gjengjeld en av Grimstad største festdager. Da var hele byen på beina, det var flagging og saluttering, taler og hurrarop, før det hele ble avsluttet med festmiddag på Møllers Hotel. Folksomt var det og den 9. november 1936 da byen feiret at banen var blitt bredsporet og knyttet til landets øvrige jernbanenett. Tredje gangen var den 31. august 1961, dagen for det siste tog. Da Risemerra for aller siste gang travet inn på Grimstad jernbanestasjon, til toner fra Grimstad Guttemusikkorps, sto mer enn 2000 mennesker og ventet i den mørke sensommervelden. Toget var forsynt med svarte sørgebånd og pyntet med blomster. Det var stappfullt av passasjerer som ville være med på den historiske



Fra sommeren 2012 er Grimstad rutebilstasjon tom for busser. De stopper i stedet på holdeplasser i gata like ved.

turen. På stasjonsområdet var det taler og blomsteroverrekkelser, og det ble lest dikt: “Epilog ved siste tog”, skrevet og framført av telegrafbestyrer Aron Eidsvig.

Med dette stilnet togfløyta for alltid i Grimstad. Skinnegangen ble fjernet, og det var klart for bussene til å ta plassen i bruk. Daværende ordning med buss-stopp i Øvre Sentrum – på torvet og ved nåværende Kiwi – var ikke tilfredsstillende. En større rutebilstasjon var sterkt ønsket. Etter litt diskusjon med staten fikk Grimstad overta bygninger og tomteområde vederlagsfritt. Dette var ikke vanlig, og det skjedde ikke ved tilsvarende nedlagte jernbaneanlegg andre steder i landet. Grimstads trumfkort var at NSB hadde overtatt hele anlegget uten vederlag i 1912, derfor måtte kommunen få bygninger og tomt tilbake på de samme betingelser. Og slik ble det. Den gamle stasjonsbygningen fikk leve noen år til, som kafeteria og venterom på rutebilstasjonen, mens kontorene ble leid ut. Bl.a. hadde Arendals-avisa Tiden sitt Grimstad-kontor her. Men i juni 1978

var det slutt for den en gang så flotte stasjonsbygning. Den ble jevnet med jorda, og det ble i stedet satt opp ny bygning der politi og post flyttet inn. Der er de som kjent fremdeles, og området fikk på slutten av 70-tallet det utseende det har i dag. Og i tillegg til bussene har som kjent også drosjene i mange år hatt sin base her.

Og nå står "Værkenstomta"/Jernbanestasjonen/Rutebiil-stasjonen foran en ny bruksendring. Hva som blir innholdet av det neste kapittel i denne tradisjonsrike plassens historie, er fremdeles uklart. Alle som har fulgt med i de senere år, vet at diskusjonens bølger har gått høyt, og mange spaltemeter er blitt skrevet. Den som lever, får se.

GENERALFORSAMLING 2013

Generalforsamling 2013 for Selskapet for Grimstad Bys Vel
avholdes

fredag 5. april 2013 kl 1800.

NB! I ÅR BLIR DET IKKE PÅ Berge gård

Valgkomiteens innstilling blir lagt ut på vår hjemmeside:
www.grimstadbysvel.org 3 uker før generalforsamlingen.

Saker som ønskes behandlet av generalforsamlingen, må være
styret i hende innen 15. mars.

Pga oppussing av Lions' lokaler på Berge gård har vi ennå ikke
avgjort hvor vi skal holde møtet, det vil bli kunngjort på vår
hjemmeside i god tid før og i annonse i Grimstad Adressetidende
2 uker før generalforsamlingen.

Som vanlig vil vi etter generalforsamlingen arrangere sosialt
samvær med enkel bevertning.

interoptik

Holvik

Storgt. 17, 4876 Grimstad
Tlf. 37 04 07 35

Vi har det utroligste!

Telefon: 37 25 66 00

Leif
SKALLEBERG

Agder Musik
INGEMAN STAD

Vossgate 1 - 4878 Grimstad
Telefon / fax: 37 04 05 42

Joh. Gundersen a/s

GULLSMEDFORRETNING
EGET VERKSTED
TLF.: 37 04 06 49
STORGATEN 29, GRIMSTAD



STATOIL GRIMSTAD

TELEFON: 37 04 06 68

Grimstad Adressetidende.

AVISEN FOR GRIMSTAD

www.adressetidende.no

Telefon sentralbord: 37 25 80 00

Advokatene M.N.A.

GRETTE & WENNESLAND

Henrik Ibsengate 9, Grimstad

Tlf: 37 25 25 90 - Fax: 37 25 25 99

E-post: asgrette@online.no

E-post: awennes@online.no

norli

STORGT. GRIMSTAD TLF.: 37 04 05 25

E-POST: grimstad@norli.no

— *STORT UTVALG I LOKALHISTORIE* —

Achilles

HÅNDSYDDE SKO & BRUKSKUNST



HAR NÅ FÅTT TE

KIRKEGATEN 1, 4878 GRIMSTAD

www.achilles-sko.no

MOBIL 906 09 920



MAN., TIRS., ONS., FRE. 10 - 14 • TORS 14 - 17

SOMMER:

LØR. 10 - 13

Kulturhuset Legesenter

Storgt. 33 - 4876 Grimstad

Telefon: 37 25 28 28 - Telefax: 37 25 28 29



KIROPRAKTORENE

LISE LOTHE OG TIM RAVEN

Grimstad Kiropraktorklinikk as

Kulturhuset 3. etg., Storgaten 33, 4876 Grimstad

Telefon: 37 04 46 88 - Telefax: 37 04 01 99

Montér®

Grimstad

Tlf.: 47 84 30 00 7 - 17 9 - 14

ØSTERHUS ELEKTRO AS



AUTORISERT ELINSTALLATØR

Bjønneveien 7, 4879 Grimstad
Tlf.: 37 04 50 80, Fax: 37 04 31 99



www.helsebutikkenigrimstad.no

Helsebutikken

DANS OG HELSE i Grimstad

Juskestredet 2, 4876 Grimstad
Telefon: 37 04 94 08 • E-post: hhelsas@online.no
Hjelp til en lettere hverdag

STØRST PÅ DVD FILMER



STORGATEN 33
4876 GRIMSTAD
TLF.: 37 04 00 67



IGLAND GARASJEN

Igland Industrier AS, Bergemovn. 45, 4886 Grimstad
Tlf.: 37 25 70 70 - Fax: 37 25 70 71
E-post: post@igland.no - www.igland.no

Auto Rep. A/s

BILVERKSTED — SERVICE

Biloppretting og lakkering

Telefon: 37 04 05 32

Husflidstua - Broderihjørnet AS

Godt utvalg i broderier og garn.

Alt til Åmlibunaden. Mann og dame.

Vi tar syoppdrag.

Storgt. 32, 4876 Grimstad

Telefon: 37 04 89 14

ADVOKAT

Lars Ths. Rodvelt
MNA

Møterett for Høyesterett

Tlf: 37 25 81 80

E-post: lars.rodvelt@gmail.com

Skolegaten 6, 4876 Grimstad



Øystein Pettersen

— Midt i gågata —

Tlf.: 37 04 33 33

Herre - Ungdom

FiskernesSalgslag



Torskeholmen, 4876 GRIMSTAD
Telefon: 37 04 02 01 - Telefax: 37 04 37 50



Telefon: 37 04 11 40

BERGEMOEN
4886 GRIMSTAD

SIVILARKITEKT PAAL MALDE MNAL / NPA

Smith Petersensgate 2
Grimstad

Tlf.: 37 25 61 10

SpareBank
SR-BANK



Henrik Ibensgt. 12, 4878 Grimstad
Telefon: 02002, Telefax: 37 25 82 49

www.sr-bank.no



ODDEN GULLSMIE A/S

4892 Grimstad

Tlf.: 37 04 15 59

STRANNA AS

Grimstad

Nottos Pølser

Fortsatt like lange på begge sider

Boks 134 - 4891 Grimstad



Din lokale baker

Tlf.: 37 09 09 10 • www.samberg.no

AGDERPLAN A/S

MNIF-MRIF

RÅDGIVENDE INGENIØRER I BYGGETEKNIKK,
BYGGELEDELSE OG PROSJEKTLEDELSE

Adresse: Storgaten 2, 4876 Grimstad

Telefon: 37 04 36 00 / 37 04 36 60 • Telefax: 37 04 49 16

Tannlege MNTF

KNUT ERIC JØRGENSEN

Torvet 10, 4836 Arendal

Tlf.: 37 02 55 22



G. GUNDERSEN AS ~ 37-04-11-00
STORGT. 26, 4876 GRIMSTAD

KITTY

Kl 09.00–17.00
Kl 10.00–15.00

ESKEDAL ELEKTRISKE A/S

Pharos v. 2, 4890 GRIMSTAD

- Belysning
- Hvitevarer
- Småelektrisk
- Telefoner
- Elektriske installasjoner



**DET LØNNER SEG
Å HANDLE HOS KJENTE**

Tlf. 37 04 05 44

Fax 37 04 94 04

EL-KJEDEN



Storgt. 15, Grimstad
Tlf. 37 04 21 88

DITT LOKALE MILJØVENNLIGE RENSERI

HESTETORVET
Task & Rens

KULTURHUSET – STORGATEN 33 B, 4876 GRIMSTAD – TLF.: 37 04 41 11





Autorisert regnskapsfører - Medlem av NARF

Tlf: 47 47 17 00 - Fax: 37 04 95 95
www.bedok.no



Bergemoveien 40, 4886 Grimstad

Telefon: 37 25 82 82
Telefax: 37 04 28 30

E-post: post@byggeriet.no

LANDVIK HISTORIELAG

- Bonde og menneske. Knut Hamsun.
- Midt i vår verden. Landvik kirke 175 år.
- Med sol over skogkledte lier.
- Gull i strupen, sølv i jorda. De syngende bønder.
- Liv og Lagnad i Landvik.
- Nytt "Liv i Landvik."

FÅES KJØPT I BOKHANDELEN

 A D V O K A T F I R M A
FOLKMAN & CO

ANDERS FOLKMAN
ADVOKAT

Agder Økonomi

Regnskap - Rådgivning

Autorisert regnskapsførerselskap



Arendalsveien 40, 4878 Grimstad
Tlf.: 37 25 86 00 • E-post: post@agder.com
www.agder.com

HESTETORGET HÅR

INNEH: LIV BERG

STORGATEN 33
4876 GRIMSTAD
370 49100



NORSK TIPPING

Grimstad Bensinstasjon

Shellbrygga, Grimstad - Tlf.: 37 04 03 67



Storgata 31, 4876 Grimstad • Telefon: 37 04 14 00

Tvedestrand  Boktrykkeri as



Bøker
Blader
Plakater
Brosjyrer
Reklameaviser
Kontortrykksaker

KVALITET SIDEN 1872

REMA 1000

GRØM

bare lave priser

Telefon: 37 04 54 70



SMITH PETERSENSGT. 6 - 4876 GRIMSTAD
TELEFON: 03000 - TELEFAX: 37 25 13 05



Vi har det du trenger innen:

Maling og tilbehør • Tepper og gulvbelegg • Tapeter • Gardiner og utstyrsvare



FARGERIKE

GRIMSTAD

Interiørgården - Bark Silas'vei 8 - 4876 GRIMSTAD - Tlf. 37 25 28 00
www.fargerike-grimstad.no - post@fargerike-grimstad.no

ØkonomiService AS

Regnskap • Bedriftsrådgivning

Tønnevoldsgt. 29,
4877 Grimstad

Telefon: 37 25 66 80



PEUGEOT
AUT. FORHANDLER

CHR. REPSTADS SØNNER A/S

- Salg av nye og brukte biler
- Verksted
- Periodisk kjøretøykontroll
- Delelager

Vi reparerer alle bilmerker

Tlf. 37 25 61 70 Delelager/verksted/kontor

Tlf. 37 25 61 75 Salgsavd.

Faks 37 25 61 78

Arendalsveien 74, Bie – 4878 GRIMSTAD

ETABL. 1898

Med  foredler du dine frukter og bær



Vi ønsker deg og dine epler velkommen
til oss i Østerhus Næringspark.

K. G. PUNTERVOLD A/S

Industriveien 6, 4879 GRIMSTAD
Tlf.: 37 25 60 80 - Telefaks: 37 25 60 81 - E-post: office@kargus.no
www.kargus.no



Rica Hotel Grimstad
Det Gode Vertskapet

Fevik Steinindustri a/s

Moy Moner - 4870 Fevik • Tlf.: 37 04 72 31 • Fax: 37 04 71 48
Postadresse: Postboks 11, 4889 Fevik

- IKKE BARE GRAVSTEIN!

- PEISER -
- PLATER UNDER / FORAN OVN -
- KJØKKENBENKPLATER -
- STEINPLEIEMIDLER -
- GRAVLYKTER OG LYS -
- M.M. -



EiendomsMegler

Henrik Ibsensgate 12, 4891 Grimstad

Tlf.: 37 25 82 50

www.eiendomsmegler1.no



Håndverksbaker siden 1907

Adresse: Storgt. 21, 4876 Grimstad. Tlf.: 37 04 04 46



UGLAND