Selskapet
for
Grimstad Bys Vel

Medlemsskrift nr. 45 — 2001

Selskapet
for
Grimstad Bys Vel

Medlemsskrift nr. 45 — 2001

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD.

av Odd Fr. Johnsen.

"Skriv det ned, før det glemmes!"
Slik lød appellen fra Byselskapets "far", kemner Karl O. Knutson i ett de første medlemsheftene i 1920-årene.

Vi er helt enig med den legendariske kemner, og har derfor nok en gang fulgt hans oppfordring. Vi bringer historien om Vesøen Baatbyggeri, fordi det er viktig at 75 års virksomhet i Torskeviga ikke går i glemmeboka, selv om trebuer og båtslipp nå har måttet vike for boliger og garasjer.
Vi synes heller ikke man skal glemme at Grimstad en gang har vært jernbaneby, selv om det er mange år siden togfløyta stilnet.
Heller ikke personer bør glemmes. I år har vi plukket ut to stykker. De har riktignok ikke etterlatt seg verken næringsvirksomhet eller arbeidsplasser, men deres bidrag til lokalsamfunnet Grimstad er ikke mindre viktig av den grunn. Alf Myhre og Jens Pharo Crawfurd var i hver sin tidsepoke i fremste rekke på kulturfronten i Grimstad, og vi har mye å takke dem for.

Som vanlig en stor takk til bidragsytere og annonsører, og det samme til Ketil Aslaksen og Arne Egeberg for givende møter i redaksjonskomitéen.

Grimstad 1. oktober 2001.

ROLF JACOBSEN TIL MINNE.

Vi fikk 16. april den triste melding om at Rolf Sten Jacobsen var gått hastig bort.

Rolf var en ekte Grimstadgutt og Grimstadpatriot. Han satte sitt preg på byen på mange områder.

En av hans hovedinteresser var innenfor Selskapet for Grimstad Bys Vel. Her satte han varige spor som medlem og formann i Skjærgårdskomiteen i mange år. Spor som byens innbyggere og tilreisende turister kan se håndfaste bevis på. Han forvaltet selskapets eiendommer med nennsom, men myndig hånd.

Under hans ledelse ble det anlagt brygger, satt opp fortøyningspåler, ryddet og satt i stand. Skjærgården vår har få sandstrender, men også dette fikk Rolf gjort noe med.

Han så at utbredt bålbrenning og grilling ødelegger skjær-

Rolf Jacobsen på en av sine utallige turer i skjærgården.

(Foto: Grimstad Adressetidene)

gården med unødig slitasje. Her var han idérik og fikk satt opp permanente griller flere steder.

Tidlig og sent var han på farten i skjærgården. Alltid med et blikk for det som kunne være med på å ta vare på den. Også Byselskapets eiendommer på land hadde hans bevåkenhet. Han var heller ikke sen med å kommentere byens utvikling, når den til tider gikk sin litt for skjeve gang.

Rolf var en allsidig mann. Ved siden av å skjøtte sitt arbeide, og ikke minst ta seg av familien, hadde han en stor vennekrets som nøt hans omsorg og omtanke. Han var entertaineren som foredro revyviser og Grimstad-viser. Han var Jerv-patriot på sin hals, og nedla for klubben et stort arbeide. Også Seilforeningen fikk dra nytte av hans kapasitet i mange år.

Vi i Byselskapet vil takke ham for hans innsats som pådriver og ivaretaker av selve grunnidéen i selskapet: å forvalte de eiendommer som almenheten drar nytte av. Han var "vaktbikkje" og vaktmester. Han hadde meninger og meningers mot.

Fred over hans minne.

Alf Myhre
En musikalsk inspirator i Grimstad

av Knut Øvensen

Fra slutten av 1920-årene og vel 20 år framover sto Alf Myhre sentralt i Grimstad bys musikkliv. Han praktiserte sine musikalske evner på flere ulike felter.Han underviste i spill, fortrinnsvis piano, og solosang, og var dirigent for sangkor, instrumental-grupper og hornorkester. Han ledet eller deltok i forskjellige musikkarrangementer, ved siden av at han underviste i sang på Dahlske skole. Det er i år 100 år siden han ble født, og 50 år siden han gikk altfor tidlig bort.

Alf Myhre 1901 - 1951.

Alf Myhre ble født 2. september 1901 i Grimstad. Foreldrene hadde røtter i Fjære. Faren, Tjøstel Skaregrøm Myhre, var skipsmegler i Grimstad, og drev også assuranse- og agenturvirksomhet. Han døde i 1905, bare 34 år gammel. Moren, Helga født Jørgensen, var enke til hun døde i 1953. Store deler av tiden hadde hun husfelleskap med Alf som var ugift. Alf hadde to eldre brødre. Jørgen utdannet seg som jurist og økonom, og tok senere etternavnet Myrre. Oscar begynte i bank, og ble etter hvert banksjef. Alle tre var musikalske. Jørgen f.eks. diktet og komponerte en Grimstadvise *«Ved hav og haver»,* og fikk den utgitt. I ung alder dannet brødrene en trio som de opptrådte med mange steder.

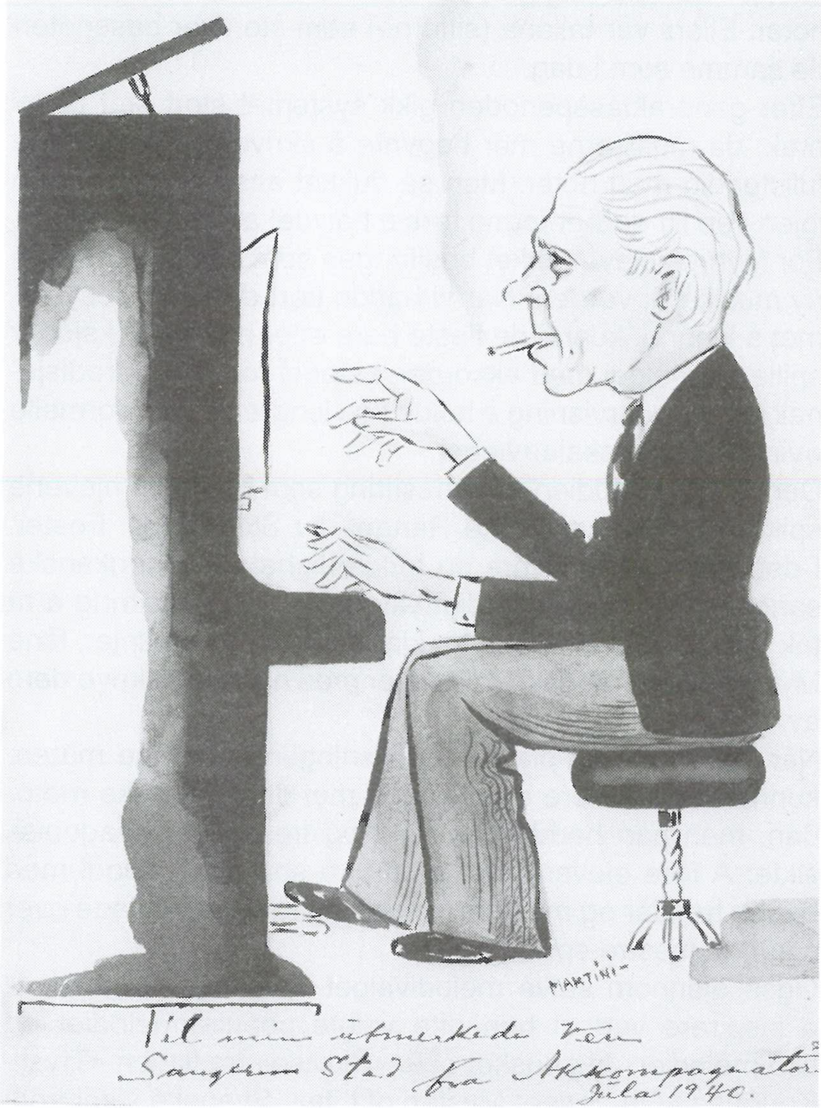
Alf Myhre vil bli husket ikke bare for sin allsidige musikalske innsats, men også for sine rent personlige egenskaper. Han hadde en spesiell «utstråling», var vennekjær og tillitvekkende, og hadde ikke minst en frodig humor. Hans elever i spill og solosang gledet seg til å komme til timene.

Pianolæreren

Som pianolærer vil han nok bli husket best for besifringssystemet som han tok i bruk allerede i 20-30-årene, mange år før det ble vanlig ellers i Norge. I Aschehougs leksikon fra 1956 står det under «Generalbass»:
«Generalbass-besifringen ..... brukes til dels ennå i noe tillempet form, således ved enkle utsettelser for gitar og trekkspill.»
Her er ikke piano eller orgel nevnt. En kunne nok ikke vente at Aschehougs musikalske medarbeider kjente til Myhres virksomhet som for det meste hadde lokalt omfang.
Myhre gav i 1930-årene ut sin **Moderne pianoskole**. Den var maskinskrevet og mangfoldiggjort med tidens nokså «primitive» metode, og fikk neppe noen videre utbredelse utenom elevkretsen.
Her skriver Myhre inngående om besifringssystemet, som han hadde lært å kjenne i USA, der det ble brukt i jazz- og populærmusikk. Han var i en periode pianist på Amerikalinjens «Stavangerfjord», og han oppholdt seg en tid i New York. Han spilte dessuten trekkspill. Her var besifring forlengst vanlig.
Selv om besifring av melodier er velkjent i dag, vil jeg gi en liten omtale av hva det går ut på. En skriver da ikke ut en melodi med fullstendige harmonier på notelinjene. I stedet skriver en bare selve melodistemmen. Under eller over notelinjene noterer en harmoniene med bokstaver og tall. F.eks. betyr G en g-durakkord, G7 en septimakkord, en mollakkord noterer en enten med liten bokstav eller ved

å føye til en m, osv.

Harmonisering av melodier ved hjelp av besifring var ikke, som en vel kunne tro, noe nytt innen musikken. Faktisk



Alf Myhre, slik tegneren "Martini" (Egil Remi Jensen) så ham.

er den over 400 år gammel. Såkalt generalbass ble lansert på slutten av 1500-tallet, først av italienske organister. Den ble etter hvert vanlig fram til ca. 1750, men med den forskjell fra våre dagers system at bassen ble skrevet med noter. Ellers var tallene (sifferne) som sto over bassnoten de samme som i dag.

Etter generalbassperioden gikk systemet stort sett ut av bruk, da musikerne mer begynte å skrive ut harmoniene fullstendig med noter. Men så dukket altså systemet opp igjen i en litt endret form i første halvdel av 1900-tallet.

For Myhres elever virket besifringen som inngangen til en ny musikalsk verden. Når vi hadde lært diskantnotesystemet å kjenne, kunne de fleste bare etter noen få leksjoner spille en melodi med akkorder, i stedet for som i tradisjonell pianoundervisning å holde på i lengre tid med formelle øvinger, f.eks. skalaøvinger.

Den første melodien med besifring som de fleste elevene spilte, var «Home on the Range» av Stephen C. Foster. I det hele hadde Myhre en forkjærlighet for amerikanske sanger. Det var ikke ferdigtrykte noter med besifring å få tak i på den tid. Vi måtte da kjøpe ark med notelinjer, låne Myhres egne håndskrevne noter med hjem, og skrive dem av.

Når Myhre startet pianoundervisningen på denne måten, kunne det vel være en reaksjon mot den klassiske metoden, men han hadde nok først og fremst et pedagogisk sikte: Å føre elevene fort fram til å spille en melodi med begge hender og med harmonier, og slik skape glede over å kunne mestre spillet.

Også gjennom selve melodivalget viste han sin evne til å inspirere ved at han ofte valgte populærmelodier og film-melodier. Jeg husker bl.a. «Skivise» fra filmen «Trysil-Knut» og «Oh, Sweet Mysteri of Life». Svenske viser som f.eks. «Värmlandsvisan» var også på repertoaret.

Med grunnlag i besifringsspillet begynte flere elever å improvisere, å spille andre sanger uten noter, og i forskjellige tonearter.

Selv om det å beherske besifringsspillet var viktig, kom det tydelig fram at at Myhre ønsket å føre elever som det lå for, utover dette. Vi lærte også bassnøkkelsystemet og fikk spille enkle komposisjoner. Han var nøye med riktig håndstilling, riktig fingersetning, og at noteverdiene var korrekte. Å telle var viktig, og vi måtte lære de forskjellige musikkuttrykkene, og følge dem. Etter hvert kom flere av elevene over på mer tradisjonelt pianospill og mer krevende komposisjoner.

Han tok hensyn til hva som «lå» for en, hva en likte å spille. For min del fant han snart ut at jeg foretrakk marsjer. Jeg hadde med beundring sett på Myhres fingerferdighet når han spilte slike stykker. Jeg fikk i lekse «Den norske løve» av Oscar Borg, og siden flere marsjer av Sousa. 17. mai 1943 begynte jeg på «The Washington Post». Da noterte han datoen med nasjonalfarger. Det ble vår lille feiring av dagen.

Jeg spilte også komposisjoner av Bach, Mozart, Beethoven, Brahms og andre klassikere. Men det jeg satte mest pris på, var nyere «halvklassiske» komposisjoner som «Humoreske» av Dvorak, «Liebeslied» av H. Engelmann.og «Ständchen» av Jonny Heykens.

Også her har jeg kunnet konstatere Myhres sikre vurdering av hva som kunne fenge den enkelte elev.

Mange av elevene hans i spill og sang husker sikkert diplomene som han utstedte første gang på ettårsdagen for undervisningen. Her øste han ut av sitt gode hjerte positive og oppmuntrende vurderinger.

Ved siden av hans lune, tillitvekkende måte å være på var det nok hans humor de fleste husker mest. Jeg synes derfor at den fortjener egen omtale.

Myhres humor og «practical jokes»

Han var f.eks. en mester i ordspill. Da jeg hadde «Stenka Rasin» som lekse, omformet han det elegant til « Steng garasjen». «La Paloma» ble til «Opp av lomma».

Da musikkuttrykket vivace forekom i en av leksene mine, sa han at det ikke betød at vi skulle vase, men jeg skulle spille stykket livlig. Slike og lignende bemerkninger falt selvsagt i god jord hos en 11-12-åring.

Kjell Arnesen forteller: «Myhre hadde en utrolig humoristisk sans, noe som sikkert hjalp når han måtte i gang med elever som meg. En gang iblant grenset den til galgenhumor. Jeg husker godt en ettermiddag jeg som normalt kom i seneste laget til undervisning, og i stedet for å si «godda» utbrøt jeg «Poliomyelitten har kommet til Landvik!» Myhre så på meg, og sa gravalvorlig: «Er det polio**mye**litt eller er det poliomye**litt?**» Vi diskuterte det i noen minutter, og ble enige om at for dem som var smittet, var det polio**mye**litt, og for dem som ikke var smittet, var det poliomye**litt.**»

Myhres spøkefulle påfunn kunne av og til gå ut over andre. En gang «Grimstad Sangforening» skulle synge i det gamle kinolokalet med Myhre som dirigent, sto koret oppstilt bak sceneteppet. Da teppet var kommet opp i høyde med livet, hvisket Myhre til en sanger i første rekke: «Thomassen, splitta!» Naturligvis med en spontan «dekkoperasjon».

Det samme benyttet Myhre seg av da han skulle spille til en oppvisning i Turnforeningen. Da hvisket han den villedende beskjeden til instruktøren som sto foran troppen. At instruktøren ble usikker, kan en ikke undres på. Slike påfunn ble vel som regel tatt med godt humør. De kjente jo Myhre.

Ove Fedde hadde for en god del år siden en artikkelserie i «Grimstad Adressetidende» med tittelen «Denngangen

då», underskrevet «Tast».
Han skriver bl.a.:
«Alf var i sannhet det som amerikanerne kaller «a practikal joker», og gikk med hele sin energi og sitt muntre vidd inn for å sette kulør på den ellers så trivielle hverdagen.»
«Han hadde et spesielt godt øye til bestemor på Banken, som hadde en slem tendens til å ta Alf likeså alvorlig som ethvert annet menneske hun møtte.»
«Fra tid til annen pleide han å låse igjen lommene i kåpen hennes med sikkerhetsnåler, som han plasserte innenfra gjennom foret. Når hun så tok på seg kåpen, fikk hun ikke hendene ned i lommene. Men da hun omsider hadde fått oppsporet nålene og fjernet dem, ble hun gjerne belønnet for trøbbelet ved å finne en sjokolade eller en pose sukkertøy i lommene.»

Stemmebrukslæreren

Myhre hadde gjennom en årrekke mange elever i stemmebruk / solosang.
Her henviser jeg til følgende samtaler/intervjuer.

Møte med tidligere elever

TORLEIF LARSEN

Han har opptrådt som solist i kirker og bedehus over hele Agder, samtidig som han var ansatt ved NSB i Arendal. Han forteller at han tok sangundervisning hos Myhre i krigsårene. Han ble på en måte «oppdaget» av Myhre under en gudstjeneste i Grimstad kirke. Larsen satt på en benk bak ham, deltok i sangen, og la merke til en mann som snudde seg for å se. Larsen kjente da ikke Myhre som kom bort til ham etter gudstjenesten og spurte: «Kan ikke du komme hjem til meg. Du synger så godt.» Slik begynte et årelangt både undervisnings- og vennskapsforhold.

«Hvilket inntrykk fikk du av Myhres undervisning?»
«Han visste mye om stemmebruk, og la bl.a. stor vekt på riktig pusteteknikk Men han ville ikke endre på mitt spesielle stemmepreg. Jeg skulle få være meg selv. Vi øvde inn mange sanger, klassiske, norske, og ikke minst kristne sanger. Myhre hadde et vidt syn, også for det kristelige.»
«Hvordan var han rent personlig?»
«Han var engasjerende, interessert, og alltid i godt humør. Han hadde et godt hjerte, var ikke bare lærer, men også kamerat. Et fint menneske!»
«Etter tiden hos Myhre gikk du jo videre med sangen.»
«Ja, jeg ble med i Helge Birkelands kor i Oslo, et kor av amatører, som var mye på turneer rundt om i landet. Jeg tok samtidig privattimer i sang hjemme hos ham. Dette pågikk noen år. Jeg tenker med glede tilbake på kontakten med en så betydelig kunstnerpersonlighet.»

ØYSTEIN GRUNDE SIMONSEN
Han hadde sangtimer hos Myhre et par år under krigen. Som 26-åring drog han til Oslo. Her fikk han privatundervisning i sang hos Haldis Ingebjart Isene.
Etter en prøve ble han opptatt ved Den Norske Opera, og var der i to og et halvt år, samtidig med at han hadde halv stilling i Karl M. Iversens musikkforretning. Han deltok i bl. a. «Hoffmanns Eventyr», «La Boheme» og «Flaggermusen».
Etter anbefaling av arbeidsgiveren startet han egen musikkforretning i Arendal i 1955.
Hjemme på Sørlandet deltok han ved flere musikalske arrangementer i Arendal og Grimstad, bl. a. ved Grimstad bys 150-årsjubileum.

«Hvordan vil du karakterisere Alf Myhre?»
«Han var meget intelligent og spesielt omgjengelig, og

han var en virkelig musiker. Det viste han ved sin innsats på mange områder.»

«Hvordan var sangundervisningen?»

«Myhre hadde innsikt i stemmebruk, og var dyktig når det gjaldt nybegynnere. Noen elever begynte hos andre sangpedagoger hvis de ville videre.»

«Du var med i den såkalte «Eddikrevyen». Fortell litt om den.»

«De fleste som opptrådte, var ansatt ved «Grimstad Eddikbryggeri». Myhre fikk seg også arbeid der for ikke å bli tvangsplassert på arbeid under krigen. Han var musikalsk leder av revyene fra 1943 til 45. Han akkompagnerte sangerne både alene og sammen med et 5-mannsorkester, og de spilte også mellomaktsmusikk.

En vise som ble særlig populær, var «Utpå Grooseveien når mørket faller på», sunget av Dagfinn Truchs.

Kåre Hansen og hans mor hadde ansvaret for tekstene som ofte hadde «pek» til lokale forhold.

For min del sang jeg viser både solo og duett sammen med bl.a. Thore Terjesen.

På en etterfest for oss som hadde vært med, var Thore og jeg plassert på hver sin side av Myhre. Da det ble utbrakt en skål for oss, viste det seg at Myhre hadde helt eddik i våre glass. Naturligvis til stor munterhet, iallfall for de andre. Slik kunne Myhre spøke.»

«Andre minner fra årene sammen med Myhre?»

«Da vil jeg nevne en huskvartett som vi kalte «Norway Blend». Vi kom ofte sammen hjemme hos oss på Torvet i Grimstad, inntil to av medlemmene ble arrestert og sendt i fangeleir. Det var jo ikke så mye å ta seg til under krigen, så vi hadde mye glede av både sangen og vennskapet, og her kunne Myhre utfolde seg på vårt store flygel. Da de to som hadde vært i fangenskap, kom velberget hjem i 1945, ble det holdt velkomstfest med stort trykt sangprogram som Myhre hadde sørget for.»

ASTRI FLOR

Hun hadde pianoundervisning hos Myhre i 7 år, og fortsatte som elev hos organist Oscar Ursin. Hun praktiserte siden som pianolærer i flere år, da det på den tiden ikke var noen som underviste i piano i Grimstad. Hun hadde en elevaften hvert år, og opptrådte sammen med elever på forskjellige arrangementer rundt om i distriktet.

Hun forteller:

«Myhre opparbeidet det musikalske hos meg. Han lærte meg besifringsspill, noe som var helt nytt på den tiden i Norge (1938). På grunnlag av denne undervisningen kunne jeg begynne å spille «etter øret» ganske snart. Samtidig fikk jeg undervisning i klassisk piano, og jeg spilte stykker av Grieg, Chopin, Bach osv. Han framelsket gleden ved å spille den klassiske musikken, og besifringsspillet ble etter hvert en biting. Elever som ønsket bare besifringsspill, fikk lov til å holde på med det i stedet for å øve klassisk.

Jeg kunne holde på med et stykke i lange tider, helt til jeg hadde lært det ordentlig. Myhre la vekt på både det rent tekniske (håndstilling, fingerbruk, staccato, legato osv.), men også det rent musikalske uttrykket, for eksempel frasering, altså setningene i musikken.

Myhre var jovial og usedvanlig humoristisk, og det var lett å ha et godt forhold til ham. Det var populært å spille hos Myhre. Store deler av Grimstads befolkning «gikk hos Myhre» under krigen.

Han underviste også i trekkspill og fiolin, samt sang. Jeg hadde gleden av å ha ham som sanglærer da jeg gikk på Dahlske skole.

Myhre var også en populær jazzmusiker.

Jeg husker at han av og til spilte trekkspill når jeg var på turning. Det var alltid både inspirerende og gøy.»

Dirigenten

Den lengste innsatsen som dirigent gjorde Myhre i «Grimstad Sangforening», et mannskor som ble stiftet så tidlig som i 1861. I jubileumsheftet «Grimstad Sangforening gjennom 65 aar» fra 1926 kan vi lese at kontorfullmektig Alf Myhre var formann i bestyrelsen fra 1923 til 25, og dirigent fra 1925. Han får rosende omtale for sin innsats på begge områder, også for sin innsikt i økonomi.
Koret arrangerte bl. a. fester i Dybedal og konserter, og deltok på mange stevner.
Myhre var korets dirigent i omkring 20 år.
Som dirigent var Myhre med på mange av de matineene som koret arrangerte i Grimstad Kino, særlig på 17.mai.
Et år sto koret for et stort sangertreff som var lagt til den gamle fotballbanen. Her var Bjarne Buntz solist. Det var bygd en scene, stor nok til flere hundre sangere. Myhre var med under alle prøvene, og var dirigent ikke bare for eget kor, men også for et stort felleskor.

Dessuten var han i 1920-årene leder for et lite musikkensemle, «Grimstad Orkesterforening». Ensemblet besto av cello, tre fioliner, fløyte og Myhre selv på piano, eventuelt trekkspill.

Han var dirigent i «Grimstad Hornmusikk» en periode i 1925 og i årene 1935 til 1940.
(Ca 1950 skiftet korpset navn til «Grimstad Ungdomsmusikkorps». Fra 1996 er navnet «Grimstad Musikkorps».)

Arrangementer/konserter

Det arrangementet Myhre ble mest kjent for fra slutten av 1920-årene og en tid framover, var nok sommerrestauranten på Groos, nærmere bestemt på «Lille Groos».
Han averterer i «Turistveileder for Grimstad og Omegn»,

ved Rep i 1929:

En sommeraften –

lun skjærgaardsstemning med maaneskin over hav og land — kulørte lygter – glade stemmer – sang og musik! Dette karakteriserer stemningen over »Sommerrestauranten paa Groos».

Et besøk derute medfører at De blir stamgjest.

Aapningsdage: Lørdag og søndag kl. 7—11 em. (Som regel ogsaa om torsdagen).

Idyllisk spadservei til etablissementet.

Motorbaate gaar i rute fra fiskebryggen.

Som nevnt gikk det altså motorbåter i rute fra fiskebrygga i Grimstad og til Groos. Der ute var det laget en platting for opptredener og dans. Her deltok også kinobestyrer Bostrøm Hansen sammen med Myhre på henholdsvis piano og trekkspill.

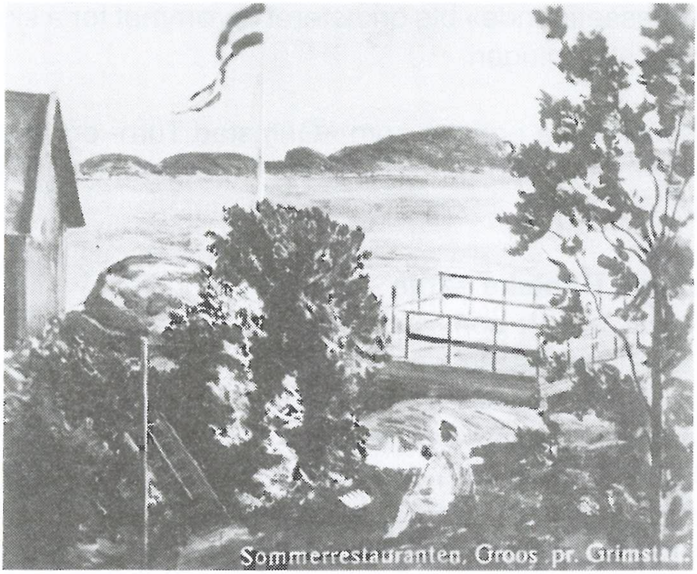
Ketil Aslaksen minnes at når pianoet ble ført utover på Theis Holviks ferje, slept av velkjente «Mergel», satt Myhre og spilte så det hørtes i byen og utover fjorden. Et trekk som viser Myhres «frodighet».

På disse arrangementene var det slett ikke bare dans, men opptredener med sang, musikk og opplesning, også av kjente kunstnere. Dette kulturtilbudet var meget populært både hos byens befolkning og blant ferierende.

En av de best besøkte tilstelningene var Hamsun-festen 4. august 1929, da dikteren fylte 70 år, riktignok uten

Hamsun, som var forsvunnet fra Nørholm og all hyllest. «Grimstad Adressetidende» skriver i 1959 da Hamsun ville ha fylt 100 år, bl.a.:
«Den 4. august 1929 ble en stor dag for Alf Myhre og hans sommerrestaurant».....»Vår store skuespiller David Knutsen ferierte den gang på Rønnes. Myhre engasjerte ham - mot et honorar på 75 kroner - til å lese dikt av Hamsun. Han holdt først en kort tale hvori han hyldet den store dikter, og så leste han på sin egen sjarmerende måte en rekke av Hamsuns dikt.
Det var hele 600 mennesker tilstede på Grooseneset hin minneverdige aften, hvor blant tilhørerne var også Ellinor og Cisilie Hamsun som dengang var småpiker.»

Enkelte år spilte Myhre og Bostrøm Hansen også opp til dans på en platting som ble satt opp på en brygge inne i byen. Noen husker også dansen som ble arrangert ute



Maleri av Sommerrestauranten på Groos.

ved den gamle «søpla» på Odden, og på Rønnes ved ferjestedet.
I forbindelse med sang- og musikklivet i Grimstad var Ingeman Stad en mye benyttet solist. Myhre var Stads nære venn , og hans faste akkompagnatør fra 1918/19 og fram til Alf ble syk omkring 1950. De øvde inn mange sanger som de opptrådte med flere steder fra Kristiansand til Risør. I Eydehavn f.eks. hadde de konserter flere helger etter hverandre. Ellers deltok de med sang og spill ganske mange ganger i året, og i flere sammenhenger, ofte uten honorar, blant annet for «Redningsselskapet».

Myhres deltakelse i «Eddik-revyene» er tidligere omtalt i intervjuet med Øystein Grunde Simonsen.

Jerv-revyene var en viktig del av underholdningstilbudet i Grimstad de to første tiårene etter 2. verdenskrig. I de første revyene ledet Myhre et 6-mannsorkester. I «Grimstad Adressetidende» ble orkesteret berømmet for å skape den rette stemningen.

Han deltok også i revyer som «Grimstad Turn- og Idrettsforening» satte opp på Møllers sal (i daværende Møllers Hotell).

Lærer ved Dahlske skole

Myhre var ansatt som sanglærer ved Dahlske skole fra 1941 og åtte år framover.
I følge «Grimstad Adressetidende» uttalte rektor Løkkebø bl.a. dette ved hans begravelse:
«Alf Myhre la for dagen den mest særpregede begeistring for sang og musikk og for Dahlske skole.»
Dette særpreget viste seg bl.a. i sangvalget. Da jeg gikk på «Dahlske», hadde vi ikke trykte sangbøker, men skrev

ned sangene etter lærerens diktat. Det ble etter hvert 2-3 fullskrevne stilbøker. Sangene var for det meste ikke dem som sto i vanlige skolesangbøker, f.eks. Mads Bergs.

De hadde et mer populært preg. Vi hadde mange engelske og amerikanske sanger og flere svenske viser. Av engelske/amerikanske har jeg skrevet ned 23, og av svenske 7. Norske sanger hadde vi naturligvis også. Jeg finner 15.

Vi sang f.eks. «Home on the range», «Carry me back to old Verginny», «Londonderry air» og «The bells of St. Marys». Myhres engelskspråklige tilknytning preget nok dette utvalget.

Blant de svenske hadde han noen viser fra Sven Liljas «De bästa allsongarna». «Den första gong jag så dig» ble mye sunget.

I 1945, frigjøringsåret, ble selvsagt «Norge i rødt, hvitt og blått» en populær sang. Vi hadde også kjente norske sanger som «Per Spelmann» og «Den norske sjømann».

De fleste sangene framførte vi enstemmig, men av og til 2-stemmig, helst i forbindelse med eksamensfestene. Da opptrådte vi som kor.

Myhre hadde gjerne et motto for hvert skoleår. I 1945 var det: «Tempo! Disiplin! Og over alle våre sangfremførelser skal vi sette Lyder Sagens fordringer til all høytlesning: Lydlig, tydelig, nydelig og prydlig.»

Musikkrommet lå i loftsetasjen på den gamle skolen i Storgata. Der oppe hadde Myhre til disposisjon et «trøorgel»(harmonium) blant de aller minste. Det er nesten vemodig å tenke på at en dyktig pianist som han ikke skulle ha et «skikkelig» instrument i timene. Med piano ville han ha fått anledning til å vise hva han virkelig sto for.

«Grimstad-refrenget»

Myhres kjærlighet til den by hvor han gjorde sin betydelige innsats, kommer klart fram dette refrenget som han skrev i et av krigsårene(melodi «Daysy Bell»):

Grimstad, Grimstad, alle vi hyller deg.
Grimstad, Grimstad, her er vår levevei.
Ditt navn vil vi alltid ære,
du by med fjord og Fjære,
med kaprifol i sommersol.
Du er Sørlandets Metropol.

Her finner vi nok mye av drivkraften i Alf Myhres arbeid.

Kilder

I tillegg til dem som er nevnt i artikkelen, takker jeg følgende for opplysninger og bilder:

Henrik Bang
Carl Jørgensen
Nils Ivar Stad
Dag Aasland

Følgende kilder er er også brukt:

«Selskapet for Grimstad Bys Vel»
  Medlemsskrift nr. 35 / 1989:
  Artikkel om sang- og musikklivet i Grimstad.
  Medlemsskrift nr. 42 / 1998:
  Artikkel om Jerv-revyene
  Avisutklipp utlånt av Astri Flor.

«Musikken og vi»,
Cappelens forlag, I983. Om «Generalbass»
«Grimstad Bys Historie», 1927.

40 ÅR SIDEN GRIMSTADBANEN BLE NEDLAGT.

av Odd Fr. Johnsen.

Tilbakeblikk på siste kapittel av Risemerras liv.
Det er allerede 40 år siden Grimstads tid som jernbaneby var over. Siste gang et ordinært tog ankom Grimstad var 31. august 1961. Da hadde Risemerra, som toget ble kalt til daglig, travet mellom Grimstad og Rise i 54 år.

Og la det være sagt med en gang: Når Grimstads historie skal skrives, vil ikke jernbanekapitlet bli det mest dominerende. Til det er dens bidrag alt for beskjedent. Det må selv den mest ihuga tog-entusiast innrømme. Men byens historie er en mosaikk med mange biter, og som en av bitene har også 54 jernbane-år et visst krav på interesse.

Denne artikkelen kommer i hovedsak til å dvele ved det som skjedde i 50-årene – det som førte til opphør av all togdrift til Grimstad, med etterfølgende riving av skinnegang, holdeplasser og bygninger.

Usikker tilværelse.

Grimstadbanen levde en usikker tilværelse i mange år før den endelige dødsdom forelå. Så tidlig som i 1939, bare tre år etter at banen var bygget om til normalspor i forbindelse med framføring av Sørlandsbanen til Arendal, begynte NSB å sysle med tanken på nedlegging av linjen til Grimstad. Da foretok representanter fra statsbanen befaring av veien til Rise for å undersøke om landeveistransport kunne erstatte togdriften. De konkluderte imidlertid med at veiene var i så dårlig befatning at dette var uaktuelt. Dermed fikk Risemerra fortsette – en stund til.

Etter krigen ble imidlertid veiene bedre, og busser og privatbiler mer vanlig. Derfor satte NSB i 1950-årene for alvor søkelyset på det de kalte "trafikksvake baner", noe som i klartekst betydde en del av sidebanene. Og Grimstadbanen var igjen i faresonen. Tallenes tale var ikke særlig oppløftende: Den mengde gods som ble sendt med banen var større i 1930 enn i 1955. Antall reisende var i 1955 ca. 40.000, fordelt på 28.000 lokaltrafikanter og 12.000 fjerntrafikanter.

NSB bestemmer seg.

28. mai 1957 kom NSB ut av tenkeboksen. Det skjedde i form av et brev til Fylkesmannen i Aust-Agder, med kopi til bl.a. Grimstad kommune. Konklusjonen var byråkratspråket til tross ikke til å misforstå: "Man er av den mening at jernbanedriften bør legges ned og trafikken overføres til landeveistransport."

Grimstadsamfunnet satte seg til motverge, og arbeidet energisk for å hindre en nedleggelse. Den 17.juli 1957 ble saken tatt opp i formannskapet, og et langt protestskriv ble sendt statsbanene. Her ble det påpekt faktiske feil i NSBs regnestykke som anslo banens utgifter til ca. 750 000 kr. mens inntektene etter deres mening bare beløp seg til ca. 90 000 kr. Slike summer ville Grimstad formannskap på ingen måte godta. I stedet ble det i svarbrevet understreket hvilke anstrengelser byen i sin tid hadde gjort for å bli tilknyttet landets jernbanenett, slik at byen hadde moralsk rett til å beholde sin bane. Og det ble brukt sterke ord om konsekvensene ved en eventuell nedleggelse: "Et omfattende næringsliv er avhengig av at denne forbindelsen blir opprettholdt. Det vil føles som en skrikende urettferdighet om banen skulle bli nedlagt, og et slikt skritt vil føre til ubotelig skade for distriktet samtidig som driftsresultatet ved Sørlandsbanen vil bli dårligere enn før".

Utover høsten 1957 ble saken tatt opp i Grimstads nabokommuner, og i tur og orden gav alle uttalelser mot nedleggelse. Også flere lokale bedrifter, som Grimstad Gartneri, Sand Mølle, Fiskernes Salgslag, Rygene Træmassefabrikker, Grimstad Konservesfabrikk, m. fl. uttalte seg i sakens anledning. Samtlige kom til samme konklusjon: Grimstadbanen måtte opprettholdes. Det samme mente Aust-Agders fire stortingsrepresentanter som på det tidspunkt var Magnhild Hagelia, Bjarne Henriksen, Alfred I. Thommesen, og Birger Breivik.

Grimstad hadde for øvrig vært gjennom en tilsvarende kamp 25 år tidligere. For også i 1932 hadde NSBs hovedstyre foreslått å nedlegge Grimstadlinjen. Den gang hadde imidlertid Stortinget bøyd seg for Grimstads protester. Grimstads hovedpoeng i 1932 var å fremheve urimeligheten av å legge ned en bane like før den kunne knyttes til en større linje. Det var jo et faktum at Sørlandsbanen på det tidspunkt nærmet seg distriktet, noe som bl.a. ville gi Grimstad direkte forbindelse til Oslo.

Et annet godt kort var å henvise til distriktets dårlige veistandard som slett ikke ville tåle den økte trafikken som en jernbanenedleggelse ville føre til.

Slike argumenter viste seg å ha gjennomslagskraft. Stortinget bøyde av, og i stedet for nedleggelse ble Grimstadlinjen bygd om til bredt spor, (samme bredde som Sørlandsbanen), og 9. november 1936 kunne Grimstadbanen "åpnes" på nytt.

Så i 1930-årene hadde altså kampen om Grimstadbanens fortsatte eksistens blitt kronet med seier, men i på 50-tallet var forutsetningene merkbart annerledes. Buss - og især bil vant stadig mer innpass, og krav til bedre veier økte i takt med dette. Jernbanen var på mange måter skjøvet over på defensiven.

Særlig utsatt var sidebanene. De ble i enkelte kretser nærmest betraktet som betente blindtarmer som burde opere-

res bort, jo før, jo bedre. Miljøfaktoren som siden skulle fremheves som en av en av jernbanens store fortrinn, hadde ennå ikke slått igjennom.
Grimstads protester i form av redegjørelser, uttalelser, og møter med sentrale myndigheter, ble derfor ikke noe mer enn et slag i lufta. Og en liten trykksak, bekostet og distribuert av Grimstad kommune, inneholdende alle argumenter og uttalelser for å beholde banen, hjalp heller ikke.

Endelig avgjørelse.

Samferdelsdepartementet sa seg nemlig helt enig i NSBs vurderinger, og foreslo i tråd med disse at Stortinget skulle nedlegge Grimstadbanen fra 1. oktober 1958. Så fort skulle det dog ikke gå. Fremdeles var veistandarden langt fra tilfredsstillende, det trengtes utbedring fra Vik til Rykene, og ikke minst fra Rykene til Blakstad.
Stortingsbehandlingen fant derfor ikke sted før 12. januar 1960. Den debatten avspeiler jernbanens svake posisjon på den tiden. Foruten Grimstadbanen, ble Setesdalsbanen og Aurskog-Hølandsbanen radert ut ved samme anledning. I tillegg uttalte Stortinget at det ikke skulle bygges nye jernbaner her i landet på minst 10 år.
Imidlertid hadde Grimstadbanen sine forsvarere helt til det siste, og i stortingsdebatten foreslo Magnhild Hagelia at driften skulle fortsette. Men kun 6 stemmer fikk dette forslaget, og Risemerras definitive dødsdom var en realitet.
To dager senere ble vedtaket kommentert av Aftenpostens "Sorry" som sa det på sin måte:
"Statsbanene vil nedlegge Setesdalslinjen og Grimstad-Riselinjen. Nu skal det kjøres kraftig på sparelinjen".
Banen var altså tapt, men ennå var det mange brikker som ikke var kommet på plass. Fremdeles var det hard diskusjon om kompensasjonsveiene, og dessuten ble det

en viss debatt om selve datoen for nedleggelsen. Departementet ville helst ha 28. mai 1961 som siste driftsdag, for da skulle ny ruteplan iverksettes. Samferdselsnemnda i Aust-Agder mente imidlertid at dette var et uheldig valgt tidspunkt, og begrunnet sitt standpunkt slik: "Sommersesongen medfører på disse kanter av landet en meget sterk økning av trafikken, og å få denne økning før man får innkjørt omlagte bilruter vil virke meget uheldig". De henstilte derfor Samferdselsdepartementet om å holde banen i drift gjennom sommersesongen, og antydet 1. september 1961 som avslutning. Og slik ble det.

Siste tog til Grimstad.

Torsdag 31. august 1961 gikk så det siste ordinære tog til Grimstad. Det startet fra Rise kl. 21.30, med beregnet ankomst Grimstad kl. 22.05. Klokka skulle imidlertid bli 22.40 før det blomsterpyntede toget rullet inn på byens jernbanestasjon. Grunnen var rett og slett det store passasjerantallet. Ca. 200 passasjerer gikk om bord på Rise, senere kom det på folk alle steder toget stoppet, til slutt var tallet nærmere 300. Barna var nok i flertall, men også mange voksne bl.a. ordførerne Skretting, Grimstad og Dahle, Øyestad, samferdselskonsulent i Aust-Agder Ulf Andersen, og trafikkinspektør Ellefsen fra Kristiansand distrikt av NSB.

Blant de reisende var også pensjonert lokomotivfører Anders Fosseli som hadde vært hele 47 år ved Grimstadbanen. Han uttalte til avisene at han syntes det var en trist dag, og opplevde den siste turen som et begravelsestog.

Lokomotivfører Elling Saltrød fra Arendal kjørte det siste toget. Med seg hadde han Reinhard Berentzen fra Grimstad . Han hadde 21 år bak seg på Grimstadbanen, og ble på Rykene overrakt en blomsterbukett av en 7 år gammel pike.

Siste tog til Grimstad, 31. august 1961. Det hadde neppe vært så mange folk på stasjonen siden åpningen i 1907.

Da toget omsider nådde fram til Grimstad, til feiende toner fra Grimstad skolemusikkorps, sto et par tusen mennesker og ventet. Det hadde neppe vært så mange mennesker på stasjonen siden banen ble åpnet.

Ordfører Trygve Skretting talte, og formann i kommuniksajonskomitéen, Per Assev, overrakte blomster til stasjonsmester Oscar Johan Olsen og lokomotivførerfører Reinhard Berentzen. Telegrafbestyrer Aron Eidsvig leste sitt eget dikt "Epilog ved siste tog" som bl. a. inneholdt dette hjertesukket:

> *"Det er kjempet vel og lenge*
> *for vår kjære banes sak.*
> *Kunne ord dens liv forlenge,*
> *sto vi ikke her i dag.*
> *Ord og blomster, skjønne dyder*
> *skaper null i statistikk*
> *Ett ord dog litt bedre lyder,*
> *ordet er trafikk, trafikk."*

19. september begynte demonteringen av banen, og to måneder senere var hele skinnegangen borte. Det ble etablert bussrute til Rise, og de lovede veiutbedringene kom etter hvert i gang, delvis på Grimstadbanens trasé. Stasjonsområdet i Grimstad ble tatt i bruk som rutebilstasjon. Byen gikk inn i en ny fase.

Avslutning.

Grimstadbanens saga er på mange måter trist lesning. Den handler mye om utgifter som ble for store, og følgelig - inntekter som ble tilsvarende for små. Og dette til tross for stor optimisme da banen sto ferdig. Ja, Grimstadbanens åpningsdag, lørdag 14. september 1907, forsvarer fremdeles sin plass som en av denne byens store festdager. Flaggene vaiet, flere tusen mennesker var på bena, prominente gjester ankom byen, og det var taler og festmiddag.

Men etter festen kom den harde hverdagen. Og den fortalte brutalt det ikke var penger igjen i kassa, slik at jernbanekomiteen måtte personlig garantere for et lån til driften.(Grimstadbanen ble ved åpningen i 1907 drevet av et privatselskap, og var altså ikke en del av NSB. Staten overtok først i 1912). Men de forventede inntekter uteble. Tømmertransporten ble det lite av. Banen fikk heller ikke transport av tremasse fra Rykene, selv om skinnegangen gikk rett forbi frabrikken. De bygde heller taubane til Nidelva, og fraktet tremassen videre med lektere til Arendal.

Heller ikke persontrafikken slo til som forventet. Her må kanskje selve trasévalget ta en del av skylden. Banen gikk fra Grimstad i vestlig retning, og deretter i en stor bue til Rorevannet, Deidalen og Fjære. Denne omveien gjorde at avstanden til f. eks. Rykene ble mange kilometer lenger med jernbanen enn langs landeveien. Tilknytningen med Arendalsbanen på Rise var heller ikke gunstig. Det betydde at reisende mellom Grimstad og Oslo måtte bytte tog to ganger, både på Rise og på Nelaug. Sagt på en annen måte: Grimstadbanen led den uheldige skjebne av å være sidebane til en sidebane.

Den vesle banestumpen på 22,19 km. var derfor sjanseløs da kravet om rasjonalisering og effektivisering dukket opp for fullt på 50-og 60 tallet. At dette skjedde nettopp i en periode da tidsånden generelt gikk i favør av vei og bil, gjorde det selvsagt enda lettere å feie Risemerra bokstavelig talt av banen.

Så da den aller siste passasjer – for øvrig dyrlege Egeberg – steg av motorvogna på Grimstad stasjon den siste augustkvelden i 1961, markerte han at en epoke i byens historie ugjenkallelig var over.

Deretter stilnet togfløyta, og Risemerra ble satt på stallen for godt.

Hamskifte i Torskeviga
Fra Vesøen Baadbyggeri til Vesøen Brygge

av Roald Hanssen

Bygningsmiljøet i Torskevika, som "alltid" var det samme, har gjennomgått et nesten fullstendig hamskifte. Enten en betrakter endringene på sin kveldsvandring rundt Vesøya, eller fra båtripa på Groosefjorden med dorgesnøret ute, er det lite å kjenne igjen. Der det fra 1915 lå store, rødmalte trebuer klemt inne mellom runde heiknatter, med båtslippen og opplagsplassen helt i vannkanten, finner vi i dag en liten "sørlandsgate" som snor seg bratt ned mot en moderne lystbåthavn. Ytterst mot fjorden en beskyttende molo mot vinden inn fra Groosefjorden. Gata er aksen i et nyskapt, koselig småhusmiljø. Vesøen Baadbyggeri er ugjenkallelig borte, men i løpet av høsten er 14 leiligheter i "Vesøen Brygge" innflyttingsklare for folk som ønsker å bo i en sentral, tradisjonsrik og sjønær del av Grimstad.

Lars og Karl i båtbyggerlære

I 1883 bygde Elias Øvensen fra Valborgland hus på Vesøyneset, gnr. 1 bnr. 13-14 i Fjære. Elias var småbruker med 7 mål jord og 30 mål skog og hei. Han var også tømmermann på Odden, rakk en tur til Amerika og var ellers en slags altmuligmann, som bl.a. hadde tilsyn med fyrlykta på Vesøyhauet. Til seg selv og Marthe og etter hvert 7 barn bygde Elias innhus på 56 kvm og uthus på 80 kvm. Bygningene og jorda lå på landsida, omtrent der forretningen "Meny" ligger i dag. Kuene beitet i utmarka på sjøsida av husene.

Blant barna var Lars, født i 1886 og Karl, født i 1890. Begge guttene dro i båtbyggerlære, Karl til Helle Båtbyggeri i Øyestad. Det er uklart hvem han gikk i lære hos, men det var i denne perioden Lars Halvorsen etablerte seg på Helle, han som senere reiste til Australia og ble verdensberømt for sine seilbåter. Som ganske ung kunne Halvorsen bygge ei sjekte på en uke og fikk ry som distriktets beste båtbygger. Karl hadde hybel på Helle og reiste hjem i helgene. Hadde han råd, tok han toget fra Rygene, ellers gikk han på beina. Først hadde han gått på lærlingeskole i Grimstad, med norsk, regning og konstruksjonsfag som pensum. Hvor Lars gikk i lære, kjenner vi ikke til.

Båtbyggere gikk i lære fra tre til fire år. Forholdene for læreguttene varierte, men felles var at de hadde svært liten eller ingen lønn. Noen måtte til og med holde seg med mat selv. Den første tida var oppgaven å gjøre seg kjent med verktøyet. Først når læregutten kunne lage tiljer og dørk, slapp han til med oppbording på båtene. Guttene observerte de voksne båtbyggerne og fikk stadig mer krevende arbeidsoppgaver, etter som sjefen tillot. Så bygde

Brødrene Karl (tv) og Lars Øvensen, som startet båtbyggeriet sammen.

de sin første pram eller rosjekte alene, før de ble sluppet løs med timelønn og akkorder. I dag kalles dette "handlingsbåren kunnskap": å lære ved å ta etter, gjennom deltagelse og oppdagelse, der tenking og forståelse er bundet til handlingen mer enn til ord. Slik kunnskap overføres nødvendigvis fra person til person.

Til Amerika

I 1910 var begge brødrene utlærte båtbyggere, og valgte å prøve seg i Amerika sammen. De fikk jobb i et båthus i Staten Island, vest for New York sentrum. På denne tida var det mange norske båtbyggere både her og på Long Island. Særlig lystbåtmarkedet vokste, de første småbåtene fikk motor, og de norske fikk viktig erfaring med å bygge slettbygde skrog etter tegning. Dette var en helt annen måte å bygge båter enn tradisjonell klinkbygging hjemme i Aust-Agder.

Vesøen Baadbyggeri

I 1914 kom brødrene tilbake for å starte for seg selv. De kjøpte eller fikk en gammel to etasjes bygning på Odden, som de rev og fraktet ut til Torskevika, der de satte den opp igjen. På denne tida var det ingen bebyggelse utenfor bruket til Elias, bortsett fra husene på bnr. 3, der Christian Paulsen, som etter sigende hadde gjort det så bra under gullgraving i California, hadde bygd to seilskuter i 1860-åra. I Torskevika sto det riktignok ei lita badebu. Den lille stranda og svabergene her var et yndet badested for Grimstadfolk, og det skal ha vært frøken Laura Rejersen – hun med jernvarehandelen – som hadde satt opp bua. Her kunne hun skifte klær når hun tok kveldsbadet. Ved siden av den store bua satte brødrene opp en mindre materialbu. Å reise de to bygningene var en svær jobb. Ikke var det vei ut, ikke hadde de maskiner, og ikke hadde de smie.

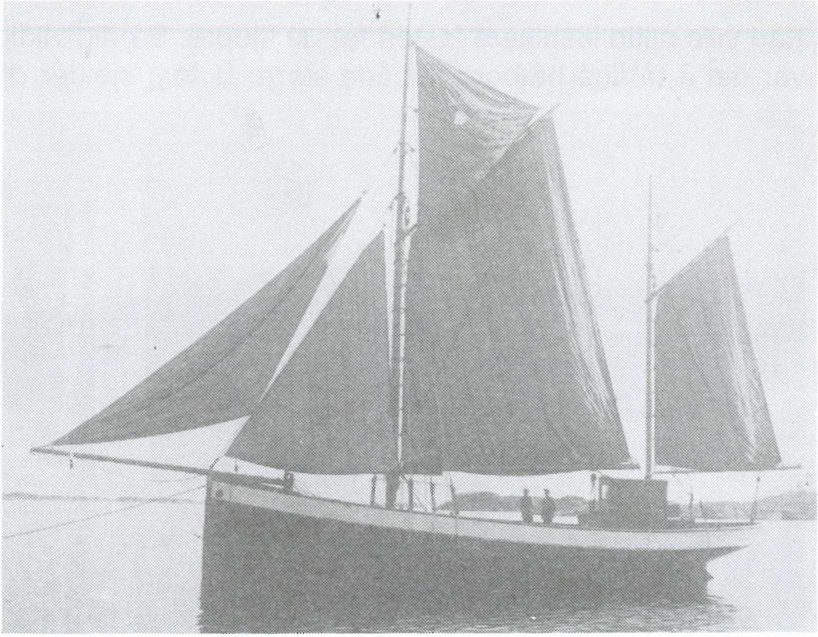
- Vi har få skriftlige kilder fra de aller første åra, forteller Øivin Øvensen, sønn av Karl og selv eier og daglig leder av firmaet fra 1966 til nedleggelsen i 1989. - 1915 var det første driftsåret, men først fra 1917 finner vi regnskapsbøker, som forteller både om gode og dårligere år. Vei fra jernbanelinja og ut til båtbua var nødvendig. Den ble ferdig i 1917 og kostet 4.000 kroner, et tungt løft den gangen. Samme året ble det satt opp smie helt nede ved vannet. De første åra var det en semidieselmotor som drev maskinene i bua. Maskinene hadde reimdrift med utveksling fra dieselmotoren. Så fikk de strøm, og i 1918 gikk de til innkjøp av en elektrisk motor på 25 hk. Dette året betales også tomt til båtbu og veigrunn med 1.500 kroner.

De første driftsåra

Brødrene begynte i det små, og ansatte bare et par mann. Produktene var mindre motorbåter og seilbåter. Men utvidelser måtte til etter hvert som de fikk et godt renommé. I 1916 leverte de bl.a. motorkutteren ”Asur”, en fiskeskøyte på 52 fot, en 33 fots slepebåt av samme type som Theis Holviks ”Mergel”, og en del såkalte ”trønderbåter” for fyrvesenet. Dette skal ha vært åpne, litt røffe robåter med tre par årer, som ble brukt i forbindelse med vedlikehold av fyr, lykter og sjømerker, og prisen var 550 kroner pr. båt. Samme år ble det også levert lektere til J.A. Gundersens båtforretning. Den holdt til ved havna like nedenfor Central hotell, og var en fortsettelse av Sørlandets kanskje eldste båtforretning, i og med at Charles Crawfurd startet på samme sted alt i 1838, sønnen Robert fortsatte, og skipsreder Bendix Grefstad drev noen år før J. A. Gundersen overtok i 1904.

De første regnskapene viser bl.a. jevnlige utgifter til grønnsåpe, som ble brukt til smøring av beddingene ved stabelavløpninger. Firmaet fikk etter hvert egen motorbåt og ferge til frakt av materialer. Denne ble utleid for kr. 4 pr. dag, men ved ett tilfelle måtte de selv leie inn rutebåten ”Trafik” til å buksere to større fartøyer. Dette kostet 25 kroner.

I 1918 ble kutter ”Solveig” ferdig, til en pris på 24.500 kroner. Lars og Karl valgte å eie og drive kutteren selv, med Theis Holvik som skipper. Han kom fra Loshavn ved Lista, hadde kystskippersertifikat og kunne seile den. Allerede i desember samme året ble den imidlertid solgt for 25.250 kroner. Dette året ble det også bygd en 40 fots og en 42 fots fiskebåt, det ble reparert en skøyte og bygd to prammer. I 1920 ble det bygd 6 mindre båter fra 18 til 21 fot, og montert motor av merket ”Kvik” i flere av dem.

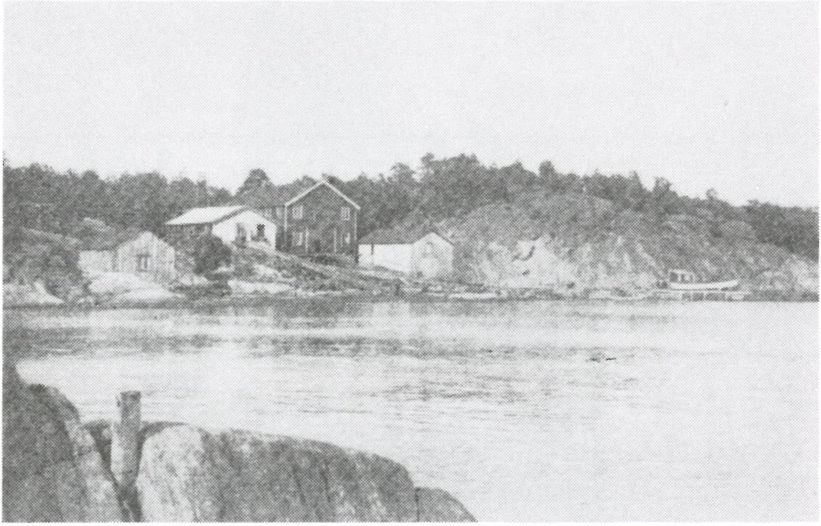


Kutteren ”Solveig” var et av de første fartøyene som ble bygd i Vesøya.

Eget sagbruk

I 1918 ble det satt opp sagbygning, deretter en stor hall for bygging av motorskonnerten "Vesø". Disse to byggeprosjektene tok naturlig nok mye av tiden i 1918. Det var en stort dimensjonert sag med dobbelt spindel på to benker. Hovedgrunnen til at de bygde sagbruket var at bedriften trengte store mengder materialer til bygging av skonnerten. Men helt fra starten var det stor aktivitet på saga, for det ble også levert mye leieskur til Grimstad Møbelfabrikk, Jørgensen og Viks båtbyggeri i Hasseldalen, Hans Hanssens trelastlager og andre. Hunveden ble solgt til byens bakere og til private til brensel. Foruten skur av eik og furu til båtbygging og bygningsmateraler ble det for eksempel i 1920 levert materialer til Grimstad gravkapell, til Knut Hamsun og til Julius Tjørve i Egersund.

Karl ville alltid inspisere lasten før de kjøpte. Særlig viktig var det å få fine båtbord til både større fartøy, sjekter og



Torskevika i 1919. Fra "Sørlandets Næringsveie i tekst og billeder".

glattbygde lystbåter. De kjøpte bl.a. et stort parti grovt, førsteklasses tømmer fra Gunhilde Inntjore. Hun leverte stokker på opptil 3 kubikkmeter! Mye last ble kjøpt på Nørholmen og slept inn til Vesøya. Til båtbord var det særdeles viktig med seinvokst furu. Sjølvokste kne både av furu og eik var de helt avhengige av, og Øivin forteller at han som gutt var med sin far opp til øvre Landvik, til Salve Hørte, der de sammen skulle blinke ut furuer som egnet seg til kne.

Motorskonnert "Vesø"

For det lille båtbyggeriet var byggingen av ei ordentlig seilskute et kjempeprosjekt, som tok omkring et år. 45 mann sto på firmaets lønningsliste dette året. Fordelene var at de hadde fått reist den store hallen, slik at hele fartøyet kunne bygges under tak, og at de selv skar materialene til skonnerten. Det meste av tømmeret ble hentet med taubåt fra Nørholmkilen. Det var Konsortiet Biodden som kontraherte "Vesø", en tremastet motorskonnert på 120 fot og 223 brutto registertonn. Bak rederiet sto flere av byens forretningsfolk, blant disse A. Kvarsnes og med N. Dannevig Nielsen som disponent. Nybygget var ansett som godt og solid og meget pent av konstruksjon, og siden det var bygd i hus, ble skonnerten klassifisert av Det Norske Veritas i første klasse for 11 år.
- Den store begivenheten i 1919 var stabelavløpningen for "Vesø" 10. september, sier Øivin. - Det var enda på min bror Arnes ettårsdag!

Anders Kvarsnes ble første fører av "Vesø". For en spennende beretning om skonnertens korte historie anbefales boka "Sjøen er alltid fin" av Aashild Kvarsnes. Her forteller hun om farens glede da han kunne starte den første turen som kaptein på egen skute. Det var en novemberdag i

1919 at "Vesø" sto ut Rivinggapet på tur til Færøyene for å laste klippfisk for Spania. Fisken ble losset i Bilbao, og i en tid gikk "Vesø" i såkalt timecharter i vinfarten mellom spanske og portugisiske havner. Men den mest minneverdige turen var nok fra Dundee i Skottland til Baffinland med kull til eskimoene, samt 25 kasser tobakk. De brakte også med seg geværer med ammunisjon, kniver og sakser, strikkeklær, munnspill, dambrett og glassperler, og tre store fangstbåter med fullt utstyr. Mannskapet oppnådde god kontakt med eskimoene på en stort antall lossesteder, og ble bl.a. invitert med på hvithvaljakt. Tilbake til Dundee

Motorskonnert "Vesø" fotografert utenfor Hans Hanssens brygge en gang rundt 1920.

brakte de 80 bjørneskinn, 250 hvitrevskinn, 500 selskinn, 600 hvalrosskinn, hvalrosstenner og barder av hval, og mer prosaiske 800 tomme oljefat. En kort periode sluttet Kvarsnes fraktene for skuta selv, mellom ulike europeiske havner, før tidene begynte å bli dårlige, og eierne ble enige om å selge henne. De hadde fått henne for sent. Kvarsnes gikk over til slepebåter og lektere langs norskekysten. I 1923 ble "Vesø" solgt til Sverige. Der ble den omdøpt til "Trio", og forliste utenfor Gøteborg i desember 1924.

Stabelavløpninger

Stabelavløpninger var alltid forbundet med spenning og høytid. Måneders arbeid skulle testes, og håpet var at båten oppførte seg slik på vannet som planlagt. Dessuten skulle selve sjøsettingen helst gå smertefritt, uten forsinkelser og uten at noe ble ødelagt. Skroget sto på en slags slede, som skulle gli sakte langs grove tredragere ned mot vannet. Treverket ble satt inn med store mengder grønnsåpe som smøring. Når sleden nådde vannet, ble den holdt igjen av et tau, og skroget gled videre på egen hånd.

-Jeg husker særlig sjøsettingen av en fiskeskøyte, sier Øivin. - Alfred Jacobsen, bror av Konrad og Wilhelm, jobbet i bua hos oss i sin ungdom. På denne tida var han på tollbua. Han var stadig svært interessert i båtbygging, og møtte opp i god tid før stabelavløpningen. Han gikk fram og tilbake på brygga, og virket nervøs, men sa ikke noe. Da det hele var over, og alt var gått greit, kom Alfred bort: - Jeg var så redd for at det skulle gå galt. Jeg tror ikke Karl visste at det er fredag den trettende i dag!

Dårlige tider

Høsten 1920 ble det sammenbrudd i deler av norsk økonomi, etter feberaktige år i kjølvannet av første verdenskrig. Trelastmarkedet sviktet, og ledigheten økte dramatisk. En rekke bedrifter måtte innskrenke, innstille eller lukke dørene for godt. I årsskiftet 1921-22 var det rundt 4000 ledige i Aust-Agder, eller 15%. Båtbyggeriet og sagbruket slapp ikke unna. Det var lite virksomhet fra desember 1921, og det største arbeidet var reparasjoner på en havarert kutter fra mars til juni, en kontrakt på 11.000 kroner.

- Regnskapet viser at det i disse dårlige åra også ble produsert årer, forteller Øivin. - Dette var trolig ingen god butikk, og ved en anledning måtte de si fra seg en ganske stor kontrakt da kjøperen ville ha ned prisen med 1-2 øre pr. fot. Det var mer enn de kunne gå med på hvis de skulle ha noe som helst igjen i fortjeneste.

I 1922 bygde Karl hus på heia bak båtbyggeriet. Tomta kalte han "Fjellhammer". Da hadde han kone og tre barn. I 1923 reiste brødrene til Amerika for andre gang. Denne gangen drev de med husbygging. Onkelen deres, Wilhelm Jakobsen, bestyrte båtbyggeriet mens Karl og Lars var i USA. Virksomheten var stort sett slippsettinger og reparasjoner. Den store hallen ble benyttet til vinteropplag for mindre lystbåter og seilbåter. Lars ble i Amerika, og familien kom etter fra Norge i 1927. Karl vendte tilbake i 1926, overtok hele ansvaret for bedriften, og dermed også hele gjelden.

Vesøen Revegård A/S

I 1928 gjorde Karl, sammen med sin svoger Hans Hanssen og Marthinius Edvardsen, et spedt forsøk i den nye pelsdyrnæringen, som for noen var blitt "business". De reiste til en kontakt helt borte i Ålesund for å hente de første revene. Så dannet de Vesøen Revegård A/S, og ansatte en røkter, som heldigvis også kunne jobbe deltid i båtbyggeriet. Røkteren het Valdemar Andersen, og hver dag klokka to kom han opp til "Fjellhammer" og spurte etter en bøtte varmt vann. Det trengte han til å lage revematen, som lignet på komper å se til. Særlig viktig var parringstida. Da måtte de ikke forstyrre revene unødig. Men Valdemar ville kontrollere om parringen gikk etter planen. Derfor fikk han Karl til å skjære ut en luke i veggen høyt oppe i gavlen på "Fjellhammer". Her var det fri sikt mot revegården. Så krøp han opp dit med jevne mellomrom for å overvåke reveparenes aktiviteter uten å forstyrre.

Pelsdyrsatsingen var ingen økonomisk suksess. Da Karls datter Else gikk på skole i Oslo, spurte faren om hun ville gå til en bestemt pelshandler og spørre om han hadde tenkt å betale gjelda til revegården. Det var ikke snakk om noe stort beløp, så Karl sa at hvis mannen betalte, kunne hun beholde pengene selv. Dette var i periode da skinnprisene var uvanlig lave og inntjeningen i bransjen elendig. Mannen kunne ikke betale, og Else fikk altså ingen ekstra lommepenger.

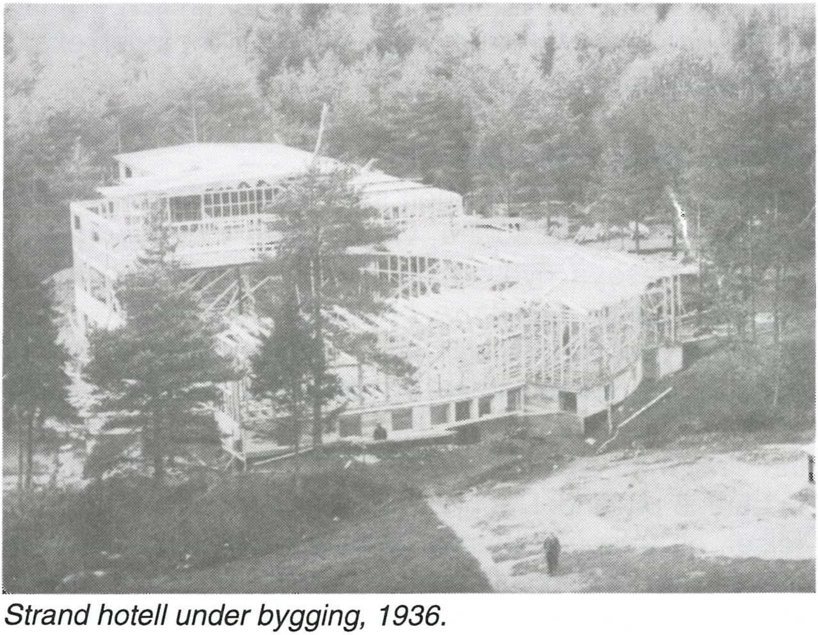
30-åra: harde, men varierte

Fra Karl kom hjem etter den siste Amerikaturen og gjennom de beryktede 30-åra, var det jevn men variert virksomhet i Vesøya: nybygg, reparasjoner, opplag og oppussing av mindre og større bruksbåter og lystbåter. Den store slippen var jevnlig i bruk. Den kunne ta fartøy på opptil 70 fot, hadde 4 traller og handvinsj. Men det tok over en time å hale opp båtene. I midten av 30-åra ble det kjøpt inn vinsj med elektrisk motor. Da tok det bare minutter å få båtene på land. Det ble bygd fiskeskøyter av flere størrelser, og to spesialbestilte lektere til Høyer Ellefsen. De fikk navnet "Yankee I" og "Yankee II", og skulle brukes til mudringsarbeid, og den ene ble faktisk bygd på stedet oppe i Gudbrandsdalen, der elveløpet skulle endres for gi flomvannet avløp. Karl og et par mann til reiste opp og gjorde jobben. Litt ”annerledes” oppdrag var forlengelse av både små og større fartøyer. En kutter ble forlenget med 15 fot, og direktør Helmers lystbåt, datidens ”cabincruiser”, ble forlenget med 5 fot. Helmer var direktør på Mustad Fabrikkers avdeling i Frankrike, og hadde sommersted på Maløya.

Hotell, skoler, gartnerier og boliger

Karl hadde fått nyttig erfaring som tømmermann i Amerika. Det falt derfor naturlig å supplere båtbyggingen med regulær byggevirksomhet i 30-åra. Strand Hotell på Fevik ble bygd i 1936-37, med en arbeidsgjeng på 18-20 mann. Unggutten Øivin var visergutt for faren.

- Flere ganger ba min far meg om å kjøpe småting de trengte til byggingen og sende det med rutebilen. Det



Strand hotell under bygging, 1936.

kostet 50 øre å sende pakka. Men det kostet bare 25 øre for meg å ta bussen bort til Strand, med pakka på fanget, og 25 øre tilbake til Grimstad. Som oftest gjorde jeg det på denne måten.

Et annet stort oppdrag var verkstedbygning på den tekniske fagskolen i 1939, med en ny og krevende takkonstruksjon i betong. En fjær i hatten for det lille firmaet, som fikk hovedentreprisen i konkurranse med store firmaer fra Kristiansand og Oslo. Det ble satt opp gymsal på Frivold skole. Drivhus, pakkhus og fyrhus var oppgaver på gartnerier: Birger Beisland på Berge Gård, hagebruksskolen på Dømmesmoen, Syvertsen på Frivold og Ansgar Jensen på Maløya. Det store uthuset på Løvåsvollen ble bygd i 35-36, innhuset ble utvidet og to drivhus satt opp samme sted. Blant flere bolighus i disse åra bygde de en tro kopi av Karls eget hus for Kristen Danielsen på Groos. Virksomheten på saga i de usikre 30-åra var stabiliserende for firmaet med leieskur og materialer til egen båtbygging og til egne byggeprosjekter.

Hytter og sommerhus

Firmaet fikk etter hvert oppdrag for stadig flere feriegjester. De bygde hytte for Mathias Molland og Alma Fagerlund, og på Groos for Jørgen Bang, direktør Nilsen og hytta "Munken". Ikke minst hadde de mange prosjekter for dr. Jac. Erichsens på hans eiendommer på Groos: gjestehus, stabbur, uthus, ombygginger og muring av stemmen til Groosedammen. Reparasjoner av sommerboliger og bygging av brygger var det også en god del av, bl.a. hos høyesterettsdommer Alten på Rivingen, ingeniør Egenæs på Vesøynes, doktor Christensen på Rønnes og direktør Helmer på Maløya.

Karls ugifte søster Inga kjøpte to utrangerte jernbanevogner. De var av typen BCo, bygd ca. 1883 for smalsporet bane og kom ned til jernbanestasjonen før Grimstad-Risebanen gikk over til bredspor i november 1936. På jernbanebrygga ble selve vognkassene demontert fra hjulsettet. Så ble de fraktet på ferge, trukket opp på land og brukt til hytter, den ene på Nordodden ved Saulebukta, den andre på Solodden, Inga ville spe på inntektene fra småbruket og hønseriet med utleie til turister. Vogna på Solodden fikk snart tilbygd ei lita stue, og ble sånn noenlunde til å feriere i. Den på Nordodden sto omtrent som da den gikk på Risebanen, og egnet seg dårlig som feriehus. Dette var i slutten av 1930-åra, og på denne tida hadde allerede baker Bergshaven bygd sitt sommersted ytterst på Solnes, mens Peter Svendsen, Sam Rønnevig og slakter Olsen bygde hver sin hytte litt lenger inne i 1937.

En drake til Leo Tallaksen

Seilermiljøet i Grimstad fulgte i stor grad de økonomiske konjunkturene, med en viss vekst de siste 30-åra. Det ble arrangert regattaer på Groosefjorden, med start og mål ved Torskeholmen. I 1929 hadde nordmannen Johan Anker vunnet Gøteborg seilforenings tegnekonkurranse om en ny og spennende båttype, som ble kalt "drake". 10 år etter ble den valgt som olympisk klassebåt. De ivrige og dyktige seilerne Kristen Mørland og Bjarne Bergshaven samt Leo Tallaksen fra Kristiansand bestemte seg i 1936 for å anskaffe båter av denne typen. Det var en stor og dyr båt som skulle være lett og seile fort. Drakene skulle bygges på ulike båtbyggerier, og Øivin mener at det ble trukket lodd om hvor hver enkelt skulle bygge.

- Det ble Leo Tallaksen som trakk oss, sier Øivin. Båten ble slettbygd i oregon pine, med steama askespant, som var lettere og seigere, og greiere å bøye enn eika. Tallaksens båt het "Gamin", som alle båtene hans. Han deltok i en del regattaer med draken, men skiftet den ut med en større tomaster noen år etter krigen.

Helt fra starten i 1915 og fram til siste krig bygde de seilbåter av mange slag. Else Holm, søster til Øivin, husker særlig en episode da en kunde kom til Vesøya sammen med kona si for å klage på en båt de hadde kjøpt.
- Under disputten hendte det noen ganger at kona ville snakke "privat" med mannen. Da slo hun over på engelsk, og regnet med at det var trygt. Min far lot seg ikke merke, men han hadde jo vært 7 år i Amerika, og forsto selvfølgelig hvert eneste ord!

.. og en gigg til Arnulf Øverland

Arnulf Øverland ferierte i flere år ved Grimstad sammen med sin første kone Hildur, som var sangerinne. De bodde bl.a. på Groos sommerpensjonat og hos Olaves Bjorøya. Til Bjorøya fikk de fraktet ut et orgel som ble plassert i uthuset, slik at Hildur kunne få gjort sine viktige sangøvelser. Hildur øvde også sammen med den kjente pianisten Daniel Løvdal, som ferierte hjemme på Løvdal gård på Molland. Da hadde Nils Kristiansen på Bjorøya jobben med å skysse henne inn Reddalskanalen og sette henne av ved Ågersbro.
- I tre-fire sesonger hadde vi Øverlands robåt i opplag, erindrer Øivin. - Det var en slags spiss flatbunning, lik Lyngør-puttene. Så bestilte han en gigg hos oss. Giggene er klinkbygde, med tynne, limte eller steama spant som står mye tettere enn i vanlige sjekter. En gigg har speil akter, og er nok en båttype som stammer fra England. Han hadde selv tegnet båten og hadde bestemte ønsker for utforming av detaljer, bl.a. ville han ha "automobilseter" med skrå rygg. Jeg var ganske ung på denne tida, og hadde jobben med å plugge hull etter skruene. En dag

da Arnulf og Hildur var ute og inspiserte byggingen, overhørte jeg at Hildur prøvde å komme med et forslag: "Ville det ikke være greit å .." Lenger kom hun ikke før Arnulf bet henne av på klingende bergensk: "Her er det jeg som bestemmer!"

Denne lille disputten i Vesøya skjedde altså i 1931. Ekteskapet med Hildur tok da også slutt rundt 1932, selv om de ikke ble lovformelig skilt før i 1939. Da hadde han bodd noen år sammen med sykepleieren Effi Leganger, som han giftet seg med i februar 1940. Senere ferierte Øverland i Morvika sammen med journalisten Margrethe Aamot, som ble hans tredje kone i 1945. I mellomtiden ble han som kjent arrestert av tyskerne og havnet i fangenskap på Grini og i Tyskland. Giggen han fikk bygd i Vesøya - den var grønnmalt og fikk navnet Grønningen - overlevde imidlertid flere ekteskap og fulgte ham trofast også da han i 1947 fikk sitt eget sommersted på Bergsøya ved

Arnulf Øverlands gigg "Grønningen" ble bygd i Vesøya i 1931 og var på flere hender etter Øverlands tid. (Foto: Harald Egner, som eide båten da dette bildet ble tatt)

Humlesund, utenfor Lillesand. Det mest "historiske" bildet av båten er fra sommeren 1936 da Øverland hadde invitert en celeber gjest: Leo Trotski. Revolusjonslederen var utvist fra Sovjetunionen i 1929 og levde resten av sitt liv i landflyktighet, til han ble myrdet av en Stalin-agent i Mexico i 1940. I Norge var han fra juni 1935 til han ble utvist også herfra året etter.

Øverlands datter Åsil forteller at faren var svært praktisk anlagt og laget selv arbeidstegning til båten. Eli Krogh beskriver den som "grønnmalt og riktig koselig ... med filleryer på dørken og blomstete gardiner i de ørsmå vinduene i kahytten. Praktisk innredet var den, med flasker på is og bløtkaker fra bakeren i Grimstad." Karl Øvensen skal ha vært ganske fortvilet da Øverland forlangte at den fine båten skulle males grønn. Dette er kanskje den mest rimelige forklaringen på navnet. Men i noen dagboknotater etter krigen, da båten hadde ligget i opplag i mange år og voldte eieren mye besvær, kaller han den M/S "Dævelen"!

"Grønningen" overlevde Øverland selv med atskillige år. Han døde i 1968, og fire år etter ble den kjære giggen avhendet til Cesar Strøm, en hyttenabo ved Humlesund. Senere har den hatt flere eiere. Ved en anledning figurerte den i følgende salgsannonse i et båtsportsblad: "Grønningen", 25 fots gigg skal selges til en med sans for dens egenart. Arnulf Øverland fikk den bygget i 1931 og han har delvis benyttet den som flytende bokhandel. F.M. motor og grønnmalt skrog. Båten er spesiell og blir gjenkjent langs hele Sørlandskysten."

Blant senere eiere er Georg Schelderup og Harald Egner, sønn av Torbjørn. I dag tilhører båten Gudrun og Ånund Brottveit. De har hytte ved Tvedestrand og har lenge brukt den der. Nå ligger den i Oslo. Båten er i bruk hver sommer, og har altså 70-årsjubileum i år! Fremdeles henger bildet av Øverland og Trotski inne i kahytta. Øverland forlangte nemlig en klausul ved videresalg av båten: Bildet skulle alltid følge fartøyet!

Treferdige båter

Fra Vesøya ble det leverte småbåter til hele det sydlige Norge. Mange sjekteskrog ble innkjøpt "treferdige" fra distriktet. Båtbyggere oppe i landet gjorde skrogene ferdige, og fraktet dem til Vesøya. Her ble de innredet og lakket, det ble satt på vindskjermer, beslag og kalesje, og montert motor. Dette var vanlig ved større båtbyggerier både i Grimstad og Arendal. Fenomenet "bondebygging" er beskrevet allerede i Eilert Sundts "Husfliden i Norge". I 1867 var Eilert Sundt i Grimstad. Han kjente til kjøpmenn i Grimstad og Arendal som solgte betydelige antall småbåter produsert oppe i landet. Med konsul Fr. Crawfurd som lokal kontakt reiste han rundt. Han oppfattet næringen som «rigtigt Husflidsarbeide». Folk bygde båter ved siden av gårdsarbeidet, særlig vinterstid, da de «sysle med Baadarbeidet i Mellemstunder».

- I denne bransjen var ikke vanlig reklame så effektiv og viktig, mener Øivin. - Vi var avhengige av "jungeltelegrafen". Det viktige var at vi fikk et godt rykte. Vi bygde jo båter på bestilling, og aldri "på spekulasjon", dvs. at vi bygde før vi hadde bestillingen fra kunden. De ferdige båtene var reklamen. De større fartøyene og de glattbygde lystbåtene bygde vi selv fra kjølen, mens vi bestilte mange sjekteskrog som "halvfabrikat" fra mindre båtbyggerier rundt byen. Disse leverandørene var vi svært heldige med. Jeg husker spesielt sjekteskrogene fra Olaf Vindheim på Vik, som hadde ualminnelig fine linjer. Når vi hadde gjort dem ferdige med lakk, vindskjermer, kalesje, beslag og motor, var de rene møbler og den beste reklame for å selge nye sjekter.

Øivin kan aldri huske at de gjorde noen reklameframstøt i form av annonser og slikt. Men med jevne mellomrom reiste det rundt agenter for ulike publikasjoner som presenterte næringslivet i landsdelen. Da heftet *"Fra Sørlandets næringsveie i tekst og billeder"* ble utgitt i 1919, hadde nok det unge firmaet et behov for å gjøre seg kjent, og figurerer med bilde av buene i Torskevika og tekst i positive, men ikke overstadige vendinger. Andre båtfirmaer i samme hefte er J.A. Gundersen midt i havna, Jørgensen og Vik i Hasseldalen og Moen & Moy i Vikkilen. I "Den norske industri, Aust- og Vest-Agder" fra 1941, finner vi en lignende presentasjon av firmaet. Nå bygges bruksbåter, skøyter, lystbåter i alle typer og størrelser, og 1. klasses arbeid garanteres!

Opplæring

I etterkrigstida var det vanlig å ta inn læregutter i trevarefabrikken. Men Øivin kan ikke huske at de hadde læregutter i båtbua. Guttene i familien ble likevel tidlig involvert i enkle arbeidsoppgaver. Selv var han ikke større enn at han måtte sykle "i ramma" da han ble sendt med lapp til Mollands jernvarehandel for å hente spiker og andre småsaker som de trengte i bua. Guttene var også med og holdt bordganger når en båt ble bordet opp.

Oftest ble de ferdige båtene sendt med kystruta til kundene utenfor Grimstad og omegn. Som gutt var Øivin med på å kjøre ei sjekte sjøveien til en kunde i Kristiansand, sammen med sin far og fetteren Olav. Tilbake tok de kystruta, som gikk fra Kristiansand midt på natta, så de fikk egen lugar og la seg til å sove. Ved Homborsund ble de vekket av ”trisa”. Dette syntes Olav var altfor tidlig. Han hadde behov for mye mer søvn, og ikke trengte han lange visken på å gjøre seg klar til landgang på Dampskipsbrygga.

Krigsåra

I krigsåra 1940-45 var virksomheten mer allsidig. Maskinparken var nedslitt og trengte fornyelse. En rekke maskiner ble innkjøpt, nå med egen motor på hver maskin. De gamle maskinene ble demontert sammen med mellomakselen og den store motoren. Ny motor ble også montert ute på saga. Driften ble lagt om til produksjon av dører, vinduer, trapper og kjøkkeninnredninger. Det var også en møbelavdeling: spisestuer, soveromsmøbler, bokreoler, skatoller, hjørneskap m.m. Spesielt en type kommode ble det laget store serier av. Samtidig var båtbyggeriet i drift, men helst med slippsettinger og reparasjoner av fiskefartøy og lektere. I den store bua var det opplag av lystbåter og seilbåter. Båter med motor fikk ikke bensin, og seilbåter med over 10 m2 seilføring lå i opplag fordi det var forbudt å bruke dem. De kunne nemlig brukes som fluktbåter, mente mistenksomme tyskere. Sommergjester på øyene ble henvist til å bruke mindre båter uten motor, mens yrkesfiskere fikk en viss ekstrainntekt ved å frakte folk og bagasje.

”Satanita”

Kathrine, kona til Karl, blandet seg sjelden inn i arbeidet i båtbua. Dette faller nokså greit inn i det generelle inntrykket av tradisjonell, kjønnsbestemt arbeidsdeling i denne bransjen, der kvinnenes plass var helt andre steder enn ved bankestokken. Bare ved en anledning kunne hun ikke holde seg. Det var da de bygde en stor lystbåt, en såkalt motorkrysser for Walter Rieck fra Bergen. Han hadde tidligere kjøpt ei sjekte i Vesøya, og ville nå ha noe større. Byggingen startet høsten 1939. Skroget var ferdig i februar 1940, og 8. april ble roret og propellen montert og en 40 hk Morris Marine satt på plass. Så kom 9. april og tyskerne. Gjennom hele krigen arbeidet de i korte perioder med båten, og sommeren 1942 bodde Rieck og kona 5 fine uker i båten - inne i båtbua! Da tyskerne i 42-43 gjorde anstrengelser for å skaffe seg raske patruljebåter, ble det nødvendig å skjule båten enda bedre. De bygde den derfor inn i en stor kasse som de så heiste opp under taket i storbua. Det var da tida for stabelavløpningen kom, i juli 1945, at det forbraste for fru "Titti", datter av frikirkeforstander Heimdal og en dypt og overbevist kristen.

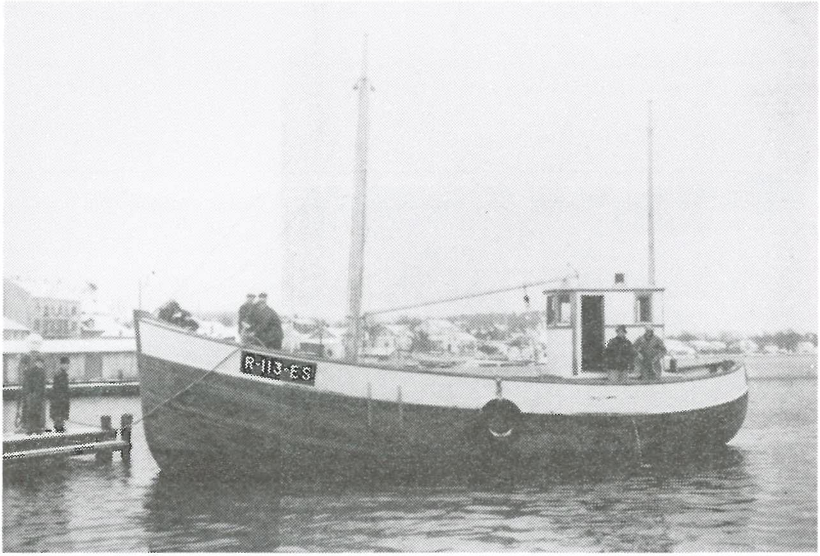
- Min mor ville ikke la Rieck sette navnet på båten, husker Øyvind. Å kalle en så fin båt for "Satanita" var aldeles blasfemisk for henne. Hun nektet også min far å arbeide med

Motorkrysser "Satanita II" var slettbygd av mahogny, et nydelig fartøy! Her er Karl og Øivin på prøvetur.

denne båten dersom han ikke lovet henne at bokstavene ikke skulle monteres på akterspeilet så lenge båten lå i Vesøya. Og hun fikk sin vilje. Bokstavene ble ikke skrudd på før Rieck og båten var vel hjemme i Bergen. Og ikke nok med det: Rieck fikk heller ikke lov til å komme på tur til Grimstad uten at han skrudde av tre bokstaver, og dermed endret navn til ”Anita”. Dette respekterte han faktisk, og skrudde bokstavene på igjen når han satte kursen ut Groosefjorden på vei hjemover.

Etterkrigsåra

Etter krigen fortsatte produksjonen av dører, vinduer, trapper og kjøkkeninnredninger, mens møbelproduksjonen opphørte. I båtbua ble det mer å henge fingrene i, med spesialbestilling av båter. Det var jo fri ferdsel på havet igjen. I 1948 og 1949 ble det levert to 45 fots fiskeskøyter for reketråling. Det ble også utført store reparasjoner



Denne fiskeskøyta ble bygd og levert til Egersund i 1949. I dag er den hjemmehørende i Trondheim, ombygd til turbåt.

på fiskefartøyer og på frakteskuter som "Juni", "Eno" og "Fremad".

Byggevirksomheten ekspanderte i disse årene, med bl.a. en rekke oppdrag for gartnerier: Birger Beisland, Erik Syvertsen, Statens Hagebruksskole, Grimstad Gartneri. Også for kommunene fikk firmaet entrepriser: skolebygg i Grimstad, på Landvik og på Vik, oppdrag på Øyestad herredshus, posthusbygget i Arendal pluss større og mindre private oppdrag: handelsskolen på Drottningborg, kontorbygg for Tønnevolds rederier, der også postkontoret holdt til i mange år, Hans Hanssens kontor, sommersted for Chr. Kaurin på Nesvold og for direktør Stephansen i Eide.

Firmaet hadde etter hvert opparbeidet kompetanse på bygging av brygger, og fikk jobben av Grimstad havnevesen med utvidelse av Dampskipsbrygga samt to nye utstikksbrygger for småbåthavna mellom Odden og Torskeholmen. Her forlangte kommunen at det skulle brukes trykkimpregnerte stolper i stedet for kreosotinnsatte, som var vanlig før. Karl advarte mot dette, mente de ikke ville holde lenge, og sa han håpet at han levde så lenge at han kunne oppleve at han fikk rett. Han holdt kreosoten som mye bedre. Den var nok mye giftigere også. Utvidelse av Hans Hanssens brygge ble også gjort i 50-åra. Karl hadde kjøpt inn egen ferge med rambukk til å slå ned bryggepålene.

Familien Alten på Rivingen

Firmaet hadde en rekke oppdrag for hyttefolk, som det ble flere og flere av før siste krig. Blant annet hadde de mye arbeid for høyesterettsdommer Edvin Alten og senere for datteren Rønnaug og mannen Georg Løkkeberg. Alten kjøpte Rivingen i 1932, sju år etter at fyret var nedlagt.

Familiens motorbåt lå i vinteropplag i Vesøya. Motorbåten var Altens smertensbarn, akademiker og lite motorkyndig som han var, selv om familien fikk mange fine turer de gangene motoren gikk. På forsommeren kom familien med kystbåten, og da møtte Karl opp ved Dampskipsbrygga med motorbåten ferdig vårpusset og trimmet, og la til brygga mens familien gikk opp i byen for å handle. Så kjørte de selv båten ut til fyret og sommergledene.
- Men ikke alltid, smiler Øivin. - Det hendte at båten ble tauet tilbake til Vesøya av en barmhjertig fisker, for Alten fikk ikke til motoren. En gang de kom, så min far med en gang at en spesiell bryter var slått av. Dette kunne skje ved mislykka startforsøk. Da var strømmen kuttet, og motoren umulig for noen å starte. Han sa ikke noe, bare trykket kneet diskret mot knappen, og motoren startet på første forsøk som ved et mirakel. Det var ikke underlig at han fikk en høy stjerne på Rivingen, og fru Alten mente at "det Karl Øvensen ikke kan, det er ikke verd å kunne!"

I mange år hadde de ettersyn med bygningene på Rivingen, og små og store byggeoppdrag der ute. Edvin Alten og fru Ragna hadde så lang sommerferie at de kunne drive et ganske imponerende hagebruk i skortene på den kalkrike steinknausen. De var også ivrige naturister og kjent for å spare på tekstilene når været tillot det. Ved en anledning hadde firmaet noe anleggsarbeid på Rivingen sommerstid, og arbeidsfolka Einar, Ole og Ingemann kom oppover fra brygga med verktøy og annet i en tung bærebåre. På avstand så de fru Alten ligge i jordbæråkeren like ved stien og grasse, og det aldeles netto. Først gikk Einar, den mest unnselige av de tre. Han tenkte de måtte gjøre noe for at det ikke skulle bli altfor pinlig for fruen. "Du må kremte, Einar", sa Ole. Og Einar kremtet, hvorpå fru Alten snudde seg og utbrøt: "Men kjære, kommer dere i dag?"

Så reiste hun seg, tok på seg den vidbremmede solhatten, og gikk rolig sammen med dem opp til huset, der arbeidet skulle utføres.

Skypumpa i 1956

I 1956 ble den store bua fra byggingen av "Vesø" rasert av en virvelvind. Den kom inn Groosefjorden med lyd som et jetfly i lav høyde, og i løpet av sekunder var det gjort. Ei sjekte som lå på land ble slengt ut på sjøen. Flere båter som lå i opplag ble knust og mange skadet, men merkelig nok var mange båter like hele. Til alt hell ble ingen mennesker skadet. En liten del av bua ble reparert på restene av den gamle, og ble til en utvidelse av trevarefabrikken. Dermed kunne det aller meste av virksomheten fortsette som før. Nybygg av båter var nå ikke aktuelt lenger, men slippsetting og reparasjoner på både den store og den lille slippen ble foretatt helt fram til 1980.

Slik så storbua ut etter skypumpas herjinger i 1956. Legg merke til fiskeskøyta, som sto på slippen. Den var helt uskadd.

Det fortelles at da skypumpa nærmet seg og den truende lyden ble hørbar, kom en av de ansatte - han var mer enn normalt tung og sedat - sprintende inn fra storbua til sikkerhet inne i verkstedet. Det skal ha vært første og siste gang han løp i hele sitt liv!

Båtbyggeri blir trevarefabrikk

Allerede før den fatale stormen var nybygging av båter nesten opphørt, og andre produkter hadde overtatt helt. Firmaet gikk over til å bli trevarefabrikk. Men slippen og opplagsplassen var lenge et minne om den gamle tida. Her lå stadig båter i opplag, noen var sjelden eller aldri på vannet, slik som for eksempel den fine lystbåten til skuespilleren Olafr Havrevold, som hadde kjøpt Saltøya ute ved Støle under krigen. Det var en ganske stor båt, en av de lange slanke fra 20-åra, med kahytt og god overnattingsplass. Da Olafr ble skilt, beholdt skuespillerkona Gørild sommerstedet på Saltøya, men det flotte fartøyet ble liggende år etter år og forfalle. Til slutt ga eieren opp hele båten, og den ble rett og slett hogd opp til ved!

Smia blir kontor

Fra 1915 til 1923 lå kontoret i 3. etasje av maskinverkstedet. Bøker og bilag fra denne perioden ble lagt i kasser da Lars og Karl reiste til USA, og "arkivet" lå fremdeles urørt her da guttene Paul og Sverre var på oppdagelsesferd på loftet rundt 60 år senere. Da Karl kom tilbake fra Amerika, innredet han kontor i et tilbygg i sin egen bolig. Først i 1970 ble det satt opp en egen kontorbygning på den gamle smietomta. Av brannhensyn var selvfølgelig smia plassert like ved vannet, og finere kontortomt skal en lete lenge etter!

Store oppdrag for Nymo

I 1960- og 1970-åra ble det levert innredninger til bysser, messer og lugarer til flere skip for Nymo Mek. Verksted. Da kom erfaringen fra båtbyggingen til nytte. Firmaet hadde også oppdrag på en borerigg, og ombygging av lasterom i et supplyskip til "førstehjelpstasjon" ved ulykker i Nordsjøen.

De siste åra

Trevarefabrikken og stabens spesialkompetanse på dette feltet var firmaets grunnpilar i hele etterkrigstida. Fra 1977 ble virksomheten utvidet med utstilling og salg av kjøkken, garderobe- og badeinnredninger, men også dører, vinduer og beslagvarer fra fabrikker som leverte standardprodukter. Økonomien i denne delen ble svakere da det vokste fram det ene utsalget etter det andre i samme bransje. Rørleggerne solgte både kjøkken og bad, og de store fabrikkene gikk direkte på byggmestere og snekkere for å selge vinduer og dører.

- Omsetningen av slike varer gikk derfor markert ned, sier Øivin. - Derimot åpnet det seg i denne perioden et nytt marked for nye nisjeprodukter: "ekte" vinduer og dører laget på tradisjonell måte. Dette medførte mange oppdrag med kopiering av vinduer og dører til opprusting og rehabilitering av gamle hus, for eksempel i "museumskvartalet" med Reimanngården, Matroshuset og Haldorsens hus. I uthuset her måtte vi bl.a. skifte ut en vinduspost som vognmann Haldorsens hest hadde gnagd i stykker. I Ibsenhuset laget vi nye vindusrammer i de gamle karmene. Alle var skakke og skjeve. Mange kom med gamle fyllingsdører som vi reparerte. I noen år etter krigen hadde det vært mote med slette finérdører, som hadde erstattet de gamle fyllingsdørene. Mange kviet seg for å brenne opp de gamle dørene, som ble satt avsides i uthuset.

Og så - 20-30 år senere - ny mote med fyllingsdører! Ny oppussing, ut med de slette dørene og fram med fyllingsdørene som sto i uthuset. Så kom spørsmålet om vi kunne sette i stand de gamle dørene og lage nye karmer.

Fram til 1986 var den store slippen i drift. Den var stadig i bruk, særlig om våren, da fiskeskøyter og større lystbåter ble slippsatt for rengjøring og bunnsmøring. Det førte med seg reparasjonsarbeid fra og til. Dette var nærmest servicearbeid for gamle kunder, for det ga ikke særlige inntekter. Da skinnegangen under vann brøt sammen, var det slutt, etter nesten 70 års bruk.

Firmaet legger inn årene

- Mot slutten av 80-åra var den økonomiske nedgangen merkbar, innrømmer Øivin. - Da byggevirksomheten sviktet, tok de store fabrikkene imot ordre som de før ikke brydde seg om. Det ble vanskeligere med jevn produksjon, særlig i vinterhalvåret. Nye vinduer til Hamsun på Nørholmen var en kjærkommen ordre vinteren 1987-88. Vi hadde tidligere levert nye utvendige dører. Begge ordrene var viktig å holde i gammel stil og profiler. Alt ble levert ferdig malt, glasset og med utforet karm til veggtykkelse. Vi leverte også varevinduer til Ibsenhuset og Matroshuset i denne tida. Et arbeidskrevende oppdrag. Alt var skjevt og skakt.

- Da vi i 1989 ble enige om å avvikle firmaet, var det ikke med lett hjerte. Alderen både på bygninger og innehaver tilsa at tida var inne. Bygningene holdt ikke mål i forhold til tidas krav, og det samme gjaldt vel for innehaveren, som gikk over i pensjonistenes rekker. Å drive en fabrikk med blandet produksjon krever 100% innsats og helst mer for å få det til å fungere. Mulighetene var ikke lenger til stede.

- Men firmaet overlevde i 75 år, gjennom to verdenskriger og de harde 30-åra. Hele tida har vi hatt trofaste og dyktige medarbeidere, noe vi er uendelig takknemlige for. At flere holdt på mer enn 40 år i firmaet, tyder på at de trivdes og at arbeidsmiljøet var godt.

Kvinnene

Også i Vesøya er det vel riktig å hevde at båtbygging ikke var ”kvinnfolkarbeid”. Men det betyr ikke at kvinnene i familien holdt seg unna og ikke brydde seg om hva som foregikk nede i bua. Det viser blant annet historien om ”Satanita”.

- Synnøve, kona mi, var i mye større grad enn min mor involvert i bedriften, som medinnehaver og ”allestedsnærværende” gjennom 30 år, sier Øivin takknemlig. - Stabens positive klengenavn som ”den roterende” eller ”ekspressen” sier litt om Synnøves energi og gå-på-mentalitet!

Vesøen Brygge

79-åringen Øivin er en av de fleksible og omstillingsdyktige trebåtbyggerne som Grimstad har hatt så mange av. En dyktig håndverker med øye for linjer, som med et raskt blikk ser materialenes muligheter og begrensninger, som skaper vakre og riktige produkter uten krav til nøyaktige arbeidstegninger, som både kan rette opp et skjevt tak og lage til kjøl og buede stevner på ei fiskeskøyte. Ikke minst er han fortsatt båtmann og hobbyfisker, med tresjekte som hovedredskap. Riktig nok bygd av Erling Tørvolt i Vikkilen!

- Med det nye boligmiljøet Vesøen Brygge håper vi at beboerne vil få en god opplevelse av kyst og tidligere skips- og båtbygging. Huseierne får også brygger til båtene sine og en liten badestrand. Utsikten er upåklagelig, synes jeg: Groosefjorden med små og store holmer, omkranset av Maløya, Håøya, Rivingen og Herøya, og så helt til horisonten i åpent hav gjennom Rivinggapet!

Øivin Øvensen foran boligområdet "Vesøen Brygge", september 2001. Tresjekta kan symbolisere båtbygginga i Torskevika, selv om den er bygd av Erling Tørvolt i Vikkilen.

Kilder:

Øivin Øvensen
Else Holm
Åsil Øverland
Harald Egner
Øivin Øvensen: Vesøen Båtbyggeri og Trevarefabrikk 75 år (1989)
Willy Dahl: Arnulf Øverland
Åsmund Bie Eriksen: Gamle Grimstad – byen i mitt hjerte
Halfdan I. Drevdal: Fra de hvite seils dage
Birger Dannevig: Grimstad sjøfarts historie
Aashild Kvarsnes: Sjøen er alltid fin
Tidsskriftet Motorkrysseren

GAMLE GRIMSTAD-PROFILER (VII)

av Odd Fr. Johnsen.

Jens Pharo Crawfurd

(Krumtapp i Grimstads kulturliv)


Jens Pharo Crawfurd

Alle som vil gjøre seg nærmere kjent med Grimstads kulturliv for ca. 100 år siden, skal ikke lete lenge før de støter på navnet Jens Pharo Crawfurd. Igjen og igjen, og i mange ulike sammenhenger dukker Crawfurds navn opp. En skjønner fort at Jens Ph. Crawfurd må ha hatt en finger med i det aller meste som skjedde på kulturfronten i Grimstad i siste halvdel av 1800-tallet. Ja, i mange år var han selve krumtappen i Grimstad kulturliv, aktiv i skrift og tale, og den utrettelige pådriver til en mengde kulturarrangementer. Hadde Grimstad hatt en kulturpris for 100 år siden, ville Jens Ph. Crawfurd vært en selvskreven kandidat.

KJØPMANN.

Jens Pharo Crawfurd ble født i Grimstad 21. august 1836, som eldste sønn av skipsfører Jacob Aall Crawfurd og Karen Marie Holst. Bestefaren Thomas Crawfurd var opprinnelig skotte. Han utvandret til Norge i 1806, og kom til Grimstad i 1821.

Jens Ph. Crawfurd var egentlig kjøpmann, og arbeidet i mange år hos sin onkel Chr. Holsts kolonial- og manufakturforretning. Senere drev han for seg selv. Imidlertid måtte han etter noen år gi opp hele forretningen. Sannsynligvis passet ikke hans kunstnernatur helt til kjøpmannskap. En øyenvitneskildring av Elise Welhaven Gunnerson, prestefrue i Grimstad 1885-95, peker i den retningen. Prestefruen må ha vært en skarp iakttager, og 40 år etter hun har flyttet fra Grimstad , skriver hun ned sine erindringer fra årene her, og forteller om noen av menneskene hun møtte her i byen. Om kjøpmannen Jens Pharo Crawfurd skriver hun dette: "Hans hyller var fulle av varer, men selv var han ikke kommet på den rette hylle". Hun beskriver ham som "byens skjønnånd" og "noget av en kunstner". Prestefruen har tydeligvis syntes synd på Crawfurd som etter hennes mening var eslet til noe ganske annet enn å måle lerret, veie kaffe og tappe olje. Han utførte sitt arbeid vennlig og spøkefullt, minnes hun, men så legger hun til "alltid med halvt lukkede øyne. Det var som han drømte, og drømmen var langt lysere enn virkeligheten".

Vi forlater derfor forretningsmannen, og vil heller konsentrere oss om kulturpersonligheten Jens Pharo Crawfurd. Det er naturlig å trekke frem hans sterke litterære interesser. Crawfurd var språkkyndig, og oversatte flere bøker. I mange år var han bokanmelder i Grimstad Adressetidende, og i årene 1885 til 1888 var han i tillegg avisens redaktør.

Ikke uventet finner vi Jens Ph. Crawfurd i fremste rekke ved opprettelsen av Grimstad kommunale Bibliothek i 1895. Hans store interesse for litteratur, koplet med et ekte sosialt engasjement, gjorde han til en varm talsmann for biblioteket. Et gratis boktilbud til byens befolkning, uavhengig av sosial posisjon og økonomi, det var etter Crawfurds hjerte. Han ble en ildsjelene ved opprettelsen av biblioteket, og drev aktiv PR i lokalavisene. Og han var ikke snau i vurderingen av bibliotekets betydning: "Intet virker mer velgjørende og foredlende end at skaffe Folket Anlædning til god Læsning", skrev han. Og da biblioteket åpnet i februar 1895, slo Crawfurd fornøyd fast at" Naar man herefter kan erholde Bøger udlaant uden Betaling, vil et stort Savn inden vor By være afhjulpet."

Jens Ph. Crawfurd ble derfor - ikke overraskende - med i det første bibliotekstyret, og de gamle møteprotokollene kan fortelle at han flere ganger forsynte biblioteket med bokgaver. Og da bibliotekarstillingen ble ledig i 1902, overtok Crawfurd også den jobben, som han hadde like til han døde i 1911. Da var han 75 år gammel.

MUSIKK OG TEATER.

En annen gren av kulturen som Crawfurd var opptatt av, var musikk og teater. Helt siden 1830-årene hadde Grimstad hatt sitt "Dramatiske Selskab" som holdt sine forestillinger, og i tillegg fikk byen fra tid til annen besøk av omreisende teatertrupper. Man led imidlertid av at det ikke fantes en sal med fast scene. Den måtte rigges opp fra gang til gang, og forholdene var heller kummerlige, både for aktører og publikum.

Det var således en gammel drøm i Grimstad å få en tidsmessig teatersal, og i 1873 ble "Komiteen for opførelse av et festivitetslokale for byen" dannet. Her ble Jens Ph. Crawfurd et særdeles aktivt medlem. I årene som fulgte ble det samlet inn penger til teatret, ved hjelp av underholdningskvelder og basarer. Her var Crawfurd hele tiden drivkraften. Ikke bare var han hjerne og tilrettelegger bak forestillingene, han tok seg også av de praktiske delene som for eksempel innsamling av tombolagevinster og billettsalg. Crawfurd fortjener en vesentlig del av æren for at man i 1891 kunne ta i bruk et helt nytt festivitetslokale, bygget i tilknytning til Møllers Hotell. Her var 150 sitteplasser pluss galleri, ny scene med kulisser og tepper, samt garderober. Jens Ph. Crawfurd satt i festivitetens direksjon helt til sin død.

EN MANN MED MANGE VERV.

Men Crawfurds aktiviteter begrenset seg ikke til kunst og

underholdning. Som ekte Grimstad-patriot var han svært opptatt av byens utseende, og var således en av initiativtakerne til "Selskapet til Grimstad og Omegns Forskjønnelse", senere endret til "Grimstad Træplantnings-selskap". Dette selskap sørget for å plante alleer langs byens tre innfartsveier Vestervei, Østervei og Rorechausséen, i dag bedre kjent som henholdsvis Lillesandsveien, Arendalsveien og Opplandsveien.
Det ble også satt opp benker langs turveier og ved utsiktsplasser. Videre ble Kirkeheia beplantet da den nye kirken sto ferdig i 1881. Også parken ved daværende Grimstads Sparebank (i dag G. E. Gundersen plass) ble beplantet, og i Grimstad Bys Historie kan vi lese at den "stod i et blomsterflor som aldrig siden".
Jens Ph. Crawfurd var en aktet mann i Grimstad, og fikk mange verv i hjembyen. I flere år var han medlem og formannskap og bystyre, han var nestformann i Ibsenhuskomiteen, og formann i Turistbokkomiteen. Han ble også flittig benyttet som revisor, bl.a. for Grimstad Brændevinssamlag.
Og når han ikke var opptatt med sine mange gjøremål, satt han i sitt hjem i Østregate (i dag Henrik Ibsensgate) , som han overtok etter svigerfaren Hans Frisak, og drev med broderi og teppeveving. Ikke helt vanlige mannfolkhobbyer på den tiden, men øyenvitneskildringer kan fortelle at han "fremtryllet skjønne mønstre, og viste farvesans og smak".

Jens Pharo Crawfurd bør ikke glemmes i Grimstad. Han arbeidet hele sitt voksne liv for at Grimstads innbyggere skulle ha et variert kunst- og kulturtilbud. Og han fant det betydningsfullt at byen skulle fremstå som vakker og tiltalende. Alt dette gjorde han ut fra den faste overbevisning at da ville Grimstad bli en bedre by å bo i, byens innbyggere ville rett og slett bli lykkeligere.

ÅRSBERETNING
for perioden 27.04. 2000 – 18.04. 2001

Styret har i perioden bestått av:

Formann: Ketil Aslaksen
Nestformann: Per Jarle Nørholmen
Styremedlemmer: Anne Gurine Hegnar
Erik Aalvik Evensen
Kjeld Malde
Varamedlemmer: 1. Bodil Austenaa Johansen
2. Peder Grøsle
3. Kristian Folkman

Varamedlemmene og formann i Skjærgårdskomitéen, Ingebjørg Stanton, deltar på alle styremøtene.

På første styremøte fordelte styret oppgavene seg imellom slik:
Nestformann: Per Jarle Nørholmen med ansvar for økonomistyring
Sekretær: Erik Aalvik Evensen med hjelp av Kjeld Malde.
Ansvar: Protokoll og korrespondanse.
Annonsetegning medlemsskriftet: Bodil A. Johansen
Arkiv – huset i Kirkebakken: Peder Grøsle
Medlemsverving: Kristian Folkman
Kontakt med Marivold camping: Skjærgårdskomitéens formann
Per Ivar Ruhaven har representert Byselskapet i styret for Ibsenhuset og Grimstad bymuseum.

Antall medlemmer pr. 17. april 2001 er 625
derav 92 livsvarige medlemmer.

Det har vært avholdt 9 styremøter og det er behandlet 37 nye saker i tillegg til saker fra –96, -98 og -99, dessuten en del referatsaker. Den siste tiden har styret i en viss utstrekning benyttet seg av e-post og på den måten kunnet begrense antall styremøter.

Styret har avgitt uttalelser om reguleringsplaner/ planarbeid:
- Sonaåsen
- Utvidelse Holvika båthavn – Påbegynt planarbeid
- Reguleringsplan Nordås II
- Påbegynt planarbeid for del av Grimstad sentrum Storgt. 49 og 50
- Forslag til reguleringsplan for Fuhrområdet
- Reguleringsplan for skoletomten

Andre høringsuttalelser:
- Utkast til temaplan for kulturvern og muséer for Grimstad 2001-2004

Det forrige styret hadde avsluttet leieforholdet med KNA i forbindelse med campingplassen på Marivold og var i full gang med å forhandle med nye leietagere. Det nåværende styre sluttførte forhandlingene og avtale om drift av campingplassen ble undertegnet med Marivold Camping A/S v/styreformann Arnfinn Gaard. Avtalen var økonomisk ikke særlig god for Byselskapet, men den sikret videre campingdrift i området, uten risiko for Byselskapet i fremtiden. Avviklingen av leieforholdet med KNA medførte at vi måtte betale kr 150.000 og ettergi tilgode leieinntekt for året 1999 tilsammen ca. 190.000. Dette måtte til for å åpne for at ny driver skulle kunne komme på plass innenfor den leieavtale vi hadde med KNA, sesongen er avtalt til å gjelde fra 1. april til 15. oktober med mulighet for utleie av hytter utover denne perioden. Det er gitt tillatelse til oppstalling av campingvogner utenfor sesongen på anviste plasser og uttrykt positiv vilje til muligheten for å bygge flere campinghytter. Summa sumarum mener styret løsningen ble akseptabel, for å sikre videre drift av Marivold Camping.

Richard Olsen Maløens bu har vært en gjenganger i styret med saksnummer 20/96. For å få en avslutning på saken og råderett over bua fant styret det nødvendig å begjære skjønn. Retten konkluderte med at Byselskapet måtte betale Richard Olsen Maløens arvinger kr. 40.000,- for bu og brygge. Styret synes skjønnet var urimelig høyt, men ble anbefalt av advokaten å avstå fra anke.

I dag eier således Byselskapet bu og brygge på Hampholmen og det medfører økte utgifter til vedlikehold. Richard Olsen Maløens arvinger fikk nemlig avslag på søknad om riving av bua og det vil også gjelde Byselskapet. Det er en av grunnene til at styret i tråd med et gammelt vedtak har besluttet å søke om å få rive en av de gamle buene på Kryssen, nærmere bestemt den gamle hytta.

Det har ikke lykkes styret å komme frem til en akseptabel bruk av huset på Grooseneset. Grimstad seilforening har ikke sett seg istand til å oppfylle betingelsene i den forrige kontrakten og hverken styret eller seilforeningen så det derfor hensiktsmessig å fornye avtalen. Det forelå en mulig løsning med utskillelse og salg av huset til bolig, men flertallet i styret avslo tilbudet med begrunnelse om privatisering av området og at reguleringsplanen tilsa bruk av området til offentlig formål.

Fra A/S Nymo ble styret forespurt om muligheten for opplag av to mindre båter for ubestemt tid i Kjellviga. Et flertall på 3 mente området var så attraktivt som friareale at henvendelsen måtte avslås.

I samarbeid med idrettskonsulenten i Aust-Agder idrettskrets har det vært gjennomført omfattende opprydding på Binabben og Skjærgårdkomitéens formann har utarbeidet og fått satt opp to fine orienteringstavler, en ved oppgangen fra Arendalsveien og en ved Batteriveien.

I samarbeid med Landvik historielag har det vært arrangert tur på gammel kirkevei fra Holvatn til Igland i forbindelse med Kulturminnedagene. Arrangementet var meget vellykket, men æren har Landvik historielag, vår innsats var beskjeden. I forbindelse med kultur- og miljødagene var det planlagt tur til Klamreheia, også i samarbeid med Landvik historielag. Den måtte dessverre avlyses pga sykdom. Imidlertid kunne vi lage et vellykket arrangement i samarbeid med kystlaget Terje Viken på Hagebruksmuséet hvor Ove Bach hadde lysbildekåseri om "Kulturlandskapet i skjærgården". All ære til Skjærgårdskomitéen.

Det er mange grunner til å berømme Skjærgårdskomitéen som har et årvåkent øye med våre eiendommer. Dugnadene har den drevet i alle år og i år har den gjort en spesiell innsats på Rossekniben. Bunkersen på toppen var i ferd med å bli ødelagt og en fare for besøkende. Sammen med Køllekameratene er det gjort en kjempeinnsats for å få satt den istand. Det er båret sement, vann og sten for å restaurere den, med Ingebjørg Stanton som bas og Alf Jensen som murer. Forøvrig vises til egen beretning fra Skjærgårdskomitéen om dens bravader.
Takket være redaktør Odd Johnsen, ble det også i år utgitt medlemsskrift. Selv skrev han om "Vår nære fortid" og fortsatte sin serie om "Gamle Grimstadprofiler". Knut Øvensen berettet om "Grimstad i Gabriel Scotts forfatterskap"

og Per Stifoss Hanssen ”Grimstad Folkeskole i 50-årene”. Arne Egeberg er fremdeles med redaksjonskomitéen.

Reidar Marmøy rapporterer at han nå har fullført ni kapitler om Grimstad bys historie, det er en dugnadsinnsats vi knapt vet å verdsette. Styret vil foreløbig uttrykke takknemlighet og etter beste evne prøve å yte sin bistand.

Styret vil takke medlemmer og andre for godt samarbeid i året som er gått.

Styret

ÅRSBERETNING
for
SKJÆRGÅRDSKOMITEEN
for perioden 26.04.2000 – 18.04.2001.

Komiteen har i denne perioden bestått av: Per Jarle Nørholmen, Bjørn Bergshaven, Kjell Lehland, Alf Jensen, Trond Nilsen, Erling Vik, Tor Åge Svendsen, Tove Salvesen og Ingebjørg T. Stanton, med sistnevnte som leder.

Det har vært holdt 3 komitemøter og 2 skjærgårdsbefaringer.

Det her i år ikke vært foretatt nye større tiltak i skjærgården. Men skjærgårdskomiteen har deltatt aktivt i dugnader. Bl.a. arrangerte vi en større dugnad i juni for rydding av friområdet på Marivold fra Guleodde , via Smørsund, Paradisbukta til Lillebukt. Det ble samlet inn 15 – 20 sekker med søppel og strendene ble ryddet for ilanddreven tang.

På **Rossekniben** hadde vi vår desidert tyngste dugnad. Med velvillig og god hjelp fra Køllekameratene ble det båret opp 800kg med sand/sement sekker og 60 liter vann. Videre ble en del steiner som var rast utfor en fjellskrent båret opp og lagt på toppen. Innen lørdagen var over var bunkersen så godt som ferdig reparert, det gjenstår bare litt mindre murerarbeid som skal gjøres en av de nærmeste dagene.

Stranda på Grooseneset ble i løpet av sommeren ryddet for blåskjell, dette ble gjort av Amason fotballklubb.

Herøya har også i år vært flittig brukt av småspeiderne i Frikirka, bl.a. arrangerte de en liten lokal speiderleir her ute og de har foretatt litt smårydding i området rundt der de holder til..

Både på Ytre Maløya og på Herøya har der gått sauer på beite. Nok engang må vi vi understreke at sauene er til uvurderlig hjelp for å holde nede tilveksten av grass og småkratt

Hampholmen, Richard Olsens bu er nå formelt overtatt av Byselskapet, den er i elendig forfatning og trenger sårt reparasjon og vedlikehold. Denne vil vi prøve å få reparert i løpet av våren/sommeren.

Nærmiljøtiltak på **Binabben**, som Byselskapet har fått spillemidler til, vil nå bli slutt ført i løpet av våren. Da har vi fått ryddet og tynnet langs alle stier. Gjengrodde stier er blitt åpnet opp. To nye info – tavler er satt opp og nye henvisningsskilter vil bli satt opp i stikryss. Det er ryddet og hogd slik at det nå fremstår flere utsiktpunkter, både utover sjøen og innover land.
Stormen i Oktober 2000 gjorde en del skade på på¨Byselskapets eiendommer. Bla. ble brygga på Guleodde i Smørsund, flyttet og plassert ”pent” og langt inn på land. Takket være velvillig hjelp fra Bygartener Ove Bach kom brygga på plass igjen, uten økonomiske utlegg for Byselskapet. Brygge ved innløpet til Osterkilen ble noe deformert etter stormen, denne vil bli reparert i løpet av våren.
Videre bragte stormen oss to døde hval, som ble liggende langt inn på jordet på Herøya. disse klarte Odd Petersen og få fjernet og tauet langt til havs.

I henhold til "Handlingsplan for friluftsområder i skjærgården i Aust-Agder" er det i år søkt om tilskudd til utsetting av nye griller og fortøyningsbolter, videre er det søkt om at et nytt toalett på utsiden av Ytre Maløya tas med i handlingsplanen. Denne søknaden er gjort i regi av Bygartneren og arbeidene vil bli utført av Skjærgårdstjenesten.

Bygartner Ove Bach og hans folk forvalter Byselskapets eiendommer i skjærgården til vår fulle tilfredshet, og vi har nok et år hatt et godt samarbeid med ham. samt med skjærgårdsvakt Pål Bach og skjærgårdsrenovatør Odd Pettersen. Vi takker alle for en god innsats og godt samarbeid.

Vi vil også få takke alle som har vært med på dugnadene våre og ellers alle som hjelper oss med å holde våre friluftsområder ryddige og fine.

Skjærgårdskomiteens medlemmer har vært aktive i alle dugnadene, også mindre dugnader som ikke har vært nevnt, som for eksempel grusing av stier, snekring av infor tavler, flagging på Binabben og Vardeheia rydding av kratt og ellers mindre vedlikehold av brygger og anlegg -tusen takk for innsatsen.

Grimstad 18.04.2001.

Ingebjørg T. Stanton
for Skjærgårdskomiteen

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

Interessante bøker for alle som har tilknytning til distriktet.

Reidar Marmøy: **Et menneske på jorden**. Boken om Jens Svendsen Haaø, kjent fisker og predikant fra Håøy. Boken forteller om vennskapet mellom Haaø og Gabriel Scott, og den har med Jens Haaøs etterlatte manuskript om fiske og fiskeredskaper, Kr. 200.

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 velskrevet og vel-dokumentert beretning om liv og levnet, historie og sjøfart på strekningen fra Sømskilen til Auesøy. Boken er fint illustrert med tegninger av Bengt Petter Hanssen. Den er på 128 sider og koster kr. 185,-. 2. opplag 1997.

Reidar Marmøy: **Fornminner i Grimstad kystlandskap.** Kystlandskapet ved Grimstad er usedvanlig rikt på synlige minner etter bosetting i førhistorisk tid. Forfatteren tar leserne med på utflukter til kjente og kjære steder og lar røyser, hauger, bautaer og steinsettinger fortelle om bosetting og livsvilkår gjennom skiftende tider. Illustrert med fotografier, kart og tegninger. 140 sider, kr. 112,-

Reidar Marmøy: **HÅØY - losenes øy.** Boka gir en inngående beskrivelse av lossamfunnet på Håøy. Leseren kan følge slektene der ute og får et klart bilde av forholdene under skiftende ytre vilkår. Boka er rikt illustrert. Den kom ut i 1995 og koster kr. 200,-.

Erik Aalvik Evensen: **Amerika-brevene.** Om brev fra Amerika som ble stjålet på postkontoret i Grimstad i 1896. Her får vi historien bak tyveriet, samt en studie av utvandringen fra Grimstad-distriktet til Amerika, med særlig vekt på perioden 1875 - 1900. Pris kr. 225,-.

Reidar Marmøy: **Grimstad - byen med skjærgården.** Historien om byen med skjærgården, om sterke og utholdende personers kamp for byens og innbyggernes beste, og om kemner Karl O. Knutsons livsverk: Opprettelsen av Selskapet for Grimstad Bys Vel. Boken ble gitt ut til Byselskapets 75 års-jubileum i 1997, og koster kr. 180,-

Vi selger fremdeles Johan Anton Wikander: **Gamle havner i Grimstad,** utgitt 1985, 2. opplag 1989. Pris kr. 69,-

Bøkene er til salgs hos P.M. Danielsen Bokhandel, boks 188, 4891 Grimstad.
Telefon: 37 04 05 25 - Telefax: 37 04 05 60.
Ved forsendelse vil porto og eksp. avgift legges til.

Terland Per
Øjersjøveg 12 A
S 43350 PARTILLE SVERIGE

C

RETUR
G-post kan ikke
sendes til utlandet

(21/11)

GRIMSTAD TRYKKERI