



Selskapet  
for  
Grimstad Bys Vel

Medlemsskrift nr. 37 — 1992





Selskapet  
for  
Grimstad Bys Vel

Medlemsskrift nr. 37 — 1992

## Innholdsfortegnelse

1.	MEDLEMSSKRIFT nr. 37.....	5
	av Reidar Marmøy	
2.	BYSELSKAPETS 70. GENERALFORSAMLNG.....	8
	av Else Dalen	
3.	IBSENFORSKERNE OG BYEN I SKJÆRGÅRDEN.....	10
	av Reidar Marmøy	
4.	VANNUTSKIFTNING I GRIMSTAD FJORDBASSENG.....	13
	av Svein Erling Hansen	
5.	TRAVEL SOMMER FOR SKJÆRGÅRDSKOMITEEN.....	24
	av Reidar Marmøy	
6.	EN GAMMEL SJØMANNS- OG SKIPPERFAMILIE FRA HESNES.....	27
	av Helge Terland	
7.	ALBERT ANDERSEN (1849 - 1932).....	35
	Erindringer	
8.	ÅRSBERETNING FOR BYSELSKAPET.....	54
9.	ÅRSBERETNING FOR SKJÆRGÅRDSKOMITEEN.....	57
10.	ANNONSER.....	58

## MEDLEMSSKRIFT NR. 37

Selskapet for Grimstad Bys Vel holdt i år sin 70. generalforsamling. Styret hadde bestemt at denne begivenhet ikke skulle markeres på annen måte enn ved at generalforsamlingen fikk en noe utvidet ramme i forhold til det som har vært vanlig. Om noen finner en slik tilbakeholdenhets påfallende, må det være ut fra helt andre foreningstradisjoner enn dem som har preget Byselskapets virksomhet. Denne organisasjonen har i alle sine sytti år vært et arbeidsforum, ledet av mennesker som føler ansvar overfor det å gjøre byen trivelig og vakker, sikre allmennheten gode rekreasjonsmuligheter og fremme allmennkulturelle formål generelt. Selskapets tanker om sine arbeidsoppgaver har så visst ikke vært beskjedne, selv om de økonomiske midler til å begynne med nærmest kunne karakteriseres ved det gamle dialektuttrykket «minneserlige». Det styret rådde over, ble forvaltet på en mesterlig måte. Historien om hvordan Grimstad Byselskap sikret seg og byens befolkning eiendommer som nå er av nærmest uvurderlig verdi, bør absolutt berettes. Det bør også historien om hva som førte til at selskapet nå har en solid økonomi. I denne sammenheng nøyer vi oss med å slå fast at Byselskapet ved de fylte sytti år har oppfylt et av de hovedmål man satte seg da selskapet ble stiftet. Byens befolkning har nå til disposisjon en enestående skjærgård og dessuten områder som Binabben, Vardeheia og Grooseneset. Jeg tror gjerne at Byselskapets stiftere - som i sin tid dronning Ragnhild - «drømte store drømmer», men kan ikke forestille meg at de drømte så stort som ettertiden har vist at det var grunnlag for.

I årene som kommer er det viktig for selskapet å opprettholde standarden på sine eiendommer. Det arbeid skjærgårdskomiteen utfører, viser at forpliktelsene blir tatt alvorlig. Den utstrakte bruk av friluftsområdene som vi nå kan se hele sommeren igjennom, kunne lett føre til forsøpling og ødeleggelse. Det er en glede å konstatere at alle eiendommene er i god stand, og Skjærgårdskomiteen fortjener all honnør for sitt arbeid.

Selskapet for Grimstad Bys Vel har i hele sin virksomhet også vært opprettet av å gjøre fortiden tilgjengelig for alle som ikke har tid eller mulighet til å studere kildene direkte. Dette arbeidet blir etter hvert intensivert. Men kulturarbeid i et lokalsamfunn må alltid ha et siktspunkt som gjelder samtid

og årene som kommer. Derfor vil også Byselskapet delta aktivt i debatten om viktige kulturspørsmål, enten det nå gjelder hvordan byen bør utvikles videre eller det alltid tilbakevendende konkrete spørsmål om hva som bør bevares og hva som bør erstattes. Det må finnes en gangbar mellomvei mellom det å bevare for enhver pris og det å «rive hele rasket». Spørsmål som har å gjøre med fornyelse og bevaring er alltid av følsom natur. Det er lett å få en situasjon der partene karakteriserer hverandre som henholdsvis vandaler og mimrende fortidslevninger. Ingen blir særlig klokere av det, og byen blir ikke tatt bedre vare på. Dessuten er unektelig underholdningsverdien begrenset. En mer prinsipiell debatt bør helst gå forut for aktuelle avgjørelser. Da unngår man en form for «sjølgrodd» utvikling som vel ingen ønsker. Det å legge premissene for en slik debatt blir kanskje en av Byselskapets viktigste oppgaver i de nærmeste år. På et annet felt har vi i det året som snart er gått, opplevd en diskusjon som kunne ha kommet til å spore av. Det gjelder spørsmålet om renseanlegg som i vår kommune har vært diskutert med større eller mindre intensitet siden byingeniør Bjunes reiste spørsmålet om den form for renseanlegg som man forestilte seg, var så nødvendig som alle lot til å ta for gitt, ja om de i det hele tatt var ønskelige. Det er gledelig at det nå er enighet om å se på de grunnleggende premisser for å avgjøre slike spørsmål. Enigheten går lenger. Jeg har ikke sett noe innlegg i debatten som ikke har akseptert at nødvendigrensing skal gjennomføres, og at man må sørge for å være på den sikre siden. Spørsmålet gjelder altså hvilke grunnleggende forutsetninger som må klarlegges før den egentlige diskusjon om art og omfang av renseanlegg kan begynne. Svein Erling Hansen som er oseanograf og ekspert på forskning i vind- og strømforhold, har tatt for seg én slik viktig forutsetning, nemlig hvordan vannutvekslingen i Grimstad fjordbasseng foregår. Han har ikke ment å ta stilling til hva slags rensesystem vi bør velge, men har levert et viktig bidrag til debatten om hva vi har behov for.

I dette nummer av medlemsskriftet trykker vi et utdrag av Albert Andersens erindringer. De ble skrevet for hans etterkommere, ikke for et større publikum. Han skrev om sin oppvekst og skolegang, om sitt liv som sjømann og om sine forretninger i land. Erindringene er en beretning om både seire og nederlag og de har et sterkt personlig preg. Dette er en styrke dersom den personlige innfallsvinkel ikke fører til fortelser og fortegninger. Det er man forsøknet for i Albert Andersens selskap. Men fordi hans erindringer ble skrevet for etterslekten, inneholder de også en rekke betrakninger av rent privat karakter. Det går en grense mellom det personlige og det private. Den finnes selv om vi ofte opplever forsøk på å ignorere den. Det har vært undertegnede oppfatning at Albert Andersens erindringer burde redigeres slik at de beholdt det personlige preg,

men at de partiene som er av privat karakter, måtte uteslås. Dette var også et vilkår fra etterkommernes side, og bibliotekssjef Helge Terland har foretatt den nødvendige redigering. Han har dessuten skrevet en artikkel som gir en oversikt over Albert Andersens slekt.

Vi takker dem som har deltatt i arbeidet med dette nummer av medlemsskriftet, ikke minst Grimstad pensjonistforening som har stått for inn-samling av annonser og selv sagt annonsørene som bidrar til at medlemsskriftet ikke blir en stor økonomisk belastning for Byselskapet.

*Grimstad 26. oktober 1992*

**Reidar Marmøy**

# **Formannens tale ved åpningen av selskapets generalforsamling 27. april 1992.**

70 år er en anseelig alder og det kunne være mange gode grunner til å feire. Styret har likevel besluttet å utsette den store feiringen til vi runger 3/4 hundre år i 1997. Men det er grunnlag for en markering også i dag - og det gjør vi ved å utvide det vanlige årsmøteopplegget med både musikk og tale.

Selskapet for Grimstad Bys Vel ble konstituert på et møte i Bytingsalen 15. februar 1992. Drivkraften bak initiativet var Karl O. Knutson, kemner i Grimstad. Han var også primus motor i arbeidet med Ibsenhuset og Grimstad Bymuseum.

Dette var lenge før våre dagers velferdsstat der det later til å være blitt en selvfølge at det offentlige tar hånd om det meste, og det går tydelig fram av selskapets formålsparagraf hvor det nye selskap i første rekke skulle konsentrere seg om:

Byens forskjønnelse - parker, beplantning, utsiktspunkter og utsmykning.

Lokalhistorisk arbeid - gjerne årlig medlemsskrift.

Det var i slutten av 1920-årene at arbeidet med sikring av arealer i skjærgården begynte. Takket være pengegaver fra privatpersoner kunne man kjøpe deler av Marivold, Store Hampholmen og deler av Ytre Maløya. Som dere alle vet, er dette arbeidet fortsatt slik at Byselskapet i dag har sikret for byens befolkning og andre det aller meste av den nære skjærgård og også betydelige arealer på fastlandet.

Jeg sa at det var takket være private gaver oppkjøpet kom i gang - og det har i stor grad vært private midler som har finansiert Byselskapets virksomhet gjennom tidene. Mennesker som var glad i sin by - både fastboende og utflyttere - har gjennom testamentariske gaver sikret økonomien. Vi har inntektsgivende legater og fonds, den seneste tilvekst var arven etter dr. Jac. Ericsen i 1878.

Arbeidet med kjøp, vedlikehold og drift av skjærgårdseiendommene og våre andre eiendommer krever både tid og penger. Det meste av skjærgårdssrealene er imidlertid nå sikret via Byselskapet og/eller Skjærgårds-parken, så Byselskapet er nå i stor grad «gått i land» og tatt opp arbeidet med bevaring av gamle Grimstad sentrum og arbeid med miljøbevaring i sin alminnelighet.

Arbeidet med å utgi lokalhistoriske bøker og skrifter i tillegg til det årlege medlemsskriftet er blitt en oppgave av ganske betydelig omfang. Til byens 175-årsjubileum bidrog Byselskapet med å flytte Søllings minne fra Bidden til Kirkeheia så det nå er godt synlig og tilgjengelig for «all verden».

Vi føler fortsatt at det ligger mange oppgaver foran oss. Vi skal ta godt vare på det vi allerede har og vi skal alltid være på vakt med tanke på nye prosjekter og muligheter i arbeidet til beste for byen og dens innbyggere.

Dette er i få ord et lite omriss av Byselskapets historie. Jeg vil til slutt bare uttrykke håp og ønske om en lys og arbeidsfylt fremtid for selskapet. Vi ønsker hverandre tillykke med de passerte 70 år.

Else Dalen



**STYRET 1992**

Sittende fra venstre: Skjærgårdens komiteens formann Rolf Jacobsen, varaformann: Ketil Aslaksen, formann Else Dalen og sekretær Berit Bugge. Stående fra venstre: Varamedlem Anne Gurine Hegnar, styremedlem Arne Egeberg, styremedlem Gunnar T. Olsen, Varamedlem Per Jarle Nørholmen og varamedlem Bodil Austenå Johansen.

# IBSENFORSKERNE OG BYEN I SKJÆRGÅRDEN

Av Reidar Marmøy

Overskriften henspiller på en uttalelse av Grimstads ordfører Hans P. Hansen da Ibsenhuset ble åpnet i 1916: «Når de lærde ute i den store verden vil studere Henrik Ibsen, da vil de selvsagt vende sine øyne mot den lille byen i skjærgården». Det kan virke noe sterkt at ordføreren brukte ordet selvsagt, det har seg jo slik at de fleste mener at det virkelige møte mellom en dikter og en forsker finner sted gjennom studiet av selve diktningen. Det å forske i litteratur er i første rekke å fordype seg i diktverket, ikke i dikterens biografi. Spørsmålet er bare om ikke Grimstads ordfører hadde noe annet i tankene enn å gi uttrykk for en mening om forholdet mellom biografisk studium og analyse av diktverk. Han brukte uttrykket «studere Henrik Ibsen», i det ligger en påstand om at det alltid må være av interesse å trenge bak de ytre biografiske opplysninger for å forstå hvilke påvirkningskrefter som har formet diktersinnet. Hans P. Hansen har sine ord i behold. Det er inntil det selvsagte klart at det miljøet som på godt og ondt preger et ungts menneske, har betydning for all senere utvikling. Likevel er det en usedvanlig begivenhet at verdens ledende Ibsenforskere setter hverandre stevne i Grimstad neste sommer.

Den internasjonale Ibsenkongress blir arrangert hvert fjerde år. I 1989 stod Yale-universitetet for arrangementet og Universitetet i Oslo har påtatt seg ansvaret for det faglige opplegg i 1993. Ibsenforskerne skal møtes i Grimstad og det er betydningsfullt at Ibseniana skal ta seg av det praktiske opplegget og at det hele skjer innenfor rammen av de årlige Ibsendageene her i byen.

En åpenbar grunn til at arrangementet er lagt til Grimstad, er at Ibsenmuseet **er** her. Det gjelder ikke bare samlingen av gjenstander, selv om det er viktig nok. Men museet representerer langt mer enn som så. Her finnes oversikt over kilder og kjennskap til miljø og enkeltpersoner og ikke minst viten om kildemateriale som enten ikke er fullt utforsket eller som ikke er benyttet i det hele tatt. Årsaken til at museet er her er selvsagt at Henrik Ibsen **var** her og det i seks år av sitt liv fra han var 16 til han var 22 år. Han kom som en frustrert unggutt med knuste drømmer og med en bitter følelse av at han var rammet av en ond skjebne. Han forlot byen med frihetstrangen brusende i blodet og med en nesten desperat vilje til å realisere sitt dikterkall. Noe var skjedd med ham og dette «noe» ble bestemmende for hans senere liv. Det førte til at han ble klar over

sitt veivalg som kunstner. Han vendte tilbake til det som hadde trollbundet ham som barn da han lekte med sitt dukketeater. Allerede som liten gutt oppfattet han personene som virkelige, det var en kamp mellom dem og ham - de skulle formes etter hans vilje. Barneårenes ubevisste innsikt ble fornyet og utdypet til bevisst og steil vilje. På tross av alle stengsler skulle dikteren fram i lyset. «Jeg må! Jeg må; så byder meg en stemme i sjelens dyp, - og jeg vil følge den.» Innledningsmonologen fra *Catilina* lar oss ane den unge dikters eget dilemma: Spenningen mellom på den ene side de nattvarte tankene på nederlag og knuste drømmer som aldri forlot ham og på den annen side dikterkallet. Han skulle være den som så og forstod det som skjer i menneskesinnet og i samfunnet. Han skulle fremstille det slik at menneskene ble nødt til å ta stilling til det han skrev. Disse tankene var sikkert ikke alltid like klare, men de var alltid tilstede, «en lønnlig lengsel ulmer i mitt bryst.»

Det var en dikters «vårfrembrudd» som fant sted i Grimstad disse årene. Derfor er Grimstad-tiden viktig og derfor er Ibsenmuseet umistelig. Som Bendix Ebbel skrev i 1927: «Her i Ibsenhuset, om nogensteds på jorden, møter vi Henrik Ibsen lys levende». Vi skal utvide dette perspektivet en del. Dersom vi med Ibsenmuseet som basis kan øke vårt kjennskap til hvilke formende impulser Ibsen fikk i sitt Grimstad-opphold, så er vi på sporet av hva som drev ham til å smi ut grunntanken i *Catilina*. Det forholder seg jo ikke slik at Ibsen laget sitt første skuespill som en dikterisk gjengivelse av levnetsløpet til den romerske senator som var født i år 108 f.Kr. og som etter et liv i forvirring og det som verre var, til slutt gjorde opprør, ble fordrevet og falt i slag i år 62. Denne *Catilina* får vi bedre kjennskap til gjennom andre kilder enn Ibsens skuespill. Der kan vi finne noe viktigere, nemlig den tankeverden som hele Ibsens diktning sprang ut av. Den er til stede i ungdomsverket i det som noen ville kalte «embryotisk form». Jeg foretrekker med god margin André Bjerkes formulering: «Som frøet bærer kimen til et tre». For Ibsenforskningen må det være av stor betydning å fordype seg i alt materiale som kan utvide vår viten om Ibsens tid i Grimstad. Derfor må det også bli en hovedoppgave for museet å bringe nytt materiale for dagen og dessuten bidra til at det kjente kildematerialet blir gjennomgått på nytt. Det er grunn til å belyse på nytt også det gamle spørsmål om hvordan man egentlig skal plassere Grimstad som kulturelt miljø i årene 1844-1850.

I årene som kommer, må Ibsenmuseet som tidligere komplettere sine samlinger. De gjenstander man kan sikre seg for museet, er av kulturhistorisk interesse. Men for Ibsenforskningen er det aller viktigst om museet kan bidra til å kaste lys over museets egentlige «gjenstand», nemlig Ib-

sens ungdomsår i Grimstad. Begrunnelsen for det kan knapt sammenfattes kortere enn i Bendix Ebbels ord 1927: «Til Henrik Ibsens personlighet og virke er årene i Grimstad og «Ibsenhuset» uløselig knyttet.»

Vi ønsker alt godt for arrangementet i 1993. Det vil gi inspirasjon til å gå videre med et arbeid som er viktig både for Ibsenforskningen og for byen. Når arrangementet er vel i havn, kan det tenkes at alle som er interessert i museets arbeid vil ha glede av å diskutere om museets organisasjonsform svarer til de aktuelle arbeidsoppgavene. Professor Wyller har meislet ut en slags læresetning om organisasjonsoppbygging: «Enhver organisasjon bør bygges opp i samsvar med det arbeid som til enhver tid skal organiseres». Det kan godt være at museets tradisjonelle organisasjon og ledelsesform er den best mulige. Men i en tid som ellers er preget av nyorientering og rask utvikling, må det være av interesse å vurdere spørsmålet, ikke ut fra misnøye med det som er, men ut fra tro på det vi gjerne vil nå fram til.

# VANNUTSKIFTNING I GRIMSTAD FJORD-BASSENG.

Av Svein Erling Hansen

## INNLEDNING

I Grimstad som i andre kommuner langs sørlandskysten, har det i den senere tid pågått en debatt om utbygging av anlegg for rensing av kloakk. På den ene side har det vært hevdet at det er unødvendig og til dels mot sin hensikt å investere i et anlegg for fullverdig rensing. Et slikt anlegg består av et mekanisk, biologisk og kjemisk rensetrinn. Det argumenteres med at tilførsel av næringssalter fra offentlig kloakk først og fremst representerer en lokal forurensning og har liten eller ingen negativ effekt på miljøet i havet. Det kan derimot være positivt og bidra til å øke produksjonen i havet.

Fra motsatt hold hevdes det at Norge som ansvarlig nasjon må oppfylle målsetningen i Nordsjøavtalen som innebærer at landene forplikter seg på å redusere tilførsel av næringssalter til kystvannmassene med 50% innen 1995. De to kanskje viktigste kildene til næringssaltavrenningen langs vår kyst er landbruket og offentlig kloakk. Det er derfor innenfor disse to sektorer at det er planlagt og iverksatt en rekke tiltak for å begrense tilførsel av næringssalter til kystresipientene. Kystkommunene er pålagt å bygge ut renseanlegg for fullverdig rensing av kloakk. Noen kommuner har allerede oppfylt sine forpliktelser. Andre kommuner deriblant Grimstad, har fått innvilget en utsettelse i påvente av ytterligere dokumentasjon og utbyggingsplaner.

Artikkelen er ikke ment som et innlegg i denne debatten, men er heller å betrakte som en beskrivelse av den dynamikk som foregår i et fjordbasseng, og som gjør at fjorden er i stand til å ta i mot en begrenset mengde kloakk uten å gro helt igjen.

Samspillet mellom det lokale fjordsystemet og kystvannmassene utenfor er av aller største betydning for hvor stor kapasitet det indre fjordbasseng har som resipient. Dette samspillet er hele tiden under omskiftning. Fra dag til dag, måned til måned, og fra år til år skjer det en utveksling av vann mellom lokale fjordvannmasser og kystvannmassene.

Artikkelen tar for seg en periode på 30 år og diskuterer hvordan betingelsene for god vannutveksling mellom fjordbassenget og kystvannmassene har variert i denne perioden. Det foreligger ikke fysiske data fra Grimstadfjorden som er mulig å benytte for å underbygge beskrivelsen. Artikkelen er derfor å betrakte som en beskrivelse av de ytre forhold som spiller

inn, tilpasset til de lokale forholdene i Grimstadfjorden.

## DE YTRE BETINGELSER

Den norske kyststrøm passerer de ytre deler av Grimstad skjærgård. Den norske kyststrøm er en forlengelse av to viktige kyststrømsystemer: Den baltiske strøm og Jyllandsstrømmen. Den baltiske strøm går sydover langs den svenske østkyst, ut gjennom Øresund, Storebelt og Lillebelt inn i Kattegat. Det er relativt ferske vannmasser med en saltholdighet omkring 8-9‰ når de strømmer igjennom stredene mellom Danmark og Sverige. I Kattegat møter Den baltiske strøm Jyllandstrømmen og det skjer en viss innblanding mellom de to vannmassene. Jyllandstrømmen er en forlengelse av kyststrømmen fra Tyskebukta som inneholder ellevann fra Rhinen, Meuse, Ems og Elben. Vann fra disse elvene blander seg med nordsjøvann som har saltholdighet over 34‰. Nord for Jylland når Jyllandstrømmen kommer fram til Kattegat er saltholdigheten i overkant av 30‰. Dette er starten for Den norske kyststrøm som fortsetter ut langs Skagerakkysten og videre nordover langs kysten. Underveis blir den tilført ferskvann fra norske elver. Det skjer også en kontinuerlig innblanding av salt fra omkringliggende vannmasser. Det er i første rekke vannmasser som kommer fra Atlanterhavet med Den nord-atlantiske strøm, populært kalt Golfstrømmen. Disse vannmassene okkuperer mesteparten av Skagerrak og Norskerenna. Atlanterhavsvannet som vi betegner disse vannmassene, er karakterisert av temperatur omkring 7-8°C og saltholdighet over 35‰. De baltiske vannmasser har som nevnt, en saltholdighet under 10‰ med en temperatur som varierer mellom 20° på varme somrer til underkant av 0° på kalde vintrer. Jyllandstrømmen derimot varierer ikke så mye over året med en temperaturvariasjon mellom 4-16°C og saltholdighet mellom 25 og 32‰.

## HVA ER DET SOM PÅVIRKER KYSTSTRØMMEN?

Ferskvannsavrenning til kysten er årstidsavhengig. Om vinteren hvis nedbøren faller som snø, er det liten ferskvannstilførsel til kyststrømmen. Om våren, under snøsmeltingen og under perioder med langvarig regn blir det tilsvarende stor ferskvannstilrenning. Store deler av Østersjøbassenget fryser til om vinteren. Nedbøren lagres som snø og is og Den baltiske strøm avtar i volum. Ferskvannsavrenningen til Tyskebukta har et maksimum i februar/mars da snøsmeltingen starter tidligere enn i Østersjøområdene.

I tillegg til ferskvannstilrenningen har vindforholdene stor betydning for kyststrømmens skjebne. Når kyststrømmen blander seg med de omkringliggende vannmasser, blir den gradvis saltere. Til det trengs det energi. I Skagerrak og Østersjøen er det primært vindenergi som er tilgjengelig.

I Tyskebukta og spesielt i kanalområdet er det i tillegg til vind også tidevannsenergi. Det skyldes at det i dette området er stor forskjell mellom flo og fjære og at det i den forbindelse opptrer sterke tidevannsstrømmer. I Skagerrak derimot er tidevannsbevegelsen liten, og vindenergien er derfor viktigst. Vinden setter overflatevannmassene i bevegelse. Det oppstår virvler og turbulens p.g.a. friksjonskrefter mellom vannlagene. Etter en tid vil det ha skjedd en utjevning av temperatur og saltinnhold i de øverste vannlagene. Hvor dypt det vil stikke, avhenger av vindstyrken, varigheten av vinden samt av stabilitet i vannmassene. Stabiliteten i vannmassene er et utrykk for hvor rask tettheten øker med dypet. Høy stabilitet har vi når vann med lav saltholdighet er overlaget vann med høy saltholdighet og hvor det er en skarp overgangsone mellom lagene. Med en slik tilstand skal det mye energi til for å blande disse to vannmassene. Motsatt er tilfelle når vannmassene er svakt stabile og nesten labile. Da vil tilgjengelig vindenergi nå dypt nedover i vannmassene og omsettes i turbulens og blanding. Dette er prosesser som skjer kontinuerlig i havområdene og langs kystsonen. Vinden fører også til oppstrømning og nedstrømning av vannmasser langs kysten. Hvorvidt det skjer en oppstrømning av vannmasser fra dypeliggende områder eller nedstrømning av overflatevannmasser, er avhengig av vindretningen. Når vinden blåser med kysten til venstre, altså vind fra SV-NV langs sørlandskysten, vil det skje en oppstrømning av vann fra dypet langs kysten. Omvendt vil SØ-NØ medføre en nedstrømning av overflatevann. På engelsk blir dette betegnet som UPWELLING og DOWNWELLING. Disse prosessene har stor betydning for livet i havet. Den biologiske produksjonen i havet er størst i typiske UPWELLING-DOWNWELLINGS-områder. Et av de mest typiske «upwellings»-områder vi kjenner til langs norskekysten er Lista-Egersund og Vesterålen utenfor Lofoten.

## VANNUTSKIFTNING I GRIMSTADFJORDEN

Grimstadfjorden er en terskelfjord. Det betyr at innløpene til fjorden er grunnere enn de dypeste partiene vi finner i fjorden. Innseilingen gjennom Rivinggapet er det dypeste og representerer den øvre begrensning for fri utveksling av kystvann i alle dyp. Terskelen ved Rivinggapet er ca. 30m mens de dypeste partiene i fjorden er omkring 70m.

Det er vanlig å inndele terskelfjorden i et øvre lag hvor ferskvannsavrenningen foregår, et mellomliggende eller intermediært lag og et dypvannslag som er det vannvolumet som ligger dypere enn terskeldypet ved innløpet til fjorden. For Grimstadfjorden er det naturlig å slå sammen det øvre og intermediære laget. Vi kan betrakte fjorden oppdelt i et vannlag over og et under terskelnivå. Det øvre vannlaget er preget av vannmassene utenfor fjordsystemet. For de fjorder som har stor ferskvannstilfør-

sel fra elver, vil det også være et brakkvannslag øverst. I Grimstadfjorden er salt- og temperaturforholdene i det øvre laget preget av kystvannmassene. Det samme gjelder oksygeninnholdet. I dypvannslaget kan det oppstå oksygenvikt. Når organisk materiale som sedimenteres i fjorden brytes ned, forbrukes det oksygen. Hvis forbruket overskrides tilførsel av oksygen, oppstår det oksygenvikt. Da vil andre bakteriekulturer overta; i første rekke svovel og metanbakterier. Disse bakteriekulturene er anaerobe; dvs de krever ikke oksygen for nedbrytning av organisk materiale. Under anaerob forråtning dannes det gasser i første rekke metangass og hydrogensulfid. Den sistnevnte er lett gjenkjennelig da den lukter som råttent egg. I tillegg kan gassen føre til forgiftning av dyr og fisk hvis gassen slipper løs fra bunnssedimentene.

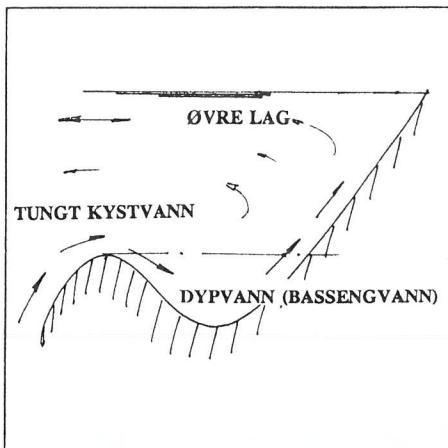
En normal syklus i en terskelfjord er at det med jevne mellomrom skjer en innstrømning av friskt, tungt kystvann over terskelen. Det fortrenger dypvannet innenfor terskelen. Forutsetningen for at en slik innstrømning skal finne sted, er at det over terskelnivå er tilgjengelig kystvannmasser som er tyngre enn dypvannet innenfor terskelen. Kystvannet vil da strømme inn over terskelen og helt eller delvis fortrenge dypvannet. Det vil bli presset opp i det øvre vannlaget hvor det etter en tid vil forsvinne ut av fjorden. Det nye bassengvannet som er rikt på oksygen, vil på sin side bli liggende nærmest i ro til en ny innstrømning finner sted. Hvor hyppig slike dypvannsinnstrømninger inntreffer, er forskjellig fra fjord til fjord. For Grimstadfjorden skjer det normalt en innstrømning en gang i året, men det kan også forekomme flere. Slik er det også i mange terskelfjorder på vestlandet. Et unntak er Nordfjord som er en fjord med mange terskler innover fjorden. I de innerste delene av Nordfjord skjer det dypvannsinnstrømninger bare hvert sjueende år.

Mellom hver innstrømning gjennomgår dypvannet i fjorden visse forandringer. Som nevnt, forbrukes det oksygen ved forråtning av organisk materiale. Oksygenforbruket avhenger av hvor stor den organiske belastningen er. I tillegg til den biologiske omsetningen blir også dypvannet gradvis lettere. Det skyldes at bassengvannet som har høy saltholdighet ved innstrømningen, avgir salt til ovenforliggende vannmasser. I saltvann er det i første rekke saltinnholdet som er bestemmende for vannets tyngde. Derfor blir dypvannet gradvis lettere når det avgir salt til ovenforliggende vannmasser. Det er to mekanismer som driver den vertikale salttransporten. I fagterminologien betegnes de som molekylær og turbulent diffusjon. Molekylær diffusjon skjer når to vannmasser med forskjellig saltinnhold er i kontakt. Uten at det skjer en mekanisk omrøring av vannmassene vil molekylære prosesser langsomt, men sikkert foreta en utjevning av saltinnholdet. Turbulent diffusjon skjer når det tilføres bevegelsesenergi.

Det skjer da en omrøring av vannet. I Grimstadfjorden er det øvre vannlaget i stadig bevegelse. På grenseflaten mellom det «bevegelige» intermediære vannet og bassengvannet oppstår det små virvler hvor det skjer en begrenset sammenblanding. Etter en tid har bassengvannet avgitt så mye salt til de øvre vannlaget at det er blitt vesentlig lettere. Da øker sjansenene for at det igjen kan inn treffen en dypvannsninnstrømning. Den skjer gjerne i forbindelse med det så igjen skjer en kraftig oppstrømning av dypvann utenfor terskelen. Figuren under viser skjematiske hvordan denne syklusen skjer.

I neste avsnitt skal vi se på hvordan kystvannmassene forandrer seg fra år til år og således endrer de ytre betingelser for utveksling med dypvannet fra fjorden.

Diskusjonen baserer seg på data samlet inn av Havforskningsinstituttets stasjon ved Flødevigen i Arendal og den faste hydrografi-stasjonen på Lista. Det er også benyttet meterologiske data fra Oksøy fyr. Disse data er hentet fra Det norske meteorologiske institutt.

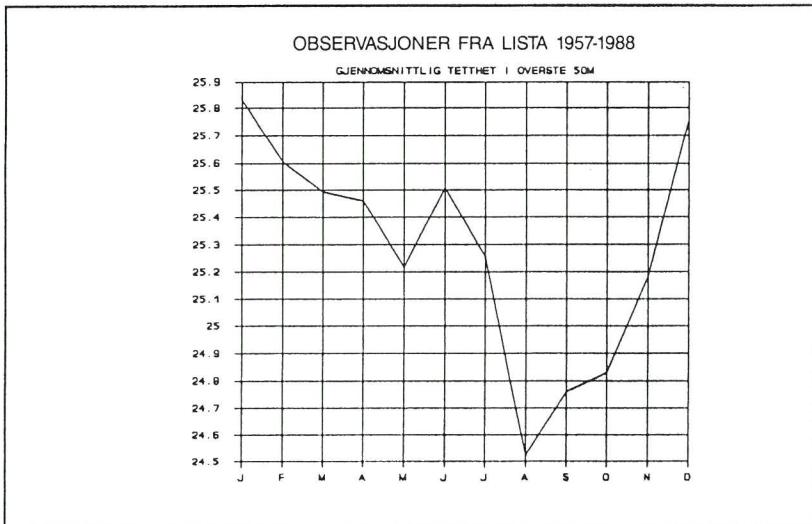


**Figur 1.** Skjematiske fremstilling av dypvannsutskiftningsprosessen i en terskelfjord.

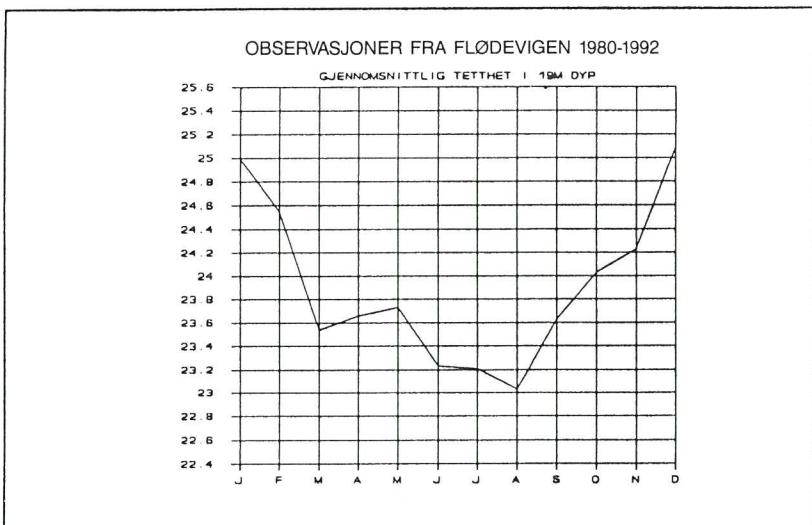
## LISTA I PERIODEN 57 - 88

Observasjonene fra Havforskningsinstituttets faste stasjon ved Lista er fra perioden 1957 - 1988. Observasjoner som gjennomsnittlig foretas hver 10. dag. Dataene er bearbeidet for å få frem karakteristiske trekk ved vannmassene. Feks. viser figur 2 årsvariasjoner av tettheten i 50m dyp. En liten kommentar for å oppklare et begrep: I oceanografisk sammenheng er det vanlig å beskrive tettheten relativt til tettheten for ferskvann som er  $1000 \text{ kg/m}^3$ . Denne størrelsen kaller vi sigma-t. Det er et sigma-t som blir benyttet ved grafisk fremstilling av tettheten i denne artikkelen. Når det på fig. 2 er en variasjonsbredde mellom 24.5 og 25.8, korresponderer det med tettheter mellom  $1024.5\text{-}1025.8 \text{ (kg./m}^3)$ .

Tettheten av vannmassene er størst omkring årsskiftet i desember/januar. Det skyldes både at ferskvanns-avrenningen til kyststrømmen er liten om vinteren, og at det normalt er mer vindenergi tilgjengelig til å blande de «lette» kyststrømvannmassene med tyngre vann fra dypereliggende lag. Motsatt ser vi at august er den måneden hvor kystvannmassene ned til 50m dyp er lettest. Dette har betydning for vannutskifting til fjorden

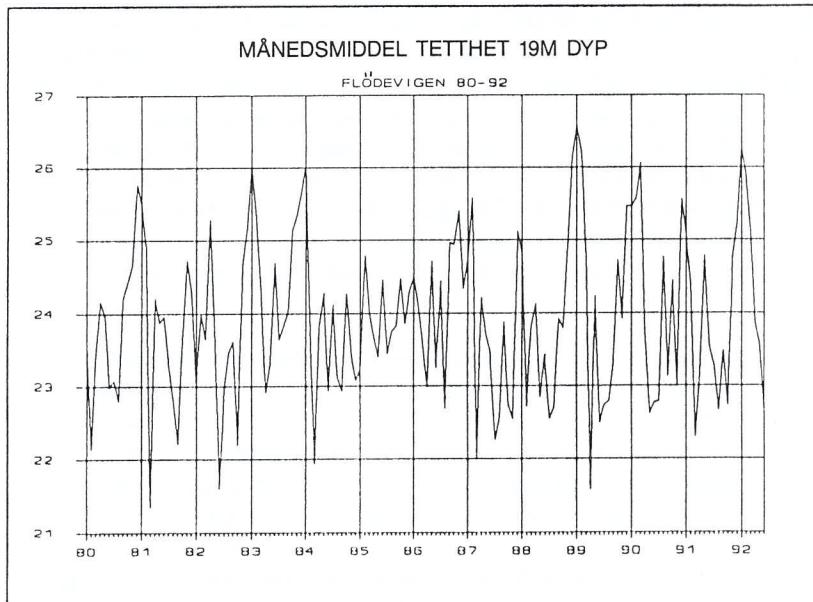


Figur 2 Årstidsvariasjon av tetthet. Lista.



Figur 3 Årstidsvariasjon av tetthet Flødevigen. 19m dyp.

ettersom det er vesentlig større mulighet for at vi får innstrømning av tungt kystvann om vinteren enn i løpet av sommeren. Nå kan det være interessant å se om vi finner de samme trekene i observasjonsmaterialet fra Flødevigen. Fig. 3 viser gjennomsnittlig månedsmidler av tettheten (sigma-t) ved 19m dyp ved Flødevigen. Vi ser at det tilsvarende bildet også gjør seg gjeldende ved Flødevigen; med maksimum tetthet i det øvre lag i månedene desember til januar. Det utelukker ikke at det i løpet av sommermånedene kan forekomme innstrømninger som helt eller delvis kan erstatte bunnvannet. Observasjonsmateriale både fra Lista og Flødevigen gir eksempler på det. Både somrene og vintrene er høyst forskjellige ikke bare hva snømengden angår, men også tyngden av dypvannet utenfor fjordtersklen. Figur 4 fremstiller tettheten (sigma-t) i årene 1980-1992. Som ventet, ser vi at tettheten av vannet er størst i desember-januar. Det er riktignok eksempler på at det enkelte måneder opptrer sekundære maksimal som likevel ikke overskridet desember-januar maksima. Legg merke til årsskiftet 88/89. For perioden 80-92- er dette antakelig den mest markante begivenhet hva angår dypvannsinnstrømninger til fjordene langs Skagerrakk-kysten. For Grimstadfjorden var denne utskiftningen ikke spesiell dramatisk, men for mange fjorder langs sørlandskysten og kysten av Telemark ble desember-januar 88/89 dramati-



**Figur 4** Månedsmiddel av tettheten i fra 80-92. Flødevigen. 19m.

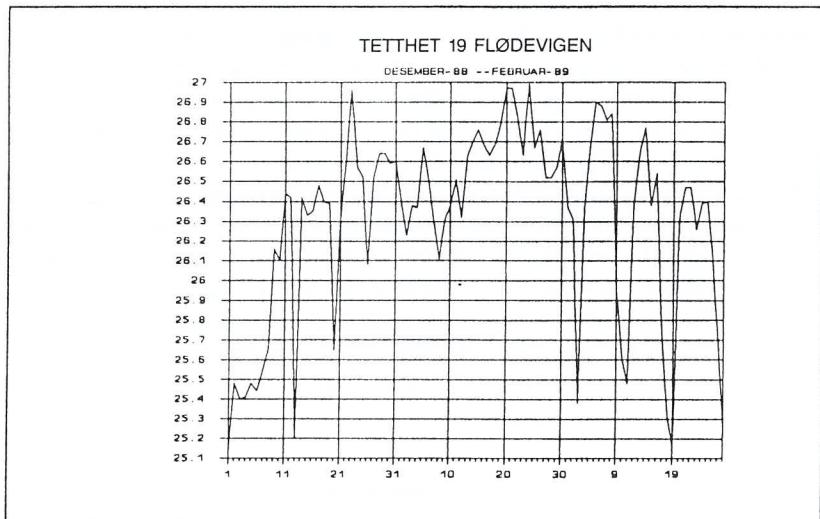
tisk. Det ble rapportert om stor fiskedød i mange fjorder da friskt kystvann strømmet inn over fjordtersklene og erstattet det «gamle» bassengvannet. Dette vannet var fritt for oksygen og fra bunnssedimentene ble det frigjort giftige gasser som steg til overflaten. Hardest rammet var fjordene hvor vannutskifting av dypvannet innenfor tersklene forekommer sjeldent og med flere års mellomrom.

Det er grunn til å påpeke at fremstillingen i fig. 4 representerer månedsmidler og er gjennomsnitt av daglige observasjoner i løpet av måneden. Det betyr at det i løpet av måneden har vært målt verdier som er høyere og lavere enn gjennomsnitts-verdien. Det kan med andre ord forekomme dager i en måned med relativ lav månedsmiddel hvor tettheten av kystvannet utenfor terskelen var tilstrekkelig høy til at innstrømning kunne finne sted. Hvor ofte dette forekommer og hvor langvarige slike episoder er, får betydning for månedsmiddelet. Figuren gir derfor en indikasjon på hvilke år og hvilke måneder hvor tettheten i kystvannet har vært slik at det antakelig har ført til innstrømninger i en del fjorder.

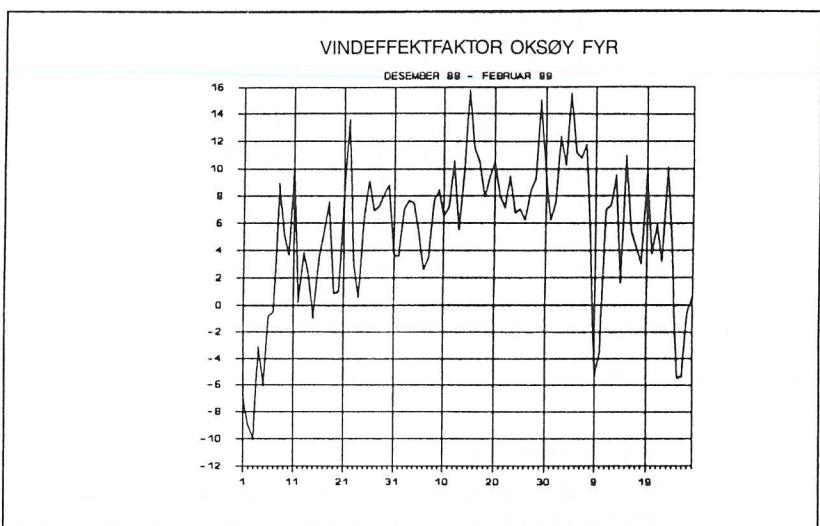
### VINDEN ER DEN VIKTIGSTE DRIVKRAFTEN

Til å belyse vindens betydning for å bringe tungt kystvann opp fra dypet og således medvirke til innstrømninger over fjordtersklene velger vi å se nærmere på årsskiftet 88/89. I denne beskrivelsen dukker det opp et begrep som trenger nærmere forklaring. Det er begrepet vindeffektfaktor. Vindeffektfaktoren er beregnet med grunnlag i vindobservasjoner fra Oksøy fyr. Uten å gå nærmere inn på hvordan denne beregnes, vil sterk vind fra SV gi en høy vindeffektfaktor. Motsatt vil vind ut av Skagerrak gi lav vindeffektfaktor. Lavest vindeffektfaktor slik vi har definert den her, får vi med sterk vind fra NØ. Det ligger ikke noe hokus pokus i beregningen av vindeffektfaktoren. Denne faktoren tar hensyn til hvilken retning vinden har, hvor sterk vinden er og hvor lenge den blåser fra en bestemt retning.

I figur 5 er det gitt en fremstilling av tetthetutviklingen (sigma-t) på 19m dyp ved Flødevigen. Perioden som er fremstilt er desember 88-februar 89. Den 9. desember skjer en markert økning av tettheten. Figur 6 viser vindeffektfaktoren for samme periode. Sammenlikner man figur 5 og 6 ser vi kanskje ikke umiddelbart hvor lik utviklingen er. Legg imidlertid merke til at i nesten hele desember, hele januar og nesten hele februar er vindeffektfaktoren positiv. Fra midten av januar til 9. februar er vindeffektfaktoren større enn 6. De samme ukene økte tettheten fra 1025-1027 kg/m<sup>3</sup>. Det var en viktig økning som kom til å bety innstrømning av kyststrømvann over tersklene til de fleste fjordene langs Skagerrakkysten. Dessverre medførte denne innstrømningen at enkelte fjorder ble midlertidig oksygenfrie og at delvis giftig vann førte til fiskedød.



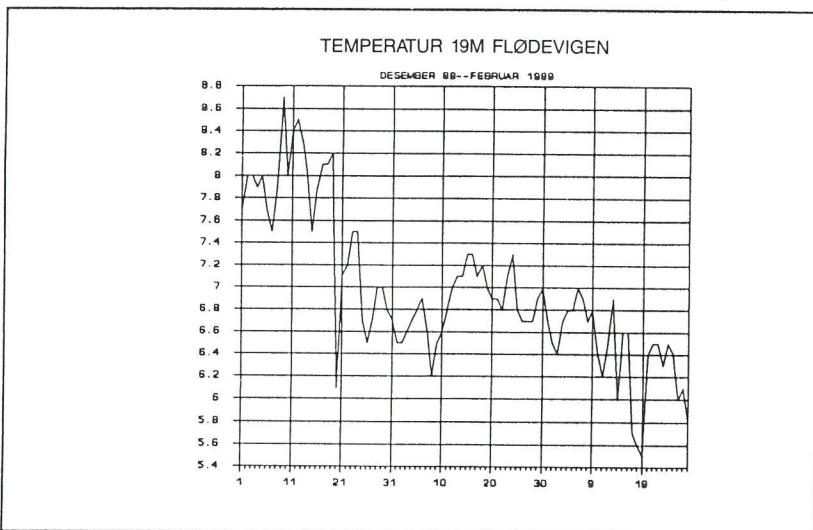
Figur 5 Tetthet i 19m dyp. Flødevigen. Desember 88-Februar 89



Figur 6 Vindefeffektfaktor. Oksøy fyr. Hovedakse 240grader

Figur 7 viser hvordan temperatur-utviklingen var i samme periode. I begynnelsen av desember var sjøvannstemperaturen i overkant av 8°C. Da oppstrømningen av dupvann begynte, sank temperaturen med ca 1°C. Fra midten av januar til begynnelsen av februar var temperaturen ca 7°C og tydelig preget av dypvannet som har en typisk temperatur omkring

7°C. Siste halvdel av februar sank temperaturen mot 5°C som er typisk for de øvre vannlag i kyststrømmen, ved årets begynnelse. Langs Skagerrakkysten kan sjøvannstemperaturen enkelte vintre komme under 0°C. I midlertid har senere års vinter hatt relativ høy sjøvannstemperatur gjennom hele vinteren. Nå kan man lett fristes til å tro at det har sammenheng med at lufttemperaturen har vært høy. Sannheten er imidlertid at den høye lufttemperaturen og sjøvannstemperaturen henger sammen med at disse vintrene overveiende har hatt vind fra SV. Det gir transport av maritime luftmasser som har relativ høy temperatur sammenliknet med polar-kontinentale luftmasser vi får ved NØ-lig vind om vinteren. Samtidig fører vind fra vest til at det skjer oppstrømning av dypvann som om vinteren er varmere enn overflatevannet. Således bidrar vind fra vest både til tilførsel av varme luftmasser og til tilførsel av «varm»vann fra dypet.



Figur 7 Sjøvannstemperaturen 19m Flødevigen.

#### AVSLUTTENDE KOMMENTARER

Artikkelen er ment å gi litt bakgrunn for å forstå samspillet mellom kystvannmassene fra Skagerrak og vannmassene i Grimstadfjorden. Det er et samspill i kontinuerlig forandring. Forutsetningene for vannutskiftninger av det dypeliggende bassengvannet innenfor tersklene er forskjellig fra år til år og måned til måned. Statistisk sett er det større sannsynlighet for innstrømninger i vintermånedene sammenliknet med somtermånedene hvor vannmassene i de øvre lag av kyststrømmen er lettere. Det er også forskjell fra år til år som gjør at enkelte fjorder med grunne terskler og flere terskler bare har vannutskifting med flere års mellom-

rom. I perioden 1980-92 fremstår årsskiftet 88/89 som den mest markerte begivenhet, hva angår dypvannsutskifting til fjordene langs sørlandskysten. I Grimstadfjorden derimot er det grunn til å anta at det skjer årlig vannutskifting av bassengvannet. Spørsmålet som det er grunn til å stille, og som nødvendigvis må dokumenteres med målinger, er hvorvidt oksygen-belastningen av det indre fjordbasseng langt overskridet tilførselen som skjer ved dypvannsinnstrømninger. Slike undersøkelser foretas i regi av NIVA og bør etterhvert kunne gi et tilstrekkelig grunnlag for å dimensjonere nødvendig rensing av offentlig kloakk. I noen fjorder kan det være nødvendig å gjennomføre fjordforbedringstiltak. Det er forskjellige virkemidler for å bringe oksygen til dypvannet i en fjord. Det mest nærliggende eksempel på slike tiltak er dykket ferskvannsutslipp. Det i seg selv bringer ikke nevneverdig oksygen til dypvannet, men det reduserer tettheten av dypvannet og påskynder derved dypvannsinnstrømninger.

# TRAVEL SOMMER FOR SKJÆRGÅRDS-KOMITEEN

Av Reidar Marmøy

I slutten av januar i år sendte Skjærgårdskomiteen sitt forslag til Byselskapets styre om aktuelle prosjekter i skjærgården. Det har vært tydelige tegn på at enkelte områder har vært overbelastet og i ferd med å bli nedslitt. Det kommer delvis av at båtturistene naturlig nok søker til de mest kjente og populære stedene, men dessverre også av til dels uvettig afferd, for eksempel i forbindelse med grilling. I stedet for å forsøke å innføre restriksjoner har Byselskapets styre gått inn for å legge forholdene til rette for en mer fornuftig bruk. Det betyr blant annet at nye bukter og viker må gjøres tiltrekende slik at trafikken kan bli mer spredt, og dessuten må eldre brygger utbedres og enkelte nye settes opp. Byselskapets styre besluttet å stille midler til rådighet for et forholdsvis stort prosjekt og i slutten av januar i år hadde Skjærgårdskomiteen ferdig et konkret forslag med pristilbud.

I løpet av sesongen er bl.a. følgende arbeider gjennomført:

I Dynamittbukta på Indre Maløy er det ryddet stein som er lagt opp som en molo. Stranda er dessuten forbedret ved at det er tilført 17 lass sand.

Begge Hampholmene er kjent av båtfolket over hele Sørlandet, og slitasjen har vært betydelig. Fem strender er utbedret ved påfylling av sand og rydding av stein, og det er bygd brygger på begge holmene.

På Skytegluggsholmen, Vestre Flatholmen og Kryssen har komiteen sørget for å gjøre i stand små strender.

På Ytre Maløya er det bygd brygger, fylt på sand på strendene og ryddet stein. På utsiden av Ytre Maløya ligger den idylliske Lagunen, «kant i kant» med Betjenterbukta som var utkikksted for tollbetjenter i forbudstida. Langs en naturlig fjellhylle er det her satt opp brygge der det er trygt å legge til med turseilere. Det er grunn til å tro at Lagunen kommer til å bli svært populær etter at forholdene nå er lagt så godt til rette.

På Teistholmen er bryggeforholdene nå blitt mer tilfredsstillende. Som en forsøksordning er det satt opp åtte faste grillsteder.



SALESKJÆR

SKISSE: RM

Skjærgårdkomiteen akter ikke å hvile på sine laurbær selv om det kunne være vel fortjent. På Ytre Maløya trenges i høy grad tynning og rydding av vegetasjon, likeså på Herøya, og komiteen har planene klare.

Brukere av skjærgården har sikkert lagt merke til at det er skjedd mer i skjærgården enn det som er antydet ovenfor. Gamle varpepåler er rustbehandlet og malt og merkene er nå synlige på lang avstand. På Hesnesøya er den gamle loshytta satt i stand. Dette arbeidet er utført av kystlaget Terje Vigen, men det er likevel naturlig å nevne det her fordi vi har å gjøre med et utmerket samarbeid mellom Skjærgårdskomiteen og Kystlaget Terje Vigen. I og for seg er ikke dette så underlig siden begge ledes av samme person, nemlig Rolf Jacobsen. Men vi vil gjerne tro at ikke dette er hele hemmeligheten bak det gode samarbeidet. Det har nok også å gjøre med at Rolf Jacobsen og hans medarbeidere - ikke minst bygartner Back - fører videre en tradisjon som har vært til stor nytte for arbeidet med å sikre friluftsområder i distriktet. Det fortelles om byoriginalen Kjutta fra Kristiansand at han hadde sett seg lei på at okkupasjonsmakten hadde oppført seg mindre trivelig og syntes at det nå var på tide at «møndighedane» grep inn. Det kan gjerne være at offentlige myndigheter kunne ha vært mer aktive når det gjelder å anskaffe og vedlikeholde rekreasjonsområder. Men «møndighedanes» kvern maler langsomt. Skjærgårdskomiteen har et annet utgangspunkt enn en diskusjon om ansvarsfordeling mellom offentlige instanser og private organisasjoner. By-

selskapets gamle grunnlag står fremdeles fast: Det er vår by og vår skjærgård! Da har både «møndighedane» og hver enkelt av oss ansvar for å ta et tak når det er nødvendig. Samarbeidet mellom Skjærgårdskomiteen, Kystlaget Terje Vigen og Skjærgårdsparken ved bygartneren i Grimstad viser at denne måten å tenke på er like effektiv som tidligere.



*Rolf Jacobsen på «inspeksjon» i skjærgården.*

# En gammel sjømanns- og skipperfamilie fra Hesnes.

Av Helge Terland

Albert Mogens Andersen tilhørte en sjømannsfamilie som i mannslinjen hadde hatt rotfeste på Hesnes fra midten av 1700-tallet. Tar man en av kvinnelinjene i bruk, fører den oss tilbake til de første gårdeiere på Hodnebrog. Herfra kan mange gode familier i Grimstad-distriktet følge en «kongelinje» tilbake til den rike Gunder Jonszen på Bringsverd, og derfra igjen ad mange krokveier til kong Sigurd Jorsalfar. Men nålevende ætlinger må gå gjennom hele 26-27 slektledd for å nå dit, så det blå blod flyter heller tynt.

Andersen-familiens slektsfar, ANDERS JØRGENSEN, 1709-1777, opptrer første gang på Hesnes på midten av 1700-tallet som bygssler av Reiersplassen under Vestre Eskedal. Denne gård eides av Anders Madsen, far til legatstifteren Peter Dahl, og det er til denne jorddrotten boet skylder penger da det skiftes etter ham i 1777. Boet vitner om beskjedne kår og ble gjort opp med 58 riksdaler i inntekt og 29 daler i gjeld. Løsøre og «creature» ble verdsatt til 26 daler, våningshuset til 32 daler, mens uthuset blir beskrevet som «brøstfeldig». Anders Jørgensen har tydeligvis ikke kunnet leve av denne husmannsplassen og alt, blant annet løsøret i boet, tyder på at han har vært sjømann.

Det kan ellers være verd å merke seg at eldstegutten som vokste opp på Reiersplassen, Jørgen, var helt jevnaldrende med nabogutten Peter på Eskedal. De har trolig vært lekekamerater, og begge gikk tidlig til sjøs. Men her ender skjebnefellesskapet.

Anders Jørgensen var gift to ganger. Hvorfra han kom, vet man ikke, men neppe fra Fjære sogn. Normalt gir fadderlistene en god ide om slektsforhold, men i dette tilfelle er fadderne til Anders' barn de nærmeste naboer fra Eskedal eller Ulenes. Der finnes ingen Jørgen eller Jørgensønner og Jørgens-døtre blant dem. Det viser seg også at hverken Anders eller hans to koner ble særlig meget brukt som faddere for andre familier, så utvilsomt dreier dette seg om en førstegenerasjon og et fremmedelement på Hesnes.

Bare to av fem barn overlevde Anders Jørgensen, en sønn av første ekteskap og en datter av annet. Datteren ble sittende på Reiersplassen etter morens død, og en datterdatter helt frem til 1869, mens en dattersønn slo seg ned på Langefoss, Moi, hvor hans slekt satt på gården frem til 1917.

Eldste sønn i første ekteskap, JØRGEN ANDERSEN, 1745-1818, var 30 år og gift da faren døde. Han fikk en beskjeden arv, fortrinnsvis i klær, verdsatt til RD 7-1-2. På det tidspunkt bodde han på Rød, hvor hans før-

ste kone Else Nielsdatter, 1739-81, hadde sitt hjemsted. Alle barna ble født der, og eldstegutten ANDERS ble også konfirmert i Øyestad kirke. Else Nielsdatter døde i barselseng etter å ha født datteren Åse. Selv fikk Åse den vanskjebne å komme i «uløkka» med en matros fra Håøy. Hun døde på Hesnes allerede i 1810 sammen med sin lille gutt. På det tids punkt er det påfallende mange dødsfall både av eldre og yngre på Hesneslandet. Det er rimelig å tenke seg at smittsom sykdom eller svekkelse i forbindelse med barkebrødstid kan ha forvoldt et merkbart innhugg.

Etter konens død flytter Jørgen Andersen tilbake til Hesnes med de små barna, og i 1784 gifter han seg på ny med den jevnaldrende piken Mette Svendsdatter, Sandum, som nok har vært et barndomsbekjentskap. Ved folketellingen i 1801 står Anders Jørgensen oppført som «husmand med jord». Hjemmel til eiendommen har han trolig fått ved sitt annet giftemål, da Mette Svendsdatter hørte til den eldste familien på Sandum med aner som kan følges tilbake til tidlig 1600-tall.

På Sandum hadde også en mann fra Hodnebrog, Jørgen Johannesen (1723 - 1810), slått seg ned. Han hadde noe tidligere giftet seg med en faste av Mette Svendsdatter. Han bodde i, og har sikkert også bygget, det røde huset på Sandum brygge som nylig ble revet og gjenoppført i tilnærmet original skikkelse. Vi får nå i neste generasjon en sammensmelting av disse to familiene idet datter til Jørgen Johannesen, JOHANNE MARIE (1785-1860) gifter seg med Jørgen Andersens eldste sønn ANDERS (1772-184?).

Det må innskytes at den gamle Hodnebrog-slekt ikke er interessant så meget på grunn av sin såkalte kongelinje, men mer for sin nære tilknytning både i opprinnelse og inngifter til en rekke kjente slekter og gårder i Fjære og Øyestad. Slekten har produsert en rekke skipsbyggere både i Vikkilen, Grimstad og Fevik gjennom sine forskjellige forgreninger. Således var Jørgen Johannesens to brødre, Anders og Peder, de siste med stabellplass på Bjelkestranden i Vikkilen, begge gode skipsbyggmestre. Men ikke minst finnes der i slekten en lang rekke sjøfolk og skipgere. Jørgen Johannesen var skipper, og må allerede rundt 1760-årene hatt egen skute å føre. Trolig har han også hatt skipsparter, for skiftet etter ham er etter forholdene ganske rikt.

Som barnefar satte Jørgen Johannesen noe av en rekord på Hesneslandet. I sitt første ekteskap med Johanna Maria Pedersdatter, Sandum, produserte han 11 barn, og etter at han i en alder av 60 år gifter seg med den 23 år yngre skipperdatteren Abel Mogensdatter fra Skarpnes, tilhørende en kjent Øyestadslekt, kom det ytterligere 5, den siste da han er 68 år gammel. Jørgen Johannesen må ha vært en mann med status. Fadderlistene for hans barn omfatter familieoverhodene for alle de kjen-

te Hesnes-gårdene, samt en rekke skipperkolleger både der og på Hesnesøya. Og selv måtte han naturligvis øve gjengjeld. Det kan alltid reises tvil om hvor meget man skal legge av nærhet og samhold i disse fadverskapene, men for de mer bemidlede familier på Hesneslandet tyder det i hvertfall på gode relasjoner og naboforhold. På Hesnesøya holder man seg mer til sine egne, og danner en annen sluttet krets. Det er i våre dager vanskelig å forestille seg det yrende liv som må ha vært i en slik uthavn, men folketellingen fra 1801, som også omfatter de to familier som var bosatt på den lille Sundholmen, teller nesten 100 mennesker, deriblant naturligvis en skokk med unger. Det er klart at man i barkebrødstider, i et øysamfunn nesten uten jordvei, måtte ha hatt det vanskeligere enn på fastlandet, og at det slik sett nok kunne være årsak til dristige Terje Viken-ferder. Men det er intet i kirkebøkene fra Fjære som tyder på høyere dodelighet på Håøy eller Hesnesøy enn ellers i soknet. Denne sidebemerkning for å minne om at nestemann på vårt slektsregister, Anders Jørgensen, Sandum, var jevnaldrende med og sto til konfirmasjon samtidig med den Terje Reinertsen fra Hesnesøy som legenden vil ha som modell for Ibsens Terje Viken-skikkelse.

ANDERS JØRGENSEN behøvde bare å gå til nabohuset for å finne sin tilkommende. Noen barndomskjæreste har det nok likevel ikke vært, for JOHANNE MARIE var hele 13 år yngre. Hun overlevet ham også med mange år, skjøntmannens dødsår er vi ikke sikre på. Det har trolig inntruffet først i 1840-årene, da der er en lakune i kirkeboken for Fjære.

I folketellingen for 1801 er Anders Jørgensen oppført som styrmann, og vi må nesten 20 år frem i tiden før han finnes igjen i skattelistene som skipsfører. Det er i det hele tatt litt problemfylt å følge ham fordi han har en svoger i nabolaget som også heter Anders Jørgensen, og til overmål finnes det en samtidig Anders Jørgensen også på Eskedal. Når klokkeneren i Fjære bare nøyter seg med å skrive inn navnet til faren på den døpte i kirkeboken, er det ikke enkelt å vite hvem som er hvem. Da er faderlistene den beste hjelpe og pekepinn. Ser man på skipslistene, møter man samme problem. Det er vanskelig å vite hvilken Anders Jørgensen som i mange år ført «Hebe» av Grimstad. Men trolig er det vår Anders siden svogeren senere flyttet familien til Hisøy og ført skip fra Arendal.

Både Anders og Johanne Marie hadde mødre fra Rød/Skarpenes-området. Svogeren og navnebroren Anders henter seg også kone derfra. Det er heller ikke ualminnelig å finne at tilsvarende forbindelser knyttes av andre Hesnes-familier. Men så var det også sjøen som dengang var landeveien, og særlig lang ro- eller seiltur er det ikke fra Hesnes og inn Sømskilen. Ubetydelig for en som går på frierfotter.

Patriarken på Sannum, Jørgen Johannessen, ble 87 år gammel, og bare

6 av hans 16 barn overlevde ham. To døtre ble gift med gårdeiere på Hesnes og Seveli, og har etterslekt. Tre sønner ble sjøfolk og skippere. Den eldste, Anders, flyttet som enkemann til Kolbjørnsvik med 4 barn, og etterlot seg en Andersen-slekt i Arendal som i et par slektsledd markerte seg sterkt i byens næringsliv.

Broren Johannes, 1788-1860, slo seg som skipsfører ned i Grimstad. Han flyttet det såkalte Håø-huset (Tengel Bangs) inn i Grimstad og satte det opp like overfor jernbane/busstasjonen. Han hadde flere barn, men alle døde ugift. Den yngste sønn, Herman Peter Johannesen, ble en av byens kjente skipsførere, og gjorde seg særlig fortjent som stifter og mangeårig formann i Grimstad Sjømannsforening. Hans gravstøtte på Fjære kirkegård er reist i takknemlighet av sjømannsforeningen.

Ved svigerfarens død overtar Jørgen Andersen og hustru Johanne Marie det røde hus på Sandum brygge, og her vokser deres 7 barn opp. Deres førstefødte, en gutt, var dødd allerede i 6-års alder med noen få dagers avstand til sin morfar Jørgen Johannesen og den overnevnte tante Aase i den epidemi som trolig herjet på Hesnes i 1810. De øvrige barn, 1 pike og 6 gutter ble alle forholdsvis gamle mennesker. Den siste av dem dør så sent som i 1910. Samtlige ble gift og fikk barn, og hadde tilhold på Hesnes, Rønnes og Hesnesøya. Tilsammen utgjør denne klanen ved folketellingen i 1875 et 40-talls personer med relasjoner som onklar, tanter, fettere eller kusiner. Ved sine giftemål kommer de også i kontakt med andre av stedets familier, slik at det familiære sikkerhetsnett i denne sjømannsslekten får anseelige dimensjoner. Det kan ha hatt betydning på så mange måter, men én ting er noenlunde sikkert, når en av de unge gutter går til sjøs i konfirmasjonsalder, kan han være trygg på at det er en eller flere nære slektninger ombord. Men derfor ble også ofte budskapene så hårde når en skute gikk ned, eller et mannskap bukket under for gulfeberen i en fremmed havn.

Det heroiserende ved seilskutelivet hører til etertiden. Samtidige beretninger og brev vitner om tungt slit, kjedsommelige seilaser, de uutholdelig lange travær fra hjemmet, om ekstrem kulde eller varme med storm og uvær, og alltid den vedvarende angst hos sjømannen selv og hans familie ved vissheten om at det bare er noen gisne planker som skiller ham fra liv eller død. Kanskje dette aspektet ved sjømannslivet er noe av det som gjør sterkest inntrykk ved lesningen av Albert Andersens erindringer.

Vi er nå fremme ved Albert Andersens foreldregenerasjon, og skal se litt nærmere på den. Ikke fordi den gjorde seg gjeldende på noen spesiell eller fremragende vis, men snarere fordi den tør være typisk for et sosialt lag som var avhengig av sjøen og som utgjorde et tungt sjikt av

Grimstaddistrikts befolkning i den mest blomstrende seilskutetid. Da seilskutetiden var over, betød det med få unntak også slutten på de neste slektsledds tilknytning til sjømannslivet.

Albert Andersens far, MOGENS ANDERSEN, 1816-1897, var nummer 3 i søskrekken. Vi skal spare ham til slutt, og først ta hans søsken.

ELSE ANDERSDATTER, 1806-1879, ble gift med skipper Torjus Terkelsen, 1809-1837, som eide nabogården på nedre Hesnes, dvs. den gård som idag er identisk med gartner Svein Olsens. Terkelsen var av en Hesnesslekt som kan følges tilbake minst 3 mannsledd. I det kortvarige ekteskapet hadde de fire barn. Eldstemann, Terkild Torjusen, er identisk med den skipsfører og fetter som Albert Andersen gjorde sin første reis med i briggen «Commandør Sølling». Søsteren Abel Jørgine, ble gift med en skipstømmermann, og bosatte seg på Rønnes, trolig i det hus som er Ben Mindrebøs eiendom idag. Ekteskapet var barnløst, men de tok til seg to pleiebarn. Den neste i rekken, Mette Cathrine, ble gift med skipskaptein John Larsen, Gjømle. Ett av deres fire barn ble inngiftet i den nålevende Fjærøslekt. Else Andersdatter må ha giftet seg nokså omgående ettermannens død, for allerede knappe to år senere får hun datteren Tobine med sin mann nr. 2: snekker Børre Jensen, 1816-1874. Han var en yngre sønn fra den nabogården på nedre Hesnes som idag tilhører Ben Jørgensen. I dette ekteskap var det 4 døtre. To av dem var i tur og orden gift med skipsfører Alexander Jonassen fra Värmland, og den siste av dem, Johanne Marie Børresdatter, er slektsmor til den nåværende Jonassenfamilie i Grimstad.

JØRGEN ANDERSEN, 1813-1883, ble sittende på familiens lille gårdsbruk på Sannum, og heller ikke han gikk langt for å finne seg en ektefelle. Hans kone, Gunhilde Jensdatter, var søster til den overnevnte svoger Børre Jensen, og kom følgelig fra nabogården. I folketellingen finner vi Jørgen Andersen oppført som «gårdbruker, skipsreder og fisker». Nå skulle det ikke mer enn et par skipsparter til for å bli kalt reder i de dager, og det er i andre halvdel av 1800-tallet en ren inflasjon i denne tittel i Grimstaddistriket. Gårdbruks Sannum var ikke så helt uanseelig. Det fødde 3 kuer, 2 får, 1 svin og hadde utsed både av hvete, havre og bygg, samt 4 tønner poteter. Fisket har nok vært en attåtnæring, men han hadde en egen, litt større dekksbåt. Jørgen og Gunhild hadde 8 barn. To sønner ble begge skipsførere, men har ikke etterslekt i Grimstaddistriket. 5 av døttrene ble gift med skipsførere eller styrmenn, bl.a. den svenske skipskaptein Carolus Martin Tullin som slo seg ned på Rønnes og gårdbrukskaptein Anders Tellefsen som senere skulle komme til å overta Mogens Andersens eiendom på Breivik. Begge med etterslekt i Grimstad.

NIELS ANDERSEN, 1818-1908, ble gift med Helene Jørgensdatter fra Hesnesøya, og de overtok gården på Vestre Hesnesøy etter hennes foreldre.

Niels var skipsfører og tituleres også som reder i folketellingene. Han hadde 5 barn, 2 gutter og 3 piker. Etter den eldste gutt, Jørgen, som også ble skipsfører, finnes det idag bare etterslekt i USA. Datteren Anne Kristine ble gift med los Laurits Andreas Wold og har etterslekt både på Øya og i Grimstad.

**ANDERS BIE ANDERSEN**, 1821-1904. Det er en gåte hvordan Bie-navnet er blitt hengt på ham. Riktignok leide han i sin tid husvær til sin familie på Ugland, men han kan ikke koples til Bie, og navnet som han brukte i hele sitt liv, finnes ikke i kirkeboken. Anders Bie førte i en lang rekke år skuter fra Grimstad. Så tidlig som i 1850 fører han barkskipet «Nordpolen» til USA med emigranter, og er trolig den første Grimstad-skipper som foretar en slik ferd. I nesten 10 år hadde han kommandoen over Morten Smith Tvetens brigg «Nomaden», og mot slutten av sitt sjømannsliv er han både kaptein og hovedreder for barken «Sylvan», som han overtok som nybygg. Han hadde to barn som døde tidlig, av tidens hyppigste dødsårsak, tuberkulose. Sønnen Hannibal, som også var sjøkaptein, måtte emigrere til USA ved slutten av århundredet som så mange andre arbeidsløse skipgere, og fant seg, også i likhet med mange norske, levebrød som lekterskipper på New York havn. Datteren, Severine Marie, ble gift med presten Johan Fredrik Høeg, og det er på et besøk hos dem i Molde at Anders Bie dør. Han hadde imidlertid på sine eldre dager bygget seg hus på Sannum, og da broren Mogens etter konens død selger Breivik, lever de to skipperbrødrene sammen der på slektens gamle grunn.

**JØRGEN JOHAN ANDERSEN**, 1824-1909. Som sine brødre ble han sjømann. I 1875 benevnes han styrmann, siden tituleres han også som skipsfører, men har neppe ført noen Grimstad-skute. I 1865 giftet han seg med en skipperenke på Hesnesøy og står deretter oppført som «strandsitter» på Vestre Hesnesøy. Det vil vel si at han eide hus, men ikke matrikulert jord. Han fikk tre døtre, hvorav en døde ugift. Den eldste, Pernille Gurine (Ginga) ble gift med skipsfører Terje Terjesen. Han var sønnesønn av los Terje Reinertsen - som jo påstås å ha tjent Ibsen til modell. Det er imidlertid lite i hans familieforhold og levnetsløp som stemmer med diktet om Terje Vigen. Mer interessant blir det være at denne Terjesen-familie kan føres enda 4 mannsledd tilbake på Hesnesøya. Hvilket vil si at den har vært bosatt der helt fra 1600-tallet. Ginga ble mor til de kjente Grimstadmenn Theodor, Jørgen og Anders Terjesen. Jørgen Johan Andersens andre datter, Anna, ble gift med tolloppsynsmann Jens Jørgensen Moi, og fra dette ekteskap finnes det etterslekt både på Kvaløy og i Grimstad.

**MOGENS ANDERSEN**, 1816-1897. Han ble gift i 1838 med Anne Petrine Pettersen (1811-1881). I sine erindringer forteller Albert Andersen at mo-

ren var fra Øyestad. Muligens visste han heller ikke noe mer om hennes opprinnelse enn det. Men for en snushane som skal lage slektsregister ble hun et problem, fordi hun ikke var å finne blant vanlig døpte i Øyestads kirkebok. Imidlertid hadde presten gjort noe så uvanlig som å oppføre «uekte» barn i et eget register bak i boken, og der ble det meddelt at hennes mor er Pigen Anne Nielsdatter, tyende på Asdal, mens faren oppgis til å være Peer Aslachsen Grimsgaard, lege og assistent hos dr. Møller i Arendal. Han ble senere distriktslege i Råbyggelaget, og døde ugift. Om han noengang anerkjente resultatet av sitt sidesprang tør være uvisst.

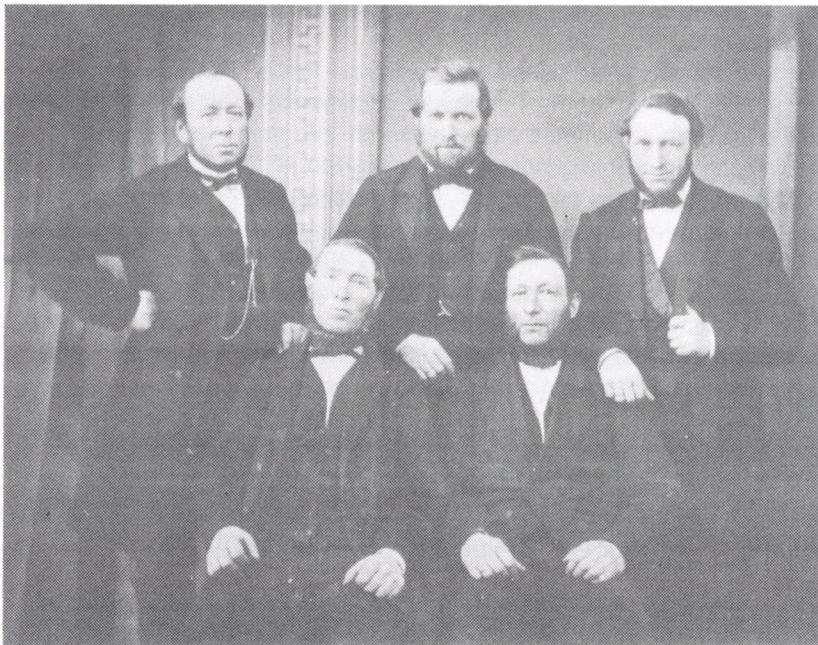
Mogens Andersen var en dyktig skipper, og førte allerede som 25-åring sin første skute. I denne som i de fleste sjømannsfamilier, er nesten alle barna født om høsten, som resultat av fedrenes landligge om vinteren. Samtlige 6 sønner går til sjøs og de 4 som ikke dør unge, blir alle skipskapteiner.

For ikke så mange år siden levde der ennå folk på Rønnes som hadde minner og tradisjoner om denne sjømannsfamilien, og Halfdan Drevdal har en artikkel i Grimstad Adressetidende om den Rønnes-bygde briggen «Meteor» fortalt følgende: «Holst førte skipet til 1878, da ny kaptein Otto Andersen fra Breivig på Rønnes, kom ombord. Han hadde med sin yngre bror Jørgen som styrmann. Disse var sønner til Mogens (i daglig tale kalt Mons) Andersen og hustru Petrine. - I 1879 var «Meteor» i Maracaibo i Venezuela, der det var spredte tilfeller av gulfeber. Otto fikk sykdommen, og døde og ble begravet der. Kort tid etter avseilingen, bestemt for Syd-Afrika, ble flere syke ombord av feberen. Jørgen ble angrepet og døde, og ble senket i havet. Min mor som var nabo til Mogens Andersen og vanket en del der i huset, kunne aldri glemme den store sorgen som rammet familien da budskapet kom om disse to kjekke sjøfolks død. Særlig var det morens sorg og barnslige bekymring for at de ombord som hadde laget kisten hadde fått lagt gutten hennes godt, der han skulle hvile på Atlanterhavets bunn til dagenes ende. Hun døde straks etter.»

En av de gamle Rønnes-folk som mange vil minnes, Johan Gundersen, hadde seilt noen turer som tømmermann med Albert Andersen, og hans far hadde seilt med Mogens. «Det var greie skipere. Du visste hvor du hadde dem. Det var aldri noe tull ombord i deres skuter.» sa Johan. Etter Mogens eksisterer det en stor sølvmedalje med dronning Victorias portrett med påskrift: «For saving the Life of British Seamen.» Ifølge familiетradisjonen skal han etter en storm i kanalen ha plukket opp 12 engelske sjøfolk fra et vrak. Men det kan vel passe seg å avslutte dette avsnitt med en muntrere historie som Johan hadde om Mogens: Sammen med noen andre skipere som ventet på befraktningsplassen, hadde Mogens tatt tilhold på et vertshus litt opp i byen mens skuta lå i London dock. En dag ble tømmermannen ombord sendt opp til ham i et værend. Han ble

vel tatt imot av skipperne, som bevertet ham og i kveldens løp drakk ham sørpe full. Neste morgen våknet han med et kolossalt kuppelhue og beklaget seg ille til Mogens over sin tilstand. «Det er da ikke noen grunn til å synes synd på deg», sa Mogens, «tenk på meg som må gjennom dette hver dag!»

MOGENS ALBERT ANDERSEN, 1849-1931, utgjør det femte ledd i denne sjømannsfamilien fra Hesnes, og vi skal la hans erindringer tale for seg selv. I det sjette slektledd var det bare hans sønn Jørgen som ble sjømann og skipskaptein. Jørgen hadde igjen 3 sønner som gikk til sjøs, men ingen av dem seiler idag. Så med det 7. slektledd må denne tradisjonsrike sjømannsfamilien fra Hesnes ansees for å ha gått på land for godt.

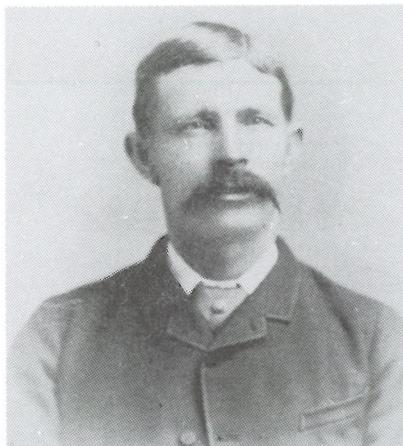


Fem brødre Andersen:

Anthon f. 1841; Stian Kristoffer Frank f. 1845; Mogens Albert f. 1849; Otto f. 1851 og Jørgen f. 1855.

# ALBERT ANDERSEN (1849-1932)

## ERINDRINGER



Albert  
Andersen  
som ung  
skipsfører.

Undertegnede Mogens Albert Andersen er født på gården Øvre Hesnæs i Fjære sogn den 24. de Sept. 1849, af forældre skipsfører Mogens Andersen og hustru, Anne Petrine, født Pedersen.

Da jeg kun var et år gammel, flyttet mine forældre fra Hesnæs til gården Brevig på Rønnes - et lunt venligt lidet sted - hvor de hadde ladt bygge sig nyt hus, - hvor jeg så siden vokset op og tilbragte min barndom og ungdom. Jeg var nr. 5 i rekken av 7 søskende - nemlig: Anders, født 2. oct. 1839, - Anthon, født 1. sept. 1841, - Stian Kristoffer Frank, født 26. oct. 1845, - Johanne Marie, født 14. sept. 1847, - undertegnede, - Otto, født 8. oct. 1851, og Jørgen, født 14. oct. 1855. Av disse er kun min næst ældste bror Anthon, foruten mig selv tilbake.

På Brevig voksede jeg da som nevnt op sammen med mine søskende og hadde vi det rigtig godt, idet vi hadde en snil og god både mor og far som aldrig lod os mangle noget av hverken mat eller klær. Av kamerater hadde vi på Rønnes en hel flok. Skolegangen var det imidlertid verre med i den tid på landet. Til skolen som dengang var i gårdbruker John Jensens hus på Hesnæs hadde vi til at begynde med en god halv times vei at gå i godt veir, medens det om vinteren i sne og uføre, i de strenge vintrer som da mere end nu indtraf, brugte vi ofte 1 time og derover. Skolen som begyndte kl. 9 morgen sluttet ikke før kl. 4 eftermiddag, og i al den tid puget vi hovedsakelig religion med lidt skrivning og regning imellem. Noget sådant som grammatik eller historie av nogen slags, kjendte vi på landsskolerne dengang ikke. Utrustningen i den vei til at begynde livet med, var derfor minimal, hvilket vi nok har fåt føle, når vi senere har



*Albert Andersen og hustru Inger (Inga) f. Forsdal.*

skullet forsøke at følge med tiden og utviklingen. Dette av den grund at byskolerne dengang - og da særlig middelskolerne - lå så langt over landsskolerne at det tålte ingen sammenligning, hvilket gjorde at man følte sig svært underlegne i den retning.

Våren 1864 blev jeg konfirmeret i Fjære kirke og drog samme høst, 15 år gammel, til sjøs med briggen «Silvan» bygget på Rønnes skibsverft samme år av byggmestere Thor og Tarald Gundersen for regning av et part-rederi med Hr. Harald Isachsen som bestyrer, og med min fætter Terkel Torjusen, Hesnæs, som fører. Seilede med dette fartøi til våren 1866, da jeg forhyredes som jungmand med brig «Erin» av Grimstad - tilhørende Hr. Fred. Crawfurd - og med min bror Anthon som fører. Seilede med samme fartøi også 1867 som letmatros, med kaptein Severin Olsen, Stutte, som fører, da bror hadde fåt et andet fartøi. Denne sommer lå vi og seilede blant is og isvåger en hel måned og kom først ind til lastestedet - Skeleflå - Sankt Hans aften og seilte da blant isflenger hele dagen. Efter hjemkomsten høsten 67 begynte jeg på styrmandsskolen, og tok eksamen med beste karakter våren 1868 i april. Eksaminatør marinekaptein Kløcker. Som et kuriosum skal her meddeles at vi dengang var ca. 60 elever på skolen og 4 a 5 lærere med marineløytnant Puntervold som bestyrer - medens her nu (1926) er 4 a 5 elever.

Høsten 68 fik jeg hyre som 2. styrmand med brig «Dacapo» herfra - Isachsen's rederi - som et par år før var bygget på Rønnes til far, dengang byens største og fineste nybygde brig. Far forlod dengang sjøen og overlod førerposten til min bror Christoffer som til da havde seilet med ham som styrmand. I de følgende 3-4 år seiledes jeg så delvis med «Dacapo» og delvis med «Commandør Sølling» - samme rederi - som 2. styrmand og 1. styrmand til sommeren 1872, da jeg fik «Dacapo» at føre en tur på Østersjøen, medens bror Christoffer var hjemme på ferie. Ferdig med denne tur, fikk jeg straks efter Commandør Sølling som da lå hjemme og lastet props for Hartlepool, at føre. Avseilede herfra medio December og hadde fin reis over, men kommet under Engelske kysten røk det op med en sterk storm av østlig vind - ret på land - hvorved vi efter et døgns hård presning, stadig var kommet nærmere og nærmere ind, indtil vi om aftenen 17. decbr. nærmet os brekningerne, og da ingen lods kunne komme ut eller erholdes, hadde vi ikke andet at gjøre end holde av og seile skipet på land. Gjennem de veldige grundbrot bar det så indover, indtil vi kl. 7 aften strandet, lit syd for Hartlepool på Seaton Sand. Vi fik straks efter raket og redningslinen ombord og efter denne var tåthalet og spent, samt redningsstolen halet ombord, kom styrmanden iland derpå, men da stolen igjen skulde hales ut, slog sjørerne denne rundt linen, så de ikke kunne få den hverken ut eller ind. Imidlertid kom så redningsbåten

ut, og lykkedes det os alle at komme vel ombord i denne, hvorefter vi blev landet kl. 11 aften efter en lang og enerverende hård dag. Trods det voldsomme veir, med storm og regn og sjøskvæt, hadde der på stranden samlet sig tusender av mennesker, der under hurra rop, såsnart de fik tak i fangelinen, halede livbåten med sine 20 mand ombord, i et øieblik langt op på den tørre sand. - Ja, der stod jeg da, ung og uerfaren, på så at si min første skippertur, med skibet højt på stranden og utsigter til mange vanskeligheter og gjenvordigheter, som jeg også fik, så det var med blandede følelser og lite lystelige utsigter jeg kom i land. Fartøjet ble nemlig ikke kondemneret, men som det stod der måtte det jo nedrigges og islandbjerges alt som kunde bjerges, for tilfældes skyld skulle brekke op. Da veiret imidlertid holdt sig godt, blev fartøjet ved første springflod efter, bragt flot og indslæbt til Hartlepool, hvor vi selvfølgeligt fik et stort havari, der tok 2 a 3 måneder. Efter vi var kommet i land forlisnatten, blev vi bragt på pent hotel og godt sørget for med mat og klær, så intet i den vej stod tilbage at ønske.

Ferdig med reparationerne avgik vi først i mars måned til Sindau i Rusland, og seiledে jeg siden som fører av dette fartøj på Østersjøen og Nordsjøen indtil høsten 1873, da vi kom hjem for vinteroplag. - Samme høst kjøbte jeg sammen med bror Anthon m.fl. og konsul Harald Isachsen som bestyrrende reder, briggen «Kimon» - 271 R.T. - av Jørgen Bang, for 10 000 Spd. eller kr. 40 000, hvorav jeg hadde 1/10 part. Fartøjet var bygget på Pharos Odde av skibsbyggmester Aanon Johannesen og var da 10 år gammelt. Seiledé siden som fører av dette fartøj i 15 år, nemlig til høsten 1889. Seiladsen i den tid bestod sig i fart mellem Europa og Vestindien eller Nord- og Syd America eller Syd Africa om vinteren, og en tur på Østersjøen og tildels Hvidehavet om sommeren. I hele den tid var jeg hjemme kun to vintrer, samt et par måneder en sommer, da skibet lastede og reparerede en del. Forøvrigt indtraf intet av større betydning på vore reiser i alle de år. Vi hadde naturligvis mangen hård tørn, især i Atlanterhavet om vinteren, og spesielt da fartøjet ikke var av de hverken sterke eller tætte. Det hendte således ikke så sjeldent at man i storm og uveir, trods vindmøllen stadig var i gang, måtte holde pumperne gående ustanseligt. Ja, det jo også et par gange at vi havde 8 a 9 fod vand i rummet - heldigvis var dette med trælast, mahogni og logwood - og i et af disse tilfælder da vi i en orkan lønset undav vinden for en revet Fok, fik vi et brott over agter, der tok en liten båt vi havde stående på hytten, og satte den forud på bakken, hvor man fant den igjen næste morgen. Dette viser kun hvor begravet skibet har været i bølgerne, men heldigvis kom ingen af mandskabet bort eller tilskade af betydning, uagtet alle mand var på dæk. Slige tildragelser var dog ikke noget enestående i den tid, da såmange af disse småfartøjer trafikkerede oversjøiske farvande og forsåvidt er det lite her at fremholde, men det som ved slige

anledninger gjorde saken prekær for os, var at fartøjet var så svagt at man hadde vanskelig for at holde det over vand. I 1889 forlod jeg, som nevnt Kimon og samme høst forliste den ved Cape det gode Håb på tur til Port Natal med trælast.

Da min reder, konsul Harald Isachsen, nu var gåt igang med dampskib rederi og hadde kontraheret et efter datidens forhold større dampskib som jeg skulle få at føre, tog jeg i den anledning samme høst en tur som 2. styrmand ut med D/S Framnæs - tilhørende Fearnley og Eger i Kristiania, med hvilken jeg da gjorde en tur fra Antwerpen til Sortehavet og tilbake til London, hvorfra jeg kom hjem like før jul.

I mai 1890 reiste jeg til Newcastle hvor dampskibet byggedes hos Wood & Skinner i Bilquay, for at efterse bygningen av skibet, der siden fik navnet «Gyda». Opholdt mig da der til båten i november blev ferdig, hvorefter vi avgik til Trondhjem med kullast.

Gyda var et pregtigt lite dampskib på 1197 brutto R. Tons og ca 1800 Tons d.w. bygget til første klasse i Lloyds og Norsk Veritas. Det bemerkes at Gyda var Grimstads første lastedampsksib og at jeg således var byens første dampskibsfører i utenriksfart. Med denne båt seilede jeg imidlertid kun 1 år, idet min reder - konsul Isachsen - allerede sommeren 1891 hadde samlet kapital til en ny båt, som samme høst blev kontraheret ved samme værksted som Gyda i England. I den anledning blev jeg hjemkalt høsten 91 for at assistere med spesifikationerne og kontrahering av båten. Denne båt der fik navnet «Ragna», var på 1111 net Register tons og 1760 brutto do., og lastede 2500 tons d.w. Den blev utstyrt efter alle datidens forbedringer, og med de erfaringer man da hadde erhvervet fra Gyda, blev det i det hele taget en vakker, solid og ideel båt. I mai 1892 reiste jeg til Newcastle for at tilse bygningen, og straks efter kom min hustru over. Vi lå da derover til først i november da båten var ferdig, oppusset og fin som kun en jomfru Ragna kan være, og var den virkelig en av datidens vakreste og best utstyrede lastedampsksibe. Efter prøveturen som forløp til alles tilfredshed, reiste hustruen hjem, hvorefter jeg gik med skipet til Karlshavn, Sverige, at laste trælast for Alexandria. Seiledesiden med denne præktige båt på Østersjøen, Sortehavet, Middelhavet, Buenos Ayres og England og Continenten til høsten 1901 da jeg forlot sjøen for at forsøke at bane mig et levebrød på landjorden.

Når jeg nu ser tilbake på min 36 års seilads, står de 10 år ombord i Ragna og Gyda for mig som de lykkeligste og behageligste i mit liv. Ikke så at forstå at de var uten bekymringer og ubehageligheter, men var disse mindre end de har været både før og senere. Jeg hadde jo i den tid som

nevnt prægtige skibe, var uavhengig av veir og vind og seilede i den tid på de mest behagelige farvande, så det var sjeldent vi var utsat for storme og uveir, dertil kom at man i den tid - når man undtar maskinisterne der altid har været sig selv lik med fyld og misnøie - sjeldent hadde nog en videre ubehageligheter med mandskapet. De seilede gjerne med år efter år, ja hadde endog en bådsmand og tømmermand, som seilede med mig i alle de år jeg førte dampskibe. Uagtet jeg hele tiden seilede heldig med båten - idet jeg kun havde et havari af nogen betydning, nemlig en grundstøding på Tuniskysten - rak dog gjennomsnitsfortjenesten ikke mer end cirka 10% pr. år, da frakterne holdt sig svært lave. Denne fortjenseste var derfor anset for ganske god, så få kunde utvise noget bedre resultat.

Da jeg altså nu efter 36 års seilads avsluttede min sjøfart, vil det av forstående ses at jeg - med undtagelse av de to sommere jeg seiledt med Erin - den hele tid seiledt for det samme rederi, nemlig konsul Harald Isachsen, og har jeg antagelig denne min stadighet samt Isachsen at takke for jeg rak såvidt langt i min karriere på sjøen. Jeg kan derfor ikke noksom tilholde vor ungdom og mine efterkommere, sæt dig et mål i livet og strev tålmodig og fremfor alt ædrueligt derfor, og du skal nå det! Uagtet jeg altid har elsket sjølivet med sine herligheter og viderverdigheter, med dets gleder, sorger og bekymringer, så blir det dog i lengden trist, idet man næsten stadig må være borte fra hjemmet og lide hjemlængselens sorg og savn. Jeg hadde jo rigtignok den lykke at ha min hustru med nokså meget, så dette opveiet en væsentlig del, men alikevel tragter man, når man blir ældre, efter at komme i roligere forhold. Jeg hadde da også sat mig et høiere mål, nemlig at få noget for egen regning at beskjeftige mig med på landjorden.

I den tid jeg seiledt hadde jeg jo, såvel i de forskjellige havne jeg befarede, som blandt mine kollegaer, skaffet mig mange venner og bekjendte, der tildels hadde lovet at støtte med kapital, ifald jeg vilde spekulere i noget skib for egen regning. Kommet hjem, gik jeg straks igang med at utstede indbydelse til indkjøb av et dampskib på ca. 2500 tons d.w. og fik hertil min gamle ven, kaptein Christen Johannesen, til at gå med som fører. Vi blev da enige om at vi hver av oss skulde indsætte i foretagendet den kapital vi ejet, hvilket for min del var kr. 20 000, og for Johannesen kr. 14 000, - forøvrigt skulde vi gå ligt om den gjæld skibet muligens fik, ifald vi ikke fik fuldtegnet kapitalen.

Vi gik så igang med at tegne aktier, hvilket var et alt andet end hyggeligt arbeide, ti nybegyndere, og ukjendt som vi var utenom vor egen by, og ingen større firmaer at referere til, var det ingen let sak utenbys at skaffe kapital, især da skibsfarten, da i mange år hadde ligget nede så avkast-

ningen var minimal, hvorfor det også var lite penge blant folk i vore sjøfartsbyer. Imidlertid gik tegningen næsten over al forventning, idet omrent alle mine utenlands venner holdt løfte, og her i byen fik vi al den tilslutning vi kunde vente. Utenbys hadde vi ikke gjort os store forhåbninger, og hovedsaklig var det der, kun nogen få kjendte som tegnet sig. Tilsammen fik vi da - utenom vort eget - tegnet ca. 120 000 kr. eller med vort kr. 150 000. Da vi nu ikke så os utvei til at få tegnet mer, og endskjønt vi gjorde regning på at måtte ha minst kr. 125 000 til for at få en båt som var regningsvarende, besluttet vi dog at reise ind til Kristiania for at undersøke hvorledes bankerne der ville stille sig til vort foretagende, med hensyn til at forstrekke os med nødvendig kapital. Vi henvendte os i den anledning til Herr N. A. Andresen & Co. - nuværende Andresens Bank - og fremholdt for dem vort ærende og fremlagde vore dokumenter, og uagtet ganske fremmede som vi var for dem, stillede de sig straks meget velvillige og imøtekommne, så det endte med at vi fik fuldmagt til at trasere på dem for indtil £ 15 000, ca. kr. 274 000.

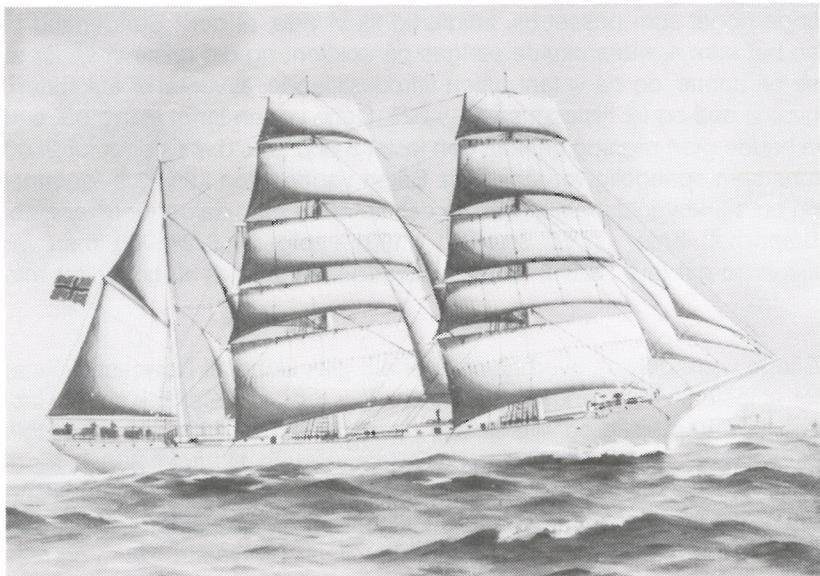
Efter dette uventede og glædelige resultat drog vi så hjem. Dette skede høsten 1902. Ti først da var vi på grund av forskjellige omstendigheter rukket så langt at vi kunde gjøre dette forsøk. Efterat ha undersøkt i England hvad der av dampskibe var på markedet tilsalgs, reiste jeg tilsammen med kaptein Johannesen 8. febr. 1903 til England for nærmere undersøkelse, og drog i den anledning næsten hele landet rundt uten at finde noget som passet os. Imidlertid fik vi vide, at der i Sunderland lå en båt som 4. mars skulde sælges på auktion, og did reiste vi så for at se på denne, og da vi fant båten tilfredsstillende, avventet vi auktionen, hvor vi bød og fik tilslaget på £ 15 025. Dette var en langt større båt end vi hadde gjort regning på, idet den lastet 3 800 tons d.w. i stedet for 2500 tons som oprindelig vor tanke var. Båten var desuden kun 13 år gammel og en sterkygget, vakker båt, så det var hvad man kalder et røver kjøb. Båten het «Khio» og var året før - i 1901 - solgt for £ 24 000, men var kjøperen gåt falitt. Båten fik efter overtagelsen navnet «Inger» efter min hustru.

Efterat være doksat, overhalt og overtatt, gikk skibet til Newcastle (Tyne) for at laste kul for Genova - fragt 5 sh. 7½ d pr. ton. Seiledesiden i løsfart på europæiske og oversjøiske farvande til april 1904, da det indgik i timecharter mellem Australien og Stillehavssørerne, til fragt £ 850 pr. mnd. Lasten bestod af fosfat, og gik skibet i stadig fart mellem Ocean Island - hvor det lastede denne last - og Melbourne. Seiledesiden i denne fart til mars 1907, da «Inger» i en kuling drev island på Ocean Island og blev vrugt, idet moringskabelen brekkede. Dermed var den affære ute av verden. Skibet var forsikret for aktiekapitalen, kr. 284 000, som ble utbetalt rederiet, foruten ca. kr. 15 000 forsikret på fragt og utstyr. Altså tilsam-

men kr. 300 000. Til aktionærene var i de 5 år skibet seilede for vor regning utdelt kr. 151 000 så foretningen i heletaget var ganske tilfredsstilende. Efterat alt var opgjort, hadde jeg en kapital på kr. 70 000 mot kr. 20 000 da vi kjøpte skibet. Hensett til det svære lån vi hadde at forrente, gik det over al forventning bra.

Da kaptein Johannesen, i de år han seilede derute stod høit og godt anskrevet hos befragterne, forble han en tid derute, og kom senere, med dem, over i andet rederi, hvorfor vort kompaniskap ophørte, og da det fremdeles var dårlige tider for skibsfarten, var det håbløst for mig at skaffe kapital til et nyt dampskib, idet her var lite penge blandt folk og man så skeptisk på hele skibsfarten. Bankerne ikke minst. I midlertid var jo priserne, især på seilskibe, gått betydelig ned, og da jeg så mig utsigt til at skaffe kapital til et sådant, reiste jeg våren 1908 over til England for anskaffelse herav. Gjennem Herr. Galbraith Pembroke & Co. i London, fik jeg anvisning på et skib beliggende i Hull som jeg straks reiste for at se på, og da jeg i alle henseender fant det et vakkert, tiltalende og godt skib kjøpte jeg det samme for £ 5 200.

Skibet som var barkrigget, hed «Eagle Crag», og var på 1347 net. og 1450 br. registertons og lastede 2200 tons d.w. Det var bygget i Dumbarton, Scotland, av stål i 1894, altså 14 år gammelt.



Bark *Inger* av Grimstad. Bygd i Dumbarton i 1894.

Det ble ved overtagelsen omdøbt og fik navnet «Inger». Aktiekapitalen sattes til kr. 100 000, hvorav jeg overtok 70 aktier, **Inga** og **Sofie** hver to aktier, de øvrige fordeles på forskjellige aksjonærer. Efterat være doksat, besiktiget, bundmalt og utstyrt i Hull, gik skibet til Newcastle, Tyne, for at laste kul & cocks for Callao, Peru. Seiledesiden i langfart på America, Argentina, Australien, Peru, Chile og Europa til sommeren 1916, da det beliggende i Nova Scotia, solgtes til et Aalesunds firma for kr. 615 000, hvor skibet overtoges av kjøperne, inklusive fragt for trælast til England. På reisen did forliste imidlertid det stolte, pregtige skib på New Foundland et par dage efter avgangen fra lastestedet, Pugwash. - I de år jeg ejet «Inger» ble utbyttet 180 % av opseilte frakter, og ved salget 488 % - altså en god forretning.



Bark *Pharos* av Grimstad. Bygd i England i 1891.

Høsten 1911 fik jeg gjennem Galbraith Pembroke & Co. anvisning på stålskibet «Pharos» ventende til Cardiff, og avsluttet jeg kontrakt med ovennevnte firma om kjøp av dette for £ 3 500 mot besiktigelse. I oktober samme år kom skibet til Cardiff og samtidig reiste kaptein K.M. Bie, - nuværende havnefogd - der var antat til skibets fører, over for at besigtige og doksætte skibet. Da samme befandtes at være i fuld orden, ble det straks overtat og betalt. «Pharos» som også var et vakkert og godt skib - barkrigget - var bygget i England for norsk regning i 1891, men var da hjemmehørende i London og eiedes af firma Saville & Co.

Skibet var 1227 net. og 1291 br. reg. tons og lastede 2000 tons d.w. Fra Cardiff gik skibet til Montevideo med kul á 12 sh. 6 d pr. ton, og seiledes

siden i omrent samme fart som Inger til sommeren 1916, da det beliggende i Buenos Ayres, ble solgt til Kristiansands Shipping Kompani for kr. 715 000. «Pharos» aktiekapital var kr. 65 000, hvorav jeg hadde for kr. 40 000, kaptein Bie kr. 15 000, Galbraiths kr. 4 000, Merill & Son, Hull, kr. 6 000. Av driftsoverskuddet på «Pharos» ble der i de 5 år vi eiet skibet, utbyttet 140 %, og av salget 901 %.

Sommeren 1913 kjøpte jeg av Grefstad & Herlofson, Arendal, stålark «Ravenscourt» for kr. 90 000 til min søn Jørgen som fører. Skibet var bygget i Port Glasgow i 1892 målte 1373 net og 1462 br. R. T. og lastet 2400 d.w. Skibet overtoges i Dunkerque efterat ha gjennemgått Lloyds periodiske besigtigelse der og var befundet at være i fuld orden og fik fornyet 1. klasse for 4 år. Det var også et vakkert og pregtigt skib. Fra Dunkerque gik skibet i ballast til Gulfport - America - at laste trælast for Buenos Ayres. Seiledes siden i langfart som de andre skibe til våren 1916, da det ble solgt til Herr. Stray & Co., Kristiansand, for kr. 140 000 nettop som skibspriserne da under krigen var begynt at gå op.

«Ravencourts» aktiekapital var på kr. 90 000 hvorav jeg hadde kr. 60 000 og Jørgen kr. 16 000. Det øvrige fordelt på forskjellige. Av driften ble i de år kun utdelt 10 % og av salget 190 % således tilsammen 200 %. I desember 1915 kjøpte jeg av A/S Westfalen, ved skibsreder Henrik Berntsen, Tvedstrand, fuldrigget jernskib «Hero» for kr. 200 000. Skibet var da beliggende i Port Nollet, Syd Africa. Det målte 1596 net. og 1709 br. R.T. og lastede ca. 2650 d.w. Skibet gik derfra i ballast til Gulfport i Sydstatene for at laste trælast til Buenos Ayres til fragt \$ 37,50 pr. mille, som vistnok var noget av det meste som var betalt under krigen. På reisen did blev imidlertid skibet solgt igjen til skibsreder Jens Jacobsen, Fredrikstad, for kr. 410 000 leveret i Buenos Ayres etter utlosning. «Heros» aktiekapital var kr. 200 000 hvorav jeg hadde kr. 160 000. Min fortjeneste på denne affære var kr. 190 000.

I mars 1918 kjøpte jeg av skibsreder Ric.Olsen, Kristiansand, D/S «Skogsø», en liten båt på ca. 200 d.w. bygget i Holland 1908, beregnet på kystfart. Pris kr. 140 000. Båten som var beliggende i Bergen overtoges der, men solgte den igjen straks etter overtagelsen, til et derværende rederi for kr. 155 000 så den aldrig blev sat i fart av mig, og heldig var jeg som aldrig før, at bli dette misfoster av en båt kvit, ti var det en fladbundet hollandsk flodbåt som ikke passet for fart her, hvorfor den vilde ha skaffet mig mange ubehageligheter og tap, om jeg hadde fåt beholde den. Videre kjøpte jeg i desember 1919 seilskibet «Dagmar» av United Lumber Kompani i Kristiansand - beliggende der, for kr. 250 000. Skibet var bygget i Vegesach, Tyskland i 1884, lastede ca. 1250 tons d.w. og var et vakkert lite skib. Kaptein Mathiassen - tidligere fører av skibet «Inger»

- fik skibet at føre. Fra Kristiansand gik «Dagmar» til Haiti, Vestindien, at laste logwood for Havre til fragt Frs. 425 pr. ton med fri lastning/lossing. Det utgjorde i fragt ca. Frs. 340 000, men stod franken da i kun 40 øre. Fra Havre gik så skibet til Newport News, America, og lastet kul for Gefle, Sverige - til svenske kr. 120 pr. ton, hvilket da var lig kr. 150 norske. Utgjorde således fragt ca. 200 000 norske kroner. Dette for at belyse hvordan frakterne da stod, men var jo utgifterne også dengang svære.

- Imidlertid gik turen bra og gav et stort overskud. Men hermed var også den gode tid forbi, såvel for «Dagmar» som for alle andre skibe, ja for al forretning, idet så at si al spekulasjon og al forretning ophørte.

Medens skibet lå i Gefle, i begyndelsen af november 1920, ble det imidlertid sluttet fra Norrköping til Delagoa Bay med trælast for 197 sh. 6 d. pr. stander, hvilket jo var en forholdsvis bra fragt, men viste det sig alikevel at den på langtnær ikke rak til. I Helsingør, på utturen, hvor skibet provianterede, skiftet det fører, idet kaptein Mathiassen gik i land og min søn Jørgen kom ombord. De fik en lang reise med storm og uveir, så skibet fremkom til Delagoa med adskilligt havari og fik der nogen forfærdelige utgifter, idet disse gik op i £ 2500 medens restfragten did kun var £ 1700. Fra Delagoa ble «Dagmar» sluttet at gå til Seychelles øerne at laste guano for New Zealand. Efterat ha anløpet øen Maha hvor skibet var bestemt for ordre, avgik det derfra til en liten ø St. Pierre at laste, og på reisen dit forliste fartøjet den 14. juli 1921, idet det seilte i land på Providence Island og ble vrugt. 14 dage før forliset var «Dagmar» nedsat i assurancen fra kr. 250 000 til kr. 100 000 hvorved jeg led et tap på kr. 150 000. Da skibet i årets løp hadde seilet overstyr en masse penge, kunde den høje forsikring ikke opretholdes. Hermed ophørte - idetminste foreløbig - mit skibsrederi. I året 1905 dannet og startede jeg sammen med Mathias Markussen - far til skibsreder W.B. Markussen, Hamang - «Grimstad Fiskerselskab», som var anlagt for sild- og makrelfiske på kysten. Man lot i den anledning bygge en skøte og utstyrt samme med fuldt sæt silde- og makrelgarn. Købte siden i 1906 fra Hesnæsøen en med garn fuldt utstyret skøte - begge med motor - og kom de til sammen på hele aktiekapitalen, kr. 12 500.- De første par år var det masser av sild og stort fiske, mere end man kunde sælge, så man solgte den for ned til kr. 3 pr kasse, og følgelig ble det ingen større forretning. Silden avtog imidlertid år for år indtil den i 1910-11 helt forsvant, hvorfor man måtte søke at avhende både og redskaper, hvilket lykkedes i 1911-12 til priser under halvdelen av hvad de hadde kostet. Jeg stod den hele tid - altså 7 år - som disponent for dette selskap for en betaling av kr. 50 pr. år, et arbeide som ikke tilnærmelsesvis var betalt med kr. 50 pr måned. Noget større tap på affæren fikk vi dog ikke, men knapt renter av penge. Aktierne som kun lød på kr. 250 var fordelt på en hel del av byens folk. Største Aktieeier var kr. 1000.

Da der i disse år også foregik et stort makrelfiske på dorg fra større kuttere i Nordsjøen, måtte jeg jo også forsøke mig på den affære. Jeg reiste derfor våren 1907 over til England for indkjøp av en engelsk fiskekutter. I Hull kom jeg over 2 utrangerte toldkuttere, bygget av Eg og Teak og utstyret med mahogny kahytter hele rummet igjennom, kobret med rød kobber og dobbel sæt gode seil. Kutternes navn var «Frances» og «Neptun». Prisen på førstnevnte var £ 350 og den siste £ 325. Hjemseilt kom de begge på henimod kr. 14 000. Nogen lukrativ forretning ble det heller ikke med dem. Jeg drev dem kun i et par år på makrelfiske og solgte så «Frances» våren 1910 til hr. Simon Tellefsen, Kristiansand, og halvde- len i «Neptun» til kapteinen, Hans Johnsen, i 1911 for henholdsvis kr. 7000 og kr. 2200. Hadde før solgt kobberet på «Neptun» for kr. 2200, dog solgte et par år bagefter den annen halvdel for kr. 2200 til O. Jensen, Bie. Sammenlagt kom jeg i det store og hele såvidt utav denne affære uten tap. Den kostet meg imidlertid meget arbeid og mange vanskeligheter og bekymringer, idet man her ikke har folk til at drive sådan forretning. Hadde man hat øvede fiskere, hadde der dengang vært penge at tjene. Nu ble det kun arbeide uten fortjeneste.

Efter min hjemkomst i 1901, kom jeg snart ind i byens forskjellige offentlige anliggender, og har senere vistnok indehat alle de tillidsverv som gi- ves, når untages ordfører, hvilket verv jeg heldigvis har undgått.

Jeg var således overformynder fra 1902 til 1905, da jeg frabaud mig gjenva- lg.

Medlem av Bystyret fra 1904 til nu (1926), hvorav 6 år varamand til for- mandskapet og 6 år formandskapsmedlem.

Varamand til Sjøretten fra 1906 til 1910, siden fast sjøretsmedlem til den- ne dag.

Varamand til Agders direktion fra 1904 til 1907. Siden direktionsmedlem fra 1908 til 1917 da jeg ble uten tonage. I den tid møtte jeg 6 gange som Agders representant til Veritas.

Medlem av Grimstad Sjømands- og Handelsforenings bestyrelse fra 1904 til 1911. Siden foreningens formand til 1921. Samme år valgtes jeg som foreningens representant til Fellesforeningens møter.

Medlem av Grimstad Sparebanks direktion fra 1/1 1912, hvilket verv jeg fremdeles indehar.

I 1903 var jeg med og stiftet Grimstad Seilforening og ble medlem av direktionen, med doktor P. Berg som formand. Han fungerede som så- dan til 1905. Jeg indvalgtes da i hans sted og har senere fungeret som formand til 1921 da jeg frabaud mig gjenva- lg. Står dog fremdeles i besty- relsen.

I 1906 ble jeg medlem av en kommite som valgtes for at gjenoprette Grim- stad Sjømandsskole, der da hadde vært nedlagt i flere år. Efter oprettel- sen i 1907 ble jeg medlem av skolens bestyrelse og likeså censor ved eksamerne og fungerede jeg i disse stillinger til år 1920 da jeg, såvel

som min kollega Kaptein Michaelsen, der også hadde været med at oprette skolen og ståt i bestyrelsen som censor den hele tid, efter en konflikt med skolebestyreren gik ut.

I 1909 søgte jeg stillingen som Havnefoged, Losoldermand og Mønstringsmand efter Oluf Due, som jeg erholdt og ble ansat i stillingerne i april 1910. Denne stilling indehavde jeg til høsten 1916, da jeg på grund af mit tiltagende rederi ikke fant det formålstjenligt at fortsette, hvorfor jeg søgte mig entlediget fra disse stillinger.

I 1915 indvalgtes jeg til medlem av Overligningskomitionen, en stilling jeg fremdeles indehar.

Har forøvrigt i flere år været medlem av bestyrelsen i Grimstad Bad og i Telefonselskapet, liksom jeg for tiden er medlem av Reguleringskomitionen.

I bank og industrielle affærer er jeg adskillig interessaert:

I 1916 var jeg med og oprettet Grimstad og Oplands Handelsbank og tok da for kr. 20 000 i aktier. I 1920 måtte imidlertid banken indstille grundet på at man hadde lånt og utsat for meget hovedsaklig på Oddens Skibsbyggeri - nemlig cirka kr. 1 800 000. Odden hadde dengang fått kontrakt på et dampskip på ca. 3000 tons, der var under bygning, men gik rederen falit, hvorfor arbeidet måtte indstilles. Da tiderne nu gik ned og kontrakten ikke kunne sælges, likesålit som nye kontrakter kunde erhøldes, måtte arbeidet stoppe op og dermed hadde man katastrofen, idet såvel verkstedet som banken måtte indstille. Bankens aktiekapital kr. 1 000 000 såvel som reservefondet kr. 100 000 forutsattes at ville stryke med. Man gik imidlertid straks igang med at få banken rekonstrueret, og ved hjelp av Norges Bank, endel privatbanker, Grimstad Sparebank og endel av de gamle aktionærer fik man tegnet en preferancekapital på kr. 800 000, hvorved banken ble fortsat, men arbeider fortiden under trykende og vanskelige forhold da tilliden er tabt, så den mangler indskud.  
- I den sidste emisjon er jeg med på kr. 13 500. Den oprindelige kapital anses for tapt.

I 1917 var jeg med og startede følgende industrielle forretninger her i byen: Duborghs Teknisk-Elektriske Forretning med en aktiekapital på kr. 60 000, hvorav jeg deltog med kr. 8 000. De mend som stod i spidsen for denne forretning var gartner Fuhr, grosserer I.A. Gundersen og ingenør Hjalmar Johnsen. Forretningen dreves kun i ca. 3 år. Den hadde da oparbeidet sig en gjeld til Handelbanken på omt. kr. 50 000, heri dog indbefattet lån til anskaffelse av maskiner og utstyr - hvor aktiekapitalen ikke strak til. Da forretningen gik med underskud og yderligere kapital ikke kunde anskaffes, var intet andet at gjøre end at indstille og la forretningen gå konkurs. Dermed var dette foretagende ute av verden og den hele aktiekapital tabt.

Møbelfabrikken, startedes samme år med en aktiekapital stor kr. 100 000, hvori jeg var interessaert med kr. 6000. Fabrikbygningen med maskiner kom imidlertid på henimod kr. 150 000, hvortil kom et dyrt indkjøp av materialer, og da driften stadig gik med underskud var man da Krakket og nedgangstiderne i 1920 kom, kommet op i en gjæld til Handelsbanken stor 80 a 90 000 kroner, hvorfor også denne forretning måtte indstille, da yderligere kapital heller ikke her kunne skaffes. Dermed var også denne forretning konkurs og kapitalen tapt.

Videre har vi Konservesfabrikken. Denne startedes samme år med aktiekapital stor kr. 100 000, men som med maskiner og tilbehør kom op i over kr. 150 000. Denne har hidtil arbeidet meget tungt, idet den ikke har reduceret noget på gjælden og yderligere kapital har det vært umulig at få dannet. Spørgsmål er det derfor, hvorlænge den kan holde det gående før også den må lukke og indstille. I denne forretning har jeg kr. 5000 som antagelig også kan ansees for tapt.

I 1918 overtok jeg 1/6 part i et hos Jørgensen & Vik under bygning stående fartøy på cirka 3000 tons d.w. bestemt til sælfanger. Kontrakten var at fartøyet skulde bygges efter regning og denne fordeles på parthavene. Fartøjet, der byggedes med Ishud, av Ek og med Dampmaskin, ble meget dyrt, og kom op i kr. 450 000, så min andel deri ble kr. 75 000. I 1920 var det første gang på fangst i Ishavet med Aalesunds mandskap ombord. Fangsten bestod af 1400 sæl, eller omt. 1/4 last. Sælojje kunde imidlertid dette år ikke sælges, så denne såvel som skindene måtte oplægges og lagres, hvilket forårsaged store utgifter. Først høsten 1921 fik man solgt oljen til **halv** pris og våren 1922 skinderne, likeledes til betydelig underpris. - I 1921 lå fartøjet still hele året på grund av markedets umulighed. I mars 1922 gik den igjen på fangst, men ble jaget av Russerne og kom hjem med 1/3 last. Gik siden på sommeren på sildefiske til Island og fik der fuld last, men dessverre er markedet også for nærværende (1922) så dårlig at fangsten ligger usolgt. Det har altså hidtil været en dårlig forretning og kommer jeg heller ikke ut av denne affære uten et svært tab. Fartøjet er nemlig nu ikke verd mere end 50-60 000 kroner og har dertil stor gjeld. Fartøiets navn er «Istind». (Ble i 1924 solgt til hr. I.C.Jørgensen for gjælden, kr. 90 000. Tabte jeg totalt på denne affære kr. 95 000)

Blir vel dette min siste rederi forretning. Har dog min seilbåt Sofie III, 80 kvm. med hvilken jeg med venner har hatt så mange hyggelige ture til Danmark og Sverige, foruten alle uforglemmelige ture på kysten med familie og venner. Formentlig mitt siste skib.

Ja, hermed er antagelig mit skibsrederi ophørt, ti uagtet skibspriserne

er gåt voldsomt ned, så seilskibe sælges for under den pris de var i før krigen og dampsbib for ca. 50% over hvad de var, så er fragterne likeledes gåt ned, medens utgifterne holder sig oppe, hvorfor det er vanskeligt at få enderne til at møtes. Omtrent hele seilskibslåten har ligget oplagt i omkring 2 år, og dampsbibene har i den tid delvis ligget op og gåt i fart igjen, når en tilsynelatende antagelig fragt har været givet. Når disse forholde vil ordnes, vil fremtiden vise, alt lder fremdeles under efterdønninger av krigen, da sålangt fra alt er blit normalt. Hele Europa er såatsi utarmet og ligger for en større del i tvist og uenighet, dels innom landene innenbørdes og dels med andre land, især der hvor krigserstatningene spiller ind. Rusland ligger således fuldstændig brak, uten utførel og uten tilførel, idet det har komunistisk regjæring som ingen av de andre nationer vil kjendes ved og indom landet selv er hungersnød, så det siger at millioner av mennesker skal være død derav, og er forøvrigt alt i den største uorden. Når man tenker sig et land som Rusland, der før krigen årlig eksporterte millioner av tons korn, siden krigens utbrud i 1914 ikke har eksporteret et korn, nu straks krigens er slut er brødløst, så folk i massevis dør av sult og må søke andre nationers hjælp derfor, da vil man forstå hvilket styr og stæl der er i landet. Dets valuta er gåt ned til ca. 2 øre pr. rubel og er således omtrent verdiløs. Ja detsamme er forøvrigt tilfældet med såvel Tyskland som Østerrike - hvad valutaen angår - men arbeider dog disse land nu under mer ordnede forholde. Det er imidlertid ikke alene disse land som nu lder under følgen av krigen, men som ovenforsagt, hele Europa - for ikke at sige hele verden - og deriblant vort eget land indbefattet. Under krigen strømmet her jo penge ind til landet i milliardvis - hovedsaklig gjennem skibsfarten - folk ble millionærer i massevis utagtet Staten tok 1/3 del av al fortjeneste i krigskonjunkturskat. Til eksempel nevnes at jeg i 1917 av min fortjeneste på salg av skibene betalte på en gang i krigskonjunkturskat til Staten kr. 553 000 og dessuten til Komunen kr. 139 000. Man vil forstå herav hvilken flom av penge der kom ind til landet, men hvor er de blit av? I 1914 hadde landet en statsgjeld stor kr. 400 millioner, nu i 1922 har vi en statsgjeld stor kr. 1 400 millioner. Dette viser - uagtet vi ikke har været med i krigen - hvad fordel vort land har hat derav. Hvorledes dette kan forholde sig spør vi alle om, men svaret uteblir, da det er ganske uforklarlig. Det viser ihvertfald at vi har hat en flot regjæring og styrelse i det hele taget som ikke har bekymret sig om de dårlige tider som ville komme efterpå og som folket nu får lide for med svære skatter og byrder i alle retninger. Dommen over den Gunnar Knudsenske regjæring er derfor ikke mild bland skibsreder- og forretningsstanden. At millionerne og millionærerne bland de forretningsdrivende er forsvundet, er mer forklarlig. Under krigen fløj jo fragterne op til høider som aldrig før og til hvad de vel aldrig mer vil komme. Likeså var det med skibe og skibspriser. Alt som fløt på vand tjente penge, og skulde jo derfor næsten alle spekulere i skibe og aktier.

De som hadde penge satte dem deri, og de som ikke hadde lånte i bankerne idet mange banker lånte ut til næsten aktiernes daværende verdi. På samme tid foregikk jo torpederingen og ødelæggelsen av skibene, så Norge i løpet av krigen forliste over 1/3 del av sin tonage. Denne skulde jo erstattes, hvorfor der kontraheredes skibe overalt hvor sådanne kunde erholdes - i England, Amerika, Holland, Danmark og Norge - til priser op til £ 40 = kr. 1000 pr. ton d.w. og til levering 5 a 6 år fremover. Disse kontrakter kjøbtes og forhandles som al anden handelsvare, og alle tjente mer eller mindre derpå inntil høsten 1920 da krakket kom og al forhandling av denslags vare stoppet opp med en gang. Fragterne falt ned så hele seilskibsflåten og halvdelen av dampskibene måtte lægge opp. Alle som da hadde inkjøbt dyr tonage under krigen, eller sat igjen med nybygningskontrakter - hvilket de fleste, for ikke at si alle av vore skibsredere gjorde - sat igjen ruineret. Kun enkelte av de gamle større rederier, som hadde billig tonage fra før krigen, greide sig.

Denne pludselige nedgang medførte jo at også vore banker hele landet over led skrekkelige tap, så en flerhet av dem måtte indstille, flere er gått konkurs og en hel del har staten måttet støtte med store kapitaler - op til 50 - 60 millioner kroner - for at sikre indskyderne og for at forebygge mest mulig oprykning av de forretningsdrivende, samt for at sikre mot run på bankerne. Som regel under krigen når man ville kjøpe skib, gikk man til en bank og fikk den til å garantere aktiekapitalen, hvorefter man kontraherede eller kjøpte skib eller kontrakt. Derefter gikk man i gang med aktietegning og sålænge fragterne var gode og man tjente penge var det i almindelighed ingen vanskelighed å få kapitalen tegnet, men disse kjøp og kontraheringer fortsatte jo uten stans liketil det hele stoppet opp og sat da bankerne igjen med sine garantier og tap. Det var imidlertid ikke kun på skibsaffærer bankerne tabte penge, men også på store industrielle anlæg og foretagender på land. Der byggedes fabrikker og igangsattes foretagender av alle mulige slags hele landet over og alt beregnet på elektrisk drift. Som oftest ble aktiekapitalen til selve bygningernes ansiåede kostende fuldtegnet, men på mange ble der også på forhånd optatt større lån og på alle ble der overskridelser på byggeomkostninger, samt på maskiner, som bankerne da måtte overta. Disse sidder nu igjen med sine pante i de forskjellige foretagender, som fortiden for en stor del er uselgelige og hvori aksjonærerne har tabt alt sitt. Som eksempel henviser jeg til vore foretagender her i byen hvordan det er gått, og få er vel de byer som i forhold har sluppet bedre fra det. Handelsbanken har igjen måttet indstille og er dermed preferencekapitalen også tabt, liksom det er spørsmål om indskyterne vil få sitt. Jeg nevner alt dette såvidt vedløftigt her, for at efterslægten skal kunne danne sig en mening om fordelen av at

føre krig selv om man står utenfor som nøytral. Det er vistnok kommet adskillige penge ind til landet, så befolkningen gjennemgående sitter bedre i det end før krigen, men som man ser av foranstående er landet kommet i bundløs gjeld, som det vel aldri blir kvit, og er fordringerne til livet, fra de høieste til de laveste, blit så store at hvad krigen ga vil følgerne av krigen ta.

Et slående eksempel der tydelig vil vise forholdene og tidens gang og omskiftelse har vi her i byen. Et firma som i 1919/20 eiet - hvis de hadde solgt sine skibe - 10 a 12 millioner kroner, står idag - april 1923 - antagelig blank for såvel eiendom som indtægt. Årsaken er: i 1919/20 kontraherede de i England to dampskibe, 1 på ca. 7000 tons d.w. til en pris ca. 6 millioner kroner og 1 på ca. 4000 tons til henimot kr. 4 millioner, altså tilsammen ca. kr. 10 millioner. Disse påbegyntes og terminerne utbetales. Den minste ble også ferdigbygget, leveret og betalt i 1921, medens den store - 7000 tonnen - ikke ble leveret - ukjent av hvilken grund - men så langt påbegynt at der skal være utbetalt på kontrakten ca. 3 millioner kroner. Da rederiets kassabeholdning antagelig ikke strak til mer end halvparten av det beløp som er utbetaalt, er der rimeligvis optatt lån for den anden halvdel - 3 a 4 millioner - en gjeld som rederiet nu sidder igjen med, medens fragterne er gått ned så skibene ikke kan seile og bringe overskud. Den nye båt som de fik og som kostet dem henimot 4 mill. kr. har de nu for at klare en del gjeld måttet sælge for kr. 900 000, hvilket er omrent markeds pris. Firmaet sidder igjen med 3 større seilskibe - på mellom 2 og 3 000 tons - og et dampskip bygget i 1916 på 7000 tons d.w.. Disse skibe tilsammen vil nu ved salg kun utbringe ca. 1,5 millioner kroner, medens de under krigen kunde været solgt for 9 a 10 millioner.

Når nogen i fremtiden læser dette, vil man vel finde det merkeligt at vedkommende ikke dengang solgte skibene i stedet for at anskaffe sig nye, eller før de kontraherede disse, men årsaken var at fragter og priser på skibe og alt holdt på at gå op og ingen anede at alt vilde stoppe op med en «Bom» som det gjorde. Firmaet var forsåvidt kun et av de flere hundre på kysten der på selvsamme eller lignende måte mistet alt sit, som de delvis under et langt livs stræv hadde arbeidet for. Vedkommende firma her - og vistnok mange med dem - resonerede som så, at vi gjør mere nytte i verden ved at forøge vor flåte, end at samle og høbe op penge, og derfor hatten av for dem, de har til gjengjeld alles agtelse. - Ja, så er det gått til, og hermed nok derom. Husk dette om nogen skulle være så ulykkelig at opleve en krig igjen!

Om hundre år og fremover vil det muligens interessere de som blir eier

av denne bok, at se lit om hvorledes man har hat det, såvel før som etter krigen i 1914-1918. Vi er så langtfra over følgerne at det antagelig vil ta snesevis av år før alt blir normalt og kommer i rolige gjænge. Krigen har ødelagt og sat op ned på alt. Før var en arbeider fornøjet og tilfreds når han tjente 3 a 4 kroner pr. dag, nu er han det ikke om han tjener 10 a 12 kroner. Det samme er tilfælde med lærere og funktionærer som nu tjener minst 3 gange mere end de gjorde før. Før var en mand anset for velholden og rig når han eiet 10 a 20 000 kroner. Nu må man op i 3-4 gange dette beløp før så er tilfælde.

Før krigen var Grimstad bys budget kr. 100 000, nu i år, i 1925, er det på kr. 440 000. Samme forhold - om ikke verre - er det med statsbudgettet. Trods pålæg av alle mulige slags skatter og told som man blir plaget med, kan dette snart ikke dækkes uten ved hjælp af lån, hvorfor regjæring og storting har sin store møie med at klare dette. Ja, det er arven vore efterkommere skal overta og hvordan skal de klare dette? Fremtiden er sandelig ikke lys. Vi lever her i et sosialdemokratisk styret land, hvor alt går ut på at lætte og hjelpe arbeiderne og underordnede og mindre bemidlede, og er jo dette vakkert så, men spørgsmål er om dette kan gå i længden. Før måtte ethvert menneske lære at stole på sig selv fra ungdommen av. Det nyttet ikke at komme til øvrigheten eller det offentlige og si, vi mangler arbeide, vi mangler hus og mat, etc. Man kom ikke! Ti visste man det ikke nyttet, man hadde da ingen institutioner til at ta sig av de som trængte. Men det gik det også - om ikke bedre, så ikke verre. Et spørgsmål er det vel om ikke den tid engang vil komme, da man vil få se noget lignende igjen. Den som lever vil få se. Det er imidlertid av den slags ting man må ønske og håpe ikke vil komme! Ti måtte der i så fall skje stor omveltninger på en eller annen måte. Men skal verden utvikle sig som den har gjort i de siste 40-50 år, da forstår hverken jeg eller nogen, hvorledes det skal ende. Så lenge Amerika holder dørene åpne for vore arbeidere, går dette, men når dørene stenges der, såvel som i andre land, hvilket det nu er tendens til, hvad så? Trods der forrige år - 1923 - utvandret fra Norge til Amerika ca. 18 000, går her alikevel like så mange som ikke kan finde arbeid og som stat og kommune delvis må skaffe og finde nødsarbeide til. Dette går ikke i længden! Ti hvem skal betale herfor? Stat og kommune gjør det nu, men hvem er stat og kommune? Det er folket, skattyterne og især kapitalisterne. Ja, kapitalen skal nu bære alt. Ti løsenet nu er skatcefrihed, og minst mulig skatt for de mindre bemidlede, for de små i samfundet, som det så smukt heter. Tanken er god og vakker, det er man vist alle enige om, men når kapitalen ikke længer kan bære byrderne, hvad så? Kapitalen, industrien og skibsfarten er så bebyrdet med skatter at disse forretninger især lider alvorlig derunder. Endskjønt statskassen er tom og statsmagterne ikke kan

oppballancere statsbudgettet uten ved at låne 20 millioner kroner dette år, våger de ikke at pålægge eller utskrive mere skatter. I mindre byer som her, hvor skibsfarten, som så at si har båret byen, ligger nede - her finnes for tiden to seilskibe og et dampskib i fart - og liten industri, tillike liten kapital til at sætte noget leveligt i gang. Fremtidsutsikterne er sannelig ikke lyse. Imidlertid ved man heldigvis så lite om fremtiden, alt kan såsnart forandre sig, så det er ingen grund til at tape modet. Bølgerne ruller fremdeles, snart er man på toppen og snart nede i bølgedalen, men at denne vil bli likeså dyp og vanskelig, som den under krigen var høi, tyder alting på.

Grimstad 1926

Albert Andersen

#### EFTERSKRIFT.

Åtti år er nu hengåt siden jeg først så dagens lys, et langt liv som jeg dog med glæde og tilfredshed kan se tilbage på, idet hverken jeg eller nogen av mine har været hjemmøgt af nogen større ulykker, slemme sygdomme eller andet som har sat såre merker i erindringen. Almagten har derfor altid været god og nådig mot os.

Mit største lyspunkt i livet er vort lange lykkelige ægteskap og min glæde over at vi fik opleve vort guldbrællup. Få er det forundt at opleve denne fest i god vigør, og intet er jeg så lykkelig og taknemmelig for som dette. Mangt og meget av såvel sorg som glæde løper naturligvis revy i tankerne når jeg tænker tilbage, ti vi som alle andre hadde jo vore sorger og bekymringer, men glemmer jeg det som var mørkt og trist, og dvæler ved de lyse og gode minder, som vi hadde så mange af. Ingen som ikke selv har oplevet det, vil forstå hvor tungt og trist det er, at forlate sit hjem og sine kjære for år, på en Flis, hvor man hvilket øieblik som helst er utsat for at forsvinde, men ingen forstår heller den glæde at komme hjem og samles med sine kjære når man har været borte i lange tider, og da få møtes friske og lykkelige. At tænke derpå, er et liv av lykke!

# ÅRSBERETNING FOR PERIODEN 30.04.91 - 27.04.92

Styret i Byselskapet har i perioden bestått av følgende medlemmer:

Formann:	Else Dalen
Nestformann:	Ketil Aslaksen
Styremedlemmer:	Arne Egeberg, Gunnar T. Olsen og Berit Bugge
Varamedlemmer:	Anne Gurine Hegnar, Bodil Austenå Johansen og Per Jarle Nørholmen

Berit Bugge har fungert som sekretær.

Rolf S. Jacobsen er formann i Skjærgårdskomiteen.

Antall medlemmer pr. 01.04.92 er: 627,

herav livsvarige medlemmer: 99.

I perioden har det vært holdt 10 styremøter. Styret har behandlet 27 nye saker i tillegg til avsluttende arbeider rundt saker fra 1988, -89 og -90, samt en del mindre referatsaker. Styret har dessuten avgitt uttalselser om forskjellige reguleringsplaner og også om kommunalt kjøp av Hans Hansens tomt.

Grimstad by har feiret sitt 175 års-jubileum i 1991, og styret i Byselskapet ville gjerne i den anledning gi byen en gave. Søllings Minde har lenge stått bortgjemt i en privat have på Bidden. Minnesmerket ble gjenreist på Kirkeheia, marmorplate med inskripsjon ble fornyet, og gaven ble overlevert Grimstad kommune ved en enkel høytidelighet i forbindelse med festgudstjeneste i kirken 09.06.91.

Den opprinnelige, sterkt forvitrede marmorplaten med inskripsjon ble overlatt til Ibsenhuset og Grimstad Bymuseum.

Styret inngikk i 1991 en avtale med Reidar Marmøy om at han skal arbeide med diverse prosjekter i regi av Byselskapet, bl.a. vil han være redaktør for vårt medlemsskrift samt legge inn Byselskapets arkiv på data. Marmøy vil arbeide gratis for Byselskapet, tilsvarende ½ stilling, men få dekket sine utgifter. Styret har bevilget penger til innkjøp av PC, printer og software. Som Marmøys kontaktpersoner fungerer Ketil Aslaksen og Arne Egeberg.

Bokverket «Navnesanking i skjærgården» kom ut på høsten 1991 og ble nok dette årets julegave. Navnene var sanket inn av Didrik Nagelstad gjennom flere år, verket var redigert av Reidar Marmøy som også sto for tekst og kommentarer, og Bengt P. Hanssen hadde laget vignettene. Også i forbindelse med utgivelse av denne boken har Byselskapet hatt et utmerket samarbeid med Dalen Libris ved Ola Veigaard. Byselskapet er meget takknemlig for den hjelp han har gitt.

I forbindelse med revisjonen av sentrumsplanen foreslo styret en del endringer og uttrykte bl.a. motstand mot planen om riving på Torvet. Styret var glad for at forslagene ble tatt hensyn til.

Til 75 års-jubileet for Ibsenhuset og Grimstad Bymuseum bevilget styret en gave på kr. 20.000,- som skulle benyttes til opprusting av skipsklokken fra «Charitas», skuta som ble ført av Henrik Ibsens bestefar og gikk ned i Teinedybet ved Hesnesøya i 1797. Klokken skulle tilbake til Grimstad etter restaurering. Da det senere viste seg at det fremdeles manglet en del penger, bevilget styret, etter henvendelse fra Ibsenhuset og Grimstad Bymuseum, ytterligere kr. 9.000,- til samme formål.

Etter endelig godkjenning av reguleringsplan for Marivold viste det seg at de fastsatte byggelinjer for en del av hytteeiendommene kom i strid med eiendomsgrensene. Fylkesmannen ble tilskrevet, og vår henvendelse resulterte i at byggelinjene foran og bak på tomtene ble beholdt, mens Bygningsloven vil gjelde forvrig.

Saken om hyttetomtene på Marivold har trukket ut pga. mange henvendelser fra hytteeierne og finpassing av diverse formuleringer for å få mest mulig like betingelser for samtlige. Styrets medlemmer har nå undertegnet skjøtene, og pengene er kommet inn på konto.

På forespørsel fra Postmannslaget om frikjøp av tomtten for deres ferieeiendom på Ytre Marivold, avslo styret dette. Leien er nå blitt oppjustert iht. gjeldende regler for feste av eiendommer.

I forbindelse med KNA's opprusting av veien til Marivold våren 1991 bevilget styret kr. 900,- som et symbolisk tilskudd. Saken er igjen tatt opp med kommunen som ikke har vært villig til å dekke noe av kostnadene. Styret har vedtatt å beholde samtlige buer på Kryssen ett år til for å se hvilken bruk Skjærgårdskomiteen har for dem. Det er besluttet at to av buene skal bli stående, mens man ikke er helt enig om det gamle huset skal rives eller ikke. Holmen er imidlertid åpen for almen ferdsel.

Fyrvesenet vil etter overgang til solcellepaneler overdra de gamle parafinbuene ved fyrvirkene til grunneierne. Byselskapets styre har sagt seg interessert i å overta bua på pynten av Leiholmen, og Kystlaget vil ta seg av vedlikeholdet.

Vedlikeholdet av gravstenen til Tordenskiolds styrmann, Christen Mogens Groos, ved Fjære kirke er ved flere anledninger tatt opp i styret. Et brev vedrørende saken ble sendt Fjære Historielag som videresendte henvendelsen til Fjære Menighetsråd som de anså å være rette vedkommende i denne saken.

I september -91 mottok styret et tilbud om å få kjøpe Kirkegt. 6, Gudrun Olsens hus, av Astrid Hyland, USA, som hadde overtatt eiendommen av dødsboet. Huset er meget bevaringsverdig. Både eksteriør og interiør er intakt, med alle detaljer i behold, og styret besluttet å kjøpe huset for å sikre at det bevares slik som det står. Planen er å få huset ryddet og va-

sket, for deretter å leie det ut til noen som vil ta godt vare på det. Lars Gundersen har vederlagsfritt underskrevet skjøte på frikjøp av tomt fra Voss' arvinger.

Taket på uthuset på vår eiendom på Groos er reparert, og styret bevilget inntil kr. 10.000,- for reparasjonen som ble ordnet av Grimstad Seilforening som leier eiendommen og er ansvarlig for drift og vedlikehold.

En turistbrosjyre for Byselskapets eiendommer ble forsøkt laget i samarbeid med Grimstad kommune. Styret har senere vedtatt å få laget en egen brosjyre med et kartutsnitt fra grense til grense i kommunen samt med et utsnitt av sentrale strøk i byen, med våre eiendommer tydelig markert og med våre adferdsregler innflettet.

Styret har arbeidet videre med etablering av Bygningsvernpris for Grimstad i samarbeid med Grimstad Adressetidende, og Trond A. Berg har satt opp forslag til statutter. Prisen var tenkt utdelt første gang ved Byselskapets 70 års-jubileum i 1992, men vil forhåpentlig bli utdelt i løpet av 1992 hvis det finnes verdige kandidater.

Skjærgårdskomiteen har i løpet av året arbeidet med en omfattende handlingsplan for opprusting av skjærgården. Styret har vedtatt å utføre de prosjekter som er foreslått, med noen få endringer, - innenfor en ramme av kr. 250.000,-. Planen omfatter opprusting av sandstrender for småbarn samt gjenreising/nyreising av brygger og er nærmere omtalt i Skjærgårdskomiteen årsberetning.

Lys- og lydanlegg i Grimstad Kulturhus tilfredsstiller ikke dagens krav. Aktuelle brukergrupper arrangerer «kulturdugnad» for å skaffe midler til å rette på forholdene, og Byselskapet har til dette formål bevilget kr. 5.000,-. Det var en stor oppmuntring for Byselskapets styre å motta arkitekt Pål Benestads Minnefond for 1992 «for sin innsats for forskjønnelse av byen», som det sto i avisene, og vi takker Gunvor og Magne Benestad hjerteligst for dette.

Styret vil forøvrig takke for et godt samarbeid med medlemmer og andre etter nok et aktivt år!

01.04.1991

STYRET

# ÅRSBERETNING FRA SKJÆRGÅRDS-KOMITEEN

## FOR PERIODEN 29.04.91 TIL 29.04.1992

Skjærgårdkomiteen har i nevnte periode bestått av: Alf Jensen, Kjell Lehland, Bjørn Bergshaven, Ove Bach og Rolf Jacobsen, med Lillian Egeberg, Torleif Seland, Rolf Larsen og Per Jarle Nørholmen som vara-menn. Rolf Jacobsen ble på første møte gjenvalgt til formann.

I året har det vært holdt 3 komitemøter og 3 befaringer. I tillegg har tre av komiteens medlemmer hatt møte med Kjell Gilje A/S. Formannen har videre vært på befaring med Gilje og Skjærgårdsparkens representant i forbindelse med opprusting av skjærgården.

Det har vært et meget aktivt år, spesielt etter at styret vedtok å oppruste skjærgården. Dette arbeid er nå ferdig planlagt, men er blitt noe forsinket på grunn av mange formelle tillatelser som måtte innhentes. Vi håper imidlertid at arbeidet kan bli ferdig til sesongens begynnelse slik at strender, brygger og en del grillsteder kan bli klare. Når det gjelder skjærgården ellers, blir den fortsatt mye belastet, men i samarbeid med Skjærgårdsparken, og ikke minst Skjærgårdsvakten, blir den tatt fint vare på. På Maløya, ved jordet, er nå alle flytebryggene på plass, og på Hamp holmen har vi fått ett toalett til.

Landeierdommene, Grooseneset, Vardeheia og Binabben, er alle i meget bra stand. På Vardeheia er det meget fint, ikke minst takket være Normann Trondal som rydder og steller på en utmerket måte. I og med at man nå kan komme helt opp med bil, kan man trygt anbefale dette stedet for såvel funksjonshemmde som funksjonsfriske. Binabben fikk ifjor en fin opprusting, og i år har vi fått ny trapp opp på sydøst-siden slik at det er blitt lettere å komme frem.

Etterat Grooseneset er blitt stengt for 1.mai-feiring, er tilstanden på stedet blitt meget bedre. Seilforeningen holder stedet etter forholdene bra. Taket på uthuset er nå skiftet.

Vi vil til slutt takke alle som hjelper med å holde Byselskapets eiendommer i bra stand til glede for oss alle! Vi vil også takke for det fine samarbeidet med Skjærgårdsparken!

Grimstad, 30. mars 1992

SKJÆRGÅRDSKOMITEEN

**Delikatesser fra havet**



Torskeholmen, Grimstad  
Telefon 40 201

**Alt i fisk og skalldyr!**

VI UTFØRER ALT AV NYBYGG, TILBYGG OG RESTAURERING

## **Brødrene Langemyr a.s**

BYGGEFIRMA

Postboks 229, 4891 Grimstad  
Tlf. (041) 42 900 - Fax (041) 91 061

## **MARGARETA SALONG FRISØR OG SOLARIUM**

TLF. 041 - 40 796 GRIMSTAD

VED

Kjøp - Salg - Utleie - Prisvurdering  
Tomteutbygging o.l.

SØK FAGLIG HJELP  
HOS



Henrik Ibsensgt. 12, Grimstad  
Tlf. 041-44 500 - 44 750



# Den norske Bank

SKOLEGT. 2 – 4890 GRIMSTAD  
TELEFON (041) 41 0111 – TELEFAX (041) 43 732

## Øystein Pettersen

MOTER FOR MODERNE MENN

UNGDOMSKLÆR – HERREKLÆR

Arendal - Grimstad

# Auto Rep. A/s

**BILVERKSTED — SERVICE**

Bilopprettning og lakking

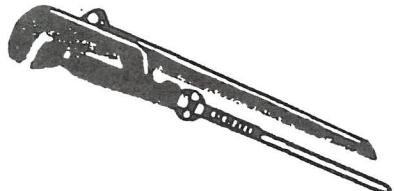
Telefon (041) 40 532

50000 kvm. næringspark  
for handel og industri.



# ALT I RØRLEggerARBEID

Nyanlegg  
Modernisering  
Reparasjoner



**NILSEN & CO. A.S.**

Innehavere: Finn S. Nilson - Kåre Rasmussen

RØRLEggerFORRETNING

TELEFON: 041-41 383 - NYGT. 3, 4890 GRIMSTAD

**A GRIMSTAD HUS**  
Tlf.: (041) 44 214

Tlf.  
**(041) 44 214**

TRELAST OG BYGGEVARER

Vi utfører alle typer tegne- og byggeoppdrag

LANDVIK - 4890 GRIMSTAD

IMPORTØR AV  
ELEKTROTEKNISK UTSTYR

FOR • SKIP  
• OFFSHORE  
• INDUSTRI

**DANYKO A.S.**  
ELEKTROTEKNISKE KOMPONENTER

POSTBOKS 48 - 4891 GRIMSTAD  
TELEX 21 084 dany n TLF. (041) 40 288 - 41 426

REGNSKAPSERVICE FOR SMÅ OG MELLOMSTORE VIRKSOMHETER

MOEN **MR** REGNSKAPSKONTOR ANS

Telefon: 041-41766  
Telefax: 041-44910

Inneh.: Berit Sæther Moen og Ole-Martin Moen  
LILLESANDVEIEN 25 - POSTBOKS 306, 4891 GRIMSTAD



**AGDER**  
**FØ OG MASKIN**  
**A/S**

Telefon: 041 - 43 844

**BILSKADESENTERET**  
på LILLESANDSVEIEN

Vi har lang erfaring  
**BILOPPRETTING**  
**BILLAKKERING**  
**BILUTLEIE** - 7 biler

2 LAKK-CABINER  
 Lesonal Autolakk

Distriktsstørste og mest moderne utstyrte

**T BILSKADESENTERET**  
**B Thygesen's Billakring**

Tlf. 041/41744, mobil 094/80022, privat 041/41298  
Lillesandsveien - 4890 Grimstad  
Inneh. KÅRE ANKER THYGESEN

**AGDER REGNSKAP**

POSTBOKS 216  
4891 GRIMSTAD



**AANON G. HANSEN**

OPTISK FORRETNING

INNEHAVER AUD ANDERSEN

OPTIKER NOF

GRIMSTAD

TELEFON 40 224

A

S

4890 Grimstad  
Telefon (041) 40 800

**SAND MØLLE**

**GREFSTADS JERNVAREHANDEL A.S**  
Grimstad



# **sam.berg**

BAKERI ★ KONDITORI

Tlf.: 40 312

*det beste i godt bakverk*

Hotellet i Grimstad — for små og store selskaper



Vesterled 23 — Tlf. 041-41 022 — 4890 Grimstad



**Grimstad Vulk A/s**

Telefon \* 40 022 — 40 731

# **MØBELHUSET**

*Herman Andersen A/s*

Telefon (041) 41 140

BERGEMOEN - 4890 GRIMSTAD



**VESØEN TREVAREFABRIKK A/S**

Vikkilen, 4890 Grimstad. Telefon (041) 43 911

## **BIL OG BÅT**

### **Formidlingssalg**

Bergemoen 15 - 4890 Grimstad  
Telefon: 041 41 462



**SØRLANDSTRE A.S**

TRELAST OG BYGGEVARER

BERGEMOEN — 4890 GRIMSTAD — TLF.: 041 42 922

FAX: 041 44 880

**Vi har åpent halve døgnet 7.00 — 19.00. Lørdag 9.00 — 12.00**

**ADVOKATENE**

**Per Aasen og Asle Wennesland**  
**MNA**  
**— i kontorfellesskap —**

**Kontoradresse:**  
Storgt. 4  
4890 Grimstad

**Postadresse:**  
Postboks 148  
4891 Grimstad

**Telefon:**  
041 - 44 566

*Vi har det utroligste!*

Telefon 42 007

*Leif*  
**SKALLEBERG**

I mere enn 50 år har vi hatt gode og  
fornøyde kunder —

og du kan fortsatt gjøre  
en god forretning i  
MØBLER og  
MUSIKK-  
instrumenter.

**AGDERMOBLER &**  
**MUSIKK**

Nils Ivar Stad

— Ved Brygga —

**Bergshaven a/s**  
**BAKÆRI · KONDITORI**

TLF. 40 446

*Joh. Gundersen*

GULLSMEDFORRETNING  
INNEH.: EVA GUNDERSEN  
TLF. 40649 - STORGATEN 29



Innehaver: Aud-Doris Andreassen

*Skolegt. 6 • Tlf. 041-43 717 - 041-41 647*



K. G. PUNTERVOLD A/S  
MYKOLOGISKE PRODUKTER—VINLABORATORIUM  
4890 GRIMSTAD — TLF.: (041) 40 144



**STATOIL**

STATOIL SERVICE GRIMSTAD  
V/RAGNAR BERG  
TELEFON: 041 - 40 668

# Grimstad Adressetidende.

AVISEN FOR GRIMSTAD

Telefoner: Ekspedisjonen 041 40 500 — Redaksjonen 041 40 225



## Dalen \* Libris

*Byselskapets hefter og bøker selges hos oss.*

Storgt. 15 og Odden Butikksenter - Grimstad

**DRAMSVIKA**  
Tellef Moen

AUT. RØRLEGGERFORR.

4890 GRIMSTAD

**GUNNAR S. LANGFELDT**  
STATSAUTORISERT REVISOR

4890 GRIMSTAD

Advokatene

**Halvard Duesund**  
MØTERETT FOR HØYESTERETT

M. N. A.

Tlf. 40 785

og  
**Lars Ths. Rodvelt**

M. N. A.

Tlf. 41 923

Smith Petersensgt. 3



P.box 113-4891 Grimstad - Tlf.:041/42 011



Skip reparasjoner — Dokkinger  
Spesialister på bygging av store  
stålmoduler til offshoreindustrien



SELEKTIV MARKEDSFØRING A/S

*T. PEDERSENS EFTF.*

Alt i skotøy og herrekjær  
på brygga i Grimstad  
Tlf. 40 216



TS HOLDING AS

Postboks 1, 4891 Grimstad

Grimstad  
**Kulturhus**   
Et begrep på Sørlandet —

Bill. best. Tlf.: 041 - 44 000

**Ljøkken**

*centeret<sup>as</sup>*



• KJEDEN

Løkkestrædet 5, 4890 Grimstad • Telefon 041 - 41 207

**fame studio\***

FOTOGRAFEN EVEN HALDORSEN

TORVET • LØKKESTREDET 3 • 4890 GRIMSTAD  
TLF. 041-44 355 • BANKGIRO: 7304 05 10270 • POSTGIRO: 0824 0455022





# *Uglandgruppen*

Postboks 128 - 4891 Grimstad  
Tlf.: 041 - 92 700 - Fax: 041 - 44 722  
Telex: 21642 ugred n

**Skipssredere  
og -operatører**

**Bil - Bulk - Tank - Offshore**



# GRIMSTAD

GRIMSTAD KONSERVESFABRIK — NIC. THOMASSEN A/S

SPAREBANKEN SØR



**DUES SPORTSREISER A/S**

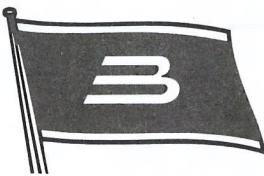
TELEFON (041) 43 444 — 4891 GRIMSTAD

**FLYSPESIALIST***en*  
DUES REISEBYRÅ

**REKLAME- OG  
FIRMATRYKKSAKER**

**Fotosats og montasje**

**Grimstad Trykkeri**  
Vardegaten 17 Tlf. 041 - 42 675



# Bergshav AS

Shipowners and ship managers

ADDRESS: P.O.BOX 338  
4891 GRIMSTAD, NORWAY  
TELEPHONE: +47-41-44 222  
TELEFAX: +47-41-44 622  
TELEX: 21865 BEHAVN



Ibsen-holmen ved Grimstad. Tegnet av Th. Kittelsen, hentet fra billedbindet i jubileumsutgaven 1978 av Henrik Ibsens Samlede verker 7. bind

## Selskapet for



## Grimstad Bys Vel

Skjærgårdskomiteen

Vi er takknemlig for all hjelp til å holde de andre holmer og øyer rene og attraktive.

Vær varsom med alt som gror i skjærgården.

All jakt og eggsanking er forbudt på Byselskapets områder.

## **SELSKAPET FOR GRIMSTAD BYS VEL**

### **Til Byselskapets venner og forbindelser**

Vi har i løpet av et års tid utgitt 2 bøker som har fått stor utbredelse og som gir viktige bidrag til historien om byen og distriktet.

Åsmund Bie Eriksen: **Grimstad - byen i mitt hjerte** er en unik kåserisamling om byens historie og innbyggere fra ca. 1920 og fremover. Forfatteren har en fremragende hukommelse, og hans lune stil og friske fortellerevne gir mange kostelige og koselige glimt fra en fortid som holder på å bli glemt. Boken er på 160 sider og koster kr. 139,-.

Reidar Marmøy: **Navn i Grimstad skjærgård** er som tittelen sier en forklaring på ca. 1100 lokalnavn fra skjærgården. Men boken er også en vel-skrevet og vel-dokumentert beretning om liv og levnet, historie og sjøfart på strekningen fra Sømskilen til Auesøy. At forfatteren samtidig dokumenterer en pussig oppdagelse om gamle tiders navnsetting av farlige skjær i innseilingene mot kysten gjør historiene bak navnene ekstra interessant. På 19 store kart finner man navnene plassert, - og så er det bare å studere og finne de kjente og kjære lokalitetene. Boken er fint illustrert med tegninger av Bengt Petter Hanssen. Den er på 128 sider og koster kr. 185,-.

I 1991 fyller Grimstad by 175 år. Som en jubileumsgave til medlemmene og andre interesserte selger vi Johan Anton Wikander: **Gamle havner i Grimstad** til nedsatt pris ut året. Før kostet boken kr. 200,-, nå er prisen kr. 149,-.

Bøkene er til salgs hos Dalen \* Libris, Boks 188, 4891 Grimstad, tlf. 041/40 525, fax 041/40 560. Ved forsendelse vil porto og eksp. avgift legges til.

GRIMSTAD TRYKKERI