



Selskapet
for
Grimstad Bys Vel

Medlemsskrift nr 68 – 2024

Copyright Selskapet for Grimstad Bys Vel 2024

ISBN 978-82-90928-25-9

ISSN 0803-1045

Opplag: 750

Redaktør: Helge Grobæk

Layout og grafisk produksjon: Interface Media as

Forside: Den nye dampskipskaia klar for sommerens anløp av lystbåtflåten.

Foto: Martin Haugen/GAT

Selskapet for Grimstad Bys Vel

Postboks 197

4892 Grimstad

INNHold

1. Forord.....	4
<i>Av Helge Grobæk</i>	
2. Året som gikk.....	6
<i>Av Torgrim Næverdøl</i>	
3. Historiske skilt – «blå skilt».....	8
<i>Av Knut Brautaset</i>	
4. Bygningsvernprisen 2024.....	9
<i>Av Torgrim Næverdøl</i>	
5. 60 år med seil og damp i storm og stille.....	11
<i>Av Bjørn Atle Eide</i>	
6. Ibsenhuset og Grimstad Bymuseums tidligste år.....	39
<i>Av Olav Haugevje</i>	
7. Bie-huset - det nest eldste hus i Grimstad.....	52
<i>Av Johan Anton Wikander</i>	
8. Jernbanesporet ut til Torskeholmen.....	67
<i>Av Johan Anton Wikander</i>	
9. Bie - huset i dag og tanker fremover.....	85
<i>Av Helge Grobæk</i>	
10. «To Capitainer ombord i et Skib hører Fanden til» Kaptein Fredrik Crawford fra Grimstad på hvalfangst i Stillehavet fra 1843 til 1846.....	92
<i>Av Knut Brautaset</i>	
11. «Ibsen. Fra Digterens Ungdomsaar i Grimstad».....	110
<i>Av Knut Brautaset</i>	
12. Jern- og stålskuter.....	126
<i>Av Knut Brautaset</i>	
13. Ordlisten «Fu».....	131
<i>Av Sverre Holte</i>	
14. Til Napoli med Torrey Holvik.....	137
<i>Av Kjeld Malde</i>	
15. 43 år til sjøs!.....	143
<i>Av sjøkaptein Nicolay Svendsen og lettmatros Helge Grobæk</i>	
16. Groos spennende groper. En liten beretning om nye kulturminner på Groos.	156
<i>Av Theodor Lothe Bruun</i>	
17. Hytter i Sørlandets skjærgård er Norges beste investering. Prisene har blitt 1000 ganger høyere på 60 år.....	166
<i>Av Per Gustav Lindeberg</i>	
18. Los – og trebåtkultur på Håøya.....	173
<i>Av Helge Grobæk</i>	
19. Årsberetning 2024.....	182
20. Årsberetning fra skjærgårdskomiteen.....	184
21. Forfattere.....	186
22. Selskapet for Grimstad Bys Vel.....	188
23. Bøkene til salgs.....	188
24. Annonser.....	189

FORORD

Av Helge Grobæk

Som styreleder skriver i «Året som gikk» har 2024 vært begivenhetsrikt for Byselskapet – og jeg legger til – for byen!

I årets medlemskrift strekker tidsspennet seg fra vikingtiden og frem til i dag.

Graver fra vikingtiden er oppdaget på Grooseneset og Theodor Lothe Bruun gir en interessant beskrivelse av funn som er gjort. Så følger Johan Anton Wikander opp med Bie-husets historie. Det ble oppført ca. 1708, delvis på grunnmuren til et tidligere hus fra ca. 1640. Knut Brautasets artikkel om Grimstادمannen Fredrik Crawford forteller om hvalfangst i Stillehavet i 1840 – årene. Han skriver også om skolemannen Hans Terland og gjenforteller et foredrag Terland som 22-åring holdt i Universitetets aula om Henrik Ibsens ungdomsår i byen.

Om bord på seil- og dampskip tilbrakte Bjørn Atle Eides bestefar store deler av sitt liv. Det var særlig i tømmerfarten på Østersjøen og Kvitsjøen skutene hans befant seg. Han steg i gradene og tok sine eksamener som styrmann og kaptein. En lokal historie forteller om da han førte barken «Palmetræet» gjennom Torskeholmsundet! Artikkelen er et spennende glimt fra datidens liv og skjebne for en unggutt som ville bli sjømann. Olav Haugsevje tar for seg historien bak etableringen av Ibsenhuset og Grimstad Bymuseum i 1916 – et begivenhetsrikt år for byen! Jernbanesporret til Grimstad ble åpnet i 1907. *Grimstad Havnespor* ble lagt som sidespor fra jernbaneområdet og ut på Torskeholmen i 1915. Johan Anton Wikander skriver utførlig om historien bak dette kulturminnet - *rilleskinnesporet*.

Furu og eik er kjente materialer fra seilskutetiden. Men hva er forskjellen mellom materialer som senere ble brukt til bygging av skip– jern og stål? Les om dette i Knut Brautasets informative artikkel om kvaliteter og prosesser i bruken av disse materialene. Sjømannsyrket har alltid stått høyt i hevd hos sørlandsungdommen – i hvert fall frem til 1970-årene. En som har hatt dette yrket i over 40 år – Nicolay Svendsen fra Homborsund – forteller om sin sjømannskarriere – fra dekksgutt til kaptein.

Kjeld Malde skriver om en tur med Torrey Holvik til Italia. Holvik skulle levere proviant fra en lokal skipshandler til Tønnevolds M/S *Thorfrid*, og Kjeld var med som sjåfør. Hans sertifikat gjaldt ikke for lastebil i

Norge. Men Holvik viste stor tillit og i Hirtshals overtok Kjeld kjøringen av den store lastebilen med tilhenger.

Er det noen som husker det lokale verbet *å dade*? Sverre Holte har rensket hukommelsen for gamle ord og uttrykk fra sin oppvekst på Biodden og i byen ellers.

Hva ville Grimstad vært uten Byselskapet? Per Gustav Lindeberg har filosofert litt over prisutviklingen på fritidseiendommer langs Sørlandskysten. Og i artikkelen fremkommer det ganske klart hvilke enorme verdier Byselskapet har sikret allmenheten. Redaktøren har snakket med eier av Bie-huset – om restaureringsarbeidet hittil og planer fremover. Central Bageri & Vinbar er et viktig element i husets gjenoppstandelse som en vakker bygård. I årene fremover kan byen vente seg mye annet spennende i bygget.

Trebåttreffet på Håøya er blitt en tradisjon. I spissen for et voksende antall tradisjonsbærere og -utøvere av trebåtbyggingen i distriktet står Morten Samuelson. Han var og er initiativtaker og vert og en dag i juli hvert år møtes eiere av bortimot 30 trebåter på brygga hans. Hvert år kommer nye båter til. Redaktøren skriver litt om dette og gleder seg allerede til neste års treff!

Takk til alle forfattere av artikler.

Vi takker også alle trofaste og nye annonsører - samt Aileen Fosseli og Torleif Kleppe - som har tatt hånd om denne delen. Og takk til Knut Brautaset som bearbeidet mye av bildematerialet digitalt.

God lesning!

ÅRET SOM GIKK

Av Torgrim Næverdal

Nok et begivenhetsrikt år i Byselskapets historie er gjennomført. Vi har nå gjennomført byggingen av strandpromenaden langs sørøstsiden av Gundersholmen. Et spennende og utfordrende prosjekt med mange involverte instanser er nå kommet trygt i havn og lørdag 12 oktober hadde vi offisiell åpning med ordfører og mange fremmøtte.

Grimstads befolkning og besøkende har nå fått en unik mulighet til å oppleve vår vakre skjærgård uten bruk av båt. Den litt utfordrende adgangen til brygga er asfaltert takket være sponsing fra Norges Handikapforbund og Foreningen for amputerte. Selve bryggekonstruksjonen er utformet slik at bevegelsehemmede og barnevogner greit skal kunne komme seg ut. Byselskapets viktigste oppgave er å tilrettelegge områder for allmenheten. Vi er stolt av å kunne tilby allmenheten denne muligheten til å følge med på skiftende vær i alle årstidene og håper flest mulig vil benytte seg av det.

Prosjektet hadde ikke vært mulig å gjennomføre uten hjelp fra våre aldri sviktende sponsorer. Milliongaven fra Sparebanken Sør samt et svært generøst tilskudd fra Agder Sparebank var avgjørende for at vi kunne sette i gang prosessen. Vi skal i denne sammenheng ikke glemme at Grimstad kommune gav den grønne delen av Gundersholmen til Byselskapet til vårt 100 års jubileum i 2022

og dermed la til rette for at strandpromenaden kunne gjennomføres.

Det er også på sin plass å takke våre samarbeidspartnere i dette prosjektet. Kjell Gilje har vært hovedentreprenør og har styrt det hele med sikker hånd. Ingen ting er overlatt til tilfeldighetene. Gode kraftige materialer er brukt, kortreiste eikeplanker fra skogen i Homborsund er sirlig bearbeidet og lagt hensiktsmessig til rette. Samarbeidet med Gilje har vært avgjørende for at strandpromenaden nå fremtrer i all sin prakt.



*Strandpromenaden høsten 2024.
Foto: Baard Larsen/GAT..*



*Styreleder på det flotte stupebrettet ytterst på strandpromenaden.
Foto: Baard Larsen/GAT.*

Benker er blitt tilpasset terrenget på en elegant og kunstnerisk måte, utført av Inge Birkenes i XL Plank. Også disse materialene er kortreis, de kommer fra rotvelt av 400 år gamle eiketrær som raste ned ved Gittas hus på Groosneset under stormen et år tilbake. Benkene og bordene innbyr til piknik og vil forhåpentligvis medføre at flere tar turen ut til Gundersholmen.

Byselskapet har også gjennomført oppgradering av turstien fra den gamle oppgraderte fergebrygga på Marivold og ut til Paradisbukta, Langestrand. Den gamle murkanten som skulle beskytte stien for flom fra sjøen var delvis ødelagt, denne er nå bygget opp igjen samtidig som det er ryddet, etterfylt grus og drenert på strekningen.

Vi er helt avhengig av støtten fra våre nærmere 1000 medlemmer for å kunne gjennomføre lignende prosjekter samt vedlikeholde alle våre områder. På mange av våre øyer trenger brygger vedlikehold, stinettet opparbeides jevnlig og det ryddes for rotvelt og nedfall. Binabben, Vardeheia, Fløyheia, Marivold og Groos er lett tilgjengelig for turister og fastboende og populære mål for turgåere.

Vi håper mange setter pris på vårt arbeid og vil gjerne at mange melder seg inn i Byselskapet. Alle våre medlemmer er vår inspirasjon for arbeidet vi gjør, en oppgave vi ser på som en glede og et privilegium.

Så håper vi at så mange som mulig bruker våre flotte områder aktivt.



*Ordfører Beate Skretting og entreprenør Hans Gilje sammen med Torgrim Næverdal ved åpningen 12.10.2024.
Foto: Martin Haugen/GAT.*

HISTORISKE SKILT – «BLÅ SKILT»

Av Knut Brautaset

Historiske skilt – «blå skilt».

Selskapet for Grimstad Bys Vel ønsker at det skal settes opp historiske «blå skilt» på enkelte hus i byen. Flere byer i Norge har et slikt arbeid på gang. De blå skiltene skal fortelle om en betydningsfull person, en historisk begivenhet eller informasjon om selve bygningen.

En arbeidsgruppe er nå i sving i Grimstad. Arbeidsgruppen består av Trond Audun Berg, Per Ivar Ruhaven, Kjell Knudsen og Knut Brautaset. Man har bestemt seg for å se hen til hvordan Selskapet for Oslo Byes Vel har valgt å formulere tekst på skiltene sine.



Bilde 1. Historisk skilt tiltenkt Storgaten 28 Grimstad. Foto: Knut Brautaset.

Det vil bli brukt kun store bokstaver og en faktabasert telegramstil uten punktum. Skiltet lages i emalje og vil ha hvit skrift på mørkeblå bakgrunn. Formatet vil være 25x20 centimeter. Arbeidsgruppen har fått laget en prototype tiltenkt Storgaten 28 som var den først skolebygning for Den Dahlske skole. Arbeidsgruppen har nå utarbeidet tekst til skilt på ytterligere 16 hus i byen som fortjener et «blått skilt». De skal nå settes i produksjon.

BYGNINGSVERNPRISEN 2024

Av Torgrim Næverdal

Årets bygningsvernpris ble tildelt Åse Ribe Johnsen og Roar Johnsen for renoveringen av den flotte sveitservillaen i Arendalsveien 94. Huset er bygd i 1911 av 2 brødre fra Vestlandet. De kom tilflyttet Grimstad i forbindelse med at de kjøpte denne tomte hvor det stod et nedbrent hus i bakkant av nåværende sveitservilla.



*Huset slik det fremstår høsten 2024.
En fornøyd dagens eier på verandaen. Foto: Torgrim Næverdal*

Til huset hørte med en sjønær teig nede i Vikkilen. Sveitservillaen er bygd som et herskaps hus med bl.a. 5 stuer og 2 soverom, luftige rom med over 3 meters høyde i hovedetasjen, 2.8 meter i i andre etasje og i tillegg full ståhøyde i hele kjelleren. Her er det metertykke murvegger som gir en konstant lav temperatur hele året, ideelt for oppbevaring av poteter eller kanskje vin. Her befinner seg også en innmurt bakerovn som tross sin alder ser ut til å være i såpass god stand at en oppussing kan la seg gjennomføre. I tillegg er det en loftstue hvor det var en liten ovn som hus-hjelpen kunne varme seg på. Egen tjenerinngang med skjult trapp opp til kammerset i 2 etasje hørte med. Snekkergleden kan observeres på sirlig utførte trearbeider på listverk og trappegelender som snor seg elegant opp til 2 etasje.

Eieren av villaen måtte være godt bemidlet, sannsynligvis fra eget verft nede i Toras holle i Vikkilen. Men midlene tok sannsynligvis slutt, noe som kan forklares ut fra de vanskelige økonomiske tidene rundt 1915. Stål og jernskipene tok da over for seilskipene og svært mange verftseiere langs sørlandskysten gikk konkurs.

Roar Johnsen er tømmer av yrke og har lagt sin sjel i oppussingen av huset, som startet samtidig som corona-epidemien slo til. Tusenvis av timer er blitt brukt til nitidig trearbeid, nøyaktige kopier av tidligere listverk og treprofiler er montert. I hele oppussingsperioden er det lagt vekt på å tilbakeføre huset til fordums storhet. Roar forteller at han gjør dette av respekt for huset og dets historie, *jeg føler at jeg skylder huset det*, sier han. Denne innstillingen og idealismen gjør at arbeidet er overkommelig. *Det gleder meg og andre at herskapsvillaen får tilbake sin skjønnhet*, kan Roar berette.

Det er virkelig et imponerende arbeid Roar har gjennomført, mye gjenstår, men arbeidsgleden og innsatsen er fortsatt på topp. Håpet er at Åse og Roar kan ta i bruk 2 etasje med 3 store soverom og bad med alle moderne bekvemmeligheter, til jul. Byselskapet gratulerer med en velfortjent bygningsvernpris og ønsker paret lykke til i praktvillaen på Arendalsveien.

60 ÅR MED SEIL OG DAMP I STORM OG STILLE

Av Bjørn Atle Eide

Hans kommandobrøl fra broa var viden kjent; også på land. Jens Bertinius Jensen (1852-1944) fra Rønnes levde et uvanlig langt sjømannsliv, og opplevde både seilskutenes blomstringstid, tunge nedgangstider og dramatiske forlis. Hydro-eventyret i Telemark fikk han også med seg før han nøy sine eldre dager i selvbygd hus ved Hesneskanalen, og til sist som «Grimstads eldste» på Grimstad Gamlehjem.

Takket være god dokumentasjon gjennom to generasjoner, og mange åpne og velvillige kilder, er det mulig å få et godt innblikk i det lange sjømannslivet til Jens Bertinius Jensen (1852-1944) – et liv som nok var representativt for svært mange av datidens Grimstad- og Fjære-familier. Som så mange andre opplevde familien Jensen fra Rønnes oppgangen og blomstringstiden, men også nedgangen i seilskipsfarten mellom 1880 og 1900. Velstanden blomstret, men livet var også preget av dramatiske hendelser på havet, spent venting og en stri kamp for tilværelsen for familiene der hjemme.



Jens Bertinius Jensen fotografert i Sydney, trolig etter forliset ved Ocean Island i 1906. Det var nok bare sjøfolk som hadde slike portrettbilder på veggen hjemme.

Etterslekt og kilder

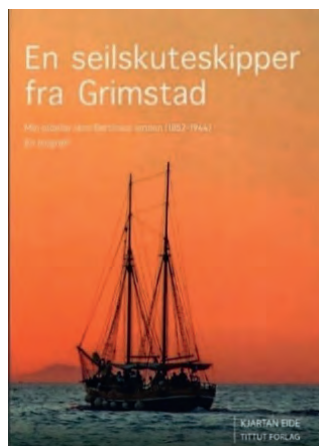
Jens Bertinius Jensen og hans kone Marie Georgine (f. Engel-Olsen) (1856-1937), fra Rekefjord i Hauge i Dalane, fikk åtte barn og har en stor etterslekt. Foruten flere fargerike beskrivelser av Jens Bertinius Jensen i Grimstad Adressetidende, er de viktigste kilder til denne artikkelen hans datter og min farmor Rakel Mathilde Eide (f. Jensen) (1887-1981), samt min fetter Kjartan Eide (f. 1939). Rakel Eide skrev før hun fylte 80 år på slutten av 1960-tallet ned erindringer fra sitt liv, som et bidrag til Nasjonalforeningens innsamling av eldres biografier. Det gjorde hun i

«det håp at mine efterkommere vil lese det og minnes sin slekt.» Kjartan Eide har nedlagt et enormt arbeid med å dokumentere familiens aner gjennom flere generasjoner på Ulenes, Rønnes og rundt Osterskilen. Først i avhandlingen «En slektshistorie fra Osterskilen - Noen etterkommere av Ulenes-slekten» (2013). Dernest i boken om vår oldefar, «En seilskuteskipper fra Grimstad» (2021). Kjartan Eides innsamling av fakta og nitide arbeid har ikke bare stor verdi for slekten, men er også betydningsfulle bidrag til lokalhistorien i Fjære, Grimstad og Telemark.

En viktig kilde for Kjartan Eides lokalhistoriske arbeid har også vært slektsforskning utført av våre fedres tremenning, den danske presten Kaare Hessellund (1913-2003). Hessellunds mor var Mathilde Emilie, født Danielsen (1886-1954). Kaare Hessellund brukte ifølge Kjartan Eide to år av sin pensjonisttilværelse på Statsarkivet i Kristiansand for å utforske Ulenes-slekten så langt tilbake i tid han kunne finne kilder (1500/1600-tallet). Hans funn er samlet i boken «Ullenes-slægten fra Fjære - aner og efterslægt» (1994).

Yrende liv på land og sjø

Under oppveksten på Ulenes skuet Jens Bertinius Jensen utover et yrende liv av seilskuter på Grimstad-fjorden. Like iøynefallende var den store aktiviteten på alle beddingene rundt Vikkilen og etter hvert på Rønnes - over tjue i tallet. Jens Bertinius' far var Gustav Norberg Jensen (1813-1894) fra Lillemoen ved Fjære kirke. Farmoren var Methe Gustavsen Norberg (Thordatter), som igjen var søster til skipsbyggeren Gunder Thorsen (1767-1842). Familien Norberg Jensen flyttet til Ulenes tidlig på 1800-tallet. Familien er en av fem husholdninger registrert på Ulenes gård ved folketellingen i 1801. Gustav Norberg Jensen giftet seg med Masine Jensdatter (1815-1891) fra Hesnesøy. Jens Bertinius' grandonkel var altså den legendariske skipsbyggeren Gunder Thorsen, som var utdannet skipsbyggmester fra København. Rundt år 1800 etablerte Gunder Thorsen skipsbyggeri på Ulenes. Hans kompetanse og arbeidskraft var viden kjent og etterspurt langs hele kysten i Sør-Norge. Thorsen bygde skuter



Kjartan Eides bok om Jens Bertinius Jensen (1852-1944), utgitt i 2021.

fra Stavanger i vest til Fredrikstad i øst. Thorsens sønner Tarald og Thor Gundersen var også utdannet skipsbyggmestere, og flyttet i 1843, året etter at faren døde, skipsbyggeriet fra Ulenes til Rønnes. I begynnelsen lå veftet like utenfor det daværende pensjonatet. Men der var plassen begrenset, og de utvidet virksomheten og sjøsatte tre brigger i Rønnesbukta, før de også tok i bruk odden utenfor, senere kalt Rønnesodden eller Rønnesværven. Mellom 1850 og 1874 ble det bygget og sjøsatt åtte brigger, fem barker og en skonnert fra «Værven». Den dyktige Grimstad-rederen Harald Isachsen fikk bygd mange av sine skuter på Rønnes. Det sies at han var trygg på at der fikk man levert kvalitet. Med en oppvekst i disse omgivelsene på Ulenes og Rønnes, i en tid hvor markedet for skipsfrakt og -bygging var stort, var det ikke til å undres over at sjømannsdrømmen vokste frem hos unge Jens Bertinius og mange av hans jevnaldrende.

Røk uklar med «Børre skolemester»

Grunnskolegangen ble ikke lang. Det sies at Jens Bertinius tidlig viste sin selvstendighet. Som 15-åring skal han ha røket dundrende uklar med kristendomslæreren på Hesnes skole, Børre Børresen, som helst gikk under navnet «Børre skolemester». Han var kjent for sin strenge kustus, og var nok også omstridt blant foreldre som synes dere håpefulle fikk vel røff behandling. I den opphetede diskusjonen med «Børre skolemester» satte unge Jens Bertinius på dør i raseri. Han kom aldri tilbake. Det var neppe tvil om ungguttens plan. Ennå ikke fylt 16 år, 16. april 1868, forlot Jens Bertinius familiens hjem på Rønnes, tok med seg det han trengte i en skipskiste, fikk skyss over Vikkilen, og mønstret på fullriggeren «Atalanta».

Skuta, som var bygget ved J.A. Køhlers værft i Hillevåg i Stavanger i 1854, ruvet i Grimstad havn. Fullriggeren hadde en lengde på 119 fot, bredde på 29 og dypgang på 15 fot. Skipet hadde en nettotonnasje på 401 tonn, og en lastekapasitet på 193 kommerselester, en måleenhet for lasteskip som ble brukt fra 1600-tallet til slutten av 1800-tallet. Etter 1851 tilsvarer én kommerselest 2,08 registertonn. «Atalanta» ble eid av den kjente Grimstad-rederen Harald Isachsen m.fl. Isachsen og hans partnere kjøpte «Atalanta» i 1866, trolig som partsrederi med Isachsen som korresponderende (ledende) reder. I juni 1866 overtok de fullriggeren, som var godt egnet for frakt av trelast og hadde god lastekapasitet. Ifølge lokalhistoriker Frode Mindrebø var «Atalanta» en «standard sørlandsk trelastdrager», dvs. at den var en romslig og «bredrumpet» skute som kanskje hadde bedre lastekapasitet enn seileegenskaper.



1 Fullriggeren «Atalanta» ruvet i Grimstad havn i 1868. Her fikk 15-årige Jens Bertinius Jensen og mange i hans generasjon sin førstereis til sjøs. Foto: Norsk Maritimt Museum

Med sin størrelse og kompetente mannskap var nok «Atalanta» godt egnet til opplæring. Jens Bertinius og de andre førstereisguttene måtte starte nederst på rangstigen om bord, som dekksgutter. Arbeidet besto av vakter, håndtering av fortøyninger og annet forefallende arbeid på dekk. De hardeste periodene var nok under lasting og lossing av tømmer og trelast. Arbeidet kunne pågå fra morgen til kveld i flere uker. På sin første tur med «Atalanta» var Jens Bertinius trolig med på lasting av tømmer ved Ljusne på den svenske østkysten, før skipet la ut på tur. Ifølge skipslista i Morgenbladet passerte «Atalanta» Øresund 8. juni, fra Ljusne i Sverige, på tur til Bordeaux i Frankrike med tømmer. Etterspørselen etter trelast var i denne perioden stor på Kontinentet, og «Atalanta» nevnes flere ganger i avisenes oversikter over ankomster og avganger for norske skip. Ulike svenske og finske havner i Østersjøen, og havner i Middelhavet, bl.a. Frankrike og Spania, nevnes i skipslistene.

Førstereisen var over snaut åtte måneder senere. 8. desember 1868 gikk Jens Bertinius i land igjen i Grimstad, ett år eldre, etter å ha fylt 16 år 3. august. Med førstereisen unnagjort, kunne Jens Bertinius ta fatt på neste fase i matrosutdanningen. Han fikk tittelen jungmann da han mønstret på «Atalanta» igjen neste sesong, etter bare halvannen måned hjemme, 23. februar 1869. Igjen var det tømmer fra svenske havner i Østersjøen til havner i England og Frankrike som beskjeftiget «Atalanta». Den siste turen med «Atalanta» denne sesongen har Jens Bertinius sannsynligvis hjem fra England. Ifølge skipslista i Morgenbladet 4. februar 1870 har «Atalanta» 26. januar 1870 hatt avgang fra Scilly (trolig Scillyøyene, eller på norsk Syllingene, en øygruppe 45 km vest av kysten til Cornwall i England), til Bordeaux, deretter Grimstad, hvor Jens Bertinius mønstret av 14. februar 1870. I 1874 ble «Atalanta» solgt til Sverige.

Navigasjonsskole i Grimstad

Sin neste hyre har Jens Bertinius på briggen «Norge». Den varer fra 11. august 1870 til avmønstring i Arendal 15.12.1870. Skipet var bygget i Grimstad i 1862, og var i perioden 1865-1884 eiet av Grimstad-rederen Salve Henriksen. J. L. Henriksen er oppgitt som kaptein på «Norge» i 1865. På sin neste hyre, 23. mars 1871 fikk Jens Bertinius tredje og siste ledd i matrosutdanningen, som lettmatros på briggen «Deligentia». Lønnen er oppgitt til 7,5 specidaler (ca. 30 kr). Skipet var bygget i utlandet i 1842, og ble kjøpt av Grimstad-rederiet A. Tellefsen i 1965. Kaptein var E. Christophersen i årene 1867-1869. Også «Deligentia» gikk som svært mange seilskuter i disse årene i den blomstrende trelastfarten mellom østersjølandene og Europa. Sundsvall var en sentral utskipingshavn, mens mottakshavner for det meste var i England, ettersom britisk skipsfart-sindustri i stor grad brukte baltisk tømmer som ble skipet ut fra Sverige. «Deligentia» losset både i Newcastle og Sunderland, men anløp også Dunkerque i Frankrike under Jens Bertinius' periode om bord, viser skipslistene. Turen til Frankrike kan ha vært Jens Bertinius' siste på «Deligentia». Skipslisten i Vestlandske Tidende den 28. desember 1871 viser at briggen hadde forlatt Dunkerque 16. desember med kurs for Grimstad. I oversikten over Jens Bertinius' fartstid på «sjohistorie.no», fremgår det at han mønstret av i Grimstad 21. desember 1871. Grimstad-briggen fikk forøvrig en svært tragisk skjebne da den drev på grunn utenfor Aberdeen og ble totalskadet i oktober 1880. To av mannskapet druknet. Ulykken skjedde «omtrent 1 mil Nord for Havneinløbet», fremgår det av Grimstad Adressetidende lørdag 6. november 1880. Lørdag 13. november 1880 skri-

ver avisen at «den Forulykkede Brig Deligentia, ..., var lastet med Trælast fra Sundswall bestemt hertil» (Aberdeen, egen anm.).

I tillegg til matrosutdanning og opplæring i godt sjømannskap av overordnede om bord, innså også de fleste sjøfolkene at de trengte mer formell utdanning dersom de ville stige i gradene og få en lønn som gjorde det mulig å stifte familie. Den norske navigasjonsloven fra 1840 stilte krav om styrmannseksamen for skipsførere og styrmenn. Grimstad var en av mange norske kystbyer som de påfølgende tiårene fikk navigasjonsskole. Kursene var halvårige, og foregikk som regel om vinteren når skutene lå i havn og ble vedlikeholdt og lastet. «Utdannelsen var kort. Etter skolen som vel også var minimal, tok de tilsjøs og lærte livet å kjenne fra alle dets mangfoldige sider. Så var det styrmannsskole og etter noen år som styrmann fikk han skip å føre.», skriver datteren Rakel (f. Jensen) Eide (1887-1981) i erindringene fra sitt liv.

Røffe seilaser til Kvitsjøen

Jens Bertinius fikk sin «styrmannspatent» (sertifikat), fra navigasjonsskolen i Grimstad 15. august 1872, 20 år gammel. Fire måneder tidligere, 25. april 1872, hadde han fått hyre som navigatør på barken «Fremad». Flere skuter var døpt «Fremad». Sannsynligvis var dette «Fremad» som var bygd i Brevik i 1857, og i denne perioden var eid av Tønsberg-rederiet T. & L. Bache. Også denne skuta gikk i tømmerfart mellom Østersjøen, England og havner i Middelhavet. Bremerhaven og Cardiff er også blant havnene «Fremad» anløp. Og lønnen steg, til 10,5 specidaler. Ikke lenge etter at sommersesongen var over, steg Jens Bertinius igjen i gradene. Da «Fremad» lå i Helsingør 9. oktober 1872, ble han forfremmet til styrmann. Sesongen endte 27. november 1872 i Grimstad. Enda to sesonger fulgte i tømmerfart, både som 2. og 1. styrmann, denne gangen på Grimstad-briggen «Nor», bygget ved verftet «Bent Aanonsen, Morvigen, Grimstad», og i perioden 1869-1878 eid av Jørgen Bang m.fl. «Nor» ble også satt inn i tømmerfart til Arkhangelsk i Kvitsjøen, nordvest i Russland. Det ble en ny og svært tøff erfaring for sjøfolkene.

Etter at engelskmennene hadde dominert arkhangelskfarten i en lang periode, deltok stadig flere norske skuter etter 1850. Trelastfarten fra Arkhangelsk, Onega og andre havner ved Hvitehavet utviklet seg til å bli en viktig virksomhet også for norske redere, mange av dem fra Arendal. De fleste skutene dro opp i ballast, og derfra med trelast, i hovedsak til England, Irland og Frankrike. Seilasen til Arkhangelsk var ofte røff, og kunne ta mellom to og seks uker, avhengig av vær- og isforhold. De seilte

langs hele norskekysten, forbi Hammerfest og videre forbi Murmansk, langs Kolahalvøya og inn i Kvitsjøen. Faren for å bli sittende fast i isen var så absolutt til stede. Hvitehavet var islagt fra oktober til mai. Det var vanlig å seile inn i begynnelsen av juni, og sørge for å komme seg ut igjen senest i september. 21. mai 1874 mønstret 21 år gamle Jens Bertinius på «Nor» hjemme i Grimstad, med kurs for Arkhangelsk. Først nesten åtte måneder senere, 8. januar 1875, var sesongens ferd med «Nor» over, og mannskapet tilbake i Grimstad.

Briggen «Alpha»

De neste sesongene var det briggen «Alpha» som ble Jens Bertinius' arbeidsplass. Skuta ble bygget hos H. Olsen Ribe på Fevik i 1855, og ble først eid av Ole Boe, Grimstad, frem til 1859, da J. Terjesen, Grimstad, står oppført som eier. Året etter har tydeligvis flere kommet med på eiersiden. Fra 1860 står nemlig J. Terjesen «m.fl.» oppført som eiere. Det var ikke uvanlig at også kapteinene hadde eierandeler. Hvorvidt det gjaldt Jens Bertinius og eierne av «Alpha», er ikke bragt på det rene.



Modell av briggen «Alpha», slik kapteinen ombord i 1876 selv laget den og senere ga sitt barnebarn Kåre Eide.

Fortsatt var det tømmerfarten mellom Østersjøen og England/Middelhavet som beskjeftiget de fleste norske seilskutene. Etter påmønstringen som styrmann i Grimstad for Østersjøen 14. mai 1875, varte sesongen i åtte måneder, frem til 11. november.

1875 er blitt betegnet som seilskutenes og verftenes toppår. Det gjen-speiler også sjøfolkenes lønninger. Etter å ha seilt på jungmannshyre til seks spesidaler fem år tidligere, var 23-årige Jens Bertinius' styrmannshyre nå lønnet med 16 spesidaler. Etter den første sesongen på «Alpha» satte Jens Bertinius seg igjen på skolebenken. Skipsførersertifikatet fikk han 21. januar 1876. Dermed fikk han sitt første skip å føre da han som kaptein tok «Alpha» ut Grimstad-fjorden, vel 22 år gammel, 29. april 1876. Nok en gang ble kursen satt for Østersjøen. De påfølgende sju sesongene, med ett unntak, førte den ferske kapteinen briggen «Alpha» i østersjøfart. Tidene var gode, men konkurransen hardnet til. Stadig flere aktører villa ha sin del av fortjenesten i den blomstrende skipsfarten. Et fortrinn fikk de dyktigste seilerne som kom hurtigst frem. *«Det var seilføringen som telte, også dristigheten. Ennu over 90 år kunne han fortelle om sine dristige seilas-er gjennom brått og brann med livet som innsats. Det gjaldt å komme fort frem, det var penger å tjene.»*, skriver datteren Rakel i sine erindringer.

Møtet med Marie

Soggendal, eller Sogndalstrand, var en viktig havn og et livlig handelssted på 1800-tallet. Vi tør anta at Jens Bertinius førte «Alfa» innom denne havna lengst sør i Rogaland for å laste eller losse, og der møtte sin tilkomne, Marie Georgine f. Engel-Olsen (1856-1937). Hun var fra Rekefjord, som sammen med Sogndalstrand var de to tettbebyggelsene i lade-stedet Sokndal i Hauge i Dalane.

«Mine foreldre ble gift 10. januar 1878. En kald vinterdag med sledeføre og mange minusgrader.», skriver Rakel Eide videre i sine erindringer. Hun skildrer de første årene av sine foreldres ekteskap slik: *«De fikk en god start ved den oppgangsbølge som fulgte seilskutetiden på Sørlandet. Det ble bygget seilskuter i hver bukt langs Grimstadfjorden helt inn til Vikkilen i Fjære. Det ble også bygd mange vakre små og store Sørlandshus som hevder seg fint i landskapet den dag i dag. Sjøfolkene førte med seg hjem mange vakre ting fra sine lange reiser på alle hav.»* Etter at Marie Georgine og Jens Bertinius ble gift, tok kapteinen med seg sin ektefelle på skuta sesongen 1878. Det var slett ikke uvanlig at unge og nygifte kapteiner fikk et slikt privilegium. *«Min mor var det første året med ute og seilte. Det var nokså alm. at skipperkonen var med på seilasen. Hun kunne fortelle oss barn om både Havre, Arkangelsk, Gæfle*

og *Haparanda*», forteller Rakel Eide i sine erindringer. De nygifte gikk om bord i Grimstad 29. april 1878, og satte kurs for Østersjøen. 3. september var skuta tilbake. Trolig var det snakk om et «anløp ved forbiseiling», som kapteiner kunne tillate seg. Oppholdet i Grimstad varte nemlig kun i to dager. Marie ventet parets første barn, og gikk i land, mens kapteinen førte skipet videre.

Rodde Rønnesferja

Vel tre måneder senere, 21. desember 1878, ble parets første barn, Gustav Magnus Jensen, født. Han var for øvrig en av de første som rodde Rønnesferja. Han hadde arbeidet tre år hos Munch i Grimstad da han ble arbeidsledig i 1895, bare 17 år gammel. Da startet den driftige unggutten ferje med pram og rosjeke fra sin farfar Gustav Norberg Jensens brygge på Rønnes. Prisen var fem øre per tur. Gustav Magnus bygde et lite vakt- hus, og for å tilkalle ferja ble det brukt et flagg i dagslys, og et lys etter mørkets frembrudd. Driften fikk ifølge Grimstad Adressetidende 13. februar 1896 et månedlig kommunalt tilskudd på kr 2 på betingelse av at *«ferjingen holdes gående 8-8 om vinteren og 7-10 i sommermånedene»*. En kuriositet er det unektelig at Gustav Magnus Jensen senere på 1890-tallet overlot ferjedriften, først til sin mor Marie, men deretter til sin søster Rakels fremtidige svigerfar, Samuel Eide Salvesen (1846-1911).

Bygget hus med broren

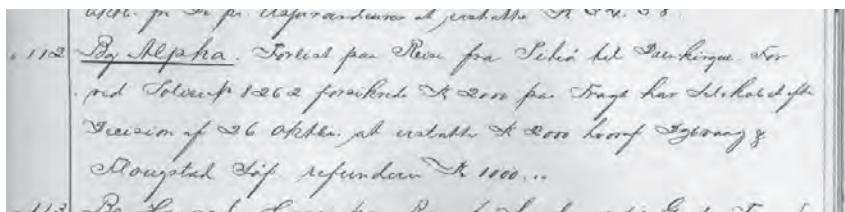
Bare to dager etter at «Alpha» anløp Grimstad og den ventende kapteinsfruen ble satt i land, tok kapteinen briggen ut på ny østersjøfart. Han fikk altså ikke være nær under den forestående fødselen. Først nesten fem måneder senere, 27. januar 1879, mønstret kapteinen av i sin kones hjemby Soggendal. Vi tør anta at fru Marie da befant seg der, sammen med parets vel en måned gamle sønn. Med stabil jobb, sikkert utkomme og gode tider for skipsfarten, skjer det mye i den nystiftede familien de neste årene. Etter hjemkomsten 27. januar 1879, går det over ett år før kapteinen igjen tar hyre. Vi vet at han bygde hus sammen med sin bror Ole Jensen/Gustavussen (1851-1892) på Rønnes, og tør anta at det skjedde i «mellomsesongen» 1879. *«Min far og hans bror, som var gift med hver sin søster, bygget et lite vakkert hus sammen, som står den dag i dag på Rønnes i Fjære. De hadde hver sin stue, et kammers nede og 2 rom på loftet. De delte kjøkkenet og kokte på skorstein. Først mange år etter at jeg kom til, fikk de komfyr på kjøkkenet. Men så vokste barneflokket, det var 4 på hver side, og da fant de ut at det måtte mere plass til.»*, skriver Rakel Eide i sine endringer.

Ole, som giftet seg med Maries søster Oline Regine Olsen (1850-1935) fikk den samme karriere til sjøs som sin bror. Han førte blant annet kjente Grimstad-skuter som skonnertbriggen «Condor», briggen «Shamrock» og barken «Gobi», alle tre tilhørende Grimstad-rederen Fredrik Crawford. Ole og Oline Regine må ha vært dyktige og driftige. Etter hans død i 1892 flyttet fru Oline Regine til Kristiania med parets fem barn. Ved folketellingene i 1900 og 1910 står hun oppført som eier av Harbitz gate 1, med 19 leiligheter.

Siste tur med «Alpha»

5. mars 1880 står Jens Bertinius igjen til rors når «Alpha» legger ut fra Sogndal med kurs for England. Sesongen endte 6. november i Grimstad. 15. januar 1881 bar det igjen ut med «Alpha». Det skulle bli Grimstad-briggen sine siste sesong. 30. juli 1881 føder Marie parets andre barn, Olaus Reinhard. Bare tre måneder senere, 17. oktober 1881, er «Alpha» på tur fra Piteå og/eller Luleå på den svenske østkysten til Dunkerque i Frankrike, igjen lastet med tømmer. I Nordsjøen ryker de ut for et voldsomt uvær og tar inn vann. Sterke strømmer i Nordsjøen gjorde det spesielt vanskelig å navigere utenfor vestkysten av Jylland, noe mange skipsførere smertelig fikk erfare. «Alpha» drev ubønnhørlig mot land. Heldigvis kom dampskipet «Union» dem til unnsetning, og tok hele besetningen på sju mann om bord.

Den forlatte briggen drev utpå morgenen i land på stranden utenfor Harboøre og Ferring, nær innløpet til Limfjorden og Lemvig på Jyllands vestkyst. «Union» må ha kommet uventet. Mannskapet ser ut til å ha forlatt havaristen i all hast, uten å ha rukket å ta med seg mer enn det de sto og gikk i. Papirer, brever, en utskrevet loggbok og klær ble funnet av lokale bergingsmannskaper da skuta drev i land. Det ble holdt strandings- og opphogningsauksjon i november og desember, ifølge Holstebro Dagblad og Lemvig Folkeblad. Briggen ble kondemnert i Lemvig. «Union» ankom dagen etter Newcastle med hele «Alpha»-mannskapet i god behold «*etter en meget stormfull Rejse*», ifølge Jyllandsposten 18. oktober 1881.



I protokollen fra «Directionsmøde» i Arendal Søforsikringsselskab 3. november 1881 fremgår det at «Alpha» var forsikret for 2.000 kroner.

Heldigvis for både redere og kaptein Jensen og hans besetning, var sjøforsikring for lengst en etablert virksomhet, selv om ikke alle tok seg råd til det. I alle fall var «Alpha»s last forsikret i Arendal Søforsikringselskab, som ble etablert 21 år tidligere. I selskapets protokoll fra «Direktionsmøde» 3. november 1881, står «Alpha» oppført som erstatningssak nr. 112 det året. Det fremgår av protokollen at lasten er forsikret for 2.000 kroner, hvorav halvparten refunderes av «Dybvaag & Flougstad Søf.», som antakelig var reassurandør. Tap var uunngåelig, men de slapp i alle fall å sette seg i gjeld til sine oppdragsgivere. Havariet var det første av minst tre som vi vet Jens Bertinius opplevde. De neste seks sesongene førte Jens Bertinius to skuter: Skonnerten «Freia» (1882-84) og barken «Harmonia» (1885-88). Skutene gikk hovedsakelig i den tradisjonelle trelastfarten mellom Østersjøen og Europa. Men den etter hvert erfarne kaptein Jensen førte i 1985 også «Harmonia» en tur over Atlanteren til Boston og tilbake til Grimstad, og fikk den påfølgende sesongen også en ny tøff tur i arkhangelskfart.

Fra «Kavli-huset» til Rodviga

Samtidig økte barneflokken: Jenny Marie (f. 1883), Aase Bergitte (f. 1885), Rachel Mathilde (f. 1887), Othilie Regine (f.1892), August Bernhard (f. 1895) og Esther Helene (f. 1900). Det ble raskt behov for mer plass enn det var i «tomannsboligen» på Rønnes. Datteren Rakel forteller: «... så vokste barneflokken, det var 4 på hver side, og da fant de ut at det måtte mere plass til. Og vi flyttet til et annet hus, som også står på Rønnes i dag og nu eies av maleren Kavli. Der ble jeg født (20/9) 1887 som 5te hjul på vogna, og derfra har jeg mine første barndomsinntrykk.» Familien ble ikke så lenge i «Kavli-huset», som det senere ble hetende på folkemunne etter at kunstmaleren Arne Kavli og hans kone kjøpte det i 1952. Samtidig var seilskutenes gyldne tider på hell. Datteren Rakel skildrer både lykke og lengsel i disse årene: «Vi ble ikke så lenge der («Kavli-huset», anm.) før far kjøpte et ferdig bygget hus ved Osterskilen (Rodviga). Der vokste jeg opp til jeg var 11 år, min lykkeligste tid som barn. Men seilskute-velstanden var på retur og fattigdommen kunne merkes. Vi var 7 barn. Det er Sørlandsforhold jeg har levet under, ikke gårdsbruk, men et par tre mål mellom fjell og rabber, men de karrige forhold ga dog et pluss til husholdningen. De holdt gris, sauer og høns nesten alle steder rundt om i Fjære herred.»

Selv om markedet for seilskutene var på retur og konkurransen fra dampskip ble stadig mer merkbar, fikk Jens Bertinius skip å føre. Lengselen etter far var stor i barneflokken. «Far var i disse årene mest ute til

sjøs, men det var store gledesstunder når han kom hjem og hadde mye rart med seg hjem til oss barn. Vi gikk på heiene og så etter «skuda» og det var et syn når tremasteren kom innover for fulle seil. Da var det glede hos store og små, ikke minst hos skipperen sjøl.», erindrer datteren Rakel. Hun beskriver sin far som en «robust» mann. De ble nok slik, de mange sjøfolkene i denne generasjonen. «*Det var et hardt liv og det gjorde en mann robust. Han sto på broen uten de hjelpemidler de har i dag, og måtte bruke sin stemmes fulle kraft gjennom stormen når det måtte fires seil. Det hendte far tok kommandotonen også hjemme, men da hysjet mor og sa: «Nei, Jens du er ikke på kommandobroen nå!» Da spaknet far temmelig fort.»* Datteren Rakel deler i sine erindringer hvordan farens sjømannsliv preget både familiens og senere hennes eget hjem: «*Jeg har ofte forundret meg over den vakre og stilrene sørlandsstue vi hadde hjemme. Da jeg selv fikk hjem, var stilforvirringen total og det ble plysj og pongponger både her og der, og store hjørner i stuen fylt med aspidistra, orolier, palmer og grantrær med 1 m i diameter, det var blant bryllupsgavene. Min barndoms første stue hadde bjerkesofa mellom vinduene, stuen hadde tre vinduer, pidestall i bjerk med vakre utskjæringer. I det ene hjørne et rundt bord også i bjerk og pinnestoler som var sortlakkerte med ornamenter i gull. Også en hyggelig gyngestol som var min fars plass med langpipen. På den ene langveggen med dør til den andre stuen en kommode i samme stil som det øvrige. Og på den andre veggen en stor uttrekksseng, som når halmen var ny, kunne være ganske høy, når den var sammenslått. Oppå der et hvitt vaffelsengeteppe. På gulvet filleryer. Så var det en god etasjeovn i hjørnet med en skammel ved siden. Her satt mor og fyrte og den hygge som da i skumringen la seg over vår «vesle stove» den glemmer jeg aldri. Når det lyste fra trekkhullet tok hun sangboken «Kirkeklokken» og sang sine enkle vakre sanger som hun hadde med fra sitt hjem på Vestlandet. Alle barna måtte være inne når det ble mørkt, og lampen måtte ikke tennes for tidlig, parafinen var dyr, men spør om det var hyggestemming der. Mor bad fadervår med oss om kvelden, og var lykkelig når hun kunne brette teppet godt om oss. Og hun tok oss med på bedehuset, hvor vi for det meste sovnet blidelig inn.»*

Dramatisk første dampskipshyre

Nord-Amerika hadde han allerede sett. Nå var det Sør-Amerika som sto for tur. 11. oktober 1888 forlot Jens Bertinius Grimstad om bord på barken «Jason» med kurs for Buenos Aires i Argentina. Med seg på broa som styrmann hadde han blant andre Tellef Jensen Tellefsen Ugland (1867-1908). «Jason» kom tilbake til Glasgow, der Jens Bertinius mønstret av 3. november. I 1890 tok Jens Bertinius hyre på briggen «Frode», bygd ved

Gjømle verft (Nils Ribe) i 1871. Han mønstret på i Kristiania i april 1890 for England, og førte skuta frem til den ankom Grimstad 2. oktober.

Jens Bertinius tok skrittet inn i en ny sjøfartshistorisk æra da han fikk sin første hyre om bord på et dampskip i 1892. D/S «Nordpolen» var bygget som en tredamper med byggenummer 24 ved Framnæs Skipsværft i Sandefjord to år tidligere, for rederiet D. S. Meyer, Kristiania. Skipet var beregnet til vin- og fruktfart på Portugal og Spania, men tok også stykkgoods i lasten. Skipet, som var på 680 dødvekttonn fikk en kort og dramatisk historie. Jens Bertinius' karriere som styrmann om bord ble enda kortere, og like dramatisk. Han mønstret på 25. juni 1892 i Rotterdam. Kaptein var M. Johannesen. Turen gikk til Sarpsborg, og 11. juli 1892 videre til Fleetwood på den engelske vestkysten. Kull fra England skulle fraktes til den gamle hansabyen, daværende Königsberg, helt sør i Østersjøen. Gjennom Øresund, sør for Dragør fyr, gikk damperen 27. oktober 1892 på det sunkne vraket etter det britiske dampskipet «Thetford», som forliste her bare 10 dager tidligere.

Det nye dampskipet sprang lekk. *«Vannet styrtede ind i maskinrummet. Man frygtede en Maskin-Eksplotion om bord, og Mandskabet forlod skyndsomt Skibet i Baadene. Dette drev afsted for Vind og Veir,»* rapporterte Aftenposten 29. oktober 1892. Flere skuter fikk et ublidt møte med den britiske havaristen i dagene før «Nordpolen» passerte. Aftenposten fant derfor også grunn til å kritisere danske sjøfartsmyndigheter: *«Efter alle Solemerker at dømme bliver «Nordpolen» neppe det sidste Offer for «Thetfords» magnetiske Kraft. Det skulde synes rimeligt, at danske Autoriteter snarest søgte det skjæbnesvangre Vrag fjernes, enten paa den ene eller den anden Maade.»* Datteren Rakel skildrer sin fars fortellinger om sine opplevelser på sjøen slik: *«... han kunne også fortelle triste tragedier, hvor de lå i liobåtene i dagevis i opprørt sjø, noen klarte ikke påkjenningen og det ble sorg og tårer i mange hjem, når budskapet kom at de var forlist. Og de som overlevet kom hjem, ribbet for alt av klær og utstyr, men de hadde livet i behold. Så var det å ruste ut igjen. «Han mintes en kjenning gammel og tro, det store bølgende hav», sier Ibsen.»* Forlis påvirket også økonomien til sjøfolkene og deres familier hjemme: *«... det var ikke blitt alminnelig å assurere i de dage, så hvis skipet gikk ned satt de igjen med gjelden og det var ikke lett når barneflokkene også vokste hvert år.»*

Etter forliset med «Nordpolen» skulle det gå tre år før Jens Bertinius Jensen igjen tok hyre. 11. oktober 1895 mønstret han på barken «Frida» i Grimstad, for Cardiff. «Frida» var bygget ved Odden Verft i Grimstad i 1875 for skipsreder Jørgen Bang (1829-1908). Bang var en meget driftig og dyktig kjøpmann, brukseier og reder, og en pioner i trelasteksport fra sag-

bruket på Odden. Trelasten ble i hovedsak fraktet til Europa, men også til både Sør-Afrika og Australia. Jens Bertinius sto om bord på «Frida» som 1. styrmann frem til 29. juni 1896, da han mønstret av i Le Havre i Frankrike.

Hjemmet må selges

Seilskutenes glansdager er over. Fraktratene er lave, og det er åpenbart færre og dårligere hyrer å få. Det merker den voksende familien i Rodviga. Etter hvert later det til at sårt oppsparte midler tok slutt. Familien ble tvunget til å selge sitt kjære Rodviga. «*Min eiendom Rodevig er paa gode Betingelser til salgs ved Joh. D. Havstad. Rønæs 22/4 98. J. B. Jensen.*», heter det i en annonse i Grimstad Adressetidende 28. april 1898. Mer måtte selges unna. To måneder senere annonserer «Landvig og Fjære Lensmandsbestilling v/ J. A. Ulstrup» følgende: «*Fredagen den 10de Juni førstkommende Klokken 10 Fm. Bliver efter Requisition fra Jens B. Jensen Auktion avholdt i Rodevigen, Ullenes, over en oplagt gl. Jagt, nogle Seil m. m. og en del Indbo.*» Tidene var utvilsomt tøffe, og mange sjøfolk var tvunget til å se seg om etter annet arbeid. Jens Bertinius fant en mulighet i Kristiania. Ifølge dateren Rakels erindringer flyttet familien i 1898 fra Rodviga til Kristiania. I folketellingen for 1900 er Jens Bertinius oppført som «*Dampskipsfører, midlertidig Snedker v/ Bryggeri*», med adresse Trondheimsveien 18. Ytterligere tre år går før neste hyre, på barken «Fremad», bygget av Knud A. Grefstad, Fjære i 1880. Jens Bertinius mønstrer på «Fremad» 2. juni 1899 i Fredrikstad, for Flensburg. Tidspunkt for avmønstring er ikke oppgitt.

«... gråt og tenkte oss tilbake til vårt kjære Rodviga»

Arbeid som snekker ved Schous Bryggeri i Kristiania var nok en fattig trøst etter så mange år til sjøs. Likevel var det viktig for å kunne forsørge den store barneflokk. Men heller ikke alle familiemedlemmene trivdes i storbyen. «*Ettersom tiden gikk blev far trett av å fare tilsjøs. Etter noen tid tok han familien innover. Det var det store oppbrudd i mitt liv. Vi skulle til Kristiania. Mine søsken gledet seg stort, men jeg kunne ikke følge med. Jeg var knyttet til det lille hjemmet ved Osterskilen og kunne ikke tenke meg å bo andre steder. Det samme gjaldt mor. Men for henne var det ikke noe valg. I Oslo var det så mange muligheter for alle de store barna og alt skulde bli så bra. Vi reiste med en liten lastebåt som tok oss og alt vårt med. Vi var 8 dager på veien og alt var nytt og morsomt. Vi kom til en bakgård i Trondheimsveien 18, 2 værelser og kjøkken i 3. etasje. Jeg var syk av lengt etter alt det vi hadde forlatt, efter friske poteter og grønnsaker, som det aldri var mangel på der. Mor lengtet også og mangan gang*

satt vi på en rund-lokket kiste (som jeg ennå har i mitt eie) og gråt og tenkte oss tilbake til vårt kjære Rodviga. De andre fant seg lettere tilrette. Det var jo lettere å tjene penger og det hjalp. Vi gikk på våre ben etter kart til bryggene i Bjørvika. Langt ute ved Nordstrand var et badehus med saltvannsbassin. Her tumlet vi oss i vannet og kom skrubbsultne hjem. Arme mor som skulde skaffe brød til så mange sultne unger», erindrer datteren Rakel.

Tragedien rammet

En stor tragedie rammet familien i Kristiania 1. januar 1902. Eldstesønnen Gustav Magnus, som hadde rodd Rønnes-ferga, hadde også flyttet med familien da han fikk arbeid i Kristiania. Søsteren Rakel forteller: «Min eldste bror blev født 21. des. 1878, han hadde gode evner, gikk på Fjære skole, hvor de alt i 1890-årene hadde fag som engelsk, sløyd og håndarbeid. Han kom på advokatkontor i Oslo, derfra til Den Norske Creditbank. Begynnergasjen var ikke stor, jeg har hørt 30 kr.pr. mand. Han blev bare 23 år gammel og døde av hjertelammelse, som dengang ofte var en følge av skarlagensfeber og giktfeber i barndommen. Det var mors første store sorg og den virket lammende i mange år, og gav sitt til alvor i hjemmet. Jeg var bare 14 år, og min ungdomstid blev preget av dette forferdelige, at vi mistet det kjæreste vi hadde.

Sorgen og nøden drev kanskje skipperens tanker atter en gang mot «det store bølgende hav». Han var i alle fall åpen for muligheten da den bød seg. Det skjedde raskt. «... det gikk ikke bedre enn at far gikk ut igjen med dampbåt, og da fant de det rådeligst å dra tilbake til Grimstad. Far sa siden at det var meg som hadde mast oss tilbake. Huset ved Osterskilen var solgt og vi fikk leie på en gård i nærheten. Så fikk jeg begynne på Dahlske skole. I 1904 fikk jeg middelskoleeksamen, etter å ha vært svært redd for ikke å greie det. Butikk og kontor var så dårlig betalt at mor fant det best at jeg tok huspost, «så har du kost og losji».», skriver Rakel Eide (f. Jensen) i sine erindringer.

Dramatisk langfart «down under»

En fremsynt kaptein og reder i Grimstad ga Jens Bertinius Jensen muligheten til å dra til sjøs igjen. Albert Mogens Andersen (1849-1932) kom fra en kjent sjøfartsfamilie og var oppvokst på Breivig ved Rønnes. Han må ha kjent sin tre år yngre «nabo». De vokste begge opp tett på skipsbyggingen på Rønnes og fikk lang erfaring som skipsførere. Andersen kunne i 1890 smykke seg med tittelen «Grimstads første dampskipsfører i utenriksfart». Han førte også Grimstads første lastedampskip «Gyda», og bare to år senere «Ragna». Begge ble bygd i Newcastle, kontrahert av den

kjente Grimstad-rederen Harald Isachsen. Etter 36 år til sjøs gikk Albert Mogens Andersen i land i 1902, og forsøkte lykken både som skipsreder og lokalpolitiker. Våren 1902 etablerte Andersen sitt eget dampskipsrederi. Det var nedgangstider og krevende å reise kapital. Andersen fikk med seg «sin gamle venn», kaptein Christen Johannesen, og de to fikk samlet inn 150.000 kroner, hvorav de selv sto for henholdsvis 20.000 og 14.000 kr. Sammen med et lån på nesten like mye var det nok til å få tilslaget på dampskipet «Khio» på en auksjon i Sunderland i England 4. mars 1903. Skipet var på 2.500 tonn, bygd i England i 1889. Det var et mye større skip enn de to hadde regnet med å få tak i for den prisen. Men i et dårlig fraktmarked gikk prisene kraftig ned, og skipet som i 1900 var omsatt for 24.000 pund, fikk de to år senere kjøpt for 15.000. Skipet ble omdøpt til «Inger» etter Andersens kone. Kaptein og medeier var Christen Johannesen.



Maleri av dampskipet «Khio», som var bygd i i England i 1889. I 1900 ble det kjøpt til Grimstad av Albert Andersen. I 1906 forliste det under lossing ved Ocean Island i Stillehavet. Foto: Hartlepool Museum

Tre måneder etter sønnens død mønstret Jens Bertinius på D/S «Inger» 10. april 1902 i Grimstad, formodentlig som styrmann. Kursen ble først satt for Newcastle (England), hvor det ble lastet kull for Genova. Skipet seilte de to første årene i løsfart mellom europeiske og oversjøiske hav-

ner. Etter noen uker hjemme i mai og juni 1903, mønstret Jens Bertinius på «Inger» igjen 3. juli 1903, denne gangen i Las Palmas, med kurs for Stillehavet.

På denne tiden var organisering av lastavtaler i endring, fra enkeltavtaler til tidsbaserte avtaler (time charter), og linjefart. Albert Andersen hadde erfaring fra stillehavsfart, og i april 1904 ble «Inger» chartret bort til Pacific Phosphate Company Ltd., som var eid sammen av myndighetene i England, Australia og New Zealand. Selskapet hadde skaffet seg eksklusive rettigheter til gruvedrift og utvinning av fosfat på flere av atollene i øynasjonen Kiribati i Stillehavet, blant andre Banaba, også kjent som Ocean Island. Etterspørselen etter fosfat var stor i forbindelse med produksjon av kunstgjødsel, og dampskipet fra Grimstad ble satt inn i linjefart mellom Ocean Island og flere byer på den australske østkysten, som oftest Melbourne, men også Sydney, Newcastle (New South Wales) og mer eksotiske havner som Honolulu og Fiji. Det innebar lange økter for mannskapet om bord. Det gikk år mellom hver gang skipet vendte hjem. Først tre og et halvt år senere er Jens Bertinius' avmønstring registrert, 14. desember 1906, i Sydney. DS «Inger» kom nemlig aldri tilbake til Grimstad.

Det lange oppholdet i Stillehavet bød på mye dramatik. Allerede i november 1904 kan «The Daily Telegraph» i Sydney rapportere at SS (SteamShip) «Inger» noen uker tidligere hadde kommet ut for en voldsom storm på tur fra Ocean Island til Honolulu. Kapteinen Johannesen fortalte ifølge avisen, gjengitt på det australske nettstedet Trove, at skipet hadde forlatt Ocean Island 20. oktober og de første tre dager hadde «utmerket vær, men etter det vær av verste sort». Mannskapet kjempet mot en storm som ikke ga dem et eneste øyeblikks hvile på flere dager, og «var over oss til dagen før vi hadde øyene i sikte». Vinden var nordøstlig og sjøgangen stor. «Det var et vær man kan forvente i Nord-Atlanteren, ikke i disse farvann. Sjøen var så røff at vi tidvis måtte kjøre på halv fart. Baugen var sammenhengende under vann, bare formasten var synlig, og dekkene ble kontinuerlig vasket.», fortalte kaptein Johannesen til Sydney-avisen. Heldigvis ble det bare lettere skader på skipet.

6. desember 1905 lå «Inger» i havn ved South Wharf utenfor Melbourne, for å proviantere for avgang Newcastle (NSW). Nattevakten om bord luktet og så røyk, og slo umiddelbart alarm. Hele mannskapet ble purret, og det lokale brannvesenet varslet. En styrke på 18 mann rykket ut til «Inger», heter det i den detaljerte beskrivelsen av hendelsen i avisen «The Argus», gjengitt på det australske nettstedet Trove. Røyk veltet opp

fra lasterommet, som var fylt opp av kull. I den svarte kullrøyken var det vanskelig for brannmannskapene å lokalisere brannen, men etter 30 minutters hardt arbeide fikk de brannen under kontroll. Men da hadde skipet blitt påført store skader, og en stor del av kullasten var ødelagt. Enda mer dramatikk var i vente. 23. oktober 1906 forlot SS «Inger» Sydney, med kurs for Ocean Island, nok en gang for å laste fosfat. Turen var lang, over 2.200 nautiske mil, nesten halvveis til Hawaii, og tok 3-4 uker. En snau måned senere, tidlig om morgenen 21. november 1906, lå SS «Inger» utenfor Home Bay på Ocean Island. Lastingen av fosfat pågikk for fullt. De fraktet den dyrebare lasten i livbåtene ut til skipet. Det var nemlig ingen havn på øya, og skuta ble tjoret i store fortøyningsbøyer med moringer ca. 100 meter fra land.

«Man maa saaleses holde god Vagt, saa Skibene kan tages til sjøs strax, om der pludseligt indtræffer Storm», rapporterte avisa «Kysten» om omstendighetene rundt forliset tre måneder senere, 25. januar 1907. I grålysningen, ved 5-tiden om morgenen, gikk alarmen. Det økte på med pålands vind, og blåste raskt opp til en kraftig storm fra vest. Alle mann ble kalt til pumpene. For å unngå å komme i drift mot langgrunnen mot land, klargjorde mannskapet skipet for avgang. Dampmaskinen ble startet. I det voldsomme uværet røk kjettingen mellom to av moringene. En av kjettingene viklet seg inn i propellen. Maskinen ble stoppet, og mannskapet arbeidet febrilsk for å frigjøre propellen. Men skuta var i drift, og traff et av de mange korallrevene rundt øya. Da måtte innsatsen konsentreres om å berge den verdifulle lasten, 1.300 tonn fosfat og 250 tonn kull. Livbåtene ble brukt til å frakte lasten tilbake til land. Også øyboere bisto i den dramatiske redningsaksjonen. Noen av dem sto på revene. Skipet kunne krenge, og redningsarbeidet var farlig. Da stormen og mørket økte på utover kvelden, ble mannskapet beordret i land av den lokale havnesjefen, som tilbød husly i lokalene til Pacific Phosphates Company.

Tidlig dagen etter ble det klart at uværet hadde herjet så mye med skipet gjennom natten, at hun måtte karakteriseres som totalvrak. For å berge stumpene besluttet kaptein Johannessen å selge vraket til sin oppdragsgiver, Pacific Phosphate Company Ltd., for 20 australske pund, som omregnet til australske dollar og norske kroner i dag tilsvarer anslagsvis vel 25.000 kroner, i beste fall en symbolsk sum. Bergingsarbeidet fortsatte, men vraket gled utpå dagen av revet og forsvant på 210 favners dyp. Etter tre dager på Ocean Island forbarmet kaptein Downie på dampskipet «Pocahontas» seg over sine norske kolleger og fraktet mannskapet fra «Inger» til Sydney, der de fikk losji i «Scandinavia Home».

Forliset på Ocean Island fikk stor oppmerksomhet i australsk presse. «A remarkable affair», skrev Australian Star. Utførlige beskrivelser av hendelsesforløpet kan vi også lese i Sydney Morning Herald og Daily Telegraph (Sydney), via det offisielle nettstedet Trove, hvor det meste av materialet fra det australske nasjonalbiblioteket finnes digitalisert og søkbart. Det finnes også flere bilder fra havariet som jo utspant seg over et drøyt døgn.



D/S Inger av Grimstad gikk ned ved Home Bay på Ocean Island under lasting 21. november 1906. Foto: Vocal Media

«Et sammentreff av uheldige omstendigheter. Ikke annet enn uflaks», forklarte kaptein Johannessen ifølge de australske avisene om årsakene til havariet. Mannskapet hadde sine liv i behold, men store verdier var gått tapt. Det eneste av verdi som ble berget var ifølge «Kysten» et anker, kjetting og litt inventar. Men eventyret med «Inger» ble likevel ingen økonomisk katastrofe for Andersen og de øvrige andelseierne. Skipet var ifølge Albert Andersens egne erindringer forsikret for aksjekapitalen og ytterligere 15.000 kr for frakt og utstyr, til sammen 300.000 kr. Ifølge Veritas-registeret var forsikringen tegnet i Skibsassuranceforeningen Reform i Porsgrund. Skipet hadde også innbragt aksjonærene til sammen 151.000 kr de fem årene det hadde seilt, så Andersen satt igjen med en kapital på 70.000 kr etter at alt var oppgjort; «over al forventning bra», ifølge hans

egne erindringer. Men Andersen fortsatte sin rederkarriere med seilskip, der innkjøpsprisen og risikoen var lavere.

Godt forsikret var ikke kassa helt bunnskrapt da mannskapet fra «Inger» ankom Sydney. Såpass må de ha hatt i lomma at de kunne oppsøke en av storbyens fotografer og la seg portrettere. Et slikt portrett var nok ikke dagligdags i norske hjem.

«Alt «Gjildt» var synd»

Med Jens Bertinius i mangeårig stillehavsfart, måtte Marie og barna stort sett klare seg alene i de fem årene mellom 1902 og 1907. De oppholdt seg nok mye hos Jens Bertinius' bror (og navnebror, faktisk), Jens Norberg Gustavsen/Jensen (1848-1912). Han var også sjømann som sine brødre, og tok hyrer både som tømmermann og kokk, bl.a. to sesonger på briggen «Alpha» mens den ble ført av hans bror. Han var også bosatt både på Rønnes og Ulenes. Datteren Rakel skildrer oppveksten, i lange perioder uten faren, som trygg og god hjemme hos mor Marie:

«Mor var kommet fra den såkalt «mørke kyststripe», Regeffjord ved Eiger-sund. I unge år opplevde hun den store Oftedalvekkelsen, og var alle dager en from kristen med et pietistisk anlegg.», skriver Rakel Eide i sine erindringer, og tenker at alvorlet tidlig kom inn i morens liv da hun som en av åtte søsken mistet sine foreldre med bare to års mellomrom da hun var 14-16 år. *«Dette gav henne nok den helt igjennom alvorlige innstilling til livet, noe også tidens kristendomsform bar preg av. Alt «Gjildt» var synd. Det var synd å plystre, det var synd å krølle håret, det var synd å danse. Det var synd å lese romaner. Helst bare Bibelen og Pontoppidans forklaring, Kingos og Hauges salmebok. Dette litt tunge syn tok hun med til sitt eget hjem og det preget oss barn. Far var en meget lettere natur med et lysere syn på alt. På sett og vis kunne de utfylle hverandre. Men han var mest til sjøs da vi var små, så det var mor som satte sitt preg på oss. Men dette følte jo ikke vi den gang. Det er tanker som er kommet til siden vi blev voksne. Vi hadde det deilig trygt og godt, hjemme hos mor var det beste sted i verden. Vi hadde onkler og tanter som vi kunne reise til om sommeren hvor det var flust med melk og alt annet godt, men alle som en lengtet vi hjem igjen. Mor var fortvilet for det kunne være godt å ha oss hjemmefra litt.»*, skriver Rakel Eide i sine erindringer, der hun også forteller om mor Maries iherdige innsats for sjømannsmisjonen på Hesnes: *«Mor fikk igang barnemisjon til inntekt for sjømannsmisjonen og vi sydde hjemme mye pent som blev loddet ut eller solgt ved auksjon. Det var årets store begivenhet når det skulle være basar på skolen. Da fikk alle være med. Vi fikk sjokolade og wienerbrød og boller, og aldri har det vel smakt slik hverken før eller siden.*

Penger kom det inn, for alle i kretsen var med i sjømanns- og i hednemisjonen, andre foreninger var det ikke i min barndom.»

Hydro-eventyret i emning

Nedgangen i markedet for skipsfart og forliset i Stillehavet i 1906, førte til at Jens Bertinius igjen så seg om etter andre muligheter. Tilværelsen og jobben i Kristiania var neppe så forlokkende, verken for Jens Bertinius eller resten av familien. I Telemark var Hydro-eventyret i emning. Ingeniør Sam Eyde og professor Kristian Birkeland hadde i 1904 utviklet en metode for fremstilling av nitrogengjødsel ved hjelp av elektrisitet. Verdens første fabrikk for produksjon av kunstgjødsel ble satt i drift på Notodden i 1905, etterfulgt av en større fabrikk på Rjukan i 1912. Hydro-anlegget på Notodden påkalte Jens Bertinius' interesse. Det ble behov for forbindelse mellom de to fabrikkene, og det ble bygget jernbane mellom Notodden og Tinnoset, og mellom Mæl og Rjukan. Skipsfart på Tinnsjøen mellom Tinnoset og Mæl ble dermed Grimstad-skipperens nye levevei. Treferga på Tinnsjøen hadde plass til sju-åtte jernbanevogner, men slet da isen la seg. Det ble behov for et mer robust fartøy for å kunne etablere helårs forbindelse mellom Notodden og Rjukan. Løsningen ble å kontrahere en ny kombinert slepebåt og isbryter fra Jens Bertinius' hjemtrakter, AS Fevigs Jernskipsbyggeri.

Bygg nr. 68 fikk navnet D/S «Skarsfoss». Skuta ble bygget i deler på Fevik. Delene ble fraktet til Notodden i 1909. Der ble flere seksjoner satt sammen og fraktet videre på landveien til Tinnoset. Kjelen på 25 tonn måtte fraktes hel, og det ble gjort med en spesialbygget slede trukket av hele 34 hester. Også en dampdrevet bil, «lokomobil», ble brukt for å frakte deler fram til Tinnoset, der skuta ble klinket sammen. Den ble til slutt 65 fot lang, 17 fot bred og veide 66 tonn, forteller Finn Fredvig Erichsen i boka «Fra tre til jern og stål» (2023). Jens Bertinius ble etter hvert skipper på «Skarsfoss», som ble sjøsatt i 1908. «Skarsfoss» tok den maskinløse trefergen «Tinnsjø» på slep. Dermed kunne både jernbanevogner og annet gods, samt passasjerer, fraktes mellom Mæl og Tinnoset. «Tinnsjøens sorte sliter» gikk i Hydros tjeneste helt frem til 1983, og er senere restaurert og går i chartertrafikk mellom Kragerø, Skien og nedre del av Telemarkskanalen. I en alder av rundt 60 år fikk dermed Jens Bertinius og familien en ny start i Telemark og Hydro, som de ifølge familien alltid kalte for «selskabet», og som nesten ble som et forsyn for dem i alderdommen. Etter noen år kjøpte Jens Bertinius og Marie hus på Mæl, og bodde der med familien. To av barna, Olaus Reinhard (1881-1942) og August Bernhard (1895-1931) fikk seg også jobber ved Hydro.

Flyttet fergebu til «Kanalen»

Hele 80 år gammel fikk Jens Bertinius i 1932 pensjon fra Hydro. Selv etter 25 år i Telemark, var lengselen tilbake til Grimstad, Rønnes og Osterskilen fremdeles sterk i familien. Så sterk at ferden gikk tilbake hit. Selv om alderen var høy, var tydeligvis ikke virketrangen mindre. Tilbake på Rønnes sikret Jens Bertinius seg eiendommen på Marivold-siden ved vestre utløp av Hesneskanalen, mot Osterskilen. Det første huset på eiendommen ved kanalen flyttet han fra Rønnes; et lite hus som svigersønnen, tømrer Ole Severin Terjesen (1881-1935), gift med datteren Bergitte (1885-1984), hadde bygget ved fergestasjonen. Senere samme år bygget den aldrende pensjonisten med egne hender et større hus på tomten.



Jens Bertinius og Marie ved bua som ble flyttet fra fergestasjonen på Rønnes og huset han bygde ved Hesneskanalen i 1932.

I huset ved kanalen fikk Marie og Jens Bertinius lykkelige år sammen. Marie døde 30. april 1937, 81 år gammel. I dødsannonsen i Grimstad Adressetidende oppgis hennes fulle navn, Marie-Anne Gjørgine Jensen. Hennes bortgang ble også omtalt i «Samenes Venn», etter at hun i 16 år hadde vært formann i den lille Mæl misjonsforening, som arbeidet for nødlidende samer. I nekrologen omtales hun som «en gudhengiven kvinne»

som arbeidet hardt for den lille foreningen, og gikk med loddbøker i både tre og fire mil på de ensomme bygdeveiene. «*Hun var et forbillede på en ivrig Jesu Kristi arbeider, og hvor hun kom, prøvde hun å si et ord om sin kjære Frelser.*», het det i nekrologen i «Samenes Venn».

Jens Bertinius fortsatte pensjonistlivet ved kanalen, og nøt stor omtanke fra sine barn og barnebarn etter at han ble enkemann. Populært var det selvsagt også blant de yngste at han ønsket å ta dem med på seiltur og innvie dem i seilingens hemmeligheter og sjølivets gleder. «Kanalen» ble et yndet feriested for den etter hvert store familien. Jens Bertinius bodde der frem til sin død i 1944, men de siste årene var han i perioder også på Grimstad Gamlehjem på Biodden. Datteren Bergithe overtok huset ved Kanalen og bodde der til 1964, da det ble solgt. «Kanalen» styrket også neste generasjoners tilknytning til Osterskilen og Rønnes. Datteren Rakel og hennes mann Karl Eide, som også var født og oppvokst på Rønnes og Ulenes, kjøpte i 1947 sin egen eiendom ved Osterskilen, av Henrik Pedersen. Han hadde gitt eiendommen navnet «Bimbas», angivelig fordi han hadde hatt en eiendom i Sør-Afrika med samme navn. Han beholdt en mindre del av eiendommen. Mange husker nok eiendommen best som en del av «Stinkis». Rakel og Karl døpte eiendommen Ternevik. Der har mange av deres etterkommere fortsatt sommerhus.

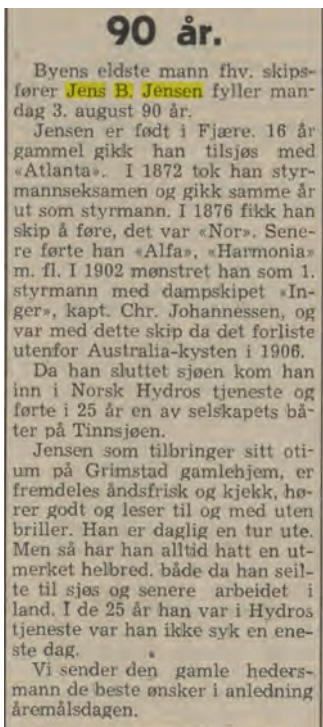


Marie (t.v.), Jens Bertinius og datteren Rakel utenfor eiendommen ved Hesneskanalen.
Foto: tatt ca. 1930-1935.

«... har en merkelig god hukommelse»

Jens Bertinius later ikke til å ha vært helt ukjent i Grimstad, selv etter 25 år i Telemark. Han ble viet betydelig oppmerksomhet av Grimstad Adressetidende. Omtalt ble både 75 årsdagen i 1927, og gullbryllupet som han og Marie feiret i Telemark i 1928. Også hans 75 årsdag, 87(!) årsdag og hans 90 årsdag ble behørig omtalt i avisen. Hans høye alder og gode hukommelse later til å ha imponert alle han snakket med. Fra sin aller siste residens, Grimstad Gamlehjem på Biodden, har han tydeligvis ved en anledning i 1939 selv tatt kontakt med avisen fordi «han vil gjerne gi en del opplysninger til publikum om hvordan ferjeforbindelsen mellom Rønnes og Grimstad egentlig begynte fra først av.»

Han forteller at «*Det var et privat foretagende som blev startet av hans sønn Gustav Magnus Jensen i 1895*», og at driften ble overlatt til moren da han



reiste til Oslo «for å overta en kontorpost.» Det har åpenbart vært flere tilbydere, og både konkurranse og konflikt om fergedriften. «*Men så inntrådte der en forandring i 1898 idet ferjestasjonen så å si blev tatt fra dem av en annen*», forteller Jens Bertinius Jensen i intervjuet med Grimstad Adressetidende 17. juni 1939. «*En annen mann som ferjet for Jensen, bygget brygge like ved siden og etterpå resulterte det hele i at kommunebidragene til opprettholdelse av forbindelsen mellom Rønnes og Grimstad blev gitt til den nye mann.*» «*Ingen hadde den gang noe å utsette på vår ferjing, og familien Jensen fant kommunens opptreden merkelig. Min sønn kunde jo godt ha anlagt sak, men på grunn av sin religiøse innstilling ville han ikke gjøre det, slutter kaptein J. B. Jensen.*», heter det i artikkelen i Grimstad Adressetidende, som legger til at «*J. B. Jensen, som nu er 87 år har en merkelig god hukommelse og især fra sine yngre dager kan han huske utmerket.*»

Grimstad Adressetidende 1.
august 1942.

Førte «Palmetreet» gjennom Torskeholmensundet

En annen artikkel kommer i Adressa 23. oktober 1941, etter at den aldrende kapteinen på Grimstad Gamlehjem har hatt besøk av Adressas legendariske journalist og lokalpatriot Birger Moholt. Noen dager tidligere hadde avisen under sin spalte «Grimstad på kryss og tvers» skrevet «*litt fra byen i gamle dager, bl.a. om det åpne sund som den gang var mellom Torskeholmen og fastlandet. Den gang fullriggeren «Palmetreet» av Grimstad gikk gjennom sundet ved Torskeholmen. Skibsfører J. B. Jensen, som stod for det, lever ennå her i byen.*», lyder overskriften. Slik fortsetter artikkelen om hendelsen, som trolig fant sted en gang på 1870-tallet:

«Adressetidende»s medarbeider hadde i går anledning til å slå av en prat med forhenværende skibsfører J. B. Jensen som nyter sitt otium på Grimstad Gamlehjem. J. B. Jensen, som er 89 år gammel, er åndsfrisk og kjekk for sin høie alder, hører godt og leser til og med uten briller. Men så har han også alltid hatt en utmerket helbred, både da han seilte til sjøs og senere arbeidet i land. I de 25 år han var i Hydros tjeneste, var han ikke syk en eneste dag.

- *Kan De huske hvordan det var nede ved havnen i Deres yngre år?*
- *Ja, det kan jeg, og sundet mellom Torskeholmen og fastlandet var ikke så lite. Ja det var endog så stort at fullriggeren «Palmetreet» gikk igjennom det.*
- *Var de skipper på «Palmetreet»?*
- *Jeg førte skute den gang, men ikke «Palmetreet», men når jeg var hjemme om vinteren, lastet jeg skuter, og den vinter det her er tale om hadde jeg lastingen av «Palmetreet». Og da jeg var ferdig med jobben skulde jeg føre skuten over fra Thue-Johnsens brygge til Biødden, og så tok jeg den likeså godt gjennom Torskeholmsundet.*
- *Og det gikk fint?*
- *Jada, det gikk bra, selv om skuta var 25-26 fot bred, og stakk 16-18 fot i vannet.*
- *Hvor stor tror de «Palmetreet» var?*
- *Jeg kan ikke huske det så nøie, men jeg skulde anta den var ca. 800 tonn. Det var en stor skute den gang.*
- *Det var vel litt utenom det vanlige at en fullrigger gikk gjennom sundet?*
- *Det var nok det ja.*
- *Lå det mange skuter på Grimstadfjorden om vinteren i de dager?*
- *Hele fjorden lå full.*

bm.»

Den aldrende skipperens hukommelse var slett ikke verst. Ifølge tekniske data i sjøhistorie.no var «Palmetræet» 116 fot lang og 28.8 fot bred, og stakk 16,3 fot dypt. Nettotonnasje er oppgitt til 427 tonn, så fullt lastet var den kanskje i nærheten av de 800 tonnene 89-åringen erindret. «Palmetræet» var for øvrig bygget i Grimstad i 1858 ved Rolighedens Skipsværft, Aanon Ommundsen Frivold, i Vikkilen. Skuta var eid av flere Grimstad-rederier, og ble ombygd til bark før den forliste ved Christiansø, Bornholm, 6. juni 1886, på vei fra Tyne i England med en kull-last til Helsingfors. Hele mannskapet ble reddet.



Jens Bertinius Jensen førte «Palmetræet» gjennom Torskeholmsundet.

Da Jens Bertinius døde i 1944, var han «Byens eldste», ifølge Grimstad Adressetidende. I nekrologen refereres hans lange livsløp, og avsluttes slik:

«Skipsfører Jens B. Jensen tilbrakte sitt otium på Grimstad Gamlehjem, hvor han fikk den beste omsorg, og trivdes godt. Han hadde alltid hatt en god helbred, og han var kjekk og fulgte interessert med i alt, helt til sykdommen kom.»

Også begravelsen ble referert i Grimstad Adressetidende (30.09.1944). Slik avsluttes det:

«Til slutt sang man «Jeg er en seiler på livets hav, på tidens skiftende bølge», hvorefter følget satte seg i bevegelse mot Fjære kirkegård hvor begravelsen fant sted.»

Etterslekt

Barn etter Marie og Jens Bertinius Jensen:

- Gustav Magnus (21.12.1878-1902) (ugift).
- Olaus Reinhard (30.07.1881-1942), gift m. Emilie f. Bie (1883-1973). Barn: Emily Bie Jensen (1903-1975), gift m. Alf Marius Bjørnsen (1902-1972), Reidar Bie Jensen (1904-1977), gift m. Anni Bie Jensen (1903-1984), Søren Karl Bie Jensen (1904-1977), Jens Arnold Jensen (1907-1980), gift m. Eldbjørg Kristine Svendsen (1911-1994), Johan Gustav Bie Jensen (1909-1993), Ingrid Jensen (1917-2015), gift m. Bertel Bertelsen (1908-1984).
- Jenny Marie (08.08.1883-1952), ugift.
- Aase Bergitte (21.08.1885-1984), gift med Ole Severin Terjesen (1881-1935). Barn: Gustav Magnus Terjesen (1906-1964), Terje Birger Terjesen (1908-1989), gift m. Lilly Martha f. Westergren (1909-1990), John Martin Terjesen (1912-1977), Birgit Sofie Terjesen (1916-1911), gift m. Johannes Velta (1919-1976), Dagny Maria Terjesen, (1918-2011), gift m. Sigurd Eugen Kristiansen (1909-1971), Jens Norberg Terjesen (1920-2005), gift m. Dagny (f. Risdal) (1916-1978), Kristen Anker Terjesen (1920-1971), Olaf B. Terjesen (1923-1973), gift m. Synnøve (1930-1994).
- Rakel Mathilde (20.09.1887-1981), gift m. Karl Johan Eide (Salvesen) (1885-1973). Barn: Kåre Eide (1910-1986), gift m. Sigrid Alf-hild f. Sandvik (1909-1990), Ragnar Eide (1919-1996), gift m. Bodil f. Gullichsen (1920-2013).
- Othilie Regine (12.04.1892-1940), gift m. Thorvald Rasten (1877-1950). Barn: Astrid Valborg Regine (1913-1973), gift m. Knut Eilif Knutsen (1905-1985), Marit Rasten (1916-1985), gift m. Birger Nil-sen (1920-2000), Leif Rasten (1924-2006), gift m. Eva (1920-2000), Randi Rasten (1925-2010), gift m. Gunnar Lodding (1925-1976).
- August Bernhard (07.06.1895-1931), gift m. Jenny Pauline, f. Svend-sen (1893-1977). Barn: Elsa Norberg-Jensen (1925-1982) gift m. Jon Birger Pedersen (1927-1991). Barn: Inger (f. 1953), Ingunn (1955-1974), Lars Birger (Wyller) (f. 1963).
- Esther Helene (07.07.1900-1963), gift m. Olav Hegna (1878-1958). Barn: Hallvard Hegna (1928-), gift m. Erna f. Hofsbro (1927-2022), Anne Marie Hegna (f. 1937), gift m. Helge Lundgaard (1926).

(Kilde: My Heritage/Kjartan Eide, Digitalarkivet.no)

Kilder

- Kjartan Eide: «En seilskuteskipper fra Grimstad – Min oldefar Jens Bertinius Jensen (1852-1944)», Tittut Forlag, 2021.
- Hans Olav Myhre: Ferjetrafikken Rønnes-Grimstad (Årsskrift Fjære Historielag 2023).
- Knut Brautaset: Briggen «Dacapo» av Grimstad (Selskapet for Grimstad Bys Vel, medlemskrift nr. 64, 2020).
- Kuben (Aust-Agder Museum og Arkiv IKS).
- Trond Audun Berg, 2019-2022: «Byen & bygningene», bind I-III (Selskapet for Grimstad Bys Vel/Grimstad Adressetidende).
- Finn Fredvig Erichsen: «Fra tre til jern og stål. Jernskipsverftene i Grimstadregionen 1890-1924». (Eget forlag, 2023).
- Ellen Miøen Sæther: «I medvind og motvind – En historie om seilskutetiden, skipperen og hans madam» (2020).
- Helge Terland: En gammel Sjømanns- og skipperfamilie fra Hesnnes (Medlemskrift nr. 37, 1992, Selskapet for Grimstad Bys Vel).
- Albert Andersen (1849-1932): Erindringer (Medlemskrift nr. 37, 1992, Selskapet for Grimstad Bys Vel).
- Kari Anna Onestad, 2016: «Russisk tømmer på skip fra Arendal til Storbritannia i perioden 1880- 1914» (Masteroppgave, Universitetet i Agder).
- Halfdan Inghardt Drevdal (1895-1977): «Fra de hvite seils dager – Beretninger og minner om menn og deres skip», eget forlag (1994).
- Birger Dannevig: Grimstads Sjøfarts Historie (1920 og 1971).
- Gunnar Norheim/Kristin Øye Gjerde: «Uglandrederiene - Verdensvirksomhet med lokale røtter» (1996).
- Nasjonalbiblioteket, nb.no/Morgenbladet, Grimstad Adressetidende, Aftenposten.
- Grimstad Bys Historie (1927), Grimstad bymuseum.
- Norsk Maritimt Museum/digitalarkivet.org.
- sjohistorie.no, skutegisteret.no, vestagdermuseet.no, stavangerkartet.no.
- Store norske leksikon (snl.no).
- Lemvig Museum: Strandinger og redningsvæsen.
- Lardex.net (Sandefjords historie).
- En stor takk til Frode Mindrebø for verdifull hjelp til faktasjekk og gode råd, samt til Kjell Knudsen for hjelp til arkivsøk og tyding av gamle håndskrevne dokumenter.

IBSENHuset OG GRIMSTAD BYMUSEUMS TIDLIGSTE ÅR

Av Olav Haugsevje

Til museets 100-årsjubileum i 2016 skrev jeg en liten artikkel i Agderposten den 16. desember. Den har tittelen «Et museum blir til», og omhandler forberedelsene til museumsåpning i 1916 og om arbeidet med å rekonstruere apoteket og vaktrommet i Ibsen-avdelingen. En mer grundig gjennomgang gir Reidar Marmøy i sitt verk om Grimstad på 1900-tallet. Derfor prøvde jeg å trekke fram andre, mindre kjente hendelser i min artikkel. Her gjengir jeg en del fra avisartikkelen, men jeg har laget en ny fortsettelse i min begeistring over en reportasje fra 4. oktober 1923. Avisens reporter blir vist rundt i bymuseumsavdelingen av museets styreformann Karl O. Knutson. Det er interessant å se hva Knutson vektlegger som formann, etter at museet har vært noen år regulær drift.

Forberedelser til jubileet

Med bakgrunn i at Henrik Ibsen hadde vært apotekerlærling i Grimstad i sin ungdom, startet en selvoppnevnt komité planleggingen av et



Fotografi fra åpningen av Ibsenhuset og Grimstad Bymuseum 6. juni 1916. Foto: G.L.

Ibsen-museum allerede i 1909. Grimstad bystyre fulgte i 1914 opp med å opprette en komité som skulle arbeide for en «istandbringelse» av et bymuseum og et jubileumsskrift. Det var passende politiske satsinger for en by som skulle fylle 100 år i 1916.

Det hadde riktignok lenge vært museum i byen. *Dahlske skole* (etablert i 1796) hadde sin museumssamling. De tidligste museer her i landet hadde gjerne tilknytning til skolene og ble ansett som dannelses- og utdanningsinstitusjoner. *Arendal Skoles offentlige Bibliothek og Museum* som ble etablert i 1832, er et tidlig eksempel på dette. *Ibsenhuset og Grimstad Bymuseum* kom til å ta over deler av samlingene til *Dahlske skole*, men er ellers et museum som står i en nyere tradisjon. I Grimstad er det lokal patriotisme som danner bakgrunnen for museet, løsrevet fra skolene og bibliotekene.

Å synes i verden

Arbeidet med Ibsen-minnene i Grimstad og Fjære kan settes i sammenheng med turismen. Malermester Hans Hansen, med pennnavnet «Rep», startet en turistforening for Grimstad og omegn i 1908. Han tok initiativ til å få reist Terje Vigen-bautaen ved Fjære kirke, som ble avduket i 1906. «Rep» var også med i Ibsen-komiteen som planla museet.

Ibsens Grimstad-år kunne sette Grimstad på kartet nasjonalt og internasjonalt. Det vakte begeistring i byen da kirke- og undervisningsminister Jørgen Løvland i sin åpningstale den 6. juni, uttrykte at Grimstad med sitt Ibsen-museum hadde fått et *verdensminne*.



Det var stor interesse for minnekulturen som ble etablert omkring Ibsen-museet som skulle komme, men lokalt i Grimstad ville et bymuseum bety atskillig mer som identitetsskaper. Grimstads befolkning har sterk tilhørighet til byen utover hvilke berømttheter som settes i forbindelse med den.

Catilinahuset

Ibsen-komiteens plan var å kjøpe og innrede Ibsenhuset i Storgata til museum. Her var Ibsen lærling under apoteker Reimann 1843/44-47. Det ble satt i gang mange tiltak for å samle inn penger til huskjøpet. Det ble bl.a. arrangert soiré i Kristiania og sommerfest på Rønnes i Fjære. Underveis i Ibsen-komiteens arbeid viste det seg at også det andre apoteket, Catilinahuset, var til salgs. Dette skapte interne konflikter. Fire blad er klippet ut fra Ibsen-komiteens forhandlingsprotokoll. Derfor er det ikke mulig å finne referater mellom 24. august 1909 og 28. juni 1911. I møtet den 28. juni 1911 refereres det riktignok til hva «den engere komite» har arbeidet med siden sist. Det var også i dette møtet at medlemmene så nær som «Rep» og muligens en mann til, tilsluttet seg planen om å kjøpe Catilinahuset. Dette var Hus 13, Østregate 2. Ibsen var medhjelper her fra 1847-50. Dagens adresse er Henrik Ibsens gate 14.

Den 31. august 1914 ble huset kjøpt for 5000 kr., hvorav 1000 kr. kontant, resten i pantobligasjoner.

Til både Ibsen- og bymuseet kom det inn gaver. Mest kjent er vel gaven fra Henrik Ibsens sønn, Sigurd. Han fordelte eiendommer etter faren til kommunene i Kristiania, Skien og Grimstad. Til Grimstad kom spisestueinventaret som hadde stått i Kristiania. I tillegg fikk Grimstad frakk, flosshatt, paraply, blekkhus, briller med futteral, duk, fotografier.

Den 16. juli 1914 ankom Ibsens spisestueinventar med dampskipet *Tvedestrand*. Inventaret ble umiddelbart brakt til Catilinahuset, enda bygget ikke var formelt overdratt museet.

«Møblerne er plaseret, saavidt gjørligt, paa samme Maate, som det stod i Digerens Bolig – Arbinsgate 1, Kristiania. Man har, med Henvendelse til Eierne av denne Gaard, forsøkt at erholde Tapeterne i Ibsens Spiseværelse; men da Lejligheden senere var oppudset, var disse ikke længer at erholde.»

Så å si alle gjenstander museet hadde i sine samlinger, ble stilt ut. Man hadde ingen magasiner og så heller ikke noe behov for det. I 1920-årene begynte det å bli trangt om plassen i bymuseet. Museumsstyret ønsket et nybygg. Heller ikke da var tanken å etablere magasin for samlingene. Et nybygg skulle først og fremst gi plass til flere utstillinger.



Fra historisk vandretteater 3. juni 2016. Til venstre står Rep. spilt av Bernt A. Løvsland. På vei opp trappen til museet står Karl O. Knutson, spilt av Bjørn Tellefsen. Koret SørRøster står i bakgrunnen. Foto: Hannele Fors

Vaktrommet

Det er fort gjort å glemme at vaktrommet i Ibsen-museet er et dikterhjem. Mange kunstnerhjem er blitt museer: kunstneren ble båret ut av huset ved livets slutt, og museet kunne flytte inn. For mange museer har det riktignok ikke vært slik. Dette gjelder også for Ibsenhuset i Grimstad.

Både i selve apotekets utsalg og i bakværelset – kalt vaktrommet – hadde det etter Ibsens tid blitt satt opp nytt veggpanel. Dette ble fjernet under forarbeidet. Det originale inventaret fra apoteket fikk man tilsendt fra *Norges Farmaceutiske Forening*, som hadde overtatt det fra apoteker Arntzens enke. Beholderne til urtene måtte skaffes fra andre steder og noe inventar måtte nyproduseres. Arbeidet med vaktrommet – hvor Ibsen hadde fått tilvist seng, stol, bord, hvor han skrev og studerte og var sammen med venner – ble for alvor forsøkt dokumentert en tid etter åpning. Det kan være verdt å stoppe opp ved rekonstruksjonen av apotekets bakværelse.

Hollenderen

I 1916 ble museet besøkt av en maler og grafiker av hollandsk opprinnelse, men med bopel i Kristiania. Han het Louis Lacomblé (1862-1928). Museet kom senere til å gi ham et oppdrag. I hovedstaden skulle grafikeren intervju Ibsens gamle venn og grimstadværing Christopher Due om hvordan apoteket og vaktrommet var innredet på Ibsens tid.

Due hadde stilt vennlig opp da det i 1909 ble tale om å gi ut hans *Erindringer fra Henrik Ibsens Ungdomsaar* i bokform, til inntekt for museet. Nå i 1917 var han museet til hjelp igjen. Lacomblé forela ham mål og beskrivelser av møblene som museet mente hadde stått i vaktrommet den gang. Due skulle altså framkalle for sin erindring de to værelsene i Grimstad 67 år tilbake i tid. Det var ikke en lett oppgave, enda Due var høyst åndsfrisk. I et brev datert den 15. januar 1917, skriver Lacomblé til Karl O. Knutson i Ibsen-komiteen:

«For at hjelpe Due's hukommelse, hadde jeg skisset vedlagte perspectiviske tegninger av værelset og innredet det som han hadde beskrevet det for mig, da jeg var sidst oppe hos ham, og javel; da han saa tegning A, saa kom der et smil i hans ansigt. Ja, akkurat saa, der stod sengene, og der pulten.»



Louis Lacomblés skisse av vaktrommet, med retning mot vinduene.



Museets rekonstruksjon etter skissene av vaktrommet.

Underbenklærne

Videre stiller Lacomblé spørsmål om skapet som var skissert i tegning A):

«Kan de ikke huske nogen anledning at han brukte skapet? Saa tænkte han et øgonblick. Javel, han hadde seet, at han satte ind kopper der; han fik jo sin frokost og aftensmad sendt op til sig, og da han var færdig, saa satte han ind i skapet.» Men hvortil mer brukte han skapet? Ja, det huskede han ikke. Jeg tænker det var vel et bergningskap for allt mulig, thi det lille Ibsen eiede; det var jo svært lidet. Men kuffert eller saadant for at lægge klær ind? “Nei, saadant havde Ibsen ikke.” Klær! Men saa kom Due frem med sin bog (han læser uden briller, og han er født 1827) og fortalte den bekjendte historien om underbenklærne. Ak ja, av klær hadde han vel ikke saa meget, at han kunde ha den luksus af ett særskildt klæderskap, kroker hjælper i saadant fald ogsaa (bemærkning av mig).»

Due leste opp historien om underbenklærne, som henspiller på at Ibsen måtte klare seg uten både dette og etter hvert også strømper. En gang Ibsen kurtiserte en pike i byen, kalte kameratene det for «kjærlighet uten strømper». Dette står i



Christopher Due som eldre mann. Digitalt foto: Knut Brautaset.

Erindringer fra Henrik Ibsens Ungdomsaaer, 1909. Noe skap kom ikke inn i vaktrommet.

Lacomblé stilte også en god del ledende spørsmål til sin hjemmelsmann. Due ble spurt om vaktværelset hadde gardiner. Due benektet dette og tilføyde at gardiner heller ikke var så vanlig den gang. Lacomblé var tydeligvis ikke fornøyd med svaret:

Men saa sa jeg da: "Det hændte vel naar dere hadde møte hos Ibsen, og dere skulde spille boston, at Ibsen sa: "Træk ned gardinet, saa folket ikke kan kikke ind" saa gik der et lys op for ham. Ja, der fandtes gardiner; rulgardiner, (...)"

Etter Dues beskrivelser fant museet en måte å ordne inventaret på. Likevel arrangerte museet veggene med fotografier og kunst fra tiden Ibsen var en berømt, og som ikke hadde hørt til i værelset i apotekermedhjelperens tid. Disse minnene ble tatt ned før gjenåpning av Ibsen-museet i Ibsen-året 2006.

Ett museum, to avdelinger

Reidar Marmøys verk *Grimstad på 1900-tallet: Bind 1. 1900-1940* (2004) tar for seg museumsetableringen. Marmøy redegjør godt for formalitetene og personlighetene i tilknytning til museumsetableringen. Det er verdt å ta en kikk i Marmøy, s. 334-343.



En del forandringer er gjort siden apotekutsalget ble montert i 1916. Dette bildet er fra vår tid. Foto: Askild Antonsen.

Bymuseumskomiteen hadde ansvaret for å få utgitt et jubileumsskrift i løpet av jubileumsåret. Forfatteren Bendix Ebbell skulle skrive størstedelen av skriftet, men som Reidar Marmøy skriver i sin bok om Grimstad på 1900-tallet: «Komitéen valgte å overse at bystyret hadde bedt om å få et jubileumsskrift. I stedet begynte man straks å planlegge en langt mer omfattende byhistorie». (Marmøy 2004:342) Bymuseets forhandlingsprotokoll bærer dessuten preg av at svært mye tid gikk med til planlegging av verket og purring på bidragsyterne, ikke minst forfatteren Bendix Ebbell, som hadde påtatt seg et stort ansvar for historieverket. Byhistorien utkom først i 1927.

Bymuseets styre tok kort tid etter jubileumsfeiringen opp spørsmålet om de to museumskomiteene skulle slås sammen under én direksjon. Slik ble det på sett og vis. Ibsen-komitéen avsluttet sine forhandlinger etter jubileet, samt at bymuseet ble prioritert de første årene etter 1916. Marmøy skriver: «Ibsenhuset og Grimstad Bymuseum har til nå vært én institusjon med to avdelinger og ledet av et styre som alltid har hatt en fri stilling i forhold til den ordinære kommunale forvaltning. Slik sett ble styret drevet etter samme prinsipper som en stiftelse.» (s. 342). Og det ble en stiftelse etterhvert. Siden ble driften, men ikke eiendommene, overtatt av et interkommunalt selskap den 1. januar 2015.

Orden i museets samlinger

Styreformann byfogd H. Nielsen døde i 1919. Karl O. Knutson ble valgt til ny formann i oktober samme år. Dette førte til at byhistorie-verket fikk mindre oppmerksomhet, men bymuseets ve og vel fikk tettere oppfølging. I 1922 lanseres det en styresak for å komme i gang med registrering og katalogisering av gjenstandssamlingen. Dette kom det imidlertid til å ta lang tid å få kommet skikkelig i gang med, og en virkelig katalogisering kom på et atskillig senere stadium. Ellers var Knutson svært opptatt av å forøke samlingene år for år. Om han greide å holde orden i alt sammen, er mindre opplagt. Da Knutson var død i 1929, står det i årsberetningen: «Halfdan Gundersen har så langt gjørlig ført katalogen à jour og påklebet de utstilte saker lapper med de fornødne opplysninger. Dessverre er opplysningene om adskillige av de i de senere år innkomne saker bortkommet ved formannens død». (Medlemsskrift for Selskapet for Grimstad bys vel nr. 11 1931, side 11)

Knutson som omviser i Bymuseet



Fra det gamle kjøkkenet i bymuseet. Foto: Grimstad bys museer

I 1923 stilte Knutson som museumsguide i møte med en anonym journalist i *Grimstad Adressetidende* for den 4. oktober 1923. Bymuseet hadde da flere nylagete utstillinger å vise til. Her får vi innblikk i Knutsons tanker om museumsdrift og om hva han har prioritert som leder. Herfra vil det bli mye sitering fra reportasjen:

Bymuseet skriver sig fra jubilæumsaaret 1916, fortæller hr. Knutson, da det samtidig med det restaurerte Ibsenapotek blev aapnet av daværende statsraad Løvland. Museet er saaledes av forholdsvis ny dato. Hadde man begyndt at samle til et bymuseum før, f.eks. for bare 30 a 40 aar siden vilde mangt og meget ha været reddet av det som siden er spredt for alle vinde.

Knutson hopper over Ibsen-utstillingen, som regnes som kjent blant publikum, og går heller igjennom alle gjenstander og utstillinger i bymuseumsavdelingen. I Grimstad som i andre byer og bygder, var det regnet som et problem at omreisende oppkjøpere kom og kjøpte opp gjenstander av alle slag, ikke minst bygdekunst og lokalt kunsthåndverk. Knutson sier:



Bygningen i dag, som nå er et rent Ibsen-museum. Kommunen restaurerte fasaden for museets 100-årsjubileum i 2016. Foto: Tonje Jakobsen.

Folk har hat det utrolig travelt med at bli av med sine gamle ting – som regel for en slik og ingenting. Selv efterat vi har faat museet er der dem som foretrækker at sælge til omstreifende opkjøpere, istedetfor til museet. Der tjenes neppe noget paa det. Hr. Knutson lægger specielt eftertryk paa den sidste sætning.

Knutson fortsetter sin omvisning med noen betraktningen om potensialet for å få inn gaver til museet. Knutson er «barn av sin tid» og ser det tydelig som en selvfølge at inntømster til samlingene aller helst bør bestå av gamle gjenstander og pene gjenstander.

Av gammelt synes det forresten snart at være bundskrapet i by og paa land, fortsætter han. Enkelte familier sitter selvfølgelig inde med mange pene ting, f.eks. familiesmykker som de med veneration holder på. Der er dog dem som skriftlig bestemmer at efter deres død skal dette og hint møbel, smykke, billeder, bøger eller lignende gaa til museet.

Utbedringer av museumsbygget

I museets protokoll finner man ut at det i 1918 ble byttet vinduer i gammel stil med små ruter. (Dette måtte omgjøres i 1934). I 1920-årene fortsatte restaureringen av bygget. Ibsenhuset ble først fredet i 1925 (vedtaksfred-

ning) og i årene før dette gjorde man flere utbedringer og mindre ombygginger.

Knutson omtaler utbedringene for «Adressa» i 1923:

Ingen anden vil som bymuseet kunne opretholde Grimstadslægternes tradition hos det store publikum – netop fordi det har noget at vise frem, fortsetter Knutson om gjenstandsinnsamlingen. Journalisten skifter tema:

- *Og nu er der jo foretat utbedringer, spør vi.*
- *Jo, Ibsengaarden har i det sidste par aar undergaat betydelige istandsætt og er saaledes mer skikket for sin bestemmelse som opbevaringssted for bymuseets samlinger.*
- *Det gamle raatne tak er blit fjernet. Nyt tak med paalagte jernplater og ovenpaa disse de gamle taksten gjør taket motstandsdygtig baade for ild og vand. Den med huset sammenbyggede store bod er blit indredet til museumsrum, likesom der i husets loftsetage er indrettet til vagtmesterbolig med utgang til Arendalsveien.*

Vaktmesterbolig – eller pedellens bolig – var en vanlig ordning ved mindre museer. Pedellen hadde ansvar for enkelt vedlikehold, samt å åpne museet for besøkende, mot et billig leieforhold i museets lokaler.



Fra sjøfarstutstillingen i bymuseet. Foto: Grimstad bys museer

Vaktmesterboligen ble etter hvert museets kontorlokaler, og den nye utgangen mot Arendalsveien er fremdeles personalinngang. Knutson informerer journalisten i «Adressa» om at konservator *Midtun* ved *Norsk Folkemuseum* er rådspurt om malingen i utstillingsværelsene. Dette er Gisle Midttun (1881-1940), som var ansatt ved folkemuseet i en mannsalder, fra 1910 til 1940.

Knutson forteller også at det pr. 1923 er 16 utstillingsrom, men at plassen snart er for liten pga. forøkningene av gjenstandssamlingene.

Ønsket om ekspansjon

Ut i fra fotografier fra åpningen av museet i 1916 er det tydelig hvor lite tilrettelagt det er for å ta imot store folkemasser ved museet. I bymuseets årsberetningen fra 1920-årene og framover, ble behovet for nybygg meldt inn årlig som den viktigste saken. I årsberetningen for 1930 står det: «Plassmangelen blir for hvert år mere og mere følelig. Nybyggningsfondet beløper sig nu til nær kr. 15,000,00.» (Medlemsskrift for Grimstad bys vel nr. 11, 1931:11). I tilknytning til nybygget ønsket man et parkanlegg. De norske museene hadde tradisjoner for å arrangere stevner og folkefester. En slik funksjon kom *Ibsenhuset* og *Grimstad Bymuseum* aldri til å få.

Men museet ekspanderte likevel, ved å starte aktivitet på Kirkeheia. Tross alle de roller Knutson hadde i Grimstads samfunnsliv, var han klar på i hvilke saker han representerte museet. Som museumsmann var han ikke fremmed for å interessere seg for arkeologi. Mot slutten av intervjuet i *Grimstad Adresstidende* kommer Knutson inn på arkeologiske funn i Grimstad og omegn. Selve hovedsaken i artikkelen er de aktiviteter som er foregått på Kirkeheia ved Grimstad kirke det siste året:

Paa den like til bymuseets eiendom støtende «Kirkehei» er nu opsat de ifjor paa Bringsværd fundne 3 stenkister. De er opsat efter samme kompasstrek og samme stilling, hvori de befandt sig, da de ble utgravet. Til beskyttelse av gravkamret vil der bli reist et provosorisk gjærde. Knutson foreslaar at der rundt der hele blir plantet en hæk av den vildplomme sort, h[v]orav en plommesten blev fundet i den gamle farmands skindpung.

I Fjære var det mange oppbrakte mennesker som så arkeologiske funn forsvinne ut av herredet. I år feirer Fjære Historielag 100 år, og det er vel ikke helt uriktig å si at *Ibsenhuset* og *Grimstad Bymuseums* «annekering» av fornminner og reisning av disse på Kirkeheia, medførte et økende behov for etablere et historielag for Fjære. Folk Knutson fortsetter:

Kirkeheien, mener han, er et meget heldig sted for plas[e]ring av oldtidsminder – og den bildende kunst byen mangler, men som velsituerte forstaaelsesfulde Grimstadfolk i de kommende tider vil skjænke den.

Med bildende kunst mener vel Knutson reisingen av skulpturer og minnesmerker. Han var vel trolig ingen synsk mann, men minnesmerker er kommet etter hans tid, bl.a. en byste av Knutson selv. Oppføringen av fysiske minner på Kirkeheia, enten det dreier seg om arkeologisk funn eller nyere skulpturer, er et interessant tema for seg selv. Her er det nok interessant stoff å ta tak i for arkeologer, kulturminneforskere og kunsthistorikere. Det er nok arbeid til alle!

Avslutning

Denne artikkelen skulle vel vise at det er nok arbeid for alle. Her har jeg kun fylt ut den kjente, tidlige museumshistorien med litt stoff fra museets arkiver og med en 101 år gammel avisartikkel. Litt løst og fast er det blitt. Kanskje treffer vi på en museumshistoriker som ser grådig på museets protokoller, som om de var helt nye? Og som vil sette seg ivrig ned med foliantene? Og som vil ta hele museets historie i betraktning? Det finnes litt av hvert av dokumentasjon i *Grimstad bys museers* arkiver, så forskeren kan få en hel del materiale å «bite i».

(Alle bilder er digitalt bearbeidet av Knut Brautaset.)

BIE-HUSET - DET NEST ELDSTE HUS I GRIMSTAD

Av Johan Anton Wikander

Bie-huset var i mange år kjent som Central Hotel. Hotellet var godt ansett, og dette renommé blir nå fulgt opp ved at Central Bageri og Vinbar skal inn i det gamle huset. Det er Smag & Behag AS som står for dette, og det pågår betydelige arbeider i det gamle huset. (1)

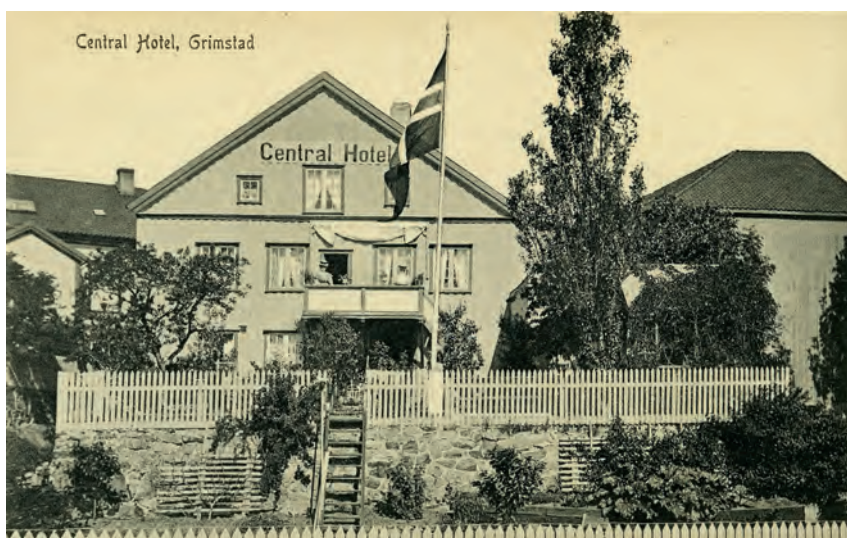


Bie-huset, Storgaten nr. 16, sett fra Bietorvøet. Legg merke til den kraftige profilerte listen i skillet mellom loftetasjen og andre etasje. Det var tidligere også en profilert list i skillet mellom første og andre etasje, helt til høyre. Den ble fjernet for en del år siden. Tegningen er gjort ca. 1880 av Halfdan Gundersen. Foto: Fløistad-samlingen, Grimstad Bys Museer.

Det er i denne sammenheng gjort dendrokronologiske undersøkelser av tømmeret i Bie-huset. Vi kan derfor nå gi en enda mer presis fremstilling av husets eldste historie; mer presis enn det som så langt har vært mulig med utgangspunkt i kun skriftlige kilder. Vi får nå også et grunnlag for å kunne si mer om byens eldste hus, Laura Rejersens hus, som er nabohuset mot syd. Dette er vårt tema. Vi starter imidlertid i «nyere tid» ved å fortelle hvorfor huset går under navn av Bie-huset.

Bie-huset - bakgrunnen for navnet

Anders Andersen Bie (1728 – 1802) kjøpte huset 1781. Han var skipper, reder og kjøpmann og var meget velhavende. Hans nevø, Johan Peter Dietrichson Bie (1779 – 1840), var den neste eier av huset. Det ble igjen overtatt av hans sønn, Henning Junghans Bie (1813 – 1889), som var losoldermann og havnefogd i Grimstad. (2)



Bie-huset sett fra havnen. Central Hotel ble etablert 1910, og dette postkort er rimeligvis utgitt kort tid etter. Til venstre, der stakittgjerdet ender, går det opp en smal vei, et smau. Til høyre, der stakittgjerdet ender, går Centralbakken opp. Dette er veier som ble etablert langt tilbake i tiden. Postkort: Utgiver og fotograf er ikke angitt, postkortet er imidlertid utgitt som No. 4213.

Huset ble solgt ut av familien 1891. Huset hadde vært i familiens eie i 110 år, og det er bakgrunnen for at huset fikk navnet Bie-huset. Vi tilføyer at stillingen som losoldermann og havnefogd var en meget viktig stilling i Grimstads administrasjon. Det var to familier Bie i Grimstad. Det var «De sorte Bier» og «De røde Bier». Denne betegnelsen kom av den hårfarge som var meget karakteristisk i de to familier. Det var «De sorte Bier» som eide Bie-huset i de 110 år.

Forfatterinnen Clara Thue Ebbell (1880 – 1971) var en meget ivrig bypatriot. Det fremgår bl.a. tydelig av hennes bok «I ungdomsbyen med Henrik Ibsen», utgitt 1966. Hun og hennes bror Arne Thue flyttet i 1960-årene tilbake til Grimstad. Min mor inviterte de to søsknene noen ganger hjem til oss i selskap. Min mormor, Anthonette Weidmann Bie (1885 – 1976), var meget godt kjent i det gamle Grimstad. Det var selvsagt byen som sto i sentrum for våre samtaler! Clara Thue Ebbell hørte til familien «De sorte Bier». Jeg tror hun var litt redd for at jeg ikke fullt ut var klar over dette. Hun presiserte i alle fall et par ganger for meg at «De sorte Bier» var en mye finere familie enn «De røde Bier»! Vel, det er huset til denne meget



fine Grimstad-familie vi nå skal bli bedre kjent med. Vi starter med å redegjøre for tomten slik som den er beskrevet i festebrevet av 1782. (3)

Utsnitt av kartet over Grimstad, tatt opp 1847 av løytnant Jens Thue. Allfarveien ser vi øverst med en liten knekk. Det er dagens Gågate. Bie-huset, det største hus, ser vi like nedenfor. Øverst til høyre ser vi Løhrens hus; det var bygget delvis på dagens Bietorv. Like nedenfor ser vi sjøboden som hørte til dette huset. Sjøboden er bygget inn mot «fjellet» Dansebakken. Nederst, til venstre, ser vi østre del av Laura Rejersens hus. Foto: Riksarkivet, Oslo.

Bie-huset - beskrivelse av tomten.

Tomten er på gården Berges grunn i Grimstad. Jacob Lorentsen Falck var eier av Berge, og det var han som festet bort tomten. Dette var egentlig bare fornyelse av tidligere festebrev i og med at huset fikk ny eier. Vi starter i øst, ved *strandkanten* som 1782 lå vesentlig lengre inne enn i dag. Grensen gikk opp mot *Allfarveien* etter en trasé mellom *Dansebakken* og *Bie-huset*, 50 alen (32 meter). *Centralbakken* følger i dag denne trasé. På østsiden av grenselinjen, mot *Dansebakken* og der grensen begynte, lå først en sjøbod som tilhørte gullsmed Ole Stoltenberg (1715 – 1795). Videre oppover mot *Allfarveien* lå gullsmedens våningshus. Grensen gikk til hjørnet av dette huset som delvis lå på den øvre og nordlige del av det som i dag er *Bietorvet*. Disse to hus vil vi senere komme tilbake til. Vi ser situasjonen i bilde. 3, utsnitt av kartet 1847 over Grimstad. Dette er vårt eldste bykart.

Allfarveien kalles også *Kjørselveien* da tømmer og *Froland Verks* produkter ble kjørt ned til *Vestrebukt* på denne veien. Allfarveien er i dag en del av *Gågata*. Grensen gikk fra gullsmedens hushjørne og et lite stykke i vestlig retning opp til Allfarveien; så videre nedover langs Allfarveien i retning mot *Vestrebukt*. Denne strekning er i alt 77 alen (48 meter). Her

kom vi til Morten Mikkelsens tomt. Vel, vi bruker dagens navn og slår fast at dette er den store tomten som den gang hørte til *Laura Rejersens* hus. Grensen gikk nå ned mot sjøen igjen, men *ikke* i helt rett linje. Grensen måtte ta hensyn til et bryggerhus, et fjøs og et gjerde som Morten Mikkelsen hadde satt opp. Han var skipper og reder og meget velhavende. Etter 98 alens gange (61 meter) kommer vi ned til strandlinjen igjen. Grensen går så langs med stranden og bort til utgangspunktet, denne sjøboden til Ole Stoltenberg, 30 alen (19 meter). Festebrevet slår fast at dette var den samme tomt som tidligere eier hadde hatt. Den årlige leie ble satt til to riksdaler og en ort.

Anders A. Bie måtte respektere de veirettigheter som hadde gammel hevd. Den ene veien gikk på vestsiden av tomten og ned til «Vandet og Stranden», mellom bryggerhuset til Morten Mikkelsen og Bie-huset. Denne veien eksisterer fortsatt! Den andre veien gikk ned på nordsiden og østsiden av tomten; fra den østre del av Dansebakken der Peder Havens enke bodde, og ned til Ole Stoltenbergs hus. Veien gikk videre



Bietorvet og Bie-huset, sett fra Gågata. Centralbakken går ned til venstre, et smau går ned til høyre. Det er veier som har meget gammel hevd. Legg merke til den kraftige profilerte listen i skillet mellom loftsetasjen og andre etasje. Postkort: Maleri av Truls Dahl med tittel «Motiv fra Grimstad».

ned til sjøboden og stranden. Denne siste del av veien har altså fulgt samme trasé som *Centralbakken*. Vi må her tilføye at den gamle veien ikke har hatt samme bredde som dagens bakke; det var en smalere vei i 1782.

Vi har nå blitt kjent med tomten til Bie-huset. Dette er en meget sentral tomt ved havnen. Det er åpenbart at velhavende og mektige menn har bodd her. Vi skal gå tilbake i tid for å bli kjent med hvem det var. Vi starter med å redegjøre for den dendrokronologiske datering av tømmeret. (4)

Hva kan tømmeret fortelle oss?

Det viktige er å lokalisere tømmer der det ytterste lag av tømmerstokken, mot barken, er bevart. Det er da mulig å fastslå når tømmeret ble hugget. Huset må være bygget relativt kort tid etter dette tidspunkt. Det er i første etasje, i tredje etasje og på kaldloftet, undersøkt i alt 17 tømmerstokker. Disse er av furu, og det er slått fast at tømmeret er hugget 1704 – 1705. Bie-huset må da være bygget kort tid etter dette tidspunkt. Det tok et par år å bygge et så stort hus. Etter at laftingen var gjort, måtte huset stå og sette seg før vinduer og dører ble satt inn og skorstein murt opp. Vi har detaljert informasjon om byggemåte fra 1790-årene når det gjelder et hus av denne størrelse. Laftingen av *Dahlske skoles* første bygning lengre oppe ved Allfarveien, startet i mai 1793. Laftingen ble ferdig i løpet av året 1793. Vel ett år senere, i februar 1795, gikk man i gang med all innredningen. Arbeidene var først ferdig mot slutten av året 1795, og da hadde det gått 2 ½ år fra man startet! (5)

Bie-huset må altså være satt opp 1707 – 1708. Vi skal i neste kapittel redegjøre for hvem som var byggherre. Vi går da med utgangspunkt i dendrokronologien over til den skriftlige dokumentasjon som foreligger. Bie-huset har stor grunnflate. Dette er det redegjort for i de detaljerte branntakster som foreligger på 1800-tallet. Bredden mot Bietorvet og mot havnen, er 19 alen (12 meter). Lengden av huset er 27 alen (17 meter). Det er kjeller under en del av huset. Kjellerveggene er bygget av stein og meget tykke, ca. 1,1 m. Lengden, mot Bietorvet, er ca. 7,5 m. Bredden, mot øst, er ca. 7,2 m. Det ligger solide eikebjelker fra mur til mur tvers over kjelleren. Disse eikebjelkene bærer gulvet i første etasje, og dette gulvet blir altså taket i kjelleren som har høyde ca. 2,0 m. Åtte eikebjelker er undersøkt dendrokronologisk, og det er slått fast at de er hugget 1643 – 1644. Dette resultat er meget overraskende! Det har over kjelleren blitt bygget et hus mot slutten av 1640-årene. Dette huset har hatt en brutto grunnflate på ca. 83 m². Det er mulig at grunnflaten har vært enda større

da eikebjelkene mot øst synes å gå lengre ut enn ytterkant av muren. Det er åpninger i muren både mot Bietorvet og mot havnen.

Dette huset fra 1640-årene har så ca. 60 år senere blitt revet. Eikebjelkene, og rimeligvis også gulvet som ble båret av disse bjelkene, ble imidlertid beholdt. Bie-huset ble så med en adskillig større grunnflate bygget over denne kjelleren! *Spørsmålet blir da:* Hvem var byggherre for dette huset som ble bygget mot slutten av 1640-årene? Hva slags hus var det i og med at det hadde en så stor og dyp kjeller? Vi må gå til de skriftlige kilder for å kunne svare på disse spørsmålene. Det skal vi gjøre i et eget kapittel. Vi tar imidlertid først for oss Bie-huset. Vi skal redegjøre for hvem som var byggherre. Vi skal også si litt om husets historie frem til det på slutten av 1700-tallet ble Bie-huset.

Oberst V. H. von Sesterfleths residens i Grimstad

Jeg ga i 1973 ut boken «*Gamle tomter i Grimstad. Grunneiere og huseiere*». Boken kom i to utgaver. Den ene utgave sto Selskapet for Grimstad Bys Vel for; den andre utgave ble gitt ut av Agder Historielag som nr. 49, 1971, i serien med årsskrifter. De skriftlige kilder begynner å bli relativt detaljerte fra tiden omkring 1640. Det er særlig disse kilder jeg har tatt for meg, og jeg redegjør for hvordan Grimstad vokste frem som et livskraftig og aktivt strandsted. Hvem bodde her, og hvem var det som hadde størst innflytelse på utvikling og status i vårt lille strandsted? Jeg har egne kapitler om strandstedets to eldste hus, *Laura Rejersens hus* og *Bie-huset*. Kildene er relativt rikholdige når det gjelder disse to hus. Vi går rett på sak og starter med Bie-huset:

Oberst *Vincentz Hinrich von Sesterfleth* (d. 1711) ble 1701 utnevnt til sjef for «Det vesterlenske nasjonale Infanteri Regiment». Hans embetsdistrikt omfattet hele Agder samt deler av Rogaland og Telemark. (6)

Kronen eide gården Bringsverd. Foged *Christian Mouritzsøn Torup* (d. 1700) hadde sist på 1600-tallet ved kjøp samlet denne store gården som var delt i flere parter. Fogden hadde også bygget et stort våningshus på gården. Fogden hadde imidlertid kommet i en betydelig kassamangel, og han ble avsatt. Kronen tok da gården for å få en viss dekning for det underslaget som var gjort. Bringsverd ble gitt V. H. von Sesterfleth som embedsbolig mot en årlig leie på 40 riksdaler. Obersten var imidlertid ikke fornøyd med standarden på sin nye bolig; det ga han klart uttrykk for i brev til myndighetene. Obersten så etter muligheter for å kunne få seg et annet og bedre sted å bo. Obersten må ca. 1705 ha fått kjøpt bygningen i Grimstad med den store og rommelige kjelleren, bygget sist i 1640-årene. Det



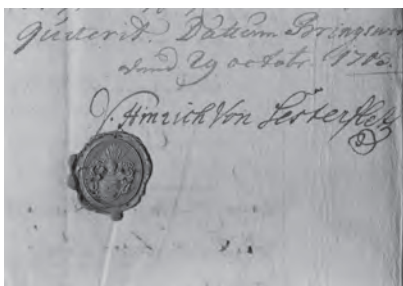
V. H. von Sesterfleths
våpenskjold, malt 1708 i et
felt på første galleri i Fjære
kirke. Våpenet er her korrekt
gjengitt med utgangspunkt
i oberstens segl. Tegning:
Johan Anton Wikander,
Trondheim.

er imidlertid ikke klart hvem han kjøpte huset av. Obersten har som byggherre fått revet det gamle huset, men beholdt kjelleren med de solide eikebjelker i taket. Obersten bygget sin nye bolig, det hus som i dag heter *Bie-huset*! Kan vi nå være helt sikre på at det var obersten som var byggherre? Det kan vi! Eieren av *Laura Rejersens* hus fikk 1714 festebrev på tomten. Den er beskrevet meget nøye, akkurat slik som i det festebrev av 1782 som vi allerede er blitt kjent med. Det fremgår helt klart at V. H. von Sesterfleths tomt er på østsiden av tomten som er beskrevet i festebrevet 1714!

Hva kan vi si om V. H. von Sesterfleth? Vel, han ble i 1710 utnevnt til brigader, i dag det samme som generalmajor. Vi tilføyer at en annen general også har hatt dirkete tilknytning til vårt distrikt. Det er «*Generalen på*

Bringsverd», generalmajor Erasmus Dietrichson (1673 – 1737). Han ble begravet i Fjære kirke, og han er blitt husket like til våre dager. (7)

V. H. von Sesterfleth har satt meget synlige og godt dokumenterte spor etter seg. Vi har for det første *Bie-huset* som han fikk bygget. I Fjære kirke ble hans våpenskjold i 1708 malt på et felt i første galleri; det er riktignok blitt litt skadet ved senere restaureringer, se fig. 5. Obersten hadde stor autoritet, og han var meget myndig. Vi får et klart inntrykk av dette ved å se hans signatur, se fig. 6. Han hadde gårdene *Øvre* og *Nedre Hesnes* som sine frigårder. Obersten mente at grensen mot nabogården *Ulenes* ikke kunne være riktig. Han satte i 1708 og 1709 i gang en meget vidløftig og omfattende prosess for å få denne grensen nøyaktig fastlagt. (8)



Oberst V. H. von Sesterfleths signatur
og segl, datert Bringsverd 29. oktober
1703. Foto: Riksarkivet, Oslo, dokument i
Rentekammeret, Christiansand Stiftamtstue,
Regnskaper, pakke 1702 – 1704.

Vi setter i dag meget stor pris på det initiativ som obersten tok. Vi får en dokumentasjon og innsikt i topografi og eiendomsforhold i dette område som det ikke hadde vært mulig å få på noen annen måte. Vi får også informasjon om et grensemerke, et kors, som dels er hugget inn og dels slipt inn. Det er helt åpenbart i fra Middelalderen.

Vi går frem til våre dager og til de arbeider som nå blir gjort i *Bie-huset*. Det ble nylig avdekket malte dekorasjoner på en vegg i første etasje. Det er helt åpenbart dekorasjoner som ble gjort da oberst V. H. von Sesterfleth innredet og møblerte sitt nye og prektige hjem, se fig. 7. Det ble også nylig avdekket et malt rokokkotapet i første etasje. Det er helt åpenbart fra sist på 1700-tallet da Anders A. Bie innredet og møblerte sitt nye og prektige hjem, se fig. 8. Vi vet at han da satset på rokokko, tidens populære stil. Han anskaffet også møbler i rokokkostil. De var i huset og i Bie-familien til helt frem til tidlig 1900-tall. *Grimstad Bymuseum* ble da etablert i forbindelse med at vi 1916 feiret vårt 100-års jubileum som kjøbstad. Møblene ble da gitt til Bymuseet, og det ble i andre etasje innredet et eget *Bie-rom* med disse meget eksklusive møbler!

Møblene ble for en del år siden stuet bort på et lager. Vi skulle satse på *Henrik Ibsen!* Vår by og dens klenodier kom da i andre rekke! Vi har nå avdekket oberstens dekorasjoner fra tidlig 1700-tall. Vi har avdekket et malt rokokkotapet som dokumenterte Bie-husets tidlige historie. Tiden er nå moden for at *Bie-rommet* igjen blir etablert i all sin prakt! Kan vi ikke satse både på byens klenodier og på Henrik Ibsen? Byens klenodier forteller jo om det miljø Henrik Ibsen kom til!

Grimstad har heldigvis ikke hatt bybranner, men det har vært på nære nippet! Lørdag den 23. desember 1823 brøt det ut brann i sjøboden som lå like øst for Bie-huset. Den brant helt ned! Sjøboden lå på østsiden av *Centralbakken*; vi bruker dagens begrep for å beskrive situasjonen. Det var stor fare for at brannen skulle spre



Malte dekorasjoner på en vegg i første etasje i Bie-huset. Dekorasjonene er helt åpenbart fra meget tidlig 1700-tall da obersten innredet sitt nye og prektige hjem. Foto: Johan Anton Wikander, 14. november 2023.



Malt rokokkotapet fra sent 1700-tall, nylig avdekket i første etasje i Bie-huset. Foto: Johan Anton Wikander, 14. november 2023.

seg både til Bie-huset og til huset som lå ovenfor sjøboden! Skipet «Dovre» lå i vinteropplag på Grimstad havn. Seil fra skipet ble i hui og hast tatt opp til Bie-huset. Ved hjelp av de lange brannhakene ble seilene spent over østvegg og tak på Bie-huset. Gnister fra brannen kunne da ikke feste seg i bordkledningen og under takstein. (9)

Vi hadde et godt organisert brannvesen som arbeidet energisk både med stiger, brannhaker og vannspann. Brannen spredde seg ikke, hverken til Bie-huset eller til våningshuset ovenfor sjøboden. Under det hektiske arbeidet ble det imidlertid en del skader på Bie-huset, men de lot seg reparere. Dette huset ovenfor sjøboden, het *Løhrens hus*. Det hadde navn etter degnen *Jørgen Løhren*. Vi vil senere komme tilbake til dette huset.

Huset bygget sist i 1640-årene - hva kan vi si om det?

Huset var åpenbart ikke et vanlig våningshus. Det var et næringsbygg med god lagerplass i den store og rommelige kjelleren. Huset var knyttet til handel og sikkert også til et gjestgiveri. Hvem kan ha vært byggherre? Det er én i Grimstad på denne tiden som helt klart peker seg ut: Det er *Johan Heickessøn* (d. ca. 1659), foged i Nedenes len. Det ble 1645 tatt opp et skattemanntall, koppeskatten, og her får vi god oversikt over fogdens store virksomhet. (10)

Han bodde i Grimstad sammen med sin hustru, datteren Margrethe og en tjener som vi ikke får oppgitt navnet på. Arbeidsfolkene hans, de er derimot listet opp med navn. Det var *Mikkel, Kiddel, Tarald* og *Guttorm*, og så to damer, *Maren* og *Else*. Gårdene *Grøm, Berge* og *Tønnevold* var kron-gods, og disse gårder hadde fogden som sine frigårder. De som er listet opp på disse gårder, sto i første rekke for gårdsdriften. Johan Heickessøn hadde 1633 fått kongelig privilegium som gjestgiver på de steder hvor det var behov! Vi må gå ut ifra at dette gjaldt Nedenes len, kystbygdene i Aust-Agder, selv om det ikke er sagt helt klart. Lensherren skulle følge opp på alt gikk skikkelig for seg! (11)

Det er strandsitterne som vi konsentrerer oss om og de drev ikke som bønder. De bodde i Grimstad på gårdene Berge, Skaregrøm og Ytre Bies grunn ved kysten. Det var 1645 i alt 41 familier som var strandstittere her. Vi har da regnet med en familie som bodde i *Laustø*, «Løegestøed». Det bodde også familier i *Dramsviga*, og også én familie i *Hasseldalen*. De hørte alle til miljøet i strandstedet Grimstad. Vi går ikke nærmere inn på dette nå, det blir for omfattende. Koppskattens opplysninger 1645 må vi sammenholde med en rekke andre samtidige kilder. Det får bli tema ved en senere anledning.

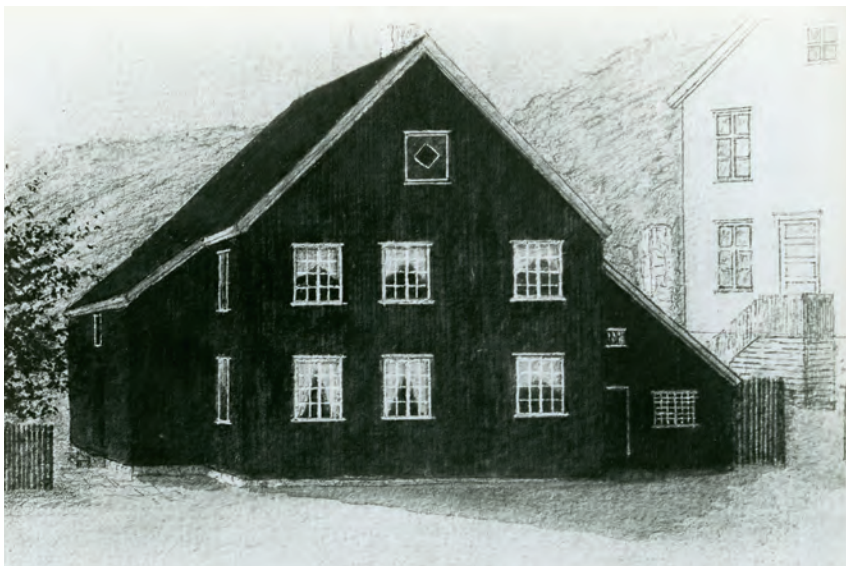
Foged Johan Heickessøn var helt klart den mest velstående. Han betalte 1645 ni riksdalere i skatt. Sorenskriver Mads Tuessøn kommer så, han betalte to riksdalere. Vel, på denne tiden ble han kalt tingskriver. Hans Hellessøn var en skipper som nå holdt til i Grimstad. Han betalte én riksdaler. Denne skipperen var i 1645 ikke fast etablert i Grimstad. Han har åpenbart bodd til leie. Det må vi regne med at også andre familier har gjort. Det var altså på denne tiden ikke 41 bebygde hustomter i Grimstad. Det riktige er sikkert å si at det var opp mot 40 bebygde hustomter i strandstedet.

Vi går frem til 1661. *Landkommisjonen* var da i full gang med å registrere alle jordeiendommer i Norge. Det ble gjort et meget grundig arbeide, og de som hadde hus og tomt i strandstedene, ble registrert. Johan Heickessøn var nylig død, og det er hans enke *Cathrine* som gir opplysninger. Hun forteller at hennes «*Iboende Husse och Voninger, Gamble och Nye*» var taksert til 1000 riksdaler. Hun forteller videre at hennes barn eide halv-



Laura Rejersens hus, Smith Petersens gt. nr. 1. Legg merke til spranget i langveggen over 2. etasje. Dette er karakteristisk for hus bygget på 1600-tallet. Foged og gjestgiver Johan Heickessøn (d. ca. 1659) er den første eier av huset som vi kjenner med sikkerhet. Foged og kaptein i hæren, Peter Stephenson Egtved (1627 – 1673), var den neste eier. Foto: Narve Skarpmoen, Kristiania, 1916 – 1917.

parten i disse husene. Vi må forstå dette slik at det nylig var blitt holdt skifte etter hennes avdøde mann, og at hun oppgir taksten fra skiftet. Dette er et *meget stort* beløp, sammenlignet med taksten for alle øvrige hus i strandstedet. Vi vet også hvilke hus det har vært. Det er for det første *Laura Rejersens* hus som må ha vært det eldste. Vi vet at det over en dør i andre etasje var innskåret årstallet 1606. Dette huset er åpenbart bygget i flere omganger. Det bør også få en grundig dendrokronologisk undersøkelse! Vi ser huset i fig. 9 Det sto frem til 1885 et gammelt hus på hjørnet av Storgaten og Nygaten. Det skulle etter sagnet være «bygget av en hollandsk prest for over 300 år siden». Johan Heickessøn hadde datteren *Margrethe* som ble gift med Øyestad-presten *Erick Jørgenssøn Mæsel* (d. 1671). Foged Johan Heickessøn hadde et typisk hollandsk etternavn, og det er helt åpenbart at sagnet går tilbake på ham og hans svigersønn! Vi ser huset i fig. 10.



Hus nr. 61 i Grimstad. Huset sto på Hestetorvet, på hjørnet av Storgaten og Nygaten. Etter sagnet skulle det være bygget «for en hollandsk Præst for over 300 år siden». Dette sagnet går tilbake på foged og gjestgiver Johan Heicksessøn (d. ca. 1659). Han bygget huset for sin datter og svigersønn, sogneprest Erick Jørgenssøn Mæsel (d. 1671). Huset ble revet ca. 1885. Tegning: Halfdan Gundersen, ca. 1880, foto i Floistad-samlingen, Grimstad Bys Museer.

Vi har nå identifisert to av de husene som enken *Cathrine* forteller Landkommisjonen om 1661. Det er selvsagt at hun i tillegg også hadde uthus, sjøbod og helt sikkert også dette huset med den store og rommelige kjelleren, bygget sist i 1640-årene! Det har vært et lagerhus og helt åpenbart en del av gjestgiveriet. Det ble jo bygget like ved hovedbygningen, *Laura Rejersens* hus! Foged Johan Heickessøn var den eneste i strandstedet som hadde motiv og økonomi til å bygge et hus med en så stor og solid kjeller!

Jyden Niels Pederssøn - hva kan vi si om ham?

Han kom til Grimstad en gang i 1650-årene. Han satset på handel og skipsfart og hadde borgerskap i Christiansand. Han er godt etablert i strandstedet da Landkommisjonen 1661 gjorde sitt grundige arbeide. Han bodde da til leie hos Anders Bøsemaker. Niels Pederssøns virksomhet ble etter hvert meget omfattende, og han var søkkrik da han døde 1679. Det forteller skiftet etter ham, det er delvis bevart.

Hans fetter *Lars Pederssøn Klim* (1635 – 1699) kom 1666 til Grimstad. Han hadde studert teologi ved universitetet i København. Rimeligvis var han huslærer for Niels Pederssøns barn. Han kom 1667 til presten på Hommedal som huslærer. Han ble senere kapellan og 1683 sogneprest. De to fettere hadde et hjerte som slektsvåpen i sine segl. Rimeligvis går det an å finne ut mere om familien i Danmark. Rimeligvis har det vært en velhavende og godt situert familie. (12) Niels Pederssøn fikk 1664 kongelig privilegium på å være gjestgiver i Grimstad. Han etterfulgte altså Johan Heickessøn som gjestgiver, og han bygget nye hus i strandstedet. Vi vet også at det nye gjestgiveriet ble bygget på nabotomten til *Laura Rejersens* hus. Sammenhengen er her følgende: Foged *Peter Henrichssøn Mansfeldt* (d. 1684) var på sin hustrus vegne eier av gårdene Berge og Skaregrøm. Fogden er i dag best kjent som «*Kjempen*» i Fjære kirke. (13) Han tok 1679 et initiativ for å gjennomgå og eventuelt forhøye de festeavgifter som strandsitterne betalte for sine tomter i Grimstad. Sorenskriveren ledet denne forretningen, og retten gikk fra hus til hus. (14)

Jeg har tidligere detaljert redegjort for hvilken rute retten fulgte på denne befaringen 1679 i Grimstad. Det ble da slått fast at *Niels Pederssøns* hus og tomt var nabotomt til *Johan Heickessøns* tomt og huset som i dag går under navn av *Laura Rejersens* hus! *Just Jacobssøn Wolf* (1634 – 1711) var 1679 eier. Han sier at han hadde kjøpt husene av arvingene etter foged *Peter Stephensohn Egtoed* (1627 – 1673). Bygningen som var bygget i 1640-årene over kjelleren i Bie-huset, må da ha tilhørt Just J. Wolf. Det var 1973 i «*Gamle tomter i Grimstad ...*», meget nærliggende å trekke den

slutning at det var den søkkrike jyden Niels Pederssøn som hadde bygget Bie-huset i 1660-årene. Denne konklusjon var og er ikke riktig! Det er fastslått ved de dendrokronologiske undersøkelser av Bie-huset. Det var oberst *V. H. von Sesterfleth* som var byggherre meget tidlig på 1700-tallet. Hvilket hus var det *Niels Pederssøn* bygget? Vel, vi tar for oss kartutsnittet i bilde 3. Han må ha bygget det huset som vi ser øverst i høyre hjørne av kartutsnittet, huset som ligger med gavl ut mot Allfarveien, nå Gågata. Dette huset blir jo nabohuset til Laura Rejersens hus slik som situasjonen blir slått fast 1679! Huset gikk tidligere under navn av *Løhrens hus* etter degnen Jørgen Løhren (1756 – 1812) som bodde her tidlig på 1800-tallet. Huset var bygget i to etasjer, men det har ikke hatt den samme høye standard som Bie-huset. Løhrens hus var imidlertid stort og rommelig nok til at tinget for *Bringsverd skibrede* kunne bli holdt her like etter at Grimstad var blitt kjøbstad 1816. Huset ble revet omkring 1860 for å gi plass til nye hus. Vi har dessverre ikke noe bilde av dette huset. (15)

Vi går til festebrevet for Bie-huset som vi allerede er godt kjent med. Det fremgår der helt klart at det var gullsmed *Ole Stoltenberg* (1716 – 1795) som 1782 eide Løhrens hus. Han hadde fått festebrev på tomten 1741 av regimentsfeltkjær Martin Heins. Han var gift med et barnebarn av foged Peter Stephensohn Egtved og 1741 eier av gården Berge. (16)

Det fremgår av dette festebrevet 1741 at stiftsskriver *Peder Mouritzsøn Torup* tidligere hadde hatt festebrev på tomten. Det er klart at han da også hadde eid huset på tomten, huset som var bygget av jyden Niels Pederssøn midt i 1660-årene. Huset har altså hatt så pass god standard at det var et passende hjem for stiftsskriveren og hans familie. Peder M. Torup var embetsmann og ansvarlig for kirkenes økonomi på Agder. Han var dansk og hadde kommet til Bringsverd omkring 1690 som fullmektig for sin bror, fogden Christian M. Torup. Stiftsskriveren var en fremtredende mann i lokalsamfunnet, og både han og hustruens våpenskjold ble i 1708 malt i et felt på første galleri i Fjære kirke. Stiftsskriveren var nærmeste nabo til oberst V. H. von Sesterfleth.

Vi avslutter med å slå fast at vi nå har redegjort for Bie-husets opprinnelse og miljøet i denne sentrale del av Grimstad.

(Alle bildene i artikkelen er bearbeidet av Knut Brautaset.)

Kildehenvisninger

Jeg fikk midt i november 2023 en grundig omvisning og orientering om de pågående arbeider i Bie-huset av Aurora Nilsen, Reddal. Hun har også målt opp kjelleren. Dette takker jeg så meget for. Inger Margrethe Kvade viste meg dokumenter fra husarkivet, Storgaten nr. 16. Jeg fikk kopiere festebrevet fra 1782. Dette takker jeg også for.

Johan A. Wikander: «Gamle tomter i Grimstad. Grunneiere og huseiere», 112 sider, ble utgitt av Byselskapet 1973. Boken ble også utgitt av Agder Historielag som Årsskrift nr. 49, 1971. Boken har et detaljert register. De personer som er omtalt her i artikkelen 2024, er mer fylldig omtalt i boken 1973, og med nummererte kildehenvisninger. Det ville bli for omfattende å gjenta kildehenvisningene i artikkelen 2024. Jeg viser til «Gamle tomter i Grimstad...» for videre studium og eventuell kontroll.

Det har vært nødvendig å bruke en del nyere navn for at beskrivelse og sammenheng skal bli forståelig i vår moderne tid. Eksempler er Laura Rejersens hus, Centralbakken, Gågata, Storgaten, Nygaten m.fl.

Noter

1. «Byens nest eldste hus kan bli malt sort», Grimstad Adressetidende 21. sept. 2023, reportasje ved Baard Larsen.
2. J. Landgraff: «Grimstadslægter», Grimstad 1892, se side 5 ff. Se også «Grimstadslægter II», Grimstad 1901, se registeret og også henvisningene til «Byeiendomme», eget register. Huset har Brannmatrikelnr. 88; i dag Storgaten nr. 16.
3. Festebrev, dat. Berge 12. april 1782, tinglest 13. mai 1831, avskrift fra 1885 i Bie-husets husarkiv. På 1700-tallet og tidligere hendte det ofte at skjøter og festebrev m.v. ikke ble tinglest. Tinglesning ble gjort mange 10-år senere da det etter hvert ble større krav til offisiell og korrekt dokumentasjon.
4. Claudia Baittinger og Niels Bonde: «Dendrokronologisk undersøgelse af prøver udtaget fra hus Storgata 16, Grimstad, Grimstad kommune, Agder fylke, Norge. NNU Rapport 49-2023», utg. av Nationalmuseet. Miljøarkæologi og Materialforskning.
5. J. Landgraff: «Den Dahlske Legatskole i dens ældre Tid», Grimstad 1892, se s. 10 – 11, Brannmatrikelnr. 46, i Storgaten.
6. Olai Ovenstad: «Militærbiografier. Den norske Hærs Officerer fra 18. Januar 1628 til 17. Mai 1814. II», Oslo 1949, se s. 403, V. H. von Sesterfleth. Se også de litograferte plansjer som hører til dette verket, originaler i Riksarkivet, Oslo, også tilgjengelige i Digitalarkivet.

7. Johan Anton Wikander: «Begravelser i Fjære kirke», Selskapet for Grimstad Bys Vel, Medlemsskrift nr. 34, 1988, se kapittel «Gravkjelleren under skipet».
8. Johan Anton Wikander: «Mysteriet på Marivold», Fjærefolk, Årsskrift for Fjære historielag, 2018, se s. 50 – 67.
9. J. Landgraff: «Grimstadslægter II», Grimstad 1901, se s. 323 – 324 om brannen.
10. Riksarkivet, Oslo, Nedenes lensregnskaper, Eske 35, legg 2, Koppskatten 1645; tilgjengelig i Digitalarkivet. Manntallet ble gjort ferdig i september 1645.
11. Norske Rigsregistranter, bd. VI, Christiania 1877, s. 487, gjestgiverprivilegium, dat. København 5. mars 1633.
12. Johan A. Wikander: «Gamle tomter i Grimstad. Grunneiere og huseiere», utg. av Selskapet for Grimstad Bys Vel, utg. 1973, se segltegningene side 90, nr. 12 og 14.
13. Bodil Bie og Peer Rødal Haugen, red., fotograf Håkan Berg: «Fjære kirke. Hel- ligsted og møteplass gjennom tusen år», Kom forlag 2010, se s. 176 – 181, Johan Anton Wikander: «Gravkjelleren».
14. Se referansen nr. 12 ovenfor, og kapittelet «VI. Fogdens grunnleietakster 1679». De aktuelle opplysninger gitt under Tomt nr. 15 og Tomt nr. 16. Dette dokumentet 1679 har hørt til Berges rikholdige gårdsarkiv; et arkiv som synes å være tapt?
15. Grimstad Bys Historie, Grimstad 1927, se s. 226 om Løhrens hus.
16. Se referansen nr. 8 ovenfor, Fjærefolk 2018, se s. 66. Det er her i note nr. 2 rede- gjort for festebrevet 1741. Det er i privat eie i Grimstad, og har opprinnelig hørt til Berges rikholdige gårdsarkiv, et arkiv som synes å være tapt? Jvf. note nr. 14 ovenfor.

JERNBANESPORET UT TIL TORSKEHOLMEN

Av Johan Anton Wikander

Torskeholmen har vært tema for debatt i flere år. Vi har i Grimstad Adressetidene lest mange og lange artikler om holmen. Skal Torskeholmen ytterligere bygges og i hvilket omfang? Skal det bli boliger der ute? Hvordan skal vi ta hensyn til den vanlige borger? Hva med siktlinjer både i retning øst-vest og fra byen og ut mot Grimstadfjorden og Ulehaue og holmer? Spørsmålene er mange, og saken er fortsatt ikke landet! Utredning pågår, og debatten vil fortsette! Hva med kulturminner? Fiskernes Salgslag representerer industriell



Vestrebukt år 1808. Vi ser Torskeholmen dominerende i forgrunnen. Vi ser til venstre det hus som sto der Sorenskrivergården senere ble bygget. Helt til venstre ser vi lagerhuset til Frolands Verk. Dette er et utsnitt av akvarell gjort av skipper Christian Helmer, Grimstad. Foto: Thor Westrebø, Bergen, 1986.

arkitektur fra moderniseringen av Norge etter siste krig. Er dette bygget verneverdig? Spørsmålene er mange! Tema for denne artikkel er et kulturminne som er vesentlig eldre enn Fiskernes Salgslag. Det er jernbanesporet!

Jernbanesporet - et kulturminne

Torskeholmen er vårt tema. Holmen var tidligere høy, kupert og delvis vanskelig tilgjengelig. Hus og brygger ble bygget på strandkanten innenfor, holmen og beskyttet mot vær og vind. Vi ser dette tydelig på prospektet av Grimstad som ble laget i 1808.

Vi går frem til vår tid. Torskeholmen er planert, og det er bygget hus her. Det er Fiskernes Salgslag, Grimstad Havnelager og et lavt kontor- og lagerhus der havnefogden tidligere hadde sine kontorer. Tidligere var det flere hus her, de er revet. Det var Grimstad Bad, bygget tidlig på 1900-tallet, og det var en filetfabrikk med kontorer. Her fikk også havnefogden nye og moderne kontorer. Jeg var i 1950-årene årlig ute på Torskeholmen til ham og betalte leien for min båtplass. Leien var rimelig, kr. 13.50, og jeg måtte hver gang høytidelig bekrefte at prammen min var 13 fot. Det hadde å gjøre med taksten som var satt for båtplassen.

Arealet mellom husene er asfaltert. Alle biler som kommer ut her kan kjøre hvor det måtte være mest hensiktsmessig. Men asfalten er ikke alle steder helt plan. I retning mot Grimstad kirke og mot nord, stikker det i ca. 7 meters lengde opp en skinne av asfalten.

Det er en *rilleskinne!* Avstanden mellom rillene er ca. 7,5 cm og hele skinnen er ca. 16,0 cm bred. Dette er det eneste som er igjen av et jernbanespor som i sin tid gikk ut til bryggene på holmen. Rilleskinner ble brukt på lastetomter og kaier der det kunne være trafikk på kryss og tvers. Slike skinner er fortsatt i bruk på lasteområder og i planoverganger der det også er kryssende trafikk. (1). Vi ser på rilleskinnen, vendt mot Sorenskrivergården. Hjulene på godsvogner og på damplokomotiv gikk på den høyre skinne og slik at hjulflensen gikk ned i rillen. Kontraskinnen til venstre, var nærmest spormidte. Vi skjønner da at det ytterligere til venstre en gang i tiden må ha vært én rilleskinne til. Den er nå borte.

Hvis det blir utbygging på Torskeholmen, må det selvsagt bli gjort arkeologiske utgravinger i forkant. Jernbanesporet vil da i sin helhet komme frem i dagen. Men hvor gammelt er det, det er spørsmålet? Det vil ikke være nødvendig å gjøre C-14 dateringer eller dendrokronologisk undersøkelse av årringer i jernbanesvillene for å finne ut av dette! Jernbanens arkiver er godt bevart og meget omfattende. Vi går til arkivene for å finne svar. Vi starter med å klarlegge når *Grimstadbanen* ble bygget:



Vi ser det som er igjen av jernbanesporet på Torskeholmen. Det er en rilleskinne og høyre del av sporet. Den venstre rilleskinne er rimeligvis dekket av asfalten. I bakgrunnen til venstre ser vi Sorenskrivergården. Foto: Johan Anton Wikander, 14. november 2023.

Grimstad – Frolandsbanen

Hovedbanen *Christiania – Eidsvold* ble åpnet i 1854. Dette var starten på utbygging av jernbaner i Norge. Flere nye baner ble bygget i årene som fulgte, særlig i det sentrale Østlandsområde. Men vi fikk også jernbaner ute i distriktene. Banen *Trondheim – Støren* ble åpnet i 1864. Stortinget vedtok i 1872 å bygge banen *Koppang – Røros – Støren*, og i 1874 ble *Jærbanen* vedtatt. Det var helt klart at jernbanen også burde komme til oss. Bystyret i Grimstad oppnevnte i 1874 en komité for å arbeide med saken. Det ville bli bygget en *Vestlandsbane* til Kristiansand, det var på det rene, men ville

det bli en kystbane eller en innlandsbane med sidelinjer ned til kysten? Det var ikke klart, og alternativene for bygging av jernbane var mange. (2). Det blir for omfattende for oss å gå inn på alle alternativer og synspunkter som ble drøftet. Vi går frem til 1892. Da var det enighet om at vi måtte gjøre noe for å få en jernbane opp til Roresanden. Tømmertransportene ned til Grimstad ville da kunne gjennomføres langt mer effektivt.



«Parti fra Grimstadbanen». Vi ser situasjonen i Saulebukta. Det måtte mineres en tunell for å føre jernbanelinjen frem til stasjonsområdet ved Vestrebukt. Banen het i det daglige Grimstadbanen helt fra starten 1907. Postkort: Utgitt av Cigarforretningen Trio, Grimstad, postgått, og datert 31. januar 1908.

Linjen ble stukket fra Saulebukta som måtte fylles ut, og opp til Roresanden. Det ble også stukket ut et sidespor bort til Naudenes der Frolands Verk hadde sitt kaianlegg. Denne banestrekningen var på i alt 4,6 km. Det ble gjort et oversalg over kostnadene. Planen ble ikke videre prosjektert, og dette anlegget kom ikke til utførelse. Forbindelsen til Roresanden var imidlertid sentral i den videre planlegging. Vi går frem til 1902. Da ble det bestemt at Grimstad jernbanestasjon skulle være ved Vestrebukt. Stasjonsbygningen skulle bygges ved Sorenskrivergården; lokstall og kullager skulle være borte mot Odden. Her måtte det mineres ut en tunell for å få

banen videre til indre del av *Saulebukta*, opp gjennom *Øygårdsdalen* og mot *Roresanden*. Situasjonen i Saulebukta ser vi i fig. 3.

Banen ble planlagt videre langs med *Rore* til *Deidalen*, opp til *Spedalen* og videre over *Bringsvær* og på østsiden av *Temse*. Stortinget hadde 1894 vedtatt at Arendal skulle få en jernbane til Åmli med Nelaug som endepunkt. Det ble i 1908 vedtatt å føre banen helt opp til Treungen. De to baner måtte bli knyttet sammen på en hensiktsmessig måte. *Rise* ble derfor valgt som endepunkt for Grimstad – Frolandsbanen, alle forhold tatt i betraktning. Det ble inngått kontrakt med entreprenør i 1904. Området ved Vestrebukt fra byen og frem til tunnelen ble opparbeidet til stasjonsområde. Det ble bygget lokomotivstall, kullager og svingskive. En staselig stasjonsbygning ble satt opp. Det sto byggmester Gottlieb Heinicke for. Han var sveitserstilens fremste representant i Grimstad. Selv om stasjonsbygningen ble revet, står det fortsatt igjen mange hus som forteller om hans omfattende virksomhet. Det ble selvsagt også bygget et godshus.



Tømmeret i forgrunnen er kjørt frem til Jernbanebryggen. Den staselige stasjonsbygningen er i sveitserstil. Vi ser til venstre litt av godshuset. Jeg var her i 1940-årene flere ganger sammen med min bestefar, Johan Weidmann Bie. Han drev Skotøimagasinet, og alle varene til butikken kom med jernbane. Det var store mengder stykkgoeds lagret her. Huset i bakgrunnen er Pharos vei nr. 1. Postkort: Utgitt av Peder Gulliksens bokhandel, Grimstad.



Vi ser i forgrunnen litt av stasjonstomten ved Vestrebukt med jernbanespor. Tre godsvogner er hensatt ved Jernbanebryggen. Midt på bildet ser vi Odden og Gundersholmen som da var en holme. Postkort: Utgitt 1914 av fotograf Gunhild Larsen, Grimstad.



Vi ser Vestrebukt med litt av Odden til høyre og Torskeholmen til venstre. I forgrunnen ser vi den lange Jernbanebryggen. Postkort: Utgitt av J. H. Küenholdt A/S, Oslo, som nr. 2310.

Det var viktig at jernbanen ble knyttet direkte til havnen og sjøen. *Jernbanebryggen* ble bygget innerst i Vestrebukt. Det ble delvis fylt opp i strandkanten, og det ble lagt et dekke av stein i skråningen ned mot vannet. Det var for å hindre erosjon. Det ble rammet ned pæler for at kaien skulle bli stabil og tåle stor last. *Jernbanebryggen* fikk et dekke av planker. Den var 11 meter bred og ca. 70 meter lang. Jernbanebryggen og stasjonsområdet ser vi i fig. 4, 5 og 6. (3)

Fra privatbane 1907 til Statsbane 1912

Jernbanen ble høytidelig åpnet 14. september 1907. Den var bygget som en privatbane, men hadde fått et statstilskudd. Banen var et aksjeselskap, A/S Grimstad – Frolandsbanen, og den ble ledet av en direksjon på fire medlemmer. Direksjonen hadde sete i Grimstad, og byfogd Hans Nielsen var formann. Han hadde nedlagt et betydelig arbeide i planleggingen. Mange hadde deltatt i dette arbeidet. Vi kan ikke nevne dem alle, men vi må nevne én, *Nicolai Thue Johnsen* (1846 – 1926), som bodde i Sorenskri-vergården. Han var 1881 valgt inn i komiteén og fratrådte 1908. Han var en aktiv lokalpolitiker og hadde arbeidet med jernbanesaken ca. 26 år! Vi tillater oss også å nevne hans datter, *Clara Thue Ebbell* (1880 – 1971). Hun var en ivrig lokalpatriot som mange kjenner. Vi kan med en viss rett si at vi knytter jernbanesaken til vår moderne tid.

Jernbanen ga ikke så store inntekter som man i utgangspunktet hadde sett for seg. Banen fikk ikke tømmertransportene fra Mæsel bom og Nidelven, som man hadde gjort regning med. Det ble 1902 bygget en tømmerrenne fra Rygenefossen og ned til Helle. Fløtningen av tømmer på elven ble da vesentlig mer rasjonell. Ledelsen for tremassefabrikkene ved Rygenefossen bygget en taubane ned til Helle. Tremassen ble tatt videre på lektere ned Nidelven til Arendal. Transporten ble ved dette rimeligere enn ved å bruke jernbanen som passerte like ved fossen, og over Nidelven ved Strubro. Saken måtte få en løsning, og Grimstad formannskap kom til at banen måtte bli overtatt av Staten. Det ble en langvarig saksbehandling der NSBs hovedstyre, Arbeidsdepartementet og Stortinget ble engasjert. Resultatet ble at Grimstadbanen ble en statsbane fra 24. januar 1912.

NSB var på denne tiden organisert i distrikter under en sentral ledelse, NSBs hovedstyre. *Arendal distrikt* var et eget jernbanedistrikt. Distriktet omfattet *Arendalsbanen*, til Nelaug, og *Treungenbanen*, åpnet 1913. Distriktet ble i 1912 utvidet til også å omfatte *Grimstadbanen*. (4) Arendal distrikt hadde selvsagt sitt hovedsete i Arendal, og under ledelse av en driftsbestyrer. Ingeniør *Einar Nissen* (1868 - 1957) ble ansatt 1911 denne stillingen.

Det var 1912 en omorganisering i jernbanesektoren, og lederstillingen fikk da betegnelsen *distriktsjef*. De var alle mektige menn og gikk internt alltid under betegnelsen «DC». Einar Nissen var meget dyktig, og han fikk senere flere sentrale verv i NSB. (5) Vårt mål er å få detaljert informasjon om sidesporet ut til *Torskeholmen*. Det var DC Einar Nissen som håndterte denne saken for NSB. Vi skal bli bedre kjent med ham, men først må vi bli bedre kjent med den lokale administrasjon i Grimstad.

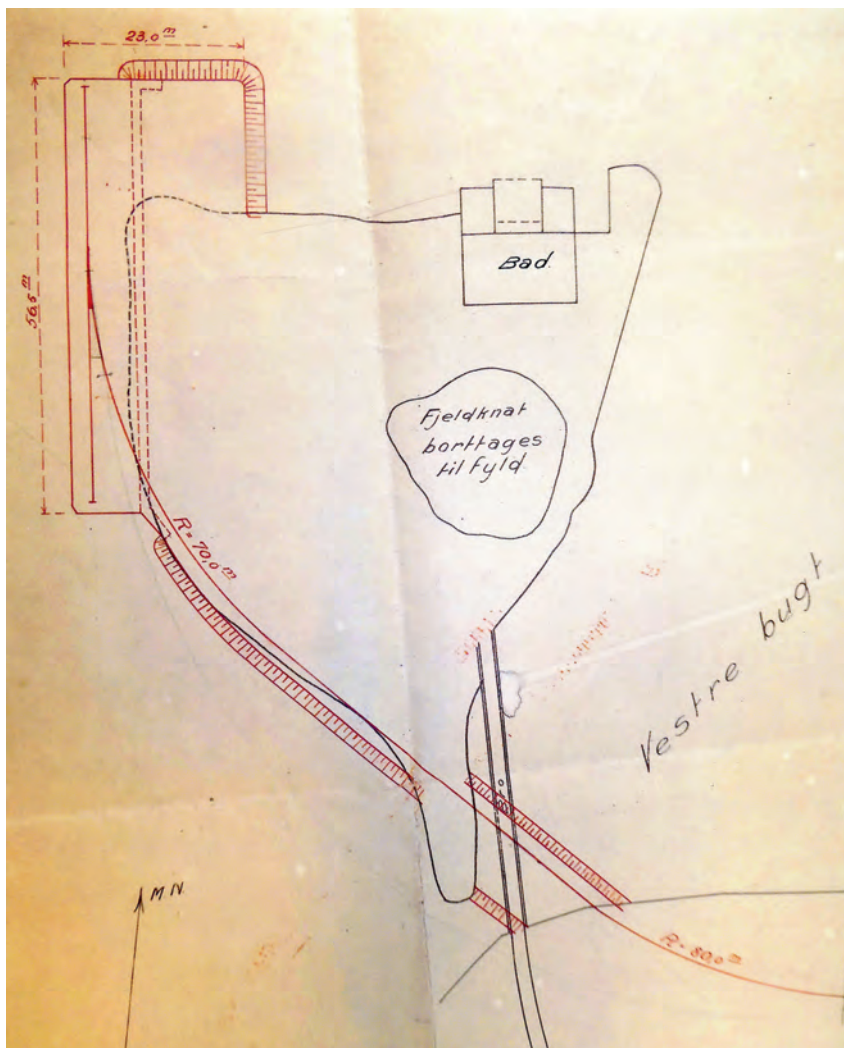
Grimstad havn skal bygges ut

Havnestyret var den øverste myndighet når det gjaldt ledelse og administrasjon av Grimstad havn. *Havnefogden* ledet den daglige drift av havnen; og han var også losoldermann. Byfogd *Hans Nielsen* var leder av Havnestyret. Han var, som vi har sett, også leder av direksjonen for Grimstadbanen i de årene banen var en privatbane. Da banen 1912 ble en statsbane, ble Hans Nielsen også valgt som medlem av *Tilsynskommisjonen* for banen. Denne kommisjon skulle følge opp at banen på beste måte dekket publikums og næringslivets behov. Kommisjonen skulle komme med innspill til DC i Arendal i denne sammenheng. Byfogden ledet også Grimstad bys administrasjon. Vi skjønner umiddelbart at Hans Nielsens sentrale verv sikret en god koordinering mellom næringslivets behov, byens behov og havnens behov!

Havnestyret arbeidet planmessig og systematisk. Da det 1902 ble bestemt at jernbanestasjonen skulle bygges ved Vestrebukt, gikk Havnestyret inn for å sikre seg mere plass til brygger lengre øst, ved Østrebukt. (6). Havnestyret kjøpte Torskeholmen i 1903. Det var da uttrykkelig forutsatt at holmen ville bli bygget ut som en del av havnen og med et sidespor fra jernbanestasjonen. Havnestyret sørget for å få planert holmen i årene 1903 – 1906. Sorenskrivergården med tomt som gikk ned til strandkanten, ble kjøpt 1909, og samtidig ble nabotomten mot vest kjøpt av Frolands Verk. Prospektet i fig. 1 gir et godt inntrykk av hvordan disse tomter ligger i forhold til Torskeholmen.

Arbeidsdepartementet hadde 1905 godkjent at sundet mellom Torskeholmen og fastlandet, kunne bli fylt igjen. Det var da forutsetningen at man skulle ha en tre meter bred passasje for båter. Havnestyret arbeidet imidlertid planmessig for at Torskeholmen skulle bli landfast, og de berørte grunneiere gikk etter hvert med på at også den tre meter brede passasjen kunne bli fylt igjen. Alt var nå klart for å kunne få både vei og jernbanespor ut til Torskeholmen. (7). A/S Høyer-Ellefsen ble engasjert for å lage en plan for arbeidene, og å få det hele gjennomført.

A/S Høyer-Ellefsen hadde på denne tiden store arbeider både i Arendal og på Eydehavn. Det passet bra at firmaet da også ble engasjert i Grimstad. Plan for havnens arbeider forelå mai 1913, signert av ingeniør August Gundersen. Byfogden fremhever at han «fortjener særlig tak for



Plan for bygging av brygge på Torskeholmen og jernbanespor ut til holmen. Planen er utarbeidet av ingeniør August Gundersen, A/S Høyer-Ellefsen. Foto: Johan Anton Wikander, Trondheim.

den store interesse og velvilje han ved anlægget viste sin fødeby». (8). Det var den østre del av Torskeholmen som ble planlagt utbygget, se fig. 7. Vi ser at sundet er planlagt fylt igjen. Broen over til Torskeholmen er tegnet inn, men den må bli fjernet når igjenfyllingen blir gjort. Sidesporet er tegnet inn, og slik som topografien er, ligger sporet i kurve med radius 70 – 80 meter.

NSB Arendal distrikt - bemerkninger til planen

Det var DC Einar Nissen som uttalte seg i sakens anledning. Han ser klare fordeler ved å få jernbanespor ut til den nye kai som vil bli bygget. Dette vil avlaste Arendal jernbanekai som ikke har stor nok lagerplass, sett i et langsiktig perspektiv. Han regner med at jernmalmfelt ved Nisservann vil rimeligvis bli satt i drift nå som det blir en god jernbaneforbindelse til kai med stor og god dybde for skip. Tremassefabrikkene ved Rygene vil rimeligvis etter hvert måtte importere tømmer. Disse transportene vil med fordel kunne gå med jernbane fra Grimstad havn. Flere store skogeiere som distriktssjefen har kontakt med, har sagt at de med fordel kan



*Vi ser i forgrunnen litt av stasjonstomten ved Vestrebukt med jernbanespor. Tre gods-
vogner er hensatt ved Jernbanebryggen. Midt på bildet ser vi Odden og Gundersholmen
som da var en holme. Postkort: Utgitt 1914 av fotograf Gunhild Larsen, Grimstad.*

eksportere tømmer over Grimstad. Stigningsforholdene på banen mellom Arendal og Rise er også slik at ved øket trafikk, må NSB enten sette opp flere tog eller bruke hjelpelokomotiv. Transport kan derfor med fordel bli lagt over Grimstad der godstogene fra Rise stasjon og ned til byen, ikke er tilstrekkelig utnyttet. Denne transport gjelder særlig «minetømmer». Vi som ikke lenger er helt unge, husker godt at det fra tid til annen lå betydelige mengder «props» på Torskeholmen, klar til utskipping.

DC Einar Nissen har også noen kritiske bemerkninger. Sidesporet hadde «skarpe kurveforhold». Dette ville medføre forholdsvis stor slitasje både på skinnegangen og på godsvogner og lokomotiver, og et mer kostbart vedlikehold. Havnestyret hadde også leid bort arealer langs med sporet til opplag av tømmer. Dette ville føre til at tømmer dels ville bli slept langs med sporet og også over sporet. Dette var en ulempe for jernbanen. Vi ser denne situasjonen godt i fig. 8. Det var stor aktivitet ved havnen.

Jernbanen måtte derfor kreve inn en skifteavgift for bruk av sidesporet. Denne avgiften ble satt til kr. 0,10 pr. tonn eller minst kr. 0,50 for hver lesset vogn. Havnestyret syntes dette var urimelig, men skifteavgiften ble beholdt i den avtale som ble inngått. DC Einar Nissen fremholdt også en annen ulempe. Jernbanen hadde den ca. 70 meter lange *Jernbanebryggen* ved stasjonstomten. Bryggen hadde gode dybdeforhold, og det var en del trafikk over denne bryggen, særlig av brenneved. Vi får et godt inntrykk av denne situasjon i fig. 4. Når Torskeholmen ble bygget ut, ville trafikken i større grad gå over bryggene der ute. Jernbanen ville da få mindre inntekter av egen brygge!

Grimstad havnespor blir tatt i bruk februar 1915

Sporet ble lagt for jernbanens regning. Havnestyret hadde bekostet den nødvendige planering og også noe oppfylling av masse. Sporet hadde skinner av dimensjon 22,5 kg pr. meter. Havnestyret hadde noen år tidligere begynt arbeidet med sidesporet ved å legge ca. 28 meter spor fra stasjonstomten og i retning mot Torskeholmen. Det var da brukt 17 kg skinner. DC Einar Nissen kunne ikke godkjenne dette, han ville ha samme standard som på Åmlibanen, 22,5 kg skinner. DC orienterte selvsagt NSBs hovedstyre når sidesporet var klart til bruk. Det ble da sentralt gitt ut et sirkulære der det ble informert om takster. Det blir da samtidig slått fast at det offisielle navnet på sidesporet er *Grimstad havnespor*. 9). Det ble også informert om at sidesporet til *A/S Tveitsund bruk* ved Nisservann, var ferdig lagt og klart til bruk. Bruket kom da i gang med transporter til Grim-



Torskeholmen er flatsprengt og planert, og vi ser at Grimstad havnespor er lagt ut til holmen. I forgrunnen ser vi stasjonsbygningen og godshuset. Foto: Postkort utgitt av fotograf Gunhild Larsen, Grimstad. Hun skriver «GRIMSTAD 1914», sikkert for å understreke jubileumsåret. Foto må imidlertid være tatt 1915.



Vi ser Grimstad havnespor og et godstog som er kjørt frem mot et stort lasteskip. Grimstad Bad er eneste bygning av betydning på Torskeholmen. Foto må være tatt 1915 eller ett av de påfølgende år.

stad, og det ble også leid nødvendig lagerplass på Torskeholmen. Skipene lå ikke alltid klare ved kai hver gang det kom et tømmer tog fra Tveitsund. Trafikken på *Grimstad havnespor* kom i gang, men fortsatt ble det kjørt tømmer med hest fra Roesanden og fra Spedalén med omegn! Havnestyret mente at det var denne skifteavgiften som «er saa trykkende». DC Einar Nissen laget et langt regnestykke og konkluderte med at hestetransport nå som vi har fått havnesporet, ikke kunne være lønnsomt. Han mener andre forhold må være avgjørende for at noe tømmer kom med hest; «hvor tømmeret kommer fra og hvor det skal hen i byen osv.»

Grimstad havnespor representerte et stort fremskritt i Grimstad. Det la grunnlag for øket aktivitet i byen, og bybildet ble vesentlig forandret. Det ser vi tydelig i fig. 9 og 10. Havnestyret hadde gjort en stor og krevende innsats i denne sammenheng. Byfogden uttrykker dette klart når han 1914 slår fast: «Havnevæsenet, der med sine begrænsede midler har gaaet til et saa stort løft for at skaffe bedre kaiforhold i trafikens interesse».

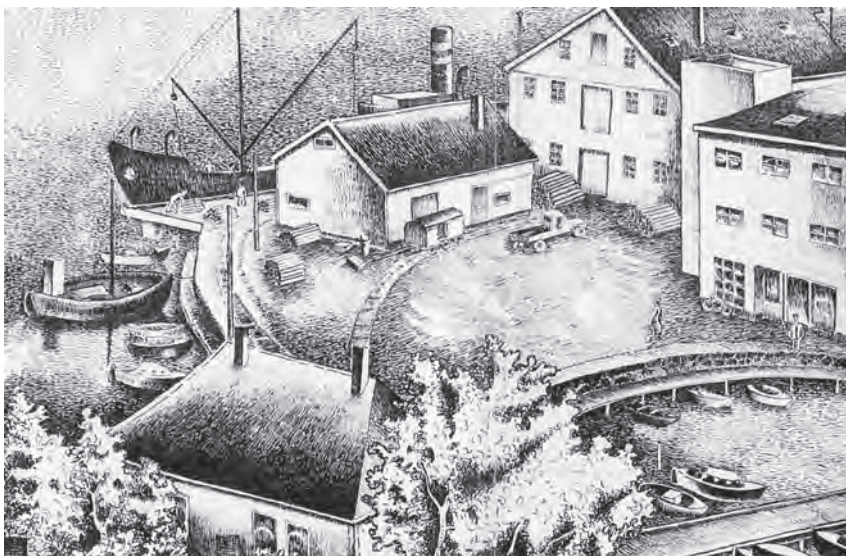
Byfogden slår videre fast at Havnestyret «ikke evner at strække sig lengre, end det allerede har gjort».

Trafikken øker – Torskeholmen blir enda viktigere

Den ytterste del av kaien på Torskeholmen ble 1921 forlenget med 10 meter. Havnestyret oppførte helt ytterst en stor lagerbygning, *Grimstad Havnelager*, som ble leid bort til Aust-Agder Fælleskjøb. Det ville i vesentlig grad bli kjøpt inn kunstgjødsel som kom med skip. Grimstad havnespor måtte utvides!

Havnestyret tok saken opp med DC i NSB Arendal distrikt, og dette ble selvsagt løst profesjonelt og effektivt. Det måtte legges inn en sporveksel i det sporet som var lagt 1915, og dette sporet måtte også justeres noe. Det nye sporet ville gå helt ut til kaikanten på vestsiden av Havnelageret, og her måtte det settes opp en endestopper. Det hele ville komme på kr. 4700.-. Sporet som var lagt 1915, hadde kostet kr. 3000.-. Materiellet var blitt en god del dyrere etter første verdenskrig, sånn var det bare. NSB ville imidlertid ta disse kostnadene, men Havnestyret måtte sørge for å planere grunnen i nødvendig grad. Det nye sporet ville føre til økede inntekter for jernbanen. NSB la også vekt på å innarbeide et godt forhold til Aust-Agder Fælleskjøb som «med tiden ville bli en god trafikant for jernbanen». Vi ser situasjonen på Torskeholmen i fig. 11.

Grimstadbanen var bygget som en smalsporet bane. Grimstad havnespor ble da også smalsporet, sporvidde 1067 mm. Dette ble det en endring på. Grimstadbanen, og selvsagt hele strekningen Arendal - Tveitsund, ble



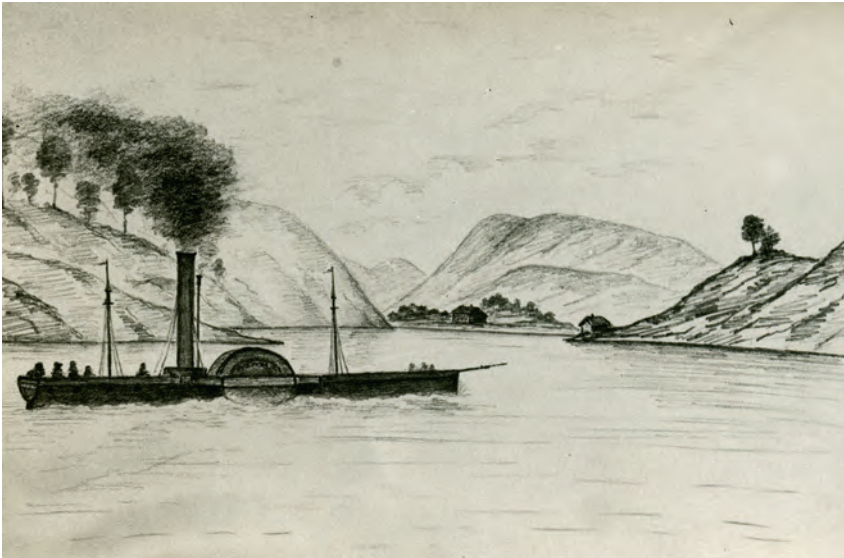
Torskeholmen i 1953. Vi ser de to jernbanespor tydelig, og vi aner sporvekselen som er skjult av Sorenskrivergården. Fiskernes Salgslag og Havnelageret er de dominerende bygninger. Tegning: Birger Morholt, Grimstad, et utsnitt av tusjtegning i Grimstad kommunes samlinger.

1936 bygget om til normalspor, sporvidde 1445 mm. Det ble da tilknytning til Sørlandsbanen som ble bygget med normalspor. (10)

Drift og vedlikehold

Dette må vi si noe om, og vi holder oss til tiden tidlig på 1900-tallet da Grimstad havnespor ble bygget. Vi går ikke inn på de omorganiseringer som etter hvert skjedde i jernbanesektoren. NSB Arendal distrikt hadde det overordnede ansvaret, det er vi allerede kjent med. Havnesporet begynte Grimstad jernbanestasjon, og her var det en stasjonsmester som styrte den daglige trafikk og all skifting. Vel, han gjorde ikke alt arbeide selv, han hadde flere medarbeidere i sin stab. Stillingen som *stasjonsmester* var et avansement for de som arbeidet i driften. Ansiennitet var tidligere viktig ved ansettelse. Det kom derfor relativt ofte en ny stasjonsmester til Grimstad!

Banevokteren hadde tidligere en sentral funksjon. Han sto for det daglige vedlikehold av sporet. Det var viktig at sporet holdt riktig teknisk standard. Banevokteren het *Torjus Jacobsen*, og han bodde på Gjørbrøn-



Tegningen har tittel «Frolandselven». Dette hjuldampskipet trafikkerte vannveien fra Rore og opp til Frolands Verk. Tegning: Gjengitt med tillatelse fra Norsk Folkemuseum, Oslo.

den. Han ble ansatt 1912 og sto i tjeneste helt til 1941. Linjetjenesten hadde i det store og hele stabile forhold når det gjaldt stasjonering. Rimeligvis hadde han noen år før 1912 vært sesongarbeider og da kun vært midlertidig ansatt. (11)

Havnestyret sto for det daglige vedlikehold av Havnesporet, rengjøring, snø- og isrydding. Vel, kom det svært mye snø, slik som i 1954 og i 2024, så ville et lokomotiv med snøplog rydde sporet.

Transporten fra Rore til Grimstad

Det ble i den tidlige planlegging av Grimstadbanen lagt til grunn at vi alle fall måtte få en bane opp til Roresanden, og avgrening bort til Naudenes. Det ble understreket at det var for å effektivisere transporten av tømmer. Rore har forbindelse til Nidelven gjennom Bjorsund. Tømmer var i meget lang tid blitt fløtet inn i Rore og videre nedover, i første rekke til Naudenes. Tømmeret ble så kjørt ned til Grimstad med hest for eksport. Grimstad vokste frem på 1600- og 1700-tallet som et driftig og aktivt strandsted. Vår byplan er dannet av det veimønster som tømmertransporten skapte! Det har jeg detaljert dokumentert i boken «Gamle tomter i Grim-

stad. Grunneiere og huseiere». (12) Det ble på 1800-tallet gjort tiltak for å effektivisere transporten på Rore og Nidelven, opp til Frolands verk. Det ble satt i drift et hjuldampskip. Det finnes en informativ tegning av dette dampskipet, se fig. 12. Da jernbanen kom tidlig på 1900-tallet, representerte dette en ytterligere effektivisering av transporten i vår region.

«Landsverneplanen for Jernbanens Kulturminner»

Det har vært arbeidet med denne planen de senere år i takt med de løpende omorganiseringer. Jernbaneverket startet og BaneNOR fortsatte. Det er nå Jernbanedirektoratet som har overtatt stafettspinnen! Dette skjer i et nært samarbeide med Riksantikvaren. Det er et mål at alle store etater



Grimstadbanen ble nedlagt i 1961. Grimstad havnespor forsvant bit for bit i takt med den videre utvikling i byen. Vi ser nederst til venstre det som var igjen mot slutten av 1900-tallet. Postkort: Utgitt av Aune Kunstforlag A/S, nr. F-2754-6.

og virksomheter skal utarbeide slike verneplaner. Bergverkene var tidlig ute med sin plan. Boken «Bergverk i Norge. Kulturminner og historie» kom 2016. (13). Grimstad er viktig i denne sammenheng da Frolands Verk eksporterte sine produkter over Grimstad. Transporten gikk på Nidelven, gjennom Bjorsund, og inn på Rore og til Naudenes. Transporten gikk så videre med hest til den store og fine lagerbygningen ved Grimstad havn, se fig. 1. Denne bygningen er dessverre borte. Vi har ikke noen synlige kulturminner i byen i dag som direkte dokumenterer vår rolle i bergverkshistorien.

Vi er langt bedre stilt når det gjelder vår jernbanehistorie! Vi har Rilleskinnen på Torskeholmen, se fig. 2! Den er nå grundig dokumentert, det er ikke nødvendig med noen C-14 datering eller dendrokronologisk datering av årringene i jernbanesvillene. Rilleskinnen kan gå rett inn i «Landsverneplanen for Jernbanens Kulturminner». Rilleskinnen vil få en sentral plass i den boken som vil komme om disse kulturminner!

Det blir rimeligvis utbygging på Torskeholmen i en eller annen form. Rilleskinnen, vårt eneste kulturminne fra *Grimstadbanen*, vil da selvsagt bli tatt meget godt vare på!

(Alle bilder er digitalt behandlet av Knut Brautaset.)

Noter og kildehenvisninger

Jeg har de senere år bl.a. arbeidet med «Landsverneplanen for Jernbanens Kulturminner» helt fra Jernbaneverket startet dette arbeide i tiden omkring år 2000. Jeg gjennomgår betydelig deler av de eldre jernbanearkiver. Jeg får da en god oversikt over virksomheten. Mitt arbeidsområde er operative og tekniske systemer; telegraf og sikkerhet i togfremføringen, vannforsyning for dampdriften og elektrisk banedrift. Jeg er i denne sammenheng også opptatt av personalhistorie; noen hadde stor innflytelse på de valg som ble gjort. Jeg skriver primært for Norsk jernbanemuseum, Hamar, årbøkene.

Saken om jernbanespolet ut til Torskeholmen finner vi i vesentlig grad i Riksarkivet, Oslo, NSB Baneavdelingen, Journalsaker, Dbc, arkivdel nr. 1, pk. 323, 1924, jr.nr. 5078. Det er korrespondanse mellom Grimstad havn, NSB Arendal distrikt og NSB Hovedstyret. I artikkelen som foreligger, henviser jeg ikke spesielt til de enkelte brev i denne saken. Den som vil arbeide med dette eller kontrollere min fremstilling, må ta for seg hele saken og se alt i sammenheng.

Noter

1. NSB, Trykk 380, Overbygningsnormaler. Regler, gitt her, var gyldige til ut i 1990-årene. BaneNOR, Teknisk Regelverk, Prosjektering, overbygning, planoverganger. Dette regelverk gjelder nå.
2. Grimstad Bys Historie 1927: Byfogd Hans Nielsen: «Jernbanen», se s. 574 - 590. Byfogden var i mange år sentral når det gjaldt planlegging og drift av jernbanen. Han var derfor selvskreven til å skrive dette kapittel. Se i denne sammenheng også Reidar Marmøy: «Grimstad på 1900-tallet. Bind 1: 1900 - 1940», utg. av Selskapet for Grimstad Bys Vel 2004, se s. 23 - 29 om Grimstadbanen i kapittelet «Tilbakeblikk».
3. Aust-Agder museum og arkiv, KUBEN, Grimstad kommunearkiv, Havnevesen, pk. 9.1.2. Tegning: «Grimstad - Frolandbanen. Trærbrygge ved Grimstad Station», dat. mai 1905 og signert av ingeniør Hans A. K. Trønnes.
4. Thor Bjerke m. fl.: «Tog til alle tider. Jernbanens drifts- og ruteopplegg. Bind 2», utg. av Norsk Jernbaneklubb 2020, se s. 229 ff om Arendalsbanen og Treungenbanen, og s. 243 ff om Grimstadbanen.
5. Norsk jernbanemuseum, Hamar, Biblioteket, se kartotek over NSBs personale, Einar Nissen (1868 - 1957), rullenr.: Jernbaneanleggene, nr. 92, NSBs drift nr. 4807.
6. «Havnestyrets indstilling angaaende anlæg av brygge paa Torskseholmen med spor og veiforbindelse til samme», dat. 30. aug. 1913, tre sider og trykt; i Riksarkivet, se innledningen til «Noter ...» ovenfor.
7. Grimstad Bys Historie 1927, se s. 405 i byfogd Hans Niensens artikkel «Grimstad Havn og Havnevæsen».
8. Ingeniør August Gundersen, f. i Grimstad 1879, sønn av skipper Joakim Gundersen (1837 - 1884) og hustru Birgitte Cecilie Jacobsen, Molland. Lensmann Gunder Danielsen Morholt (1775 - 1869) var oldefar til August. Se J. Landgraff: «Grimstadslægter», 1892 og 1901, registeret, flere henvisninger.
9. «Stoppesteder og sidespor, delvis aapnet for godstrafik. Tillæg nr. 5 til Arendal distrikts takster for il- og fragtgods», utg. 22. juli 1915; i Riksarkivet, se innledningen til «Noter ...» ovenfor.
10. Normalspor 1936, se note nr. 4 ovenfor.
11. Norsk jernbanemuseum, Hamar, Biblioteket, se kartotek over NSBs personale, Torjus Jacobsen, rullenr.: 6859. Han var født på Naudenes 8. jan. 1880. Han fikk 1920 tittel baneformann, og litt høyere lønn.
12. Johan A. Wikander: «Gamle tomter i Grimstad. Grunneiere og huseiere», utg. 1973 av Selskapet for Grimstad Bys Vel, 112 sider. Boken er også utg. av Agder Historielag, Årsskrift nr. 49, 1971.
13. Bjørn Ivar Berg (red): «Bergverk i Norge. Kulturminner og historie», Fagbokforlaget 2016, boken er på 430 sider.

BIE - HUSET I DAG OG TANKER FREMOVER.

Av Helge Grobæk

I sin artikkel i dette heftet skriver Johan Anton Wikander om tilblivelsen av Bie – huset. Det er et av byens eldste og rommer mye historie. Selv kjente jeg ikke så mye til huset før jeg leste hans utførlige artikkel. Min eneste tilknytning var at jeg begynte på danseskole der rundt 1960. Margareth Gran – kone til Trygve Gran – underviste i mange år byens og omegns unge i moderne selskapsdans samt klassisk wienervals. Valsen satt relativt bra, men jeg ga opp etter noen intense kursdager med rumba og slowfox.

Sommeren 2023 skjedde det som skulle endre husets karakter, bruk og utseende. Inger Margrethe Kvade overtok Bie-huset. Det var hennes foreldre som i sin tid kjøpte det og mange husker at faren Kai i mange år



Central Hotell i 2024, utvendig reparasjon pågår sommeren 2024. Foto: Helge Grobæk.



*En stolt Hans Petter Klemmetsen på
åpningsdagen. Foto: Helge Grobæk.*



*Inger Margrethe Kvade og Aurora Nilsen.
Aurora holder en tro kopi av våpenskjoldet
(se side 58) tilhørende Vincent Hinrich von
Sesterfleth Foto: Helge Grobæk*

drev sin fysioterapipraksis der. Men allerede et par år før hun overtok var Inger Margrethe blitt kontaktet av Rolf Erik Nilsen. De hadde samtaler om hva stedet kunne utvikles til.

Parallelt hadde eierne av suksessrestaurantene «Smag og Behag» i Skallebergs eiendom ved Bietorvet – samt «Smag og Behag» i den gamle Turnhallen i Dronningens gate i Kristiansand - Rolf Erik Nilsen og Hans Petter Klemmetsen - i en tid drøftet mulige utvidelser og nye konsepter for virksomheten.

Hans Petter hadde kontakt med franskmannen, baker Ivan Krenn, og Gregory Paul, tidligere restaurantsjef hos Eyvind Hellstrøm på Bagatelle. Tanken om en kombinasjon av bakeri og vinbar i Bie - huset tok form. Rolf Erik kontaktet eieren på nytt og de ble enige om en leieavtale av 1 etasje. Avtalen innebar også en betydelig satsning på ombygging og tilpasning.

Huset var i svært dårlig stand. Men huseiers pietetsfølelse er stor, det samme er viljen til å bidra til restaurering og oppgradering av lokalet.

Høsten 2023 begynte byggmester Per Kristian Borge og hans folk på det utvendige arbeidet. Etter hvert kom Viga Bygg AS v/Anders Kvalø Pettersen i gang med innredningen og tilbakeføringen av interiørdetaljer fra da bygget var nytt på 1750-tallet. Inger Margrethe deltok selv og sammen med Aurora Nilsen må de krediteres æren for at stedets historiske detaljer er tatt vare på og videreført.

Med pietetsfølelse og nøyaktighet i minste detalj for å ivareta mest mulig av husets tidligere særpreg er det utført et solid håndverksarbeid. Det gjelder tapet, håndmalte border på nymalte linlreter, listverk, dører og vinduer og fargevalg. Nytt tømmer ble laftet inn med samme teknikk som det gamle tømmeret opprinnelig var laftet. Det er satt inn kopier av vinduene fra 1700-tallet. De er plassert i de tidligere lysåpningene som nå ble avdekket. Den gamle doble inngangsdøren i eik er skiftet ut med en nøyaktig kopi, og vil etter hvert, når utvendige stillaser og tildekking av vegger fjernes, gi et interiør- og eksteriørmessig inntrykk av fordums storhet. Iflg. Clara Thue Ebbel¹ fortalte hennes bestemor Clara Ebbel at Henrik Ibsen foruten å skrive «*amorøse*» brev til henne, også banket på døren titt og ofte. Hvem som åpnet sies det ikke noe om, men Clara ble gift med eier av huset og en respektabel borger av byen – Henning Junghans Bie.

Hans Petters visjon om å utvikle Grimstad til et både sørlandsk og nasjonalt eldorado for kulinariske mat – og vinopplevelser er kommet et langt skritt videre med Central Bageri og Vinbar. Stedet åpnet i juni i år og har hatt en flott sommer med mange og fornøyde gjester. Bageriet er en suksess, og herfra leverer man bl.a. boller til Dyreparken – kardedommeboller til Kardemme by! Hver lørdag ble det bakt over 200 brød og 600 småbakst og stort sett var man utsolgt før kl. 1200. I kjelleren, som både er gravd noe dypere for VVS og forsterket, er det laget en rustikk vinkjeller med et vinkart som sies å være blant Norges 5 beste.



Ny dobbeltbladet eikedør, og nøyaktig kopi av den gamle fra tidlig 1700-tallet. Foto Helge Grobæk.



*I kjelleren fra 1640 ligger den flotte samlingen som gir vinbaren sitt særpreg.
Foto: Helge Grobæk.*



Et parti sjakk og et glass vin? Foto: Helge Grobæk



Eller nybakt gourmetbrød? Foto: Helge Grobæk

Da arbeidet ble påbegynt i 2023 gikk det ikke lang tid før man så hvilke krevende oppgaver man sto overfor før omdanningen kunne påbegynnes. Husets bunnstokker lå direkte på jord, og kan i tidens løp ha sunket 40-50 cm. Men store 20-tonns jekker ble plassert under huset med en stålramme over slik at synkingen stoppet. Det har nok reddet huset. Da man begynte arbeidet i 2023 var alt fuktig, og store deler av grunnen måtte dreneres. Maurspist og råteskadet tømmer ble skiftet ut med trykkimpregnert materiale. I 1 etasje ble det svært viktig at mest mulig av den opprinnelige dekoren kunne dokumenteres og om mulig gjenskapes. Arbeidet med å fjerne paneler og tapetlag ble gjort skånsomt. Frem kom spennende tapetmønstre, rokokko dekorerte allegoriske² fremstillinger på lerret eller malt direkte på tømmervegg. Selv om det ikke lot seg gjøre å bevare alt er noe søkt gjenskapt. Dekormaler Wencke Vedvik fra Brumunddal har gjort et flott arbeid. Da huset ble fredet i 1961 fikk Grimstad Bymuseum to store hånddekorerte linlærter i forvaring. Det spesielle med disse er at de er malt med pariserblå

farge.³ Dessverre lot det seg ikke gjøre å få tilgang til å få se dem for om mulig få laget to kopier. Men ved hjelp av et gammelt foto klarte Vedvik å få dem gjenskapet.

Fremtidens Bie – hus vil kunne fremstå som det var i sine glansdager - både som rikmannshus og senere hotell. Inger Margrethe Kvade og Hans Petter Klemmetsen er enige om det. Men selv om 1 etasje nå fungerer etter forventningene, gjenstår store arbeidsprosesser i de to neste



*Bie-huset har en hage ut mot sjøen. Den var svært tilgrodd og har ikke vært tilgjengelig siden 1958. Nå er den omdannet til et flott sted for servering og hyggelig prat.
Foto: Helge Grobæk.*

etasjene og loft/tak. Dessverre finnes råteskader i takkonstruksjonen og nye takstoler m.m. må på plass. Taket er i dag dekket av stålplater. Tanken er å skifte ut med takstein. Ifølge branntakst fra tidlig 1800-tallet, var husets 4 fasader og stakittgjerder malt pariserblått. Hva om huset males på nytt i den fargen?

Inger Margrethes mor hadde et ønske om at det skulle «*skapes noe som er positivt for byen*». Mye gjenstår, men om noen år fremstår huset kanskje som et lite boutiquehotell med 8 særpregede værelser og en vinbar med et av landets beste utvalg!

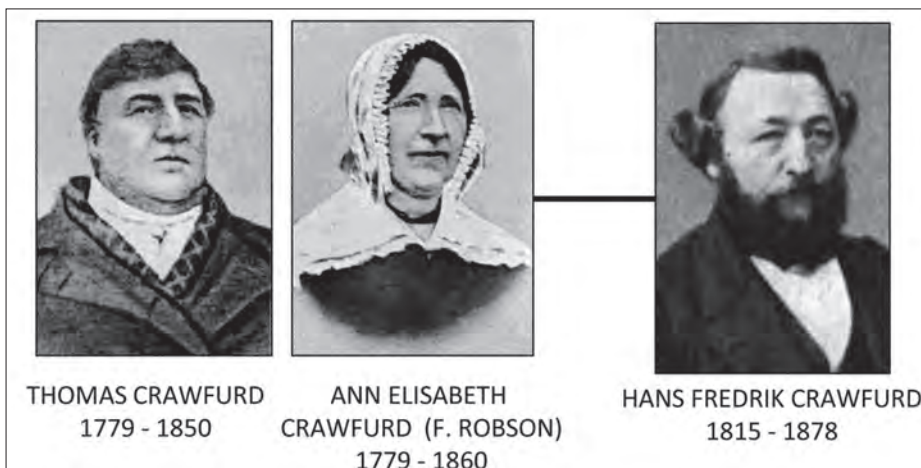
Noter

- 1 Clara Thue Ebbel, norsk forfatter og oversetter. Født i Grimstad 1880. (Wikipedia)
- 2 Allegori (gresk). «Å si noe med andre ord» – billedlig fremstilling av abstrakte begreper.
- 3 Pariserblått. Et kraftig pigment, fremstilt tidlig 1700-tallet. Kalles rokokko pigmentet fremfor noe. Det var dyrt, og bruk av pariserblått var som regel forbeholdt datidens velholdne.

«TO CAPITAINER OMBORD I ET SKIB HØRER FANDEN TIL» KAPTEIN FREDRIK CRAWFURD FRA GRIMSTAD PÅ HVALFANGST I STILLEHAVET FRA 1843 TIL 1846

Av Knut Brautaset

Hans Fredrik Crawford (1815-1878) fra Grimstad ble som 28-åring i 1843 skipper på hvalfangstskuten *17de Mai* av Arendal. Skuten skulle dra på hvalfangst i Stillehavet. Det ble en eventyrlig og besværlig reise som varte i to år og syv måneder. Ekspedisjonen fikk et magert utbytte, men Crawford fikk anerkjennelse som en fremragende sjømann og kaptein. *17de Mai* passerte Kapp Horn 25. mars 1844. I Grimstads sjøfartshistorie hevder Birger Dannevig at Fredrik Crawford var den først Sørlands-skipper som rundet «Hornet».



Fredrik Crawford og hans foreldre. Fotomontasje: Knut Brautaset.



*Hus nr. 82 (i dag Storgaten 6) hvor Fredrik Crawford bodde etter 1850.
Foto: Narve Skarpmoen 1917.*

Fredrik Crawford

Fredrik Crawford var født på Næs Jernverk og innført i kirkeboken i Holt som Hans Frederich. Foreldre var Thomas og Ann Elisabeth Crawford. Fredrik var yngst av fem søsken. Thomas Crawford kom fra Skottland og var støperieksperter hos Jacob Aall på Næs Jernverk. Han var også teknisk konsulent for Frolands Verk. Familien flyttet til Grimstad i 1821 hvor Thomas Crawford etablerte seg som kjøpmann. Fredrik ble sjømann og seilte som skipper fra han var 21 år gammel. Han ble senere kjøpmann, skipsreder og eier av skipsverftet på Naxbie i Vikkilen, Grimstad. Etter 1850 bodde Fredrik Crawford i hus nr. 82 – i dag Storgaten 6. Han var flere ganger ordfører, blant annet i de to siste årene Henrik Ibsen var i Grimstad som apotekerlærling. Sammen med reder og verftseier Morten Smith Petersen var han initiativtaker til etableringen av Agders Assuranceforening. Etter Smith Petersens død i 1872 tok Crawford over hans verv i Det Norske Veritas. Da Grimstad Sjømannsforening ble stiftet i 1855, ble Fredrik Crawford foreningens første formann.

Fredrik Crawfurds dagbok

Grunnen til at man har god kunnskap og dokumentasjon om denne fangstekspedisjonen til Stillehavet, skyldes at Henrik Crawford førte en detaljert dagbok: «Dagbog holden om bord i Skibet 17de Mai af Arendal, paa en Reise til Kamtschatka & Sydhavet paa Hvalfiskerie i

Dagbog holden ombord i Skibet 17^{de} Mai
Carindal, som en Reise til Kantschathka & Spidsbævt
som Hvalfiskeri. Aaret 1844. Den

Mandag den 25^{de} Obs. Bredden 56° 22' Længde for Øen 66° 12' Længde
Det Anviesning 24^{de} NO for Bred af sig for Land
hvide Lapper ^{noget nær} til Land i Folge med de. Bredden N. N. Ø. N. Ø.
Kontagelse efter Middag Anviesning, Skjærs & 1^{de} Skib fast
til 12 Middag fandt Land i Ø. N. Ø. for sig, hvilket antages
at var Cap Horn og var vi omkring 7 Meil af samme.

Øverst innledning i Crawfurds dagbok. Nederst Crawfurds nedtegnelse ved runding av Kapp Horn 25. mars 1844. Norsk Maritimt Museums arkiv.

Foto: Knut Brautaset.

Aaret 1844.- & c. -». Heldigvis ble denne dagboken sammen med noen andre papirer overlevert 17. februar 1940 til Norsk Sjøfartsmuseum (nå Norsk Maritimt Museum). Giver var oberstløytnant i ingeniørvåpenet David Crawford (1880-1949) hvis bestefar var bror til Fredrik Crawford.

Bjarne Aagaard arbeidet i sin tid mye med hvalfangsthistorie, og han ga en fyldig beskrivelse av ekspedisjonen til Stillehavet med 17de Mai, men han hadde ikke tilgang til dagboken. Han nevner at konservator Thomas Hauge (1887-1958) ved Sjøfartsmuseet informerte ham i 1944 om at dagboken eksisterte. Hauge fortalte også at han arbeidet med dagboken og aktet å få den utgitt i bokform.

Dagboken beskriver reisen fra desember 1843, og den avsluttes sist i mai 1846 da 17de Mai nærmer seg Europa. Til å begynne med har Crawford skrevet med latinske bokstaver, men brukte også noe gotisk håndskrift. En del ble også skrevet i kode som viste seg å være tegn bygget på Pitmans stenografisystem. Crawford fryktet at notater i dagboken skulle komme til den franske fangstkapteinens kunnskap. For å finne ut av hele innholdet i dagboken, fikk Hauge til slutt kontakt med løytnant Kåre Grimsrud i Luftforsvarets Overkommando. Han greide å tolke de vanskelige tegnene. Thomas Hauge utga i 1953 boken «Captain Crawford's Dagbog» hvor han også redegjorde for andre lands deltagelse i Stillehavs-fangsten fra 1800 til 1860. Boken ble gitt ut med støtte fra bl.a. Anders Jahre i Sandefjord.

Bakgrunnen for hvalfangstekspedisjonen

I Arendal var man kjent med at det fra Frankrike (særlig Le Havre), Belgia, England og USA ble drevet betydelig hvalfangst i «Sydhavet» - en eldre betegnelse på Stillehavet. Man visste også at det hadde vært dansk deltagelse i slik hvalfangst.

Den danske kaptein Thomas Jepsen Sødring (1806-1894) dro i mai 1839 på en hvalfangstekspedisjon til Stillehavet med fangstskuten «Concordia» av København. Han seilte rundt Afrika på vei til Stillehavet og via Kapp Horn på tilbakeveien. Slik ble det en jordomseiling. Han kom tilbake til København i mai 1841. Det man fanget var retthval - en bardehval - som ga hvalolje pluss barder. Barder var ettertraktet bl.a. til bruk som spiler i korsetter og paraplyer. Man fanget også tannhvalen spermasett-hval som ga spermolje. Disse to typer av hvaler var relativt rolige, og det var mulig å ro en fangstbåt så nær at man ved håndmakt kunne få satt inn en harpun. En annen viktig ting var at disse hvalene ikke sank etter at de var avlivet.

Kaptein Sødring hadde fått god fangst, og turen ble en økonomisk suksess. Høsten samme år la han ut på en ny ekspedisjon. På grunn av dårlig vær søkte «Concordia» inn til Merdø uthavn ved Arendal 28. august 1841 og lå der noen dager for å reparere før den dro videre sydover. Den driftige Christian Stephansen (1801-1863) hadde samtaler med Sødring mens fangstskuten lå i Arendal. Lauritz Christian Stephansen var prestesønn fra Tjølling i Vestfold. Stephansen hadde vært sjømann og skipper og slo seg i 1832 ned i Arendal. I Arendal kjøpte han eiendommen Strømsbuneset og ble kjøpmann, skipsreder og verftseier. Stephansen var sterkt engasjert i styre og stell i Arendal og ble valgt til stortingsrepresentant for Arendal og Grimstad i 1857-58.

Av kaptein Sødring fikk Stephansen opplysninger om muligheter for fangst av retthval og spermasett-hval i Stillehavet samt hva man trengte av utstyr. På turen som nå forestod, hadde Sødring forhyrt franskmannen Frédéric Holmer som en av sine fangststymenn. Stephansen korresponderte også med Sødring etter at han kom tilbake i mai 1843 fra sin



Lauritz Christian Stephansen. Arendal rådhus malerisamling.
Foto: Aust-Agder museum og arkiv, Kuben.

andre ekspedisjon, også den vellykket. I november 1843 dro Sødring ut på sin tredje ekspedisjon til Stillehavet, og da med fullriggeren «Neptun». En annen inspirasjonskilde når det gjaldt hvalfangst og de muligheter det ga, var en lengre artikkel i Arendals-avisen «Den vestlandske Tidende» den 13. november 1842. Tittelen var «Hvalfiskfangst i Sydhavet» og var hentet fra «Stettiner Börsen-Nachrichten». (Byen Stettin ved Østersjøen var den gang en del av Preussen). Artikkelen handlet om hvalfangst i Stillehavet. Det ble fremholdt at flere nasjoner deltok, og det ble redegjort for økonomiske forhold og muligheter.

Aksjeinnbydelse og etablering

Cristian Stephansen sendte 20. juni 1843 ut en «Inbydelse til en Expedition paa Hvalfiskfangst i Sydhavet» for å danne et aksjeselskap. Stephansen skrev også at han ville tilby selskapet, etter takst, sin brigg *Syttende Mai* som fangstskute. Den vestlandske Tidende omtalte dette initiativet 28. juli 1843 og fremhevet hvor viktig slike tiltak var for å utvikle landets handel og skipsfart.

Aksjetegningen ble vellykket, og selskapet ble etablert 8. september. Fredrik Crawford fra Grimstad ble engasjert som kaptein og skipets fører. Han var kjent som en dyktig sjømann og navigatør. Etter anbefaling fra kaptein Sødring våren 1843 ble Frédéric Holmer engasjert som fangstkaptein («Fiskercapitain») på ekspedisjonen. Holmer kom til Arendal på høsten og deltok i forberedelsene av ekspedisjonen.

Crawford og Holmer fikk begge skriftlig satt opp hvilke ansvarsområder de skulle ha om bord på *17de Mai*. Crawford var skipets fører med ansvar for navigasjon og manøvrering. Likeledes stod han ansvarlig for det norske mannskapet og skipets økonomi og innkjøp. Der det var mulig, skulle han sende brev med rapporter hjem til rederiet. Holmer skulle bestemme hvilke fangstfelter man skulle oppsøke. Han var også ansvarlig for selve hvalfangsten. Fangststurmenn og harpunérer stod under hans kommando. Han kunne under fangst også disponere noen av det øvrige mannskapet. Holmer stod ansvarlig for utkoking av spekket («utsmeltingen») til olje samt kjøling og lagring av oljen på tretønner.

Skip og utstyr

Lauritz Christian Stephansen kjøpte i 1836 den danske briggen *Coromandel* som han ga navnet *17de Mai*. Briggen ble i fem år (fra 1836 til 1841) engasjert i fraktfart mellom Nord- og Sør-Amerika og Europa. Høsten 1843 fikk Stephansen ombygd *17de Mai* til en bark ved sitt verft på

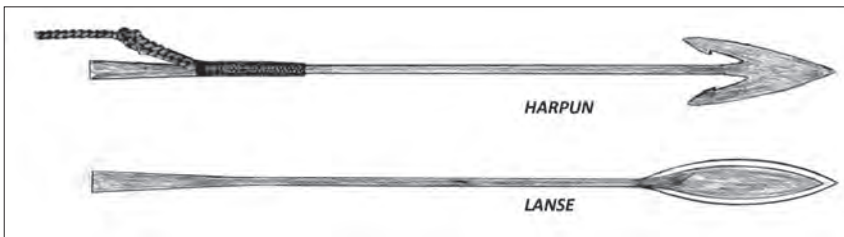


Verftet ved Strømsbuneset. Bildet er et utsnitt fra et senere postkort. Aust-Agder museum og arkiv, Kuben.

Strømsbuneset. Dimensjonene på lengde, bredde og dyptgående i fot var 96,7, 27,9 og 16,2. Drektigheten ble oppgitt til 116 kommerseseleter.

Skipet ble utstyrt som hvalfangstskute. På dekket ble det oppmurt en ovn med kokekar for å koke ut olje av hvalspekket. Videre ble skuten utstyrt med fire 26 fots fangstbåter – hvalbåter - bygd i «Cedertræsplanke omtrent 1/2 t. tykke». Fangstbåtene var spissgattere, og man brukte en lang styreåre i stedet for ror. Sannsynligvis var det en form for «gaffel» på esingen ved akterstevnen for styreåren.

Fangstbåtene var utstyrt med skarpe, smidde harpuner og lanser samt harpunliner og annet tauverk. Både til harpun og lanse kunne det festes en lang stang («pole»). Crawford skriver at harpunlinene var fra 240 til 300 favner lange (1 favn = 1,88 m). Hver fangstbåt hadde to eller tre slike liner, og videre hadde hver fangstbåt «Harpunliner sammenspleisede og



Eksempel på harpun og lanse for hvalfangst. Skisse: Knut Brautaset.

opqveilede i en Ballie, 5 Harpuner med tilhørende Harpunpoler 7 fod lange, 3 Lancer, Lancsepoler 8 fod lange ...» Han forklarer at: «Paa linen ere 2 Harpuner fast hvoraf den ene er fast paa Enden af Linen, hvorimod den Anden kan glide langs Linen formedelst en Stjert (en kort løkke av tau) hvortil den er befæstet.»

Fangstmetode

Fangsten var pelagisk, dvs. den forgikk på åpent hav. Når hval ble observert, og det var noenlunde rolig sjø, ble fangstbåt med seks mann satt på vannet. Om bord var det en styrmann og fem rorskarer. Rorskaren fremst i fangstbåten var harpunér. Det ble ofte både en strevsom og farefull jakt. Fangstmetoden kan forenklet beskrives slik: Fangstbåten ble rodd så nær inntil hvalen slik at harpunéren kunne støte harpunen inn i hvalkroppen. Ofte forsøkte man å sette inn to harpuner. Harpunen(e) var forbundet med en lang line kveilet opp i båten. Hvalen slepte fangstbåten etter seg når den flyktet vekk. Man forsøkte hele tiden å holde igjen på linen. Etter et lengre slep ble hvalen så sliten at det var mulig å komme innpå den igjen. Da var det styrmannen som gjentatte ganger kjørte lanser inn i hvalen for å avlive den. Den døde hvalen ble så slept bort til fangstskuten og gjort fast langs styrbord skuteside med halen forut.



Harpunering av spermhval. Illustrasjon: Jarle Georg Bjørklund.

Opparbeiding av hvalen

Langs skuteseiden ble hvalen flenset, det vil si spekket ble «skrelt av» ved å kutte ut flenger av hvalen med skarpe flensekniver på langt skaft. Spekkflengene ble halt om bord ved hjelp av tau og taljer og gangspillet. Spekket ble kuttet i mindre biter for deretter å bli kokt i åpne kokekar. Oljen som ble utvunnet, ble øst opp i en beholder av kobber for avkjøling og deretter lagret på tretønner. Restene etter utkokingen ble brukt som brensel i ovnen som varmet kokekaret. Blant mannskapet var det en bøk-ker som ordnet med tretønnene.

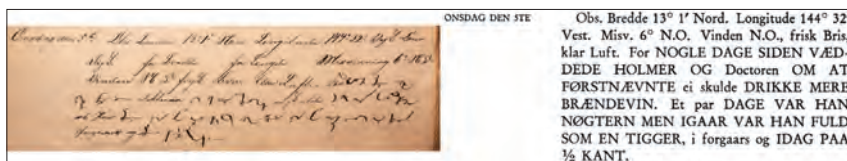
Ekspedisjonens ferd

17de Mai dro fra Arendal 21. desember 1843 med et norsk mannskap på 23 mann inkludert kaptein Fredrik Crawford pluss den franske fangstkaptei-nen Frédéric Holmer. De fikk storm fra sydvest og måtte søke nødhavn i Ny Hellesund. Derfra satte de kursen den 5. januar 1844 mot Portsmouth.

I Portsmouth fikk de etter noen vidervedigheter om bord seks franske hvalfangere som kom over fra Le Havre. Det var tre fangststurmenn og tre harpunérer, og i tillegg kom en engelsk lege om bord. Man tok også om bord en fangstbåt og reparasjonsmaterialer for fangstbåter samt kob-berkjøler for utkokt hvalolje. Ekspedisjonen dro endelig til sjøs for videre reise 24. januar. Da var det 31 personer om bord.

Den 10. februar, syd for Kapp Verde i smul sjø, satte de fangstbåtene på sjøen for å trene mannskap og sjekke utstyret. De fanget tre småhval (antagelig Grindhval - Crawford kalte det Blakfisk) og kokte ut spekket til olje. De skar også ut hvalkjøtt som ble brukt til mat. Flere ganger under ferden ble andre skuter praiet hvor man sammenlignet sine posisjoner og ikke minst sammenlignet tiden som kronometrene viste.

Den nøyaktige posisjonen til Kapp Horn oppgis i dag til å være er 55° 58' S og 67° 17' V. Mandag den 25. mars 1844 noterte Crawford sin posisjon



Fra dagboken 5. juni 1844. Til venstre Crawfurds nedtegnelse som inneholder de spesielle stenografitegnene. Til høyre slik Thomas Hauge har transkribert det i sin bok. De spesielle tegnene er gjengitt med store bokstaver. Fotomontasje: Knut Brautaset.

som 56° 22' S og 66° 12' V. Det er noen andre skuter som seiler samme vei, og klokken 12 på formiddagen tok han kompasspeiling mot Kapp Horn. «Havde de samme Fartøier i følge med Os. Vinden N.N.V. til N.N.O. tiltagende efter Middag. Bramseil, Klyver & Storseil fast. Kl. 12 Middag havde Land i V.t. N. pr. Comp., hvilket antages at være Cap Horn, og var vi omtrent 9 Miil af samme.» Seilasen fortsatte videre nordover i Stillehavet.

Crawfurd hadde merket at fangstkaptein Holmer drakk en god del. Det utviklet seg til episoder hvor han ble full og helt rabiatt og truet med pistol. Påskeaften 6. april om kvelden sitter Crawfurd sammen med doktoren og en av fangststurmennene «ved Bordet der i længre Tid havde været dekket til Aftens, og ventede paa Capt. Holmer der var paa Dækket og var betydelig overlastet av stærke Sager. Omsider kommer han ned i



Oversikt over ekspedisjonens reise - sterkt forenklet. Fremreisen markert med rød strek og hjemreisen med hvit strek. Fangstturer ut fra Hawaii i sort strek. Kartgrunnlag: Onestopmap. Påtegning: Knut Brautaset.

et frygtelig Humør og spørger hvem der er Styrmand ombord.» Selv om Holmer selvsagt visste det, svarer Crawford ham at det er Bøckmann som er skutens styrmand. Bøckmann er nå også kommet til bordet. «Herpaa begyndte han (Holmer) at sønderslaa alt hvad han i en Hast fik fat paa, og kastede saavel Tallerkener som Kopper og Kniver & c. efter Bøckmann og svor paa at han skulde rive Halsen ud paa ham enten i Land eller om der fandtes Leilighed dertil om bord» Crawford ber Bøckmann forlate bordet og får etter hvert så noenlunde stagget Holmer. Holmer går til sin lugar og lukker døren. Crawford, doktoren og fangststyrmannen «hørte da at han ladede sine Pistoler, og jeg fik siden av Kokken vide at han havde været ude og støbt Kugler ...».

Forholdet mellom kaptein og fangstkaptein forble anstrengt. Det ble vanskeligheter med krangling og drikking som fortsatte mesteparten av turen. Det franske fangstmannskapet voldte Crawford mye bry og bekymring, og han mente at dårlige fangstresultater skyldtes mangel på innsats.

På omtrent 38° S satte de kursen mot Talcahuano i Chile og ankret opp der 17. april. Reisen gikk videre til fangstfeltene i havområdene ved den russiske Kamtsjatkahalvøya helt nord i Stillehavet. Der oppholdt man seg fra juli til slutten av september i 1844.

Et eksempel på en dramatisk og mislykket fangstdag er 7. juli 1844 hvor *17de Mai* befant seg på 48° 58' N og 177° 36' V. Alle fire fangstbåter var satt på vannet. Kaptein Crawford brukte ofte betegnelsen fisk om hval, og her er et utsnitt av hans dagboksopptegnelser:

Om Morgenen kl. 10 ½ reiste en Hval ret forud og da vi vare omtrent ¼ Miil fra den bleve tre Baade fired for at gjøre Jagt efter den. En Stund efter firede Capt. Holmer sin Baad og da Hvalen tog retning mot hans Baad fik han først fast 2 solide Harpuner og strax efter fik 3die Styrmandf fast ogsaa med 2 Harpuner. 3die Styrmand halede da op under Fisken, for efter Capteinens Ordre at Landse den i det Smale, for derved at standse den da den løp alt hvad den kunde. De to andre Baade var nu nær ved; men da den var frygtelig urolig havde de ei Leilighed til at faa fast. Efter saaledes i omtrent ½ Time at have slæbt med Fisken gik den ned og kom lige under 3die Styrmandens Baad, saaledes at den tog Baaden lige paa Næsen og sendte hele Besætningen med en fart tilveirs saa nogle af dem faldt ned på Fisken og nogle paa Siden af den. Baaden blev naturligvis knust aldeles i smaae Stykker. Capteinen kappede da sin Line og hjalp de andre 2 Baade at bjerge Besætningen og Inventariet til den



Retthval knuser hvalbåt. Illustrasjon: Jarle Georg Bjørklund.

knuste Baad, hvilket alt blev reddet med Untagelse af Linen som var fast i Fisken. Capt. H. kom om bord med Folkene fra den knuste Baad, hvorimod de andre 2 Baade fortsatte Jagten men uden Nytte og bleve kaldte om bord kl. 2.

15. juli på 49° 10' N og 181° 3' V berettes om en vellykket fangst. Etter jag på en stor hval fikk man «fast fisk» med harpun, og etter en stund fikk man også tatt livet av den. På grunn av tåke og regn måtte fangstbåten la hvalen gå for at de selv skulle finne tilbake til 17de Mai. Heldigvis ble det satte stang med flagg på i hvalen. Da tåken lettet, ble etter hvert hvalen funnet og bragt inn for flensing. De fikk en del bry med å hive inn spekket. Crawford skriver at «Holmer og Styrændene siger aldrig at have sæt sa stor en Hval som denne.»

Crawford oppgir ofte lengdegrader på mer enn 180 som vestlige. F.eks. vil 164° Ø bli oppgitt som 196° V. Han kaller 180° (datolinjen) for «Meridianen» og forklarer det slik: «Da vi formodentlig kommer oftere

at passere Meridianen forandrer jeg ikke Datoen, men regner Længden bestandig Vest for derved at undgaa mulige Feiltagelser ved Forandring av Datoerne.»

Fangsten i ukene på feltet «under Kamtschatka» som Crawfurd kaller det, ble relativt god. I begynnelsen av oktober satte man kurs sørover til «Sandwich-øerne», en eldre betegnelse på Hawaii. Man ankret opp i Honolulu 27. oktober 1844. Honolulu var den gang den sentrale havnen for hvalfangstskuter i Stillehavet både fra USA og andre nasjoner. Der lå også kaptein Sørdring med den danske fangstskuten «Neptun». Crawfurd hadde samtaler med Sørdring og fortalte ham om fyllebråket og udugeligheten til Holmer. Han forstod ikke hvordan Sørdring tidligere hadde kunnet anbefale Holmer som fangstkaptein overfor Stephansen i Arendal. I et brev sendt til rederiet skriver en frustrert Crawfurd: “ ... thi 2 Capitainer ombord i et Skip hører fanden til og kan aldrig ende vel eller til begges Tilfredshet ...»

Etter et lengre opphold i Honolulu gikk ferden i slutten av november rett sydover for å forsøke fangst etter spermasethval. Det ble et svært dårlig fangstresultat. *17de Mai* seilte nesten ned til ekvator ved Christmas Island (Kiritimati) før den igjen dro nordover mot Hawaii. Den kom inn til Honolulu 28. februar 1845, men etter et kort opphold gikk den til havnen Hanalai på øya Kauai. På grunn av stemningen om bord var Crawfurd redd for at enkelte av mannskapet skulle få fristende tilbud fra andre kapteiner i Honolulu.

Det ble bestemt å gjøre et nytt tokt nordover til feltet syd for Kamtsjatkahalvøya. Fangstresultatet ble også her dårlig. Man dro i slutten av mars og var først tilbake i Honolulu midt i september og seilte videre til Hanalai allerede 22. september.

Bak i en «kladdebok» fra 1845 som Crawfurd har brukt til utregninger i forbindelse med posisjonsbestemmelse, har han laget noen tegninger da han siste gang var på Hawaii. Ett er av havnen i Honolulu hvor han spesielt bemerker at han har observert linjeskipet HMS *Collingwood* (bygget i 1841) som var britenes flaggskip i Stillehavet og den amerikanske fregatten *Savannah* (bygget i 1842) som var flaggskip i US Navy Pacific Squadron. Han har også tegnet havnen Hanalai. Sannsynligvis er det *17de Mai* som ligger der til ankers i bukten.

Midt i oktober startet man et tokt i havområdet i retning New Zealand. Det skulle bli starten på reisen hjemover. Fangsten ble igjen dårlig, og man satte kurs for sydspissen av Sør Amerika. Kapp Horn ble rundet 10. januar 1846. Crawfurd reflekterte over det dårlige fangstresultatet man



Tegninger av Fredrik Crawford. Havnen i Honolulu og havnen i Hanalei, september/ oktober 1845. Norsk Maritimt Museums arkiv. Foto: Knut Brautaset.



Tegning av Fredrik Crawford. Møte i åpent farvann ved Hawaii mellom linjeskipet HMS Collingwood og 17de Mai 12. oktober 1845. HMS Collingwood fører flagget til admiral Sir George Francis Seymour (1787-1870) Commander-in-Chief, Pacific Station 1844-1847. Legg merke til at Crawford har markert fangstbåtene til 17de Mai. Norsk Maritimt Museums arkiv. Foto: Knut Brautaset.

hadde oppnådd, og han angret på at han hadde påtatt seg kapteinjobben på *17de Mai*.

Om fangstkaptein Holmer skriver han: «Og at saa dette Afskum gaar og ei tager sig det ringeste nær af det daarlige Uldfald Reisen har faaet og hvortil han for en stor Deel er Aarsag, er nok til at bringe mig til Raserie.» På turen nordover går *17de Mai* midt i februar 1846 innom Falklandsøyene. De legger til i en havn på den vestlige øya New Island. Etter det settes kursen mot Europa.

Den siste hval som er omtalt i Crawfurds dagbok, ble fanget på hjemvei i Nord-Atlanteren 29. mai 1846 i posisjon 50° 50' N og 19° 38' V som er ca. 320 nautiske mil vest-syd-vest av Irlands sørspiss. Det gikk da ganske greit for seg. Kl. 4 så man en stor spermasetthval. To fangstbåter ble låret. De to fangstbåtene fikk satt inn en harpun hver. «Fisken var særdeles rolig saa de fikk dræbt den da kl. var omtrent 5.» En fangstbåt ble litt ramponert, «men heldigvis oven Vandet.» Hvalen ble slept til fangstskuten og «kl. 6 havde den langs Siden og begynte at kappe ind.» Crawfurd antar at hvalen vil gi mellom 50 og 60 tønner med olje.

Den 9. juni 1846 kom *17de Mai* inn til Portsmouth hvor skipets lege gikk fra borde. Crawfurd må ha informert Christian Stephansen i brev fra Honolulu at han akter å gå innom denne havnebyen på hjemreisen. I Portsmouth mottar Crawfurd et forståelsesfullt brev fra Stephansen datert i Arendal så tidlig som 10. januar 1846. Det innledes slik:

Min kjære Crawfurd! Da det begynder at lakke til den Tid vi med Guds Hjelp kan vente Dem hjem efter en lykkelig og vel fuldendt Reise med *17de Mai*, vil jeg herved for min Part fremsende Dem min inderlige Tak for den Conduite som De har udvist paa Touren. Jeg kan let indsee De imellem saamange Fremmede balstyrne Mennesker har havt meget at kjempe med, og der skal Taalmodighed og Forstand til at omgaaes saadanne Folk;

Stephansen sender også hilsener fra hans foreldre og venner i Grimstad. Han ber Crawfurd seile *17de Mai* direkte videre til Altona for der å selge lasten.

Til Altona (nå en bydel i Hamburg) ankom *17de Mai* den 20. juni. De franske hvalfangerne ble der avmønstret, og fangsten solgt. Fangstresultatet var 1000 tønner hvalolje, 100 tønner spermolje og 8000 pund barder. Salget utgjorde til sammen 13 734 spesidaler. For *17de Mai* ville 2000 tønner hvalolje vært en god fangst. På tross av et dårlig resultat, mottok

Crawfurd i Altona et meget hyggelig brev fra Stephansen datert Arendal 17. juli hvor det åpnes for muligheten for en ny ekspedisjon. Han ber Crawfurd seile rett hjem til Arendal og undertegner med «Deres alltid hengivne Christian Stephansen».

17de Mai satte så kursen mot Norge og etter et tokt på to år og syv måneder var man endelig tilbake i Arendal 3. august 1846. Den vestlandske Tidende skriver i sin utgave 8. august i en notis datert 7. august: «Sydsøfareren 17de Mai, Capt. Crawfurd, ankom igaar hertil fra Hamburg. Hele Bæsetningen er ved godt Befindende, men kan naturligviis ikke unlade at beklage sig over den lange Tid at have tjent for en saa ubetydelig Hyre, som deres tilkommende Procent af Fangsten udgjør.» Videre skriver avisen at Crawfurd har greid å vedlikeholde et godt miljø for den norske del av mannskapet. Avisen må ha misforstått når *17de Mai* kom til Arendal fordi andre kilder skriver 3. august.

Anerkjennelse av Crawfurds innsats som kaptein

Fredrik Crawfurd fikk godt skussmål som en dyktig navigator og anerkjennelse for å ha greid den krevende ledelsesoppgaven som denne lange reisen innebar. Han skrev også en rapport som redegjorde for disposisjonene og beslutningene som ble tatt.

«Bestyrelsen for Sydhavsekspeditionen» skrev en attest til Fredrik Crawfurd 17. september 1846. De innleder med å si at da han ble ansatt som kaptein på *17de mai*, mente de å ha funnet «en Mand, der med ikke almindelige nautiske Kundskaper forenede Conduite, Humanitet og en retskaffen Tækemåde». Bestyrelsen finner dette stadfestet og skriver:

Denne Bestyrelses Formening har vundet Bækreftelse ved Capt. Crawfurds Forhold paa den aflagte Reise, ikke alene ved den Maade hvorpå han i Selskabets Interesse søgte at ordne de vanskeligste Anliggender og med et hæderligt Vidnesbyrd af hans samtlige Underordnede men og ved den Orden og Accuratess hvormed de ham anbetroede Midler ere forvaltede. Det mindre heldige Udbytte af Reisen tilskrives Bestyrelsen med Grund ene tilfældige Omstendigheder.



*Hans Fredrik
Crawfurd som ordfører
i Grimstad. Grimstad
kommune.*

Crawfurd ble tilbudt å lede en ny fangstekspedisjon, men takket nei. Fangstskuten ble med en annen skipper sendt til USA med emigranter og en last jern. I USA skulle man forsøke å skaffe fangstutstyr og hyre hvalfangere. Det ble for vanskelig og kostbart, og man tok i stedet inn last og seilte tilbake til Europa. I januar 1848 ble *17de Mai* lagt ut for salg, og drektigheten opplyses da å være 133 kommerseselester.

Skutemaleriet

Under oppholdet i Altona fikk kaptein Crawfurd bestilt et skutemaleri av barken *17de Mai*. Bildet henger nå i lokalene til Grimstad Sjømannsforening. Det er en gave fra Petra Augusta Crawfurd f. Gløersen som var Fredrik Crawfurds andre hustru. Bildet viser fangstskuten under seil med sine fire fangstbåter i daviter. Maleriet er påført teksten «*17 de Maj. ført af Capt: F. Crawfurd.*» og er signert: L Petersen 1846. Crawfurd kan muligens ha ønsket at skipets navn skulle skrives på dansk måte som «Maj», men han har selv i dagbokens skrevet «Mai». Marinemaleren het Lorenz Petersen



Skutebilde av barken *17de Mai* malt i 1846 i Altona av Lorenz Petersen. Grimstad Sjømannsforening. Foto: Knut Brautaset.

(1803-1870) og hadde sitt virke i Altona. Han var utdannet malermester, men var en selvlært marinemaler. Senere skutebilder malte Petersen ofte sammen med Peter Christian Holm (1823-1888). Skutemalerier fra Petersen og Holm er ofte å finne i tyske og engelske auksjonsfirmaer.

Den moderne hvalfangst

Selv om mange nasjoner deltok i Stillehavsfangsten i første halvdel av attenhundretallet, ble ekspedisjonen med *17de Mai* den eneste fra Norge. Viktigere for utvikling av norsk hvalfangst, også når det gjaldt redskaper, ble erfaringene som selfangerne fra Vestfold fikk ved at de også drev betydelig fangst på «bottlenose» (nebbhval - northern bottlenose whale).

I 1864, 18 år etter at *17de Mai* var tilbake fra sin ekspedisjon i Stillehavet, startet Svend Foyn (1809 -1894) fra Tønsberg eksperimentell hvalfangst i Finnmark. Han ønsket å utvikle en metode som ville gjøre det mulig å jakte på de store og raske hvalene, først og fremst finnhval og blåhval. Foyn utviklet et «fangstsystem» med hvalkanon som kunne skyte ut en harpun hvor det var påmontert en granat. Granaten eksploderte etter at harpunen hadde trengt inn i hvalen. Kanonen var montert på en hvalbåt med dampmaskin. På hvalbåten var det også en kraftig dampdrevet vinsj som kunne hale inn hvalen. Han fikk patent på denne fangstmetoden i 1873. Dette ga grunnlaget for den moderne hvalfangsten hvor dampdrevne, havgående hvalbåter opererte fra landstasjoner eller pelagisk fra flytende kokerier. Det ble en betydelig næring for Norge med stor aktivitet særlig i Sydishavet. Driftige nordmenn tok også denne teknologien ut i verden slik at etter hvert drev mange nasjoner med denne form for hvalfangst.



Skip for moderne pelagisk hvalfangst. Flytende hvalkokeri (Kosmos IV) og hvalbåt (Southern Actor). Fotomontasje: Knut Brautaset.

Denne artikkelen ble første gang publisert i «Mennesket og havet»; Årbok for Norsk Maritimt Museum 2020.

Skriftlige kilder og litteratur

- Bjørklund, Jarle. 2004. *Mesan sjøt!* Grimstad Sjømannsforening: Grimstad.
- Brautaset, Knut. 2012. *Ibsens Grimstad*. Selskapet for Grimstad Bys Vel: Grimstad.
- Dannevig, Birger. 1971. *Grimstad sjøfarts historie*. Bokkomité oppnevnt av Grimstad kommune: Grimstad.
- Den vestlandske Tidende*. 13. november 1842, 28. juli 1843 og 8. august 1846: Arendal.
- Grimstad Bys Historie*. 1927. Utgitt ved Komité i Grimstad. Grimstad bymuseum: Grimstad
- Hauge, Thomas. 1953. *Captain Crawford's dagbog*. J.W. Cappelens forlag: Oslo.
- Kallevig, Elisabeth. 1939. *Sjøfarten i Arendal 1815-1850*. Skrift nr. 29. Norsk Sjøfartsmuseum: Oslo.
- Landgraff, J. 1892 og 1901. *Grimstadslægter (I) og Tillægg og rettelser med register (II)*: Grimstad.
- Sødring, Thomas. 1841. *Dagbog, ført paa den første Sydhavs Expedition*. Universitetsboghandler C.A. Reitzel: København.
- Sødring, Thomas. 1846. Foredrag i Foreningen til Søfartens Fremme. Referat i Berlingske politiske og Avertissements-Tidende 30. desember: København.
- Sødring, Thomas. 1847. *Anden Verdensomseiling foretagen i Aarene 1841-1843*. H.I. Bing & Søn Forlag: København.
- Aagaard, Bjarne. 1944. *Den gamle hvalfangst. Kapitler av dens historie 1767-1886*. Meddelelser Nr. 61. Norges Svalbard- og ishavs-undersøkelser, Jacob Dybwad: Oslo.

Andre kilder

- Arkivalier etter Crawford i Norsk Maritimt Museums arkiv:
«Dagbog holden om bord i Skibet *17de Mai* af Arendal, paa en Reise til Kamtschatka & Sydhavet paa Hvalfiskerie i Aaret 1844.- & c. -».
Crawfurds «kladdebok» fra 1845 med utregninger i forbindelse med posisjonsbestemmelse pluss noen tegninger.

«IBSEN. FRA DIGTERENS UNGDOMSAAR I GRIMSTAD»

Av Knut Brautaset

Dette er tittelen på et foredrag som Hans Terland, som 21 år gammel student i 1900, holdt i Filologiske studenters forening i Kristiania.

Hans Ingvald Gulliksen Terland (1878-1946)

Hans Terland ble født i Grimstad og foreldrene var bokhandler Peder Gulliksen og Margrethe f. Børresen. Hans to år eldre bror, Gullik Terland, ble jurist og var i sin tid banksjef i Grimstads Sparebank. Faren kom fra en gård ved navn Terland og etter hans ønske tok de to sønnene Terland som familienavn.

Hans Terland tok eksamen ved Dahlske skole i 1893 og eksamen artium ved Kristiania katedralskole i 1897. Han studerte språk ved Det Kgl. Frederiks Universitet (Universitetet i Oslo) og ble uteksaminert som cand. mag. i 1904 med faggruppene norsk- tysk og engelsk- fransk. Terland praktiserte som lærer/adjunkt ved Hartmanns pensjonatskole (1904-1906), ved Dahlske skole (1906-1910), ved Stavanger offentlige høyere almenkole (1910-1914) og ved Arendal offentlige høyere almenkole (1914-1915). Etter det var han skolebestyrer ved Dahlske skole i årene 1915 til 1946 – altså i over 30 år. Han gjorde en betydelig kulturinnsats i sin fødeby og var et viktig medlem av Selskapet for Grimstad Bys Vel.



Skolebestyrer Hans Terland. Ukjent fotograf.

Foredraget Terland holdt i 1900

Foredrag Terland holdt i Filologiske studenters forening ble publisert i oktober 1900 i Kristiania-avisen Eidsvold og Drammens-avisen Buskeruds Blad. Ifølge ham selv i en noe forkortet versjon. Det følgende er en transkripsjon fra slik det ble publisert som serie i Buskeruds Blad 12., 16. og 17. oktober 1900. Det ble benyttet gotisk trykkskrift av type fraktur i avisen, og det er forsøkt transkribert med ortografi og tegnsetting basert på fotokopier av de aktuelle avisutgavene. De to fetterne som Ter-

land nevner er: Jacob Holst (1820-1912) (glad i å tegne/male) og Gunder Holst (1826-1912) – begge ble kjøpmenn og redere i Grimstad. De som er omtalt i skjemtediktet er kjøpmann og verftseier Mathias Gundersen (1815-1899), hans hustru Anne Elisabeth f. Holst (1818-1899), handelsbetjent Gunder Holst, butikkgutten Halvor og tjenestejenten Anne Thomine. Gundersens hus og krambod lå i Skolegaten der nå NAV/DNC- bygget står. Hans de Place Arntzen (1837-1909) som Terland nevner i forbindelse med Ibsens maleri av los Svend Hanssen Haaø, var apoteker ved Grimstad apotek fra 1866 til 1909.

Når det gjelder tidsangivelser vet vi i dag at Ibsen mest sannsynlig kom til Grimstad 29. november 1843 (3. januar 1844 kan også være en mulighet) og at han reiste fra byen 12. april 1850. Terland nevner ikke at Ibsen fikk barn med Else Sophie Jensdatter Birkedalen (1818-1892) som var i tjeneste hos apoteker Reimann. Kanskje ligger det en antydning når han helt til slutt i foredraget hevder at «han [Ibsen] lærte Livets tunge Alvor saa tidlig at kjende».

Terlands foredrag slik det ble publisert:

*Ibsen
Fra Digterens Ungdomsaar i Grimstad*

Hvorledes Grimstad den Gang saa ud

Det var i 1844, Ibsen som 15 Aars Gut forlod sin Fødeby Skien for at begynde som Lærling ved Apothekeet i Grimstad. Her forblev han i hele 6 Aar, lige til Marts 1850.

Grimstad var den Gang meget mindre, end den nu er, Indbyggertallet var blot en Fjerdepart af det nuværende; hele Befolkningen udgjorde nemlig kun ca. 800.

Det er overmaade interessant at høre gamle Grimstadfolk fortælle, hvorledes der saa ud i deres By for et halvt Hundre Aar siden. Grimstad var den gang nærmest at regne for en Landsby. Husene laa enkeltvis eller i smaa Klynger, adskilt fra hverandre ved aabne græsgroede Pladse. Ordentlige Gader fandtes praktisk talt ikke, og de Veie og Smug, som utdgjorde Byens Kommunikationsaarer, var under regnfuldt Veir paa mange Steder omtrent ufremkommelige af Søle. Hvor der nu er Gader og regelmæssig Bebyggelse, var der den Gang oftest aabne Løkker med

formelige Græsgange, og her, midt inde i selve Byen, kunde man undertiden se Kreaturer gaa og græsse. Fra Sjønsiden frembød et lige ynkværdigt Skue. Den var ikke, saaledes som nu, langs hele Havnen forsynet med Brygge- og Kaianlæg; paa flere Steder skylledes Landet op over den bare Sand eller den nøgne Hei, og man maatte paa Brætter og Planker balancere sig frem til de mere fjertliggende Huse.



Hus nr. 75 ved Storgaden der Reimann hadde sin bolig og sitt apotek. I dag ville adressen vært Storgaten 7. Foto: Skarpmoen 1917.

Byens Traditioner

Slig saa Grimstad ud paa den Tid, Ibsen levede der. Men hvor uanselig end Byen kunde synes, havde den dog sine Traditioner.

Egnen omkring Grimstad er bebygget fra umindelige Tidere af, og Byen selv har, hvor liden den end er, dog en ganske respektabel Alder, om end dens Kjøpstadsrettigheder først skriver sig fra 1816.

Den har altid været en ægte Sjøby; dens Indbyggere er enten selv Sjøfolk eller i ethvert Fald ved Familie eller Interesser knyttet til Sjøen.

Under de sørgelige Krigsaar i Aarhundredets Begyndelse fik Grimstad sin Andel af al den Nød og Elendighed, som herskede langs den norske Kyst. Engelske Man-of-war'er opsnappede det ene Skib efter det andet af Byens Flaade, Jagter og Slupper, som kom med Kornlast fra Danmark, blev Gang paa Gang taget af den overmægtige Fiende, ja, endog Fartøier, som fulgte Leden indenskjærs, kunde ikke seile trykke for de overmodige

Englændere. I magtesløst Raseri maatte Byens Indbyggere flere Gange fra Heiknatterne være Vidne til, at Engelskmanden røvede dem Brødet fra Munden i selve Skjærgaarden. Men de gav sig ikke, hvor haabeløst det end saa ud; de fortvilede Forhold udviklede tvertimod en Seighed i at bære Tab og Sorg, en Snarraadighed, Viljestyrke og Dristighed, der ikke noksom kan beundres.

Mange Historier fra Krigens Tid er endnu bevaret i Folks Erindring, og de Gamle fortæller med berettiget Stolthed om, hvorledes Fædrene i aabne Baade drog over til Danmark efter Korn, eller hvorledes de gjen-tagne Gange vovede at byde Overmagten Trods.

Og for et halvt Hundrede Aar siden, da Ibsen opholdt sig i Grimstad, maa Minderne fra Krigsaarene have været langt talrigere og langt mere levende; Ibsen har sikkerlig hørt omtale mangt et Træk, som har præget sig uundslettelig i hans Erindring. Et Vidnesbyrd herom har vi i hans berømte Digt «Terje Vigen». Uagtet det først er forfattet i 1860, 10 Aar efter at Ibsen havde forladt Grimstad, er ikke blot alle de i Digtet forekommende Stedsnavne hentet fra Grimstad eller Byens Omegn ligesom ogsaa Heltens Navn, Terje Vigen (ikke: Viken), men selve Tonen staar i den inderligste Samklang med Folkekarakteren paa disse Kanter af Landet; al den Seighed, tause Forbitrelse, længe nagende Hevntørst ligesaa vel som den Varmhjertede Ædelmodighed, der karakteriserede Kystboerne paa disse Tider, har i «Terje Vigen» fundet et mesterligt Udtryk.

De sociale og selskabelige Forhold

i Grimstad var for et halvt hundre Aar siden ægte ravnekrogmæssige.

Den hele By kommanderedes saa at sige blot af nogle faa Familier, som forenet stængte sig ude fra den gemene Mængde. Det var de gamle formuende Skibsreder- Kjøpmands- og Skipperfamilier, som havde levet og regjeret i Byen fra Slægtled til Slægtled. De fleste af disse gamle Familienavne findes fremdeles i Grimstad og bevarer endnu altid en vis Glans, skjønt de gamle Slægter nu for Størstedelen er sunket ned i Fattigdom og Tilbaketrukkethed, medens det rigt pulsernde Liv, som for 10 – 20 Aar siden herskede i Byen, har bragt nye Slægter op til Magten og Rigdommen.

Disse gamle Velstandslægter, som paa Ibsens Tid var eneraadende i Byen og angav den selskabelige Tone, kunde alle følge sin Stamtavle af Skipperne, Kjøbmænd og Redere langt tilbage i Byens Krønike, et Hundre Aar eller mere, og de besad en Slægtstolthed og en Selvgodhed, som ikke gav Middelalderens Adel meget efter. De udgjorde en snever Klik for sig,

giftede sig som oftest ind i hverandre og betragtede endog Indflyttere, der var af god gammel Familie, med megen Mistenksomhed og sur Misnøie, og de betænkte sig længe, før de optog dem i sin Kreds.

Ibsens Udseende

Til disse smaalige Forhold var det, Henrik Ibsen som 15 Aars Gut blev hensat, da han for første Gang skulde ud i Verden og prøve at staa paa egne Ben.

Ibsen tilhørte selv en gammel Kjøbmands- og Skibreder-Æt fra Skien, men stille og tilbageholden som han var, gjorde han intet Forsøg paa at nærme sig Byens Familier. Og han vilde sikkerlig heller ikke være blevet betragtet som nogen Akkvisition for Byens selskabelige Cirkler, rene Gutter som han var, og af et høit uanseligt Ydre.

Lav og mager, men undersætsig bygget, sortmusket, med en svart Haarlug hængende ned over Panden, og med et usikkert Blik, som veg unda – slig skildrer gamle Grimstad-Folk den unge Ibsens Udseende. Naar hertil kommer, at han havde et betænksomt, underligt Gammelmands-Ansigt og et indesluttet Væsen, er det ikke det midste paafallende, at man betragtede ham som en rar Skrue. Af Venner og Kamerater havde han i de første Aar ingen.

Ibsen som Skjæmtedigter

Ibsen var faamælt, sagde ikke stort. Men hans Lyst var at rive av sig Smaadigte. Man maa huske paa, at Ibsen endnu var for et Barn at regne, han befandt sig endnu i Slyngelalderen, og den Trang som unge Gutter har til at gjøre Løier og Spektakel, kom hos ham til Udtryk paa den Maade, at han morede sig med at lave Skjæmtedigte om alt og alle. Derfor flokkedes gerne i ledige Stunder Byens Jenter og Gutter rundt om "Apothekergutten", som han helst paa Grimstad kaldtes. Faa brydde sig med at nævne ham ved hans rette Navn, det Navn, der nu har en saa berømmelig Klang; han kaldtes ialfald blot ved sit Fornavn, Henrik. Hvor han var tilstede, der kunde man altid være sikker paa Moro. Kun en af disse rimede Ramser, som den 15 – 16-aarige Skøier forfattede, er, saavidt vi har kunnet opspore, bevaret. Den blev – efter hvad der er os fortalt af en gammel Skomagerkone, der som liden Pige var tilstede ved Anledningen – til en Dag, Henrik stod midt oppe i en Gutte- og Jenteflok paa en Løkke, hvor Byens gamle Sprøitehus laa, og fordrev Tiden med Løier af vanlig Slags. Der er forresten flere gamle Folk, som husker denne Ramse, saa den er utvivlsomt autentisk.

Grunden til, at dette Rim saa længe har holdt sig i Folks Erindring, er vistnok den, at det omhandler en av Byens Besteborgeres hele Husstand, alle blev taget med, Husfaderen selv, en værdig Kjøbmand, hans to Krambodgutter, Fruen og Husjomfruen. Kjøbmansens Hus laa i Nærheden af det Sted, hvor Ibsen og Flokken stod, og det er vel en eller anden ydre Anledning, at en af Husets Folk har vist sig el. lign., der har bragt Ibsen til paa staaende Fod at smede sammen et lidet Skjemtedigt om, hvad samtlige i Øieblikket tog sig til hos Kjøbmanden.

Det lyder saa:

Skjær min Pen, siger Gundersen.

Jeg har ikke stunder, siger Gunder.

Er det dit Alvor? siger Halvor?

De maa værs'go' komme og spise, siger Anne Lise.

Retterne er just ikke fine, siger Anne Thomine.

Ibsen har ganske vist skrevet betydelig bedre Digte senere, men det maa alligevel siges at være godt gjort i Farten at finde passende Rim til fem forskellige Egennavne.

Ramsen har for øvrig sin store Interesse, idet den let forklarer, hvorledes Ibsen kunde komme til at lægge sig ud med flere af Byens Medborgere, hvad vi finder omtalt i alle mulige Literaturhistorier. Hvor uskyl-dige end disse Skjemtedigte kan have været – ovenstaaende Prøve er jo ikke synderlig ondskabsfuld – kan dog enhver, som har det mindste Kjendskab til en Smaaby, let tænke sig, hvor høilig forarget en riktigt ægte Pedant af en grinet Bedsteborger maatte blive ved at høre, at Folk stadig gik og tyggede paa slige Ramser om hans høie Person og hans agtværdige Familie. Det bør forresten bemærkes, at den Kjøbmand, som i foreliggende Tilfælde var Gjenstand for Ibsens Trang til at rime, netop ikke var af dem, med hvem Ibsen levede paa Krigsfod.

Ibsen som Karikaturtegner

Hertil kommer at Ibsen besad et andet Talent, som skulde blive en Kilde til stor Forargelse blant hans Omgivelser. Ibsen er eller var som bekjendt en meget dyktig Tegner, ja endog ikke saa lidet af en Kunstmaler, og denne Side af sin Begavelse gjorde han flittig Brug af til megen Ærgrelse for sine Medborgere. Han morede sig nemlig med at lave Karikaturtegninger, og de skal, efter der siges, have været aldeles ypperlige. Dessværre findes ikke længer nogen af dem i Grimstad; men gamle Folk, som i sin Tid har

seet dem, husker endnu enkelte Motiver og kan fortælle om, hvorledes Ibsen med nogle faa Strøg kunde angive det karakteristiske ved en Person. Og en Smaaby som Grimstad, der havde saa mange interessante Originaler at fremstille, afgav naturlig rigeligt Stof for Ibsens humoristiske Sans.

Et trist Opholdsted

Ibsens første Chef i Grimstad var Apotheker Reimann. Han skildres som en stout, vakker Mand med et stille Væsen. Han var en stø, solid Karakter og viste sig meget velvillig ligeover sin unge Lærling, som han imidlertid vistnok aldrig kunde forstaa sig paa. Hos Reimann blev Ibsen i de første tre Aar, til 1847, da Byen fik ny Apotheker.

Det Hus, hvor Reimann havde sit Apothek, og hvor følgelig ogsaa Ibsen boede, staar endnu; det er Nr. 75 ved Storgaden. Selve Apotheket var i 1. Etage, i det øverste Hjørne af Huset. Dette Hus er meget gammelt, en af Byens allerældste Bygninger, og det gjør nu, skjønt det er vel vedligeholdt, et meget affældigt Indtryk. Allerede paa den Tid, Ibsen boede der, maa det have været et noksaa trist Opholdsted. Det er et 2-Etages Træhus; dets lave Vinduer bestaar af disse smaa, firkantede grønne Glas, som man endnu kan se i gamle Bygninger. Naar hertil kommer, at den Del af Byen, hvor Huset ligger, er temmelig afsides, er det høist sandsynligt, at Omgivelserne maa have virket endnu mere nedtrykkende paa Ibsens Karakter, der allerede af Naturen er mørk og indesluttet.

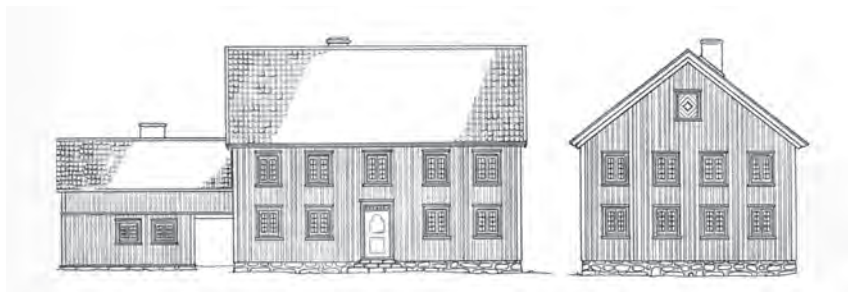
Ensom

Grimstad var naturligvis, som alle Smaabyer, et meget stille og fredeligt Sted, skjønt Byen allerede paa den Tid havde en ganske respektabel Flaade og et Par Verfter.

All Selskabelighed fandtes, som tidligere nævnt, blot inden en enkelt Klik, og Adgangen til denne var ikke let. Ibsen har imidlertid, som bemærket, ikke anstrengt sig for at komme med. Han holdt sig i den første Tid ganske for sig selv; han havde, saavidt man kan forstaa, den Gang ikke en eneste Kamerat, og naar undtages, at Byens Jenter og Gutter ved given Leilighed flokkedes om ham for at more sig, havde han slet ingen Omgang. Hans Samkvem med Byens unge Skøiere af begge Kjøen ophørte naturligvis, eftersom han lod Slyngelalderen bag sig; da han naede den mere modne Ynligealder, mored han sig selvsagt ikke længer med at optræde som Muntrationsraad for hvilketsomhelst Publikum.

Ibsen må have levet ganske tilbagetrukket hele den første Halvdel af den Tid, han var i Grimstad. I tre Aar, fra 1844 - 47, gik han alene, uden Kamerater, uden at have nogen at meddele sig til, der forstod ham og sympathiserede med ham. Nogen synderlig Hygge har han neppe heller havt af Apothekerfamilien, som skal levet i noksaa trykkende Kaar.

Hans Liv har i denne Tid vistnok været alt andet end lykkeligt. Hans forhold til Byens unge Gutte- og Jenteflok, da han endnu var for et Barn at regne, synes at vise, at han trods sit still og indesluttede Væsen har følt samme Trang som enhver anden ung Gut til at omgaaes jevnaldrende og more sig med dem. Naar han alligevel i omkring tre Aar af sin bedste Ungdomstid blev overladt ganske til sig selv, ligger det meget nær at antage, at denne første Del af hans Grimstad-Ophold har givet ham Præg for hele Livet; hans kolde, utilgjængelige Væsen vilde maaske ikke været blevet saa stærkt fremtrædende, som det er, om han i disse tre Aar havde levet i livligere Omgivelser og lykkeligere Forhold.



Hus nr. 13 ved Østregade med bryggerhus slik man antar det var den gang Ibsen var apotekermedhjælper. I dag " Ibsenhuset" med adresse Henrik Ibsens gate 14. Tegning av Øyvind Mauren 2016.

Det nye Apotheket

Hermed er vi færdige med den første Halvdel af Ibsens Ophold i Grimstad. Med 1847 begynder den mere indholdsrige Periode af hans liv i den lille Sjøby.

Først og fremst fik han en ny Principal. Apotheket blev da overtaget av en ung Farmaceut ved navn Lars Nielsen. Denne tilhørte en af Grimstads mere anseede Familier. Han var dengang bare 23 Aar gammel, altsaa ikke mere end 4-5 Aar ældre end Ibsen. I Modsætning til den forrige Apothe-

ker var han en velstaaende Mand. Skjønt Ibsens Løn som Apotekerens Medhjælper fremdeles var liden, er der dog ikke Tvil om, at de Forhold, han nu kom til at arbeide under, i flere Henseender har været ganske anderledes gunstige end før. Apoteket blev saaledes flyttet til en mere livlig Del af Byen og til en mere tidsmæssig og bekvem Bygning . Ogsaa dette Hus existerer endnu ligesom det tidligere Apotek, hvor Ibsen holdt til. Det er nemlig intet mindre end Byens nuværende Posthus, Nr. 13 ved Østregade; det ligger bare et Par Minutters Vei fra Dampskibsbryggen. Apoteket var nøiaktig i de samme Værelser, hvor Postkontoret nu er.



Apoteker Jens Aarup Reimann (1805-1873) og apoteker Lars Nielsen (1824-1865). Grimstad bys museer. Fotomontasje: Knut Brautaset.

Ibsens venner

Paa denne Tid begynder Ibsen at blive mere selskabelig; han slutter sig til sine jevnaldrende blandt Byens unge Herrer og træder endog i meget varmt Venskabsforhold til enkelte af dem.

Vi finder i alle mere indgaaende Biografier af Ibsen nævnt to af disse Venner: Student Ole Karelius Schulerud, hvis Far netop i dette Aar, 1847, blev udnævnt til Toldbetjent i Grimstad og Christopher Lorenz Due. Den sistnævnte der som ganske ung Mand havde faaet Ansættelse ved Grimstad Toldbod, kom senere som Overtoldbetjent til Levanger og lever endnu, mens Schulerud døde allerede i 1859 som Sagfører i Kristiania. Due var, som bekjendt, den, der skrev "Catilina", mens Schulerud reiste ind til Kristiania med Manuskriptet, for laante Penge befordrede det i Trykken og afsluttede Ibsens første Forlagskontrakt.

Foruden disse to var der imidlertid endnu ialfald tre unge Mænd, som Ibsen kom meget sammen med. Det var cand. jur. Smith, den daværende edsvorne Fuldmægtig hos Sorenskriver Preus, samt to unge Forretningsmænd, to Fætttere, der tilhørte en af Byens ældste Familier. De har begge i sin Tid spillet en fremtrædende Rolle i Byens Forretnings- og Selskabsliv. Begge lever endnu i meget høi Alder."

Efter alt at dømme har Ibsen og den ældste af disse to Fætttere været meget intime. De har tildels havt samme Anlæg og Interesser; særlig

havde de det tilfælles, at de begge var flinke Tegnere. Ligesom Ibsen har denne hans Ungdomsven givet seg meget af med Tegning og ogsaa med Held forsøgt sig som Maler; han har saaledes i Tidens Løb selv udsmykket sit Hjem med flere Malerier. Han er desuden en Mand med skarp Intelligens og i Besiddelse af et lunt Humør, Egen-skaber, som Ibsen sikkerlig har sat megen Pris paa.



*Christopher Loretz Due (1827-1923) og
Ole Carelius Schulerud (1827-1859).
Grimstad bys museer. Fotomontasje:
Knut Brautaset.*

Ibsens Væsen

skal paa denne Tid fremdeles have været meget indesluttet; hans Optræden var keitet og kantet og var i det Hele præget af, at han havde omgaaedes altfor lidet med Folk. En og anden Gang kunde han slaa af en liden Passiar med Apothekets Kunder og spøge og more sig med dem; men det var ikke ofte. Heller ikke overfor sine Venner skal han altid have vist frem den elskværdige Side. Han havde en noget hvas Tunge og røg derfor uklar med dem; de blev dog i Almindelighed snart forsonet.

Han var fremdeles liden og tynd. Heller ikke var hans Helbred paa denne Tid kraftig. Han skal ikke ha taalt meget hverken af Vin eller Tobak; han maatte saaledes opgive at inrøge et Merskums-Pibehoved.

Paa Apotheker-Vagten

Ibsens Venner pleide, naar han havde Nattevagt, at samles hos ham paa hans lille Rum, der laa lige bag Apothkerbutikken. Her fordrev de Tiden saa gemytlig som de bedst kunde, og i dette muntre Vennelag blev den tause, tilbageholdne Ibsen mere meddelsom og livlig. Den Understrøm af Lune og Sans for det humoristiske, som altid har ligget dulgt under Ibsens alvorlige tilknappede Væsen, kom her, i den fortrolige lille Venneklynge, fuldt til sin Ret.

Deres materielle Nydelser under disse Aftenmøder bestod blot i at røge Tobak og drikke Vand efter hvad en af Ibsens Bekjendte fra den Tid har fortalt, fordi de "ikke havde Raad til andet", tilføiede han. Dette maa da formentlig fortolkes saa, at de bare drak det rene Vand, naar de ikke havde Anledning til at skaffe sig sterkere Drikkevarer.

Efter den Tids Skik morede de sig meget med at byde hverandre skjemtende Rebuser. Men særlig forlystede de sig, selvfølgelig, med smaa Smededigte og Karikaturtegninger, som de enten fabrikerede paa Stedet, eller som de paa Forhaand havde lavet sammen, og som de nu fremlagde til de andre Venners Beskuelse. Det var naturligvis Ibsen, som var Hoveddigteren, mens han delte Arbeidet som Tegner med den før omtalte ældste af de to Fætttere.

I Ibsens Epigrammer fra den Tid har det desværre ikke lykkedes os at opspore et eneste. De er nu alle i Aarenes Løb glemte. Men sikkert er det, at saavel disse Skjemtedigte som Tegningerne, der selvsagt blev vist om til forskjellige af Byens Folk, har vakt forskjellig Røre. En Smaabys Bedsteborgere taaler nemlig ikke meget; der skal ikke pirkes stort ved deres Affærer, før de geraader i Raseri.

Paa Kant med Samfundet

Ibsen holdt sig stadig blot til Byens unge Herrer; han havde liden eller ingen Omgang med de unge Damer og vedblev at staa udenfor Byens Selskabsverden. Han skal dog have været med paa en eller anden Landtur en enkelt gang, men da ikke netop have udmerket sig som en veltalende Kavalier.

En af Hovedgrundene til, at Ibsen ikke deltog i Selskabslivet, var simpelthen den, at han ikke havde Raad til det; hans økonomiske Forhold var nemlig den hele Tid yderst elendige. Hans Familie var det som bekjendt gaaet udenfor Bakke med, længe før han kom til Grimstad, saa han ingen Understøttelse kunde faa fra den Kant, og hans Løn som Apothekerens Medhjælper var meget liden. Paa Grund af disse penible Forhold var Ibsen den Gang langt fra at gaa saa soigneret klædt som i sine senere Velmagtsdage; det skal oftere have været rent smaat med hans Klæder.

En anden Grund til, at han blev staaende udenfor, var den, at hans Rygte og Anseelse ikke just stod høit blandt Byens gamle Familier. Og heri var ikke mindst hans hvasse Tunge og Hang til at karikere Folk Skylden.

Ibsen skriver selv i Fortalen til «Catilina»:

«Jeg skylder Sandheden at tilføie, at min Optræden, i forskjellige Forholde, heller ikke berettigede til synderligt Haab om, at Samfundet i mig turde paaregne nogen Tilvext af borgerlige Dyder, ligesom jeg ogsaa ved Epigrammer og Karikaturtegning lagde mig ud med flere, der havde fortjent det bedre af mig, og hvis Venskab jeg igrunder satte Pris paa. Overhovedet, medens en stor Tid stormede udenfor, befandt jeg mig paa

Krigsfod med det lille Samfund, hvor jeg sad indeklemt af Livsvilkaar og Omstændigheder”.

I denne korte Skildring giver Ibsen os med raske Træk en karakteristisk Fremstilling af, hvorledes han paa denne Tid havde det i Grimstad.

Med sine Ord om de ”forskjellige Forhold», sigter han aabenbart bl. a. til det Lystige Liv, som han og flere af hans Venner førte. De repræsenterede paa denne Tid Byens enfantes terribles; de var nogle glade, vilde Ungdommer, som med sin muntre, undertiden noget grovkornede Spas sørgede for, at den lille By ikke sovnedes ganske hen i uforstyrret Døs. Naar de havde havt sig en lystig Aften, hændte det ikke sjelden, at de endte med at begaa en rigtig Skøierstreg, som næste Dag rygtedes over den ganske By. Den ivrigste til at planlægge slige Streger skal have været den storslagne Ibsen; men naar det kom til at udføre dem, holdt han, karakteristisk nok, heller igjen.

Skøierstreger

Der fortælles endnu i Grimstad en Del Historier om Ibsens og hans Venners Fantestykker; men det er kun en af dem, vi med fuld Sikkerhed tør nævne som paalidelig.

Denne Streg er forresten ikke særlig mærkelig i nogen Retning, det er akkurat af den Slags Løier, som hvilkensomhelst Flok af Ungdommer kunde finde paa efter en lystig aften.

I Grimstad boede der paa den Tid en Original af en gammel Kjøbmand; han var Pebersvend, og han var svært liden af Vekst, næsten en Dverg.

En fredelig Aften ved 11 -12 Tiden blev den Gamle pludselig vækket opp av sin blide Slummer ved et rædselsfuldt Spetakel i Kjelderen. Det sang og skreg og peb og kaglede saa uhyggelig, at den stakkars lille Mand holdt paa at gaa fra Sans og Samling af Forskrækkelse.

Først den følgende Dag fik han Rede paa, hvorfra Levenet skrev sig. Det var Ibsen og hans Venner som vilde ende en glad Aften med lidt Ekstra-Løier og derfor i al Stilhed havde sneget sig ned i hans Kjelder og pludselig stemmet op den afskyelige Kattemusik.

Kjøbmanden tog ikke disse Løier naadig op; han satte sig fluksens til at forfatte en Klage til Myndighederne, i hvilken han skildrede Nattens Rædsler i et pudsig Sprog, der vakte Ibsens og hans Venners munter Latter, da de fik høre den.

Det kom imidlertid aldrig til nogen Proces, da Klagen efter fleres Mægling blev taget tilbage.

Digtning og Examens-Læsning

Ibsen siger selv, at han, "medens en stor Tid stormede udenfor, befandt sig paa Krigsfod med det lille Samfund". Noget ligefrem Røre har han dog aldrig foranstaltet; det kan ikke siges, at han nogensinde har sat hele Byen paa Ende. De, som var Gjenstand for hans Epigrammer, Karikaturtegninger og Skøierstreger, ærgrede sig selvfølgelig saare. Men i det Hele og Store agtede man ikke saa synderlig paa den unge Apothekerlærling; man brydde sig ikke mere om, hvad han sagde eller gjorde, end om, hvad enhver anden tog sig til. Bortset fra nogle ganske faa Venner var der visselig den Gang ingen, som havde den fjerneste Anelse om, at Ibsen nogensinde skulde blive en verdensberømt Digter, og det uagtet han i de to tre sidste Aar af sit Grimstad-Ophold var begyndt paa sin literære Bane med stor Kraft.

Ibsen gav sig nemlig saavist ikke bare af med vilde Løier; han havde ogsaa alvorligere Arbeide fore. Hvad han i disse Aar forfattede, er ikke Smaatterier; men naar "Catilina" undtages, er Størsteparten af hans Arbeider fra Opholdet i Grimstad ikke fuldført eller ikke udgivet i Trykken.

Som bekjendt var det her, Ibsen, der følte sig grebet af Tidens sterke Bevægelser, skrev sine rungende Opmuntringsdigte til Magyarerne og sine kraftige Opfordringer om ile Danskerne til Hjælp. Der findes fremdeles i Grimstad et Hefte, hvori den unge Digter med egen Haand har indskrevet Sonnetkransen "Vaagner Skandinaver" og sandsynligvis ogsaa "Til Ungarn". Desværre er det blevet forlagt; men forhaabentlig vil det lykkes Eieren at finde det værdifulde Manuskript igjen.

Foruden disse politiske Opraab, der nævnes i Fortalen til "Catilina", har Ibsen paa denne Tid naturligvis ogsaa skrevet en hel Del lyriske Forsøg; men af disse er næsten intet offentliggjort, blot to Digte i "Kristiania-Posten".

Et af disse digte, "Skalden i Valhal", forfattet i Anledning af Oehlen-schlägers Død, er nedskrevet i et lidet Brev, som Ibsen sendte ind til sin Ven Schulerud, forat denne skulde lade det indrykke i Bladet. Dette brev tilligemed to andre Breve, som af Ibsen er skrevet til Schulerud, eies af en Enkefrue i Grimstad, der langt ude er beslegtet med Familien Schulerud. Disse to sidstnævnte Breve er meget interessante, da de omtaler Udgivelsen af "Catilina" og giver flere verdifulde Oplysninger om Ibsens første Ungdomsproduktion og om Planer og Udkast til større Arbeider, som han har været optaget med, men ikke ført tilende. De er af J. B. Halv-

orsen offentliggjort i "Ringeren" for 27de December 1898. Mærkværdigt nok har vedkommende Frue trods gjentagne skriftlige Henvendelser ikke faaet sine Breve tilbagesendt.

Foruden af sin Digtning var Ibsen sterkt optaget med sin Eksamenslæsning; det var som bekjendt hans Hensigt at tage Artium for at studere videre til Læge. Han maa sikkerlig paa denne Tid have arbejdet rent voldsomt. Han tog først Manuduktion hos cand. theol. Monrad, en yngre Bror af Professor M. J. Monrad, og senere hos cand. theol. Bie, som tilhørte en gammel Grimstad-Slægt; Bie er nylig død i 80 Aars Alderen som Provst paa Toten. Ogsaa Student Schulerud skal ivrig have taget sig af Ibsens Uddannelse; Ibsens kundskaber fra Skoledagene skal nemlig ikke have været synderlig grundige.

Ibsen som Mirakeldoktor

Ibsens Interesse for Medicinen har vistnok ganske naturlig udviklet sig af hans Syslen med Farmacien. En gammel fhv. Kjøbmand i Grimstad har selv fortalt Forfatteren en liden Historie, som tør tyde paa, at Ibsen ikke har været saa ueffen i Lægekunsten.

I gamle Dage var som bekjendt en Apotheker mere eller mindre af en Læge; Folk pleide stadig at henvende sig direkte paa Apotheket for at søge Raad og Bistand mod alskens Lidelser.

Det samme gjorde da ogsaa vor Kjøbmand, da han engang fik et usædvanlig slemt Tilfælde af Kolik. Han fik sig ogsaa udleveret et Middel, som imidlertid intet hjalp.

I sin store Kvide styrede han atter sin Gang til Apotheket og traf denne Gang baade Apothkeren og Ibsen.

Nu skulde der skaffes noget, som duede, mente Ibsen, og han gav sig strax ifærd med at brygge sammen en rigtig kraftig Medicin, mens baade han og Apothekeren morede sig kostelig saavel over Koliken som Miksturen.

Hvad det var for et vidunderligt Lægemiddel, Ibsen førte i den stakars Kjøbmand, vil desværre for bestandig forblive et Mysterium. Men hjælpe gjorde det – Koliken gav sig strax.

Et Maleri

Hvor optaget end Ibsen var med sin Digtning og med sin Examenslæsning, fandt han dog fremdeles Anledning til at sysle med sin kjære Tegne- og Malerkunst. Da han forlod Apotheket, skal der være blevet liggende igjen efter ham en Masse Tegninger, Sager, som nu ville blevet betalt i

dyre Domme, men som desværre snart blev ødelagt. Tegningene kom nemlig i Hænderne paa en af Apotheker Lars Nielsens Venner, og han lod sine Børn faa dem at lege med; selvfølgelig var der snart ikke engang Stumperne tilbage af dem.

Kun et Oljemaleri er reddet. Det har fulgt Apotheket, vistnok fordi det saa mere anseligt og værdifuldt ud end Tegningerne.

Det eies af den nuværende Apotheker, Hr. Arntzen, som har givet det en Hædersplads i sin Salon. Da han for en Tid siden var herinde i Kristiania, tog han Maleriet med og aflagde med det en Visit hos Ibsen, der anerkjendte det som sit Verk og var saa elskværdig at notere paa Maleriets Bagside, at det var malet af ham i 1849, samt tilføie sit Navn og Datum.

Dette Maleri er ikke noget Kunstverk af Rang, skjønt det staar over, hvad en almindelig Fusker i Malerkunsten kan præstere. Det er malet paa en Træplade og er ikke synderlig stort. Det forestiller en gammel, veir-



Los Svend Hanssen Haasø malt i 1849 av Henrik Ibsen. Verifisert ved senere signatur: "Henrik Ibsen, Kristiania den 21. September 1894." Grimstad bys museer. Foto: Knut Brautaset.

bidt Sjøulk, som sidder paa en stenet Fjeldknaus lige under en Flagstang og stirrer ud over Søen. Det skjegløse Ansigt er veirbidt, med et stille, betænksomt Udtryk. Dragten er egne Sjømandsantræk. Jakke, hvide Seildugsbukser og Tørklæde om Halsen. Det er ikke umuligt, at Tanken paa "Terje Vigen" allerede foresvævet Ibsen, da han malte denne Sjømandstype.

Ibsen har, som nævnt, selv noteret paa Maleriet, at det blev udført i 1849. Det skriver sig saaledes fra den sidste Tid af hans Ophold i Grimstad. I Marts Maaned det næste Aar forlod han nemlig for bestandig den lille By for at reise ind til Kristiania og der begynde paa Heltbergs Studentfabrik.

I hele 6 Aar

har Ibsen boet i Grimstad, fra sit 16. til sit 22. Aar. Og det er seks af de Aar, som tilhører det vigtigste Afsnit i et Menneskes Liv, Overgangsperioden fra Barn til Mand, den Tid, da Udviklingen skrider raskest frem, og man modtager Indtryk, som varer for Livet. Der kan derfor ikke være Tvil om, at Ibsens Ophold i Grimstad har sat varig Præg baade paa hans Væsen og hans Karakter.

Vi har forsøgt at vise, at hans Liv i den lille Kystby var alt andet end lykkeligt. Som 15-16 Aars Gut kom han derbort og levede den hele Tid i smaa, ja næsten Kummerlige Forhold. De første Aar gik han alene for sig selv, forladt, uden Kamerater; og da han endelig vandt sig en Vennekreds, og hans Tilværelse tegnede til at blive lysere – da fik han først lære Livet fra den alvorligste og mørker Side at kjende. Han trælled og sled, han læste og digtede, men alt saa lige haabløst ud; hans Digtning naaede ikke frem, og hans Økonomiske Vilkaar var lige trøstesløse.

Under disse Forhold maatte Ibsens allerede fra Naturen mørke og indesluttede Karakter udvikle sig end yderligere i Retning af det dystre og grublende.

Men paa samme Tid blev han også, da han lærte Livets tunge Alvor saa tidlig at kjende, hærdet og staalsat til med Fortvilelsens Seighed at møde al Haan og Modgang, som skulde blive hans Lod, inden han magtede at arbeide sig frem til nuværende Berømmelse.

JERN- OG STÅLSKUTER

Av Knut Brautaset

Da det fra 1880 ble en økende overgang til dampskip i England, kom mange seilskuter til salgs for en relativt lav pris. De aller fleste seilskutene som ble innkjøpt til Norge var brukte. De var bygd med jern- eller stålskrog, og kun noen få ble kontrahert nye. I norsk sjøfartshistorie er redernes innkjøp av jern- og stålseilskip ofte omtalt, men man unnlater (eller unngår) en forklaring på forskjellen mellom jernskip og stålskip.

Jern og stål

Ved produksjon av jern fra jernmalm i masovn får man såkalt råjern (eng. *pig iron*). Råjern inneholder 3,5 - 4,5% karbon pluss en del urenheter og er et sprøtt materiale. Det er den videre behandling av råjern som gir et materiale som egner seg til ulike former for bearbeiding. Metoder som ga produksjon i stort omfang, ble utviklet under den industrielle revolusjon. Det var prosesser slik at man industrielt, basert på råjern, kunne fremstille en legering av jern og karbon med et karboninnhold på 0,1 % eller mindre. Dette ble kalt smijern (på eng.: wrought iron og på norsk også omtalt som «bløtt stål»). Det er dette materialet man snakker om når betegnelsen jernskip blir brukt. I jernskip ble spanter, knær og skrogplater laget av smijern. Innen skipsbygging kom dette så smått i gang rundt 1830, men gjennombruddet for jernskip med skrog med slike smijernsplater kom rundt 1840.

Utviklingen av metallurgi og nye prosesser i perioden 1860 til 1870 gjorde at man kunne fremstille legeringer av jern og karbon (med et karboninnhold inntil 0,25% mer nøyaktig. Det ga et materiale med betydelig økt styrke samtidig som det kunne bearbeides. Dette ble kalt «stål» og kom inn i skipsbyggingen rundt 1880. Stålskip - hvor spanter, knær og skrogplater av stål ble benyttet - ble raskt helt dominerende.

Sammenføyning

Sammenføyning av plater av «jern» (dvs.smijern) eller stål til hverandre og til spanter ble gjort ved bruk av stålnagler såkalt klinkforbindelse. Tilstrekkelig med hull i platene ble boret opp eller «lokket» (hullene ble da stanset ut). Sammenføyningen skjedde ved å bruke rødglødende nagler som ble smidd ved slag og mothold. Når naglen kjølnet, trakk den seg

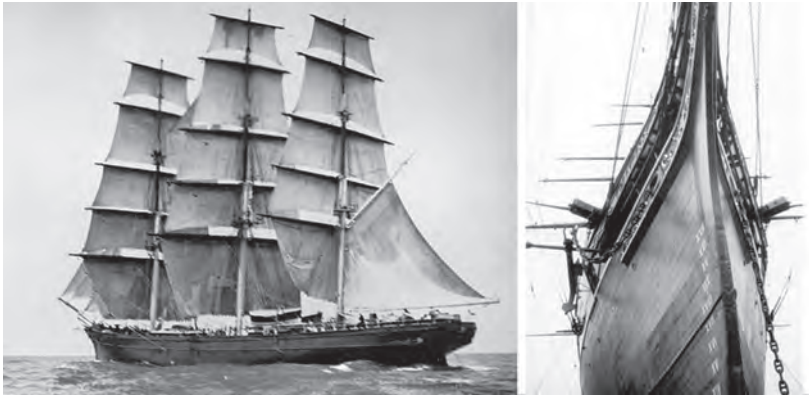


Hvalbåten "Southern Actor" bygd ved Smiths Docks Ltd, Middlesbrough, England i 1950. Klinking av skrogplater til hverandre og klinking av skrogplater mot spant. (Et par sveisesømmer er også synlige.) Foto: Skagerak Dampskibsselskap A/S og Knut Brautaset.

sammen og bidro til å tette skjøtene. Ytterlige tetting ble utført ved å «dikke» langs skjøten. Tette og sterke forbindelser var viktig i skipsskrog og ikke minst i dampkjeler.

Komposittskrog

Utviklingen etter at seilskipskrog ble bygd utelukkende i tre, ledet til kombinasjonen av materialene jern og tre i såkalte komposittskrog. Det ble særskilt benyttet på hurtigseilende klippere for langfart. Det ble brukt spanter og knær av jern dvs. smijern og skrogkledning i tre. Det ga to



Det engelske klipperskipet «Cutty Sark» bygd i 1869. «Kompositt skip» - treskrog på jernspanter. Foto: Wikipedia.

fordeler; sterkere og formstabile skrog (man hadde diagonale forsterkninger mellom spantene som økte torsjonsstivheten) og muligheten til å kle skroget under vannflaten med tynne kopperplater for å hindre groe og angrep fra pælemark og andre boredyr. Groing var faktisk et problem for jern- og stålskrog før gode bunnstoff ble utviklet. Kopperplater på jern og stål var problematisk på grunn av galvanisk korrosjon. Det kjente klipperskipet «Cutty Sark», bygd i Clyde i 1869, hadde et komposittskrog. Av 206 skip bygd i Clyde-området i 1869 var 16 rene treskrog, 22 komposittskrog og 168 jernskrog.

Jernskrog

Utgangspunktet er som nevnt råjern som er behandlet slik at man får en legering av jern og karbon på inntil 0,1 % karbon pluss noen urenheter avhengig av kvaliteten. Som nevnt kalles det på norsk «smijern» (men også «bløtt stål» - wrought iron). Det er dette materialet som er det som kalles «jern» i jernskip. Som navnet sier, er dette smibart materiale. Det er smidig og kan formes og vales til plater. Platens krumning kunne oppnås ved kaldvalsing, men trengte man dobbeltkrumme plater, måtte jernplaten glødes og hamres ut over en form.

Smijern kan motstå både trykk og strekk. I slike jernplater kan det lages hull slik at plater kan sammenføres ved klinking. Det ble brukt ulike prosesser for å lage smijern. Puddling- prosessen som ble utviklet i England rundt 1780 ble svært viktig. Her oppnådde man oksidering av

smeltet råjern (såkalt fersking) ved omrøring. Man fikk en legering med redusert karboninnholdet og urenheter. Dette «jernet» må ikke forveksles med støpejern som har en karbonprosent på over 2,1% og som er råjern og jernskrap som i smeltet tilstand helles i former for å gi ulike produkter. Støpejern tåler trykk, men svært lite strekk og kan ikke valsles til plater. Jernskrog (basert på smijern) ble alminnelig fra 1840-årene og ble brukt inntil stål overtok rundt 1880.

Stålskrog

Stål defineres generelt som en legering av jern og karbon med et karboninnhold opptil 1,7 %. Relevant her er «konstruksjonsstål» hvor man har karboninnhold mindre enn 0,25 %. Det er formbart, sveisbart og valsbart.



Barken «Midnatsol» bygd i stål ved William Gray & Co., West Hartlepool, England i 1885 for 25 partsredere med Frederik Smith Petersen, Grimstad som korresponderende reder. Det første nybygde stålseilskip som ble kontrahert fra Norge. Grimstad Sjømannsforening. Foto:Knut Brautaset.

Fremstillingen av stål skjer generelt ved at man minsker karboninnholdet i råjern og fjerner andre forurensninger som silisium, mangan, svovel og fosfor. Fosfor og svovel reduserer styrken betraktelig og det er viktig at de blir eliminert. Da stålkvantiteten forbedret seg samtidig som produksjonskapasiteten gjorde at prisen sank, ble det en relativ rask overgang fra jern til stål. Bakgrunnen var utvikling i metallurgi og stålproduksjon ved at man tok i bruk Bessemer-metoden fra 1856 som ble avløst av Siemens- Martin-prosessen 7 år senere. Stål var sterkere enn smijern og man kunne oppnå et skipsskrog som var 20% lettere. Dette ga besparelse i vekt, brennstoff-forbruk og økt lasteevne. Fra og med 1880 ble de fleste skip bygd i stål.

I dag er stål som benyttes i skipskonstruksjoner nøye spesifisert av klassifiseringselskapene når det gjelder karboninnhold og legeringselementer. Sammenføyning gjøres ved sveising og som regel røntgenkontroll av sveisefugene.



ORDLISTEN «FU»

Av Sverre Holte

Det er med en viss ydmykhet jeg har sendt ordlisten «Fu» til redaktøren. Bidragene i årsheftene er vanligvis resultat av større arbeidsinnsats og kildegransking, mens jeg nærmest bare har drodlet litt. Min liste er kanskje mest til et øyeblikks adspredelse.

Formålet med ordlisten «Fu» har vært å samle ord og vendinger som ble benyttet i Grimstad i min barndom (1960-tallet) og som det kan være interessant å ta vare på. Noen av ordene er mer eller mindre forsvunnet, mens andre fortsatt er i bruk. Listen inneholder ikke bare dialektuttrykk, men også ord som kan være på vei ut av norsk språk. Dialektene svekkes, ordforrådet endrer seg, språkbehovene endrer seg, og plutselig er enkelte ord borte. En får ta vare på skattene i tide.



Sjøen lå «bleiga» da Kongeskipet og skonnerten Solrik møttes på byfjorden i 2010. Familien Irgens i forgrunnen i sjekta si. Foto: Helge Grobæk

Listen er laget på høyst uvitenskapelig og høyst usystematisk manér. Jeg har bare brukt hukommelsen. Innsamlingsmetoden, eller innfallsmetoden om man vil, har stort sett vært å bruke kjedelige dager og timer på jobb til å hente frem minner. Da dukker det frem perler som følgende regle:

*Du skal få sukkertøy
Og du skal få lade,
Du skal få ligge
I senga mi og dade!*

Eller utbrudd som: «*Ja, da sitter du i pinaten!*», eller til oss barn da vi rotet rundt i buene i Hasseldalen: «*Nå blir jeg snart bøs. Da blir det strambuks!*»

Der er en mer seriøs side. Sørlendirer har blitt kritisert for å snakke en slags dansk, altså den reneste import. Men det er islett av gammelnorsk i språket vårt som er ganske typisk og som muligens ikke er like vanlig andre steder i landet. Jeg tenker f eks på uttrykket «*Sjibbe tegla på tåga*» som nordmenn flest ikke forstår. *Sjibbe*, altså reparere eller ordne, kommer så vidt jeg vet av gammelnorsk *skipa* og er vanlig på nynorsk, *skipe, skipe til*. Også *tåge* (yttertak) er interessant. Vår dialekt spesifiserer yttertak med ordet *tåge*, mens normalnorsk spesifiserer innertak med *himling*. *Tag* benyttes for både innertak og yttertak i alminnelighet. Men la meg ikke tøye språkforskningen for langt!

Der er historie i ordene. Mange av dem har vært i språket lenge, mens andre vitner om sjøfart og utvandring (og senere hjemkomst). Jeg tillater meg et minne fra 1960-tallet. Da kom det hjem (eller hjemom) flere som hadde søkt lykken i USA. De var ganske påvirket av livet derover, men hadde norsken i behold. Norske kroner falt vanskelig. Jeg husker spesielt en gang hvor en dame antrukket i syntetisk leopardskinn spurte i butikken: «Men hva koster dette i daler?»

Kriteriene for listen er ord brukt i dagligtale, ikke gatespråk, vulgært språk eller barnespråk. Jeg har ikke lett etter de særst mulige uttrykkene. Formålet har ikke vært å lage et raritetskabinett. Stort sett alle ordene og uttrykkene har vært brukt i alminnelig samtale mellom voksne. Mange brukes fortsatt.

Jeg er ikke kjent med at andre har publisert noe tilsvarende, men det er helt sikkert flere som har tanker om en slik liste, og som har større kunnskap og innsikt enn meg. Kunne denne artikkelen anspre kyndige

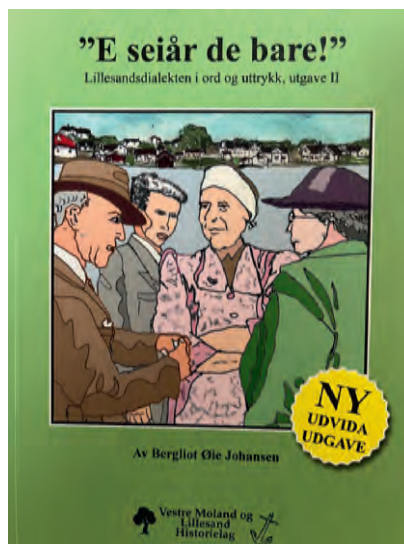
personer til å lage en ordentlig liste over typiske ord fra Grimstad-distriktet, ville det glede meg.

Redaktørens kommentarer:

Dette er et spennende initiativ som fortjener oppfølging. Det finnes fremdeles et rikt og variert utvalg av gamle ord og uttrykk, både i Grimstad, Fjære og Landvik. Bruken av disse avtar, noen forsvinner bare, andre erstattes. Det er imidlertid en kjensgjerning at lokaldialekten utvannes og endres, spesielt hos den yngre generasjon. De påvirkes naturlig nok blant annet av en medieflora vi ikke har hatt før. Snart er flere av de ordene Sverre Holte her lister opp borte. Kanskje kunne våre tre historielag, Fjære, Landvik og Eide historielag – samt Selskapet for Grimstad Bys Vel, ta et felles initiativ med sikte på å samle inn lokale ord og uttrykk og få utgitt i bokform?

Her kommer et eksempel på hva man har gjort i Lillesand:

For 15 år siden ga Vestre Moland og Lillesand Historielag ut boken «E seiår de bare!». Den ble raskt utsolgt og i 2023 kom et nytt og utvidet opplag. Boken er basert på en mangeårig innsamling av dialektiske ord og uttrykk fra Lillesand, samlet av Bergliot Øie Johansen.



Forsiden på boken «E seiår de bare!».

Ord	Betydning	Lokal dialekt
Bes	beige, uttalt på Grimstad-dialekt.	«Ho gikk me ei bes kåbe»
Bleiga	vindstille og solskimrende	«Sjøen lå bleiga»
Blekke – blekke ti	kaste eller slå	«E blakk te an»
Bøs	sint (fra tysk)	«Nå blei e bøs»
Dabbe	sprette (ball i bakken)	«Han dabba ballen»
Da- da	ha det bra – adjø	«Da-da da du»
Dade	sove	«Nå må du gå i senga å dade»
Daler	dollar	«Det kosta ein daler». (Sjøfolk og norsk-amerikanere)
Derien	kraftuttrykk	Omskrevet bannord, f.eks. «Fanden». «Fan??»
Dreden	vrang	«Ikkje ver så dreden då»
Ege	bevege seg sittende	«Eg dæ over ti me»
Egle	erte, kjekle	«Du måkje egle sånn»
Ense	berøre, bry seg	«Ho eneste det ikkje»
Enske	bare, rene	«Enske kjøtt» (i pølsa)
Forlein	være i mangel av	«Æ e heilt forlein»
Forstyrre	forstørre, uttalt på dialekt	«Å møe forstyrrer an?» (Kikkerten)
Fu	stomp, rumpe (fra gammelnorsk)	«E datt på fua»
Gaule	gråte, skrike	«Ho gaulte og bar sæ»
Gjeine	sneie, komme borti	«Gjeinebrett» (Frisbee o.l.)
Habbe	rygge, især med hest	«Nå må du habbe litt»
Hidde	varme (sol)	«Nå hidder det felt»
Holle	nedsenkning i terrenget	«Ei lida holle»
Jysla	veldig, svært	«Det gikk jysla fort»
Kjyde	skryte	«Nå kjyder du vel litt?»
Klein	syk	«Æ e litt klein»

Ord	Betydning	Lokal dialekt
Konstforsnodderlig	underlig, merkelig	Vanlig brukt uttrykk i Adressas ledere(?)
Kreksli	vemmelig, ekkelt	«Et kreksli syn»
Lakk/lakke	hopp/hoppe i lek på et ben	«Å lakke paradis» (Barnelek)
Lanke	hånd	«Gi me lanka di»
Lieli	omgjengelig	«Et lieli bänn(barn)»
Maroder	syk	«Å e æ så maroder ida»
Maule	spise heftig	«E maulte ei kompe»
Møgle	mugne	«Brøet bejynte å møgle»
Palaver	prat, liten samtale	«Mi hadde ein liden palaver på Damp- skibs- brygga»
Pinat	pine, vanskeligheter	«Å sidde i pinaten»
Porke	«skolebrød»	«E kjøpte ei porke hos Bergshaven»
Prime	fantasere	«Nå primer du?»
Rabe	rase ut, gli	«Snøen raber fra tåga»
Ronse	huske	«Det hang ei ronse i treet»
Ræsen	fin, elegant	«Det va ei ræsen kåbe»
Råge	overfylling	«Korva va råga full av bær»
Sede	gjelde, bestemme	«Tredde gangen seder»
Sexa	liten kveldstilstelning	«Etter regattaen ble det av- holdt sexa om bord i overrettssakfører NNs drage»
Sjeske	ha lyst på mat, være sul- ten	«E sjesker så på ...»
Sjibbe	ordne, reparere (gammel- norsk skipa)	«Sjibbe teila på tåga»
Sjur	trå	«Det va sjurt å gå på»
Smeige	klappe, kjæle	«Ho smeiga katta si»
Sodden	øm etter å ha sittet lenge	«E æ litt sodden i fua»

Ord	Betydning	Lokal dialekt
Spenne	sparke	«Å spenne bein på noen»
Spiggen	surt, kjølig og småkaldt	«Han e spiggen ikveld!» (Om været)
Steggeli	voldsomt (kraftuttrykk)	«Steggeli kaldt ida»
Strambuks	ris, juling	«Han fikk ris på rumpa»
Strege	bremse, streke	«Han stregte me beinet»
Svev/svive	gå rundt/virke	«Fikk du motoren på svev?»
Syde	nøle, ikke like	«E syder me å sei det»
Synnle	svimle	«E synnler litt»
Sødder	matavfall, skyller	«di henta sødder ti grisene»
Teie	kurv, nett	«Portemoneen lå i teia»
Trev	loft, hems	«Gå opp på trevet å hent-»
Trøste	stole på	«E trøsta an på det an sa»
Tøtse	berøre litt	«Mi tøtsa litt borti an då mi skolle ronne i lensemerket»
Tåge	Tak, yttertak	«Han klatra opp på tåga for å sjibbe et teil»
Visk	distanse (kort)	«Det va bare et lide visk hen til di»
Ågle	ankel	«Ho vrei ågla»

Uttrykk		
Der henne	spesifisert retningsangivelse	«an ligger der henne»
Ikkje vel	ikke sant?	«de e sant, ikkje vel?»
På humør	animert	«alle va på gott humør etter maden»
Ront forbi	uspesifisert retningsangivelse	«Mi va litt rontforbi»

TIL NAPOLI MED TORREY HOLVIK

Av Kjeld Malde

I august 1964 var jeg så heldig, syntes jeg selv, å bli med som sjåfør på en lastebil som skulle fra Grimstad til Napoli. Vi skulle ha med proviant og også noen reservedeler til Tønnevoldbåten M/S *Thorfrid* som den 17. august ankom Napoli. Anløpsdatoen fant jeg nylig i en utgave av Grimstad Adressetidende fra 27. august 1964.

I en litt tidligere utgave nevnes det at *Thorfrid* ankom Poti (Georgia) 2. august og v.b. Neapel (v.b. betyr *videre bestemt*) - Napoli. Avisen hadde den gang en spalte kalt «Skipsmeldinger» som fortalte hvor norske skip befant seg ute i den store verden. Mannskapene ombord var i stor grad norske, så allmennheten kunne være interessert i å følge med. Nå kan man jo hjemme i godstolen ved hjelp av apper følge med hvor fly og skip befinner seg.

Torrey Holvik drev et stort transportfirma i Grimstad. Og bilene kjørte ikke bare innenlands. Han kjørte selv til Polen, husker jeg, for å hente peddik (*bearbeidede trerøtter*) til å flette kurver med. Hans bror Dagfinn Holvik drev også kolonialforretning der Joker i Storgaten ligger nå. butikk og solgte kurver flettet av peddik. Torrey Holviks biler kjørte rundt i Europa slik som vi skulle, med proviant og annet nødvendig for norske skip. Og mat fra Grimstad Konserverfabrik (GK) måtte vel være velkommen ombord i en Grimstad-skute.

REIERSØL PLANTESKOLE
Blakstad
Tlf. Arendal 35 154

Skipsmeldinger

«Thorhild» ank. Mena 11. august, v. b. Aden, deretter Mena.
«Thorunn» pass. Montreal 12. august p. r. til Chicago, v. b. Duluth / Three Rivers / Rotterdam / Antwerpen.
«Thelma IV» avg. Vlissingen 8. august — Gibraltar f. o.
«Thordis» avg. Lobito 6. august — v. b. Persiske Gulf via Durban.
«Thorfrid» ank. Poti 2. august — v. b. Neapel.
«O. T. Tønnevold» ank. Paulo Sambo 7. august — v. b. Mena al Ahmadi.
«Theresie» ank. Amsterdam 5. august — v. b. Narvik.
«Angelita» avg. Augusta 9. august, v. b. Bremen 17. august, v. b. Bale Comeau/Kont.
«Bonita» ank. La Guaira 6. august, v. b. Puerto Cabello/Guanta/Maracaibo.
«Carmencita» avg. Immingham 4. august v. ank. Seven Islands

Skipsmelding fra GAT.

Foto: Helge Grobæk



Thorfrid. Foto: Ukjent



*Chevrolet lastebil, ca 1950. Foto: Lånt av Inge Mollestad –
Holvik Transport & Spedisjon A/S*



Volvo Titan lastebil ca 1965. Foto: Lånt av Inge Mollestad – Holvik Transport & Spedisjon A/S



Tilhenger til en av bilene i firmaet. Foto: Lånt av Inge Mollestad – Holvik Transport & Spedisjon A/S

Vi dro fra Grimstad med fullastet lastebil og stor tilhenger. Vel over Skagerrak og litt utenfor Hirtshals sa Torrey: «*Nå kan du kjøre*». Jeg hadde kjørt endel lastebil på GK da jeg arbeidet der i sommerferien, men ikke med tilhenger. Men vi byttet plass og ferden nedover Danmark begynte. Vi kom til grensepasseringen mot Tyskland - Krusaa. Det var ikke bare å koste gjennom som de fleste gjør nå, nei her var det papirer og byråkrati. Det var ikke min jobb, men etter nødvendige stempler i dokumenter og pass bar det videre inn i Vest-Tyskland på brede motorveier - tyske *autobahn*. Jeg fikk klar beskjed om å ikke kjøre over 90 km i timen selv om det er fri fart på tyske motorveier. Jeg mener vi kjørte til Kassel første dagen og stoppet vel ved et *Raststelle*. Vi sov i bilen. En i køye bak setene og en på setene. Nødvendige toalettfasiliteter fantes jo der samt spisemuligheter. Det ble vel tysk wurst den kvelden, tenker jeg. Så bar det dagen etter videre nedover i Tyskland. Nesten hele Tyskland er jo flatt, men syd for Kassel er det bakkete og vi krøp langsomt opp kilometer for kilometer. Forbi München og over mot Østerrike og til grensestasjonen Kufstein. Igjen dokumenter og papirer. Det var noe uklart med dokumentene, men vi fikk hjelp av en nederlandsk trailersjåfør som behersket flere språk. Jeg kunne jo engelsk og endel tysk og fransk fra skolen, men Torrey kunne bare norsk. Men kjørte likevel trøstig i vei i Europa. Mens jeg kjørte hendte det at han satt med en bok for å forsøke å lære seg litt tysk. Vi stoppet ved Innsbruck for å overnatte mener jeg, og kjørte så inn i Italia over Brennerpasset. Her var det kun tofeltsvei og ingen *autobahn* eller Europa Brücke. Jeg kjørte og snirklet bilen med tilhenger oppover en svingete vei. I en litt krapp sving kom tilhengeren borti en stolpe i veikanten, men ved nærmere sjekk var det ikke skjedd noe alvorlig. Tilhengeren var dekket av presenning og den løsnet så vidt litt. Så var vi i Italia. Det var tofeltsvei en stund, men så autostrada. Mens jeg kjørte, ble vi stoppet av italiensk politi. Vi skjønnte jo ikke hva de sa, men etter å ha sjekket mitt norske førerkort, som den gang var en liten grønn bok med norsk tekst, så de nok at jeg var for ung til å kjøre det store kjøretøyet. Så Torrey overtok noen kilometer før jeg igjen ble satt bak rattet. Autostrada del Sole ledet oss sydover mot Roma. På denne veien så jeg for første gang rasteplasser hvor restaurantbygningen var bygd over veien. Som ved Grelland på E18 i Vestfold. Vi passerte den 45. breddegrad ved elva Po, men den gjøres det ikke like stor stas på som vi og svenskene gjør med Polarsirkelen. Vi stoppet i en by for å overnatte og Torrey gikk til en dør og spurte om mulighet for toalett og barbering. Hva han sa vet jeg ikke, men vi ble i all fall godt mottatt.

Så kom vi etter 4 eller kanskje 5 dagers kjøring frem til Napoli og så var det å komme til havnen for å finne *Thorfrid*. Det var jo ikke GPS, så kartet

ble flittig brukt. Vi hadde adressen til agenten, men ingen mobiltelefon, så kommunikasjonen ble deretter. Men båten fant vi og ble meget godt mottatt. Med lugar og dusj og mat. To netter ombord gjorde godt. Og mannskapet uttrykte stor glede over å få mat hjemmefra.

Bilen var nå tom og trakk naturligvis lettere. Allerede den gangen var det slik at lastebiler ikke kunne kjøre på autostradaen på søndager og helligdager. Jeg vet ikke om det er helligdag i slutten av august i Italia, men i all fall fikk vi en dag i Pompeii og i området ved Vesuv. På vei inn mot Pompeii var det en guttegjeng som var rundt oss og en av dem klarte å stjele lommeboken til Torrey. Der var det en god del penger, vi hadde hverken kredittkort eller reisesjekker som jeg kan huske. Men Torrey var sprek og tok gutten igjen og fikk tilbake lommeboka. Vi fikk også en stopp i Roma og fikk se Colosseum og endel andre severdigheter. Bror til Torrey, Dagfinn, hadde spurt om det var muligheter for å ta med druer hjem til Grimstad fra Italia. Ikke visste vi hva druer het på italiensk og vi hadde heller ingen kontakter. Men kjørte en dag rundt på landsbygda for å forsøke oss på innkjøp av druer. Det ble det ikke noe av, og ikke var det helt enkelt med stor lastebil med tilhenger på smale landeveier. Vi fortsatte tomhendte nordover mot Hamburg. Der hadde vi avtale om å hente sekt-flasker til Fuhr. Så vi tråklet oss gjennom Hamburg til et sted Torrey tidligere også hadde hentet tomflasker. Da vi ankom, ble vi budt på et glass snaps. Torrey takket høflig nei for oss begge. Vi skulle jo kjøre. Det var visst ikke så ille for en tysker den gang å kjøre med en liten slurk brennevin innabords. Så bar det mot Hirtshals og ferje hjem. Fra Kristiansand til Grimstad kjørte Torrey. Mitt sertifikat gjaldt ikke lastebil og tilhenger-kjøring i Norge. Og som italiensk politi hevdet, gjaldt vel ikke sertifikatet mitt for kjøring i utlandet heller. Men jeg fikk sannelig kjøre mye frem og tilbake mellom Hirtshals og Napoli. Jeg fikk ikke lønn for jobben, men en utrolig artig tur.

Jeg har lurt litt på hvordan Torrey Holvik kom til å drive et stort transportfirma. Hans far, Theis Jakob, drev med mergel. Det tok man opp av havet mellom øyene i skjærgården og så ble det fraktet inn med en leker til brygga ved Sorenskrivergården. Derfra fraktet med lastebil til bøndene i distriktet som jordforbedring og kalktilførsel. Da Theis ga seg med jobben, overtok Torrey. Han var eldst av de ni guttene i en søskenflokk på 11! Ingebjørg var eldst. Eneste gjenlevende av guttene er Reidar som jeg fikk en lang hyggelig prat med for en tid siden. Han kunne huske at det nok var frakt av varer fra Konservesfabrikken og ut til kundene (ikke som nå til grossister) som la grunnlaget for transportselskapet Torrey Holvik.



*Fra Markveien. Foto: Lånt av Inge Mollestad –
Holvik Transport & Spedisjon A/S*

Mest gikk vel turene til Oslo. Reidar forteller at han en gang satt på med Torrey som skulle til Oslo. Ble satt av ved Vestfold Karosserifabrikk som lå i Horten, og kjørte hjem en lastebil med faste vegger og tak på lasteplanet og med bilde av reklame for GK på sidene. Nic Thomassen skulle ha bemerket at logoen til Holvik Transport var litt for dominerende. Reidar han husket at han måtte bruke ferje mellom Brevik og Stathelle, så det må ha vært omkring 1955 han kjørte bilen hjem. Bilen var også så stor at han måtte få hjelp av politiet for å bli lost gjennom Stathelle.

Torrey opprettet først et kontor på Fladen i huset som ligger på venstre side av Kirkegata når man går opp mot Levermyrveien. Det skal ha vært butikk i huset, Imenes? Senere kjøpte og drev han Esso bensinstasjon på Grøm og hadde kontor og plass til oppstilling av biler på en eiendom like bak. En av de faste sjåførene var Bjørn Knudsen fra Lillerore. Og også Magne Madshaven kjørte for Torrey. Det ble også etter hvert aktuelt med kjølevogner og han hadde to sett med lastebil med tilhenger som hadde kjøleaggregat. Sønnen Leif viste meg et bilde hvor de lastet hummer i Langesund for transport nedover i Europa. Da ble hummeren pakket i tang og holdt seg levende til leveranse i Nederland. Dagens eier av Holvik Transport & Spedisjon, Inge Mollestad, er fortsatt i aksjon og foreløpig ser det ut til være fortsatt drift, om enn i litt mindre omfang.

Takk til Reidar Holvik, Leif Holvik og Inge Mollestad

43 ÅR TIL SJØS!

Av sjøkaptein Nicolay Svendsen og lettmatros Helge Grobæk

Sjøkaptein – nå pensjonist Nicolay Gustav Svendsen – ble født i 1947 og er oppvokst i Homborsund. Etter at han «begav sjøen»¹ i 2014 bosatte han seg på Helmershus og ble straks aktiv i forskjellige lokale foreninger og aktiviteter. Han er en habil gitarist og visesanger. Sammen med sin gode venn Einar Thygesen har de på eget initiativ i flere år holdt konserter på kommunens omsorgssentre og andre steder. Han er mangeårig medlem av Grimstad Sjømannsforening, og var bl.a. formann i foreningen i ni år, fra 2011 til 2021. Den som vil vite mer om denne tradisjonsrike foreningen kan lese Jarle Bjørklunds flotte jubileumsbok – «*Mesan skjøt*» som ble utgitt til foreningens 150 års jubileum i 2005.

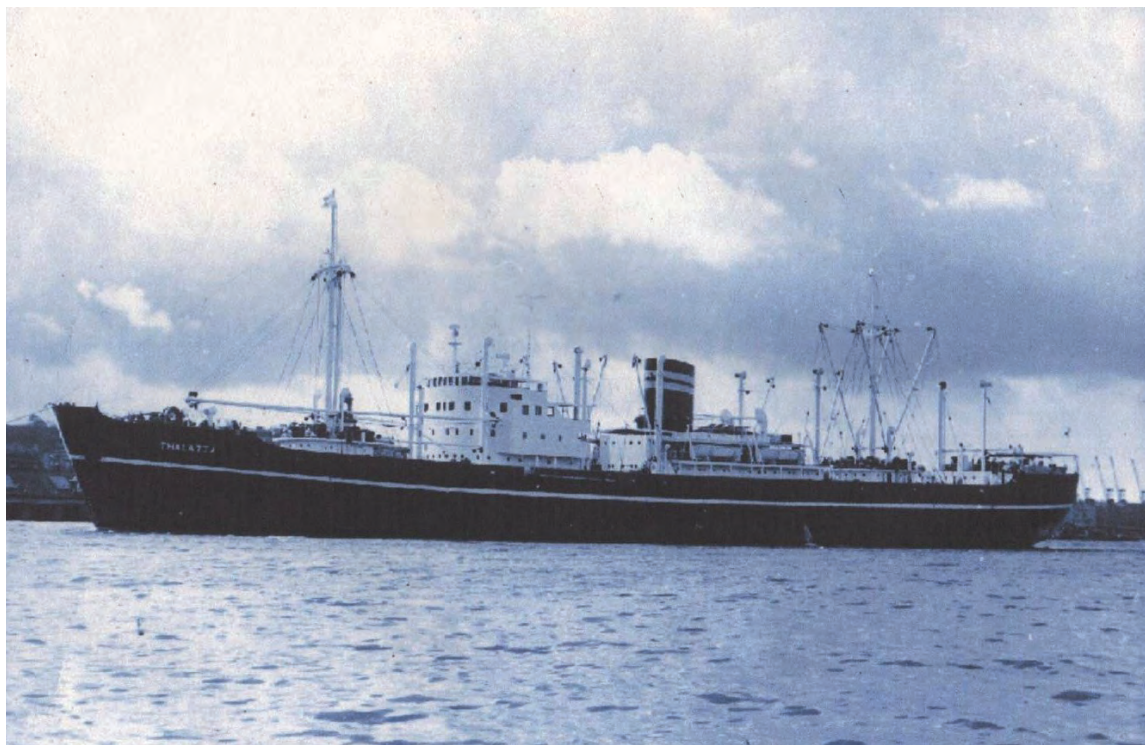


Dekkgutt Nicolay om bord på M/S Thalatta. Foto: Utlånt av Nicolay Svendsen.

I flere generasjoner har det vært sjøfolk i Nicolays familie. Hans far, som mønstret ut på barken «*Ellida*» av Tvedestrand i 1913, var en sjømann av den «gamle skolen» forteller Nicolay. Dessuten var han en god historieforteller, disse historiene førte til ungguttens interesse for sjølivet. Faren var også om bord på fullriggeren «*Vellore*» av Kristiansand da denne ble

senket julaften 1917 utenfor Lands End. Skuta ble bordet av mannskap fra en tysk ubåt. De kom om bord og plasserte sprengladninger i lasterommet. Mannskapet ble beordret i to livbåter. Senere ble disse plukket opp av en engelsk destroyer. Ingen omkom. I mellomkrigstiden var faren flere ganger i Amerika – jobbet som tømmermann, og opplevde hendelser som ga grobunn for spennende og eventyrlige historiefortellinger.

På spørsmål i dag om hvorfor Nicolay valgte sjømannsyrket er svaret ganske enkelt: «*Det var det jeg ville, i mitt hode var det ingen alternativer*». I august 1965, 18 år gammel, dro han til sjøs. Tidligere det året hadde han skrevet brev til rederiet Wilh. Wilhelmsen og fortalt om sine ønsker om å bli sjømann. Responen var umiddelbar og positiv, han ble tilbudt hyre som dekksgutt på deres linjeskip MS «*Thalatta*.» Det var en forholdsvis liten stykkgodsbat på ca. 7800 dwt. som hovedsakelig gikk i linjefart mellom Europa og Amerika og Mexico.



M/S Thalatta med de karakteristiske ringene til Wilhelmsens rederi i skorsteinen. Foto: Utlånt av Nicolay Svendsen.

Han seilte på flere skip i rederiet som underordnet mannskap. Karrieren fulgte det vanlige mønsteret: først dekksgutt – så jungmann – deretter lettmatros og til sist matros i 1969. Da hadde han tilstrekkelig fartstid til å begynne på sjømannsskolen i Kristiansand. På den tid var det slik utdanning i Arendal, Kristiansand og Farsund samt en rekke andre byer langs hele kysten fra Fredrikstad til Tromsø. Det kan nevnes at fra slutten av 1800 – tallet og frem til ca. 1970 finnes det registrert 97 skoler som ga utdanning til dekk- og maskinoffiserer. Det vanlige var å gå to år på skolen, deretter 3 års fartstid for å kunne løse styrmannssertifikat. Dette sertifikatet kunne Nicolay løse umiddelbart siden han allerede hadde tilstrekkelig fartstid. I 1977 seilte han som førstestyrmann på M/S «Torrens» og i 1978 begynte han på sin nye karriere på supplyskip.

Tidlig på 1970-tallet startet oljeeventyret i Nordsjøen. Det ble et nytt kapittel i norsk industri og sjøfartshistorie og skapte - og skaper uten sammenlikning den mest langvarige og vellykkede del av utviklingen i norsk nasjonaløkonomi gjennom tidende. I løpet av få år gikk Norge fra å være så å si uten kompetanse i petroleumsnæringen til å bli verdensledende spesialist innen maritim offshorekompetanse. Det gjelder fortsatt innen flere deler av verdikjeden; leteboring med flytende borerigger, produksjon og drift av stasjonære og flytende produksjonsrigger, spesialbygde offshoreskip samt spesialutstyr og -produkter til de forskjellige feltene på norsk sokkel. På Sørlandet vil man huske Aker Vindholmen AS, Ugland gruppen og Nymo AS, APL AS, Sevan Marine AS, Oil Industry Services AS (OIS), Viking Supply AS, Skeiegruppen og hele drilling miljøet i Aust- og Vest-Agder som viktige aktører.

Men tilbake til Nicolay – som de siste 30 år av sin sjømannstid seilte som overstyrmann/kaptein på supplyskip i Nordsjøen. Gjennom en betydelig mengde utgitt litteratur kan man lese om sjømannen og livet om bord på de tradisjonelle skipstypene – helt fra seilskutetiden og frem til i dag har tusenvis av nordmenn hatt sitt arbeid om bord i disse. Men om segmen-



Kaptein Svendsen på broa på PSV Far Saga. Foto: Utlånt av Nicolay Svendsen.



*PSV Evita tilhørende J.J. Uglandselskapene og med Grimstad som registreringshavn.
Foto: Utlånt av J.J.Uglandselskapene.*



*PSV Juanita tilhørende J.J.Uglandselskapene og med Grimstad som registreringshavn.
Foto: Utlånt av J.J.Uglandselskapene.*

tet for de ulike offshore spesialskipene, som rene supplyskip (plattform supply vessel; «PSV» og ankerhåndteringsfartøy (anchorhandling tug; «AHT»), eller kombinasjonsskipene supply/taubåt; «AHTS» finnes det ikke så mye skriftlig relatert til vår landsdel. Grimstad Sjømannsforening har mange medlemmer som har seilt på slike skip.

Det som gjør hans karriere så interessant er hans evne til å ta vare på historier og hendelser med mennesker og skip han har jobbet med. Basert på egne erfaringer og intervjuer med kollegaer har Nicolay i flere år skrevet upubliserte artikler om det å seile offshore, som det kalles på fagspråket. De fleste av dem - selv om ikke alle direkte vedrører vår lokale maritime næring, gir særdeles gode og realistiske beskrivelser av hvorledes livet om bord var. For å gi noen bilder fra dette sjømannslivet er vi (Nicolay og lettmatrosen) blitt enige om å kunne klippe og lime utdrag fra hans både selvopplevde og andres historier.

Nicolays intensjon er å samle artiklene i en bok. Selv om manuset stort sett er ferdig, er ikke boken trykket ennå. Han skriver i manuset:

Denne bok er ikke ment å skulle dekke absolutt alle hendelser i den del av norsk skipsfart som populært kalles supply. Det ville føre for langt. Jeg håper at ikke utelukkende sjøfolk leser den, flere burde få et innblikk i hva som ligger bak oljealderen og hvem som var med og skaffet Norge den velstand "det sorte gull" har gitt oss. Jeg kan ikke skjønne annet enn at det må være sjøfolkene på supplybåtene som har båret den største børen for at Norge skulle få del i oljeeventyret. Noen vil kanskje hevde at jeg er inhabil, og at jeg står i fare for å spre selvskrut. På den annen side har jeg vel et visst innblikk i stoffet og vet litt hva jeg snakker om. Nå er det ikke nødvendigvis min historie som skal fortelles. Det er ikke spesielt oppsiktsvekkende det jeg har opplevd, men jeg kan love leseren at mange kan fortelle en historie. Jeg har for det meste sittet tørt og godt, selv om også jeg har tatt min tørn nede på dekk, blitt gjennomvåt av sjø, blitt slått over ende av wire. Nei, det er helst de andres historier jeg gjerne vil formidle. De er helt sanne og autentiske og gir et godt bilde av det som skjedde. Og så sper jeg på med mitt. Jeg gjør ikke krav på å være profesjonell forfatter. Aldri tidligere har jeg gitt meg inn på noe slikt som dette. Det var store huller i mine kunnskaper da jeg begynte å samle stoff. Ikke nå lenger. Det har vært en uhyre interessant og lærerik hobby, og jeg vil gjerne dele resultatet med andre, om det behager.

Supply er en særdeles ung del av Norges sjøfartshistorie. Den kom til i 60-årene, men det var vel ikke nordmenn som var "første mann". Imidlertid har næringen utviklet seg med nordmenn som de toneangivende.

Internasjonalt har supply hatt en stor utvikling, med et utall av rederier og foretagender over hele verden. Det ligger utenfor denne boks ramme å behandle disse. Vi får nøye oss med den norske delen; det er sannelig nok.

Jeg kan betro leseren at spiren til denne bok ble sådd mange år tilbake. Det hadde seg nemlig slik at min far, som var en sjømann av den gamle skole, var en meget flink forteller. Det var spennende og morsomt å høre på for en guttunge da han la ut som bare han kunne det, og det forårsaket nok også at jeg selv ble sjømann. Dessverre var jeg så altfor ung, og han var jo "gammel" allerede da jeg ble født, 55 år. Og jeg hadde den gang dessverre ikke sansen for å bevare hans historier for ettertiden. Tenk deg at han begynte på seilskip i 1913, skuta hans ble torpedert eller sprengt under første verdenskrig, fremdeles seilte han på seilskip. Videre i mellomkrigstiden var han et par ganger i Amerika, var hjemme under annen verdenskrig. Ikke fikk han noen medalje, ikke løsnet han skudd mot, eller krummet håret på noen fiende, men holdt liv i kone og syv barn. Kanskje var han en helt likevel. Det har ergret meg mye i ettertid at jeg ikke fikk nedtegnet hans opplevelser. Min far døde da jeg var nitten år.

Jeg tror at tanken om å skrive historien om supply har sin opprinnelse i ønsket om å ta vare på "noe" for ettertiden. Det er nok å ta av. De aller fleste av de harde gamle gutta fra seksti- og syttiårene er jo» still going strong.» Det er da ingen som helst grunn til å vente i femti år. Derfor er det forså vidt en takknemlig oppgave å samle stoff, men beklageligvis må mye stoff ligge; begrensning er en kunst. Jeg har ikke tenkt å skrive bare for sjøfolk. Derfor har jeg lagt i en del forklaringer og skisser for å gi en oversikt over hva slags last båtene førte, og hva jobben deres ellers gikk ut på.

Dette blir en seilas i storm og slingring, med lite fribord og med overvann på dekk, med last som forskyver seg eller går til havs, med gjenstridige ankre, brekte wire, med slanger over siden, halsbrekkende manøvrer på grensen og helst litt over. Men det blir også en seilas på flatt hav der du kan speile deg, dam blega stilt, ikke en bevegelse i båten, alt går så meget bedre, og vi har glemt alt det kontrari. Sjøfolk har dårlig hukommelse slik. Vi tar vare på enhver anledning med fint arbeidsvær, men lurert samtidig på om vi har fortjent det, det er faktisk så "galt" at vi nesten har et stikk av dårlig samvittighet.

Dessverre blir det også en seilas gjennom en betydelig menneskelig kostnad. Spesielt matro- sene hadde, og har, den farligste arbeidsplassen om bord, om ikke i hele det totale arbeidsliv, hva enten det er på land eller sjø. Det har kostet. Det er viktig at vi vier den del av historien behørig oppmerksomhet også. Og det er ganske snålt at vi først etter mange år begynte å si:

Har vi virkelig valgt dette frivillig? For all del, mange falt fra, men mange er blitt pensjonister eller holder på å bli det, og mange av dem var med helt fra starten. Samtidig vil leseren oppleve at humor er en stor del av tilværelsen om bord. Kanskje en slags galgenhumor for folk som har en tøff arbeidsplass. Humor er en forsvarsmekanisme. Ikke alle historier egner seg på trykk til høytlesning i sarte forsamlinger. Det er jo et totalt mannsdominert yrke. Kunsten vil for meg være å bringe videre noen av historiene, de har jo en svært muntlig form. Mye av humoren er "intern" til bruk i situasjonen der og da, og lar seg vanskelig formidle. Leseren får selv dømme. Det er aktørene selv som skal fortelle historien. Selve historikken, hvilke båter som var med, hvilke rederier, har også andre laget, og jeg må i høy grad støtte meg til disse kildene, som jeg velvilligst har fått stilt til rådighet. Jeg har fått tillatelse til å trekke ut det jeg trengte fra publikasjoner og bøker. I tillegg har jeg for egen del foretatt en del intervjuer. Og hvert et ord har jeg skrevet selv.

Så går vi i gang, om enn på det amatørmessige plan. Jeg har fått klippet neglene på begge pekefingerne slik at det ikke skal bråke så fælt, for her er det ikke snakk om noen touch-metode. Amatør? Jovisst, men en glad amatør!

"En profesjonell forfatter er en amatør som ikke ga opp"

Richard Bach

Nicolays egne historier

Jeg var i nesten to år overstyrermann på "Active King" som sammen med «Active Rey» var eiet av Hagenæs rederi i Ålesund og begge på charter til Wilhelmsen Offshore Services (WOS). Jeg hadde ikke manøvert en UT-704 før, og jeg ble sendt om bord noen dager i forveien for å bli kjent. Skipper Kjell Nedregaard og de andre på mitt crew kom om bord i Måløy, og vi gikk umiddelbart til havs. Nedregaard så nok litt tvilende på meg da jeg la båten i sving og bakket inn til riggen. Men rolig som han er, tuslet han ned på lugaren: -Du veit nå kor e' bor. Kun en gang husker jeg han ble skikkelig sint og ropte i dekkshøytaleren til oss, og det med god grunn. Vi holdt på å legge ut kjetting som lå nede i kjettingkassa. Når det nærmer seg slutten, må det følges nøye med, slik at ikke tampen går til havs. Kjettingen må stoppes av slik at man i ro og mak kan ta resten av kjettingen opp på dekk. Jeg var uoppmerksom og så ikke at vi nærmet oss enden faretruende, men det gjorde Nedregaard der ovenfra! Da var han oppgitt, for det kunne lett skjedd en "idiotfeil".

Og så hadde vi mange fine seilaser mellom Tananger og Florø, det jeg liker aller best, innenskjærs navigering. Også her stolte skipperen på meg,

og jeg ble nesten som barn igjen. Han var ualminnelig godt kjent på kysten, hadde gått i fraktesfart, og han lot seg ikke lure en gang vi skulle til Florø. Vi kom sørfra og skulle gå inn på hvit sektor på Florø lykt. Det varte og det rakk, men ingen hvit sektor kom, og karakteren stemte ikke. Da slo Nedregaard full akterover, akkurat i tide. Da hadde vi Grasholmen i baugen. Noen hadde kjørt på lykta der inne i Florø, og det var satt en midlertidig blink på. Slik greier folk seg når de kan dette.

Slik samarbeidet vi helt fint. Han så vel at jeg kunne manøvrere noenlunde, og vi tok stort sett det som var på hver vår vakt. Han lot meg slippe til. Det var mer enn jeg var vant med der jeg kom fra. For der var det som regel skipperen som skulle manøvrere, enten det var å gå til/fra kai eller manøvrere ved rigg. Unntaket de første årene var Per Tendenes. Nå fikk jeg endelig være selvstendig. Det er klart jeg lærte mye av Nedregaard, for er man dyktig selv og stoler på seg selv, stoler man også på andre, slik han gjorde. Han stilte opp om det var noe, og han er en av de mange som virkelig kan kjøre båt. Det var ikke mye propellvann å se rundt båten når han manøvrerte, han brukte et minimum av krefter, og han brukte dem riktig. Men så kunne han også bruke alle kreftene, om det var nødvendig. Han visste hvor grensen gikk, og uten forkleinselse for de andre, var han vel kjent som en dyktig skipper

Å male på de to blå ringene i skorsteinene var en sak for seg. Det varte og det rakk, det virket ikke som det var noen hast. WOS maste, og vi måtte komme i gang og måle dem opp i riktig forhold. Det var litt styr for å få dem korrekt, og jeg mener bestemt at det var "mine" ringer som ble det. Styrmann Loennechen på "Active Rey" ble ikke helt fornøyd med sine. Inspektør Erling Rørstad kikket opp på dem og ventet til jeg var innenfor hørevidde før han sa: -De e' no ein bra båt, var det ikkje for skorsteinsmerkene!

Skipper Leif Lillehamre på "Active Rey" var litt av en rabagast. Han var kjent for å være hard på spakene, og chiefen stilte ned maskinene for at det ikke skulle bli for store påkjenninger ved disse brå og harde manøvrene. En dag kom Lillehamre over til oss og flirte over hele fjeset, nå hadde han lurt chiefen! Opp av lommen tok han endestopperne til manøverspakene på broen, disse knottene hadde han skrudd av for å kunne bryte spakene forbi så han fikk mer maskinkraft! En gang kom båtene sammen inn til Kristiansund havn fra Haltenbanken. Vi lå et stykke foran, og inne i havnen møtte vi sørgående hurtigrute som ble passert rolig og greit. Så kom Lillehamre for full fart rundt svingen der bak, og da ble det aktivitet på hurtigruta! Det var full bakking og tre korte støt i fløyta, så den ble liggende

nesten på tvers i sundet! Jeg tipper på at Lillehamre flirte godt. Om ham og andre i AMOS kunne det sikkert fortelles flere gode historier.

Slik kunne det være (eller ha vært).

Jeg sitter på broen og manøvrerer rederiets nyeste skip; jeg er satt om bord på ganske kort varsel. Jeg har ikke rukket å bli kjent med verken folk eller skip. Vi ligger langs Snorre-plattformen, lossers dekkslast og oljebasert mud. Slange henger over rekka og opp til plattformens dekk 30 meter høyere opp. Øynene glir over instrumentene, dette er en hypermoderne båt med masse sofistikert utstyr. Her er mye å lære, fjernoperering av ventiler, oversikt over tanker etc. Selv om jeg ikke har rukket å sette meg inn i all instrumentering, har jeg en god følelse. Jeg har alle seks propeller i min hule hånd, bokstavelig talt, det er full kontroll ved hjelp av joystick, og gammel erfaring sitter i ryggraden. Jeg føler en viss tilfredshet med at jeg mestrer også denne type båt; jeg kommer jo fra en av rederiets eldste båter. Prinsippet er det samme, heldigvis. Men i dag må maskinistene ta seg av lossingen av mud, jeg må nok bruke en del tid for å sette meg inn i systemene ...

Slangen har fin visning, passe slakk. Neimen om jeg skal få slange i propellen i dag, det har jeg nemlig fått før. Så jeg er nok litt ekstra på alerten. Heisann, der kommer jo chieften, så får jeg hilst på ham også. Jeg liker at folk tar seg en tur på broen, for det blir ofte mange timer å sitte i kjedsomhet. Men chieften er visst ikke i humør i dag, han er så sint at han kan skite spiker. Han har ikke fått de reservedelene han bestilte, og det har ikke kommet ham vel, for han er gått aldeles i fistel og vranglås. Han er høyrøstet så det holder og stiller seg ved siden av meg. Jeg passer nå på mitt, jeg sier han får ringe rederiet, der er linketelefonen, snakk i vei, det forstyrrer ikke meg. Men jeg tenker at han der chieften var jammen litt av en småling, han må jeg bli bedre kjent med slik at vi kan jobbe greit sammen.

Der går en matros på trynet nede på dekket, men bare et skrubbsår, heldigvis. Lossingen stoppes bare et øyeblikk for å få kikket litt på ham. Matrosene er forresten ganske uforsiktede, jeg må jage en av dem vekk, han står midt under lasten som henger i krana. Så går brannalarmen, å ja, er det den dagen ... Maskinisten sier det er noe olje som drypper ned på varmt underlag, men forsikrer at det er absolutt ingen fare. Hm. Det slår meg at her er mye å ta fatt i. Så snart vi er ferdig med lossingen, skal jeg så sant ha et verne/miljø møte med hele besetningen. Igjen går brannalarmen, ingen fare, ingen fare, sier maskinisten. Jeg rapporterer til Snorre Kontroll og beslutter å fortsette lossing, men jeg liker meg overhodet ikke, for vi skulle

jo egentlig gått ut "på fjorden" og fått fikset denne lekkasjen og ikke holde oss inne i sikkerhetssonen på 50 meter.

Det er den dagen ... Plutselig registrerer jeg at en matros faller om, kameraten hans som har VHF'en, roper i vill redsel at han har fått et slag i hodet av en container. Det ser ut til å stå om livet! Det går noen isnende, lamslående sekunder, inkontinensen er like rundt svingen. Men så våkner jeg til handling - jeg trykker inn "General alarm" knappen, roper over intercommen og beordrer førstehjelp på dekk, en mann livstruende skadet! Så gir jeg beskjed til Snorre Kontroll om å mobilisere sykepleier, få ham ned i personellbasket så fort som mulig! Så varsler jeg rederiet og til slutt oljeselskapets kontor i land. Heldigvis har vi altså link-telefon om bord, og jeg kan derfor sitte der jeg sitter, jeg har alt i hendene. Sykepleier kommer ned, og gudskjelov ser det ut til at mannen greier seg. Han blir sendt inn til sykehus i land med helikopter.

Jeg puster ut, dette var mye "armer og bein", men jeg fikk da i gang systemet. Det er en god følelse. Uten helt å være klar over det, har jeg holdt båten i posisjon hele tiden. Men nå begynner "moroa", nå er det å få det hele ned på papiret, ta opp forklaringer, føre inn i dekkdagboken, skrive rapporter. Det blir politi og Sjøfartsdirektoratet, Oljedirektoratet, rederiets etterforskningsgruppe, kanskje sjøforklaring og» you name it». De kommer til å ringe til meg fra hele kysten rundt, det bli et endeløst martyrium. Men det får heller våge seg, vi har da reddet et liv i dag.

(Nå som jeg håper å ha fanget leserens oppmerksomhet, kan jeg røpe at alle disse kala-miteter utspilte seg i simulator i Trondheim. Men de kunne like gjerne vært fra virkeligheten)).

Katten og hendelser og kranskipet «Sarita»

Noen få hendelser var det nok.

Vi hadde en gang en katt med oss ut på fjorten dagers stand by. Den var nok kommet om bord ved en feiltagelse. Men den hadde garantert aldri hatt det så bra. En av matrosene sørget for daglig forpleining. Det var stort sett å ligge og dra seg. Men tam ble den aldri. Om kvelden kom den ut på dekket, som instinkt tilsa. Men den forsvant under vinsjen da jeg gjødde i dekkshøyttaleren. Til slutt trodde den at den hørte til om bord, for da vi kom til land, gjorde den ikke mine til å gå over gangveien. Jeg måtte snike meg innpå mens den lå og stekte seg i sola, jeg hadde tykke hansker på, og da var det ingen bønn.

Nede i Mexico, i Tuxpan, var det ganske greit å jogge utover veien langs elva mot playaen. Et visst sosialt tilsnitt var det også, for det var mye folk



Kranskipet Sarita etter ombyggingen fra shuttletanker til kranskip i 1976 på Bergen Mekaniske Verksted i Solheimsviken. Foto: Utlånt av J.J.Uglandselskapene.

på farten der, på vei til eller fra stranda. Ofte var det åpne biler eller lastebiler de ble fraktet i. De hoiet til meg og kom med muntre tilrop og holdt ellers på å le seg i hjel. Men en dag jogget jeg på den andre siden av veien, inn mot noen hus. Jeg passerte i fint driv et portrom - og der!!! var det ei bikkje som jeg kom litt brått på. Den ble aldeles vill og viste alle tennene og holdt på å følge instinktet, den også. Det var noen sekunder med gjensidig konsekvensanalyse, nok til at bikkja besinnet seg. Det var tydelig for den at det var noe som ikke stemte, og det dro jeg utvilsomt fordel av, slik at jeg kom meg om bord i ett stykke.

Nei, dette er traurige greier og lite å skrive om. Mer sving var det imidlertid over en hendelse nede i San Carlos i Spania. Kokken på en av båtene tok seg en tur i land for å handle. Han var godt på returen og nærmet seg kaia, da et rekel av ei bikkje fikk øye på ham. Den slo følge og snuste litt på fremmedkaren. Kokken likte seg på ingen måte, og han satte opp farten

litt. Bikkja syntes mannen virket OK og fulgte på. Kokken satte ytterligere farten opp, utover moloen. Bikkja syntes dette begynte å bli artig og hadde ingen problemer med tempoet. Nå fikk kokken panikk, det kunne alle se som stod på broen om bord og fulgte med. Han satte av gårde i fullt firsprang. Bikkja var helt i hundre, dette var jo skikkelig festlig, endelig en som brydde seg om å leke med den! Men nå var det ikke mer molo igjen! Og kokken så ingen annen utvei enn å springe like til havs! Der satte bikkja grensen, det fikk være måte på ablegøyer. De på broen hadde virkelig underholdning av de sjeldne!

Shutletanker MT «Sarita»

Følgende utspant seg på en av dykkerbåtene til Wilhelmen: Om bord var en blanding av norsk og britisk personell. Dykking pågikk på Friggfeltet. Brannalarmen gikk, og en styrmann ble sendt til stedet der brann var indikert. Men der var ikke noe å se. Så gikk brannalarmen på ny, ikke noe å se der heller. Ny alarm, ingen indikasjoner. Styrmannen løp rundt og sjekket uten å finne noe som helst. Flere alarmer gikk, og nå mente styrmannen å gjenkjenne samme mann der brann skulle være. Mannen spurte nemlig hvor mye klokken var, og styrmannen svarte nok litt bryskt, han hadde det travelt, for svingende! Men etter hvert syntes han det var litt påfallende. Omsider fant de årsaken til alle alarmene: oppunder dekk, der brannsensorene skulle henge, var det bare løse ledninger. Hvor i all verden hadde de tatt veien? Etter hvert ble det altså lagt merke til en bestemt person som gikk igjen, og det ble bestemt å ransake lugaren hans. Ganske riktig, der var de, alle sammen, i veska hans! Saken var klar: mannen måtte sendes hjem, han var tydelig ute av balanse. Han ble sendt opp på plattformen i personalbasket hvor en sykepleier skulle berolige: Så, så, nå skal du komme hjem til kona. Dermed spratt mannen opp og klatret ned etter den ene leggen og hoppet like til havs og svømte som gal mot båten igjen, han skulle IKKE hjem til kona, nei! Men om forlatelse: på feltet pågikk det en anti-sabotasjeøvelse, og spesialstyrker stupte på fra alle kanter, endelig litt action! Nå var det ingen bønn, nå ble mannen plassert mellom to røslige matroser på stand by-båten, og hjem til kona bar det.

Wilhelmsen hadde begynt å lukte litt på taubåtmarkedet. I 1976 på våren kom det ut to skikkelige plugger fra Hermann Surken, Papenburg i Tyskland. Det var en slags "aokuttet UT-704." Båtene hette "Tender Power" og "Tender Pull", hadde 8.000 bhp, en lengde på 45 meter og var snertne å manøvrere.

I en prøveperiode skulle de utføre ankerhandling på kranskipet "Sarita" en uke og halvannen. Det var tøffe tak, for det var amerikanerne som runnet det hele. Kaptein Odd Karlsen fra WOS fikk beskjed om å reise ut til "Sarita" siden han hadde erfaring fra taubåt og ankerhåndtering. Det var da Wilhelm Wilhelmsen sa til kaptein Karlsen: Vi har to taubåter, det er "To Be" or "Not To Be". Amerikanerne gjorde sitt beste for å få noe å utsette på nordmennene. Karlsen oppdaget at de brukte ankerbøyer som ikke var ballastet som de skulle, de tippet rundt, og da var det umulig å få tak i øyet på ankerwiren som gikk gjennom bøya. Både den amerikanske taubåten og den norske fikk klage, og Karlsen tok opp problemet. Da de fant et par andre bøyer i lasterommet på "Sarita" og sjaklet dem på, virket systemet. De fikk mistanke om at det var en baktanke ute og gikk, meningen var å få nordmennene vekk så det amerikanske taubåtselskapet skulle få kontrakten alene. De prøvde seg med et triks som gikk ut på å sette Odd Karlsen selv om bord på den norske taubåten, men de var ikke klar over hvilken erfaring han hadde. De kom ingen vei da heller, for til alles overraskelse fikk han ankeret "off the bottom" før amerikaneren, som fikk problemer. - Da var vi "inne", sier Karlsen, og vi var en stund inne med begge taubåtene. Den norske var mye raskere å manøvrere, og det var noen skikkelige djeveler som kjørte. En dag var amerikaneren borte, de hadde blåst ham av havet! Offisielt het det at han skulle til land for vedlikehold ...

Slik form for ankerhandling var litt spesiell. "Sarita" ville jo ligge lengst mulig langs installasjonene, inntil været ble for dårlig for at den kunne utføre sin jobb. Da skulle "Power" og "Pull" begynne sin ankerhandling. Det skjedde en gang at en av dem nesten havnet inn på dekket av "Sarita" i slingring og svær sjø. Med nød og neppe gikk den klar, men det var det naturen selv som ordnet, skipperen kunne bare håpe det beste.

Noter

- 1 I de riktige gode gamle dager sa man om sjøfolk som mønstret av for godt at de «begav sjøen».

GROOS SPENNENDE GROPER. EN LITEN BERETNING OM NYE KULTURMINNER PÅ GROOS.

Av Theodor Lothe Bruun

Arkeologiske registreringer skjer som regel i forbindelse med utbyggingsprosjekter, og det er fylkeskommunenes jobb å undersøke et område for mulige funn. I mai 2023 var Agder fylkeskommune på plass på Grooseneset i Grimstad for å gjennomføre en arkeologisk registrering. Landskapet så lovende ut, og vi var spente på om registreringen kom til å levere. Det gjorde den.



Planområde (svart) for de arkeologiske undersøkelsene på Grooseneset i Grimstad

Grooseneset ligger sør for Grimstad sentrum, i et område preget av gammel gårdsdrift og moderne parkanlegg, med badestrand og kafé. Planområdet som ble undersøkt lå nordøst for parkeringsplassen og kaféen på Grooseneset, og øst for Askeladden barnehage¹. Daglig var det flere barn fra barnehagen som hang på gjerdet og stilte spørsmål om hva det var vi gjorde. Mot vest og nord var planområdet avgrenset av Grooseveien. Igjennom planområdet renner Groosebekken, også kjent som Groa.

Navnet Groos betyr Groa sitt os, eller der Groa renner ut i havet. Ifølge Johan A. Wikander betyr navnet Groa bekken som vokser. Det kommer av at ved store regnskyll hadde Groa og Bukketjenna, hvor bekken har sitt utløp, en tendens til å vokse og oversømme området rundt. Groa ga videre navnet til den fruktbare gården Groheim, som med tiden utviklet seg til Grøheim og igjen til Grimstad. Dermed har både Groos og Grimstad utgangspunkt i det samme navnet²

Fra før var det ikke mange kjente før-reformatorkiske kulturminner i planområdet, men en metalldetektorist, Jan Olav Petersen, fant i 2021 en nøkkel av bronse fra vikingtid da han søkte i området. Han gjorde det riktige, og leverte den inn til fylkeskommunen³. Sørvest for planområdet ligger dessuten en gravhaug. Disse kulturminnene, samt fortidens havnivå, tyder på gode muligheter for nye funn. Området som ble undersøkt var på mellom 3 og 5 meter over havet. Vi arkeologer ser ofte på tidligere tiders havnivå for å datere når områder steg opp av havet. Når det kommer til Grimstad, vil et havnivå på mellom 3 og 5 meter høyere enn dagens havnivå plassere oss i jernalderen, mer spesifikt den siste delen av yngre jernalder, altså mellom 1000 og 1500 år siden.



Nøkkel funnet med metalldetektor i 2021 på Groos. Foto: Agder fylkeskommune

Det er flere kulturminner langs Groosebekken. Rett sør for fylkesvei 420 på Grøm skal det under økonomisk kartverks registreringer i 1957 ha vært en Rundhaug. På andre siden av veien og på østsiden av Dahlske videregående skole, er det flere gravminner. Dette dreier seg for det meste om gravhauger, samt en kokegrop funnet under i 2022⁴. Fortsetter

vi videre kommer vi til slutt til Dømmesmoen og Raet. Funnene langs Groosebekken tyder på at dette er et område med aktivitet i lang tid, men også mye kulturhistorisk potensiale. Dessverre er det mye av dette området som ble utbygd før det ble gjort arkeologiske registreringer, og vi vet ikke hva eller hvor mye kulturhistorie som har forsvunnet opp igjennom årene. Men man skal ikke gråte over spilt melk. Det er fremdeles mange spennende og gode områder i Grimstad bevart og mye for oss arkeologer å finne i fremtiden.

Grimstad har mange spennende jernalder funn, med mange gravminner og gravfelt langs hele raet fra Dømmesmoen i sørvest, over Fjære, forbi Bringsvær, igjennom Vik og videre til Hasseltangen i nordøst. Gravminner består av både gravhauger, jordfylte hauger med graver, og gravrøysen, røysen av stein med graver. De aller fleste gravhaugene og gravrøysene har blitt plyndret i løpet av historien. Det er viktig å se gravene i sammenheng med fortidens kulturlandskap. Mange graver har ligget ved seilerleden, og vi ser ofte at gravene ligger på steder man skulle merke seg når man reiste langs kysten. Da er det viktig å huske på

*Gravrøys på Kalvehageneset (ID. 3725). Gravrøysen er en stor, fin og klassisk kystrøys.
Foto: Ingvild Paulsen, Agder fylkeskommune.*



landhevingen. Mange graver ligger slikt til at de i dag henvender seg til sund, viker og innseilinger, som ikke eksisterer lenger, men da gravene ble anlagt var dette seilbar kyst. Det er flere hypoteser om hvorfor graver ofte markerer kystleden. En praktisk hypotese går ut på at når man først anla seilemerker så slår man to fluer i en smekk og gjør det også til en grav. En annen hypotese går ut på at gravene også markere en families eierrett til et område. Det kan også tenkes at den døde i graven knyttes til landskapet og den døde da blir en vokter. Uansett, gravene ligger der.

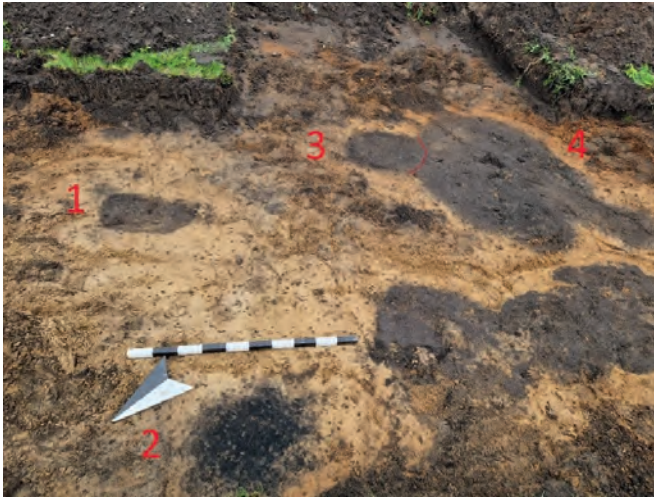
Registreringens gang

De arkeologiske registreringene på Groos foregikk mellom 9. og 11. mai 2023. Undersøkellesmetoden som ble brukt var maskinell sjaktning. Ved hjelp av gravemaskin åpnes sjakter på mellom 2 og 2,5 meter brede, så langt det vurderes behov for. Vi graver oss så igjennom det øverste matjordlaget til vi kommer ned til den sterile undergrunnen. Her ser vi etter funn og strukturer. Disse strukturene kan være stolpehull, nedgravninger, flatmarksgraver, kokegroper, fotgrøfter fra gravhauger osv. På Groos var det ikke mye matjord, så sjaktene var rundt 20-30 cm dype.

Vi startet de arkeologiske undersøkelsene på vestsiden av Groosebekken. Fra første krafsetak støtte vi på en nydelig sandholdig undergrunn med flere spor etter plog. Vanligvis er det ikke første sjakten som gir jackpot, men denne gangen var det det. Etter få minutter dukket det opp en kullflekk. Så en til. Og en til. Og en til. Men hva var disse kullflekkene? Kullflekker kan være så mangt. Er de nok til at arkeologene blir i fyr og flamme eller er det kun nok til å varme dem for den neste timen? Gode gamle Marshalltown graveskje måtte til verks. Det ble ned på kne for å rense frem strukturen for hånd. Den ene strukturen etter den andre ble rensset frem og til slutt var det fire strukturer som tredde frem i lyset. Strukturene var runde, tre små og en stor, alle med spor av kull. Men etter hvert som de ble rensset frem dukket det opp mange mindre hvite biter, menneskebein. Vi hadde et lite gravfelt.

Vi lot gravene ligge under dekkduk og fortsatte registreringen. I begynnelsen av neste sjakt dukket det opp en stor og fin kokegrop, men med det var flaksen over for denne dagen. Det dukket ikke opp flere strukturer i sjaktene på denne siden av Groosebekken. Vi så også klare spor etter at det var en del påfylte masser mot bekken.

Dag to var vi klare på østsiden av Groosebekken, hvor det var en fin slakt hellende flate som henvendte seg mot bekken. Her var det god plass til å sjakte, og potensiale for å finne flere strukturer og graver var



Fire graver dukket opp på i sjakten (1-4). Nederst til høyre ser vi et moderne plogspor.



Alle som var med på undersøkelsen. (F.V.) gravemaskinfører Vegard Graåsen, detektorist Jan Frossnes, Arkeolog Theodor L. Bruun, detektorist Johnny Nordmarken, Jan Olav Pettersen og Tor Gunnar Heldal. Foto: Ann Monica Bueklev, Agder fylkeskommune.

høy! Sjakt etter sjakt ble gravd over de neste to dagene, og 11 sjakter ble gravd her. Hva så med funn? Jo det dukket opp. På denne siden av bekken var det to områder med strukturer. Opp mot midten av flaten, liggende opp mot et høydedrag ble det funnet to kokegroper, mens ned mot elven, ble det funnet en sikker liten branngrav og en nedgravning som kan være en grav.

Siden vi allerede første dagen hadde gjort gravfunn og det tidligere var gjort metaldetektorfunn i område, så var det stort potensiale for flere metallfunn. Vi trengte hjelp av lokale metaldetektorister. Vi kontaktet Jan Olav som fant nøkkelen i 2021 og han møtte opp i lag med tre andre detektorister for å hjelpe oss. Som metaldetektorist så kan man ikke gå dypere enn matjorden⁵ derfor var det her en god mulighet for de lokale detektoristene å få søke over strukturer som dukket opp, område rundt, samt massene som var gravd opp med gravemaskinen. Vi kunne da bli sikker på at vi ikke gikk glipp av metallfunn i sjaktene. Det ble funnet mye spiker og en tursko, men alle funnene med metaldetektor denne dagen var moderne.

Resultater

Ved endt registrering satt vi igjen med 5 graver, 3 kokegroper og en nedgravning som trolig er en grav. Det ble tatt kullprøver⁶ av de fleste strukturene og to prøver ble sendt inn til analyse. Svaret på analysen, var veldig spennende! Den største graven på vestsiden av Groosebekken ble datert til midtre til siste halvdel av 900-tallet⁷ og graven på østsiden ble datert til en gang på 800-tallet⁸. Begge gravene dateres dermed til vikingtid (790-1066. E.V.T).

Dateringen fra vikingtid passer godt med havnivået, som i vikingtid var ca. 3 til 4 meter høyere enn i dag. Viken vest for Grooseneset var da mye større og gikk helt inn til lokalitetene. Det gjør at lokalitetene lå i selve oset, innerst i vika der vannet fra elven og havet møtes. Basert på kunnskapen om havnivået, er trolig gravene på østsiden fra nærmere år 900 enn år 800. Dette kommer av at de ligger så tett på datidens havnivå, og ingen spor tyder på at den har vært vasket av tidevannet. Det gjør at gravene på begge sider av elven er nært sammenfallende i tidsalder og trolig ikke mer enn to til fire generasjoner fra hverandre.

Det ble ikke funnet spor i undergrunnen som tyder på at gravene har vært dekket av haug, så mest sannsynlig er det snakk om flatmarks kremasjonsgraver hvor den døde ble kremert for så å bli begravet i en grop i bakken. Slike kremeringsgraver har få eller ingen gravgaver. Noen gan-



Undersøkesområde ved estimert havnivå på 3 meter høyere enn dagens. Dette tilsvarer vikingtid og dateringene på gravene. De sorte rektanglene markerer sjakter. Rød sirkel markerer gravfelt, mens blå sirkel markerer kokegroper.

ger ble den døde lagt direkte ned i graven, mens andre ganger ble man lagt ned i en urne av stein eller keramikk, eller tre- og neverkar⁹

Dateringene på gravene på vestsiden av Groosebekken fra midten og siste halvdel av 900-tallet gjør gravene til sen vikingtid, slutten på hedens tid og begynnelsen av kristningen¹⁰. Fordi gravene er kremasjonsgraver så er det garantert hedenske graver. Kremasjonsgraver er en klar kontrast til kristne graver og, i en tid med kristning, kan fremstå som en aktiv opposisjon til kristen innflytelse¹¹. Samtidig har personene som er gravlagt her levd i en tid med kontakt med kristendommen og basert på andre graver fra Agder kan det virke som kremasjonsgraver var på vei ut. På Bringsvær har vi tre ukremerte hellekistegraver fra sent 900-tallet som utseendemessig minner om en kristen gravskikk, mens gravgavene føl-

ger hedensk gravskikk. De kan dermed tolkes som graver fra en overgangsperiode mellom hedensk og kristen begravelsestradisjon. Basert på en mynt i en av gravene fra Otto den 3 sin regjeringstid er gravene ikke eldre enn 983¹². De døde tilhørte trolig samfunnets høyere sjikt, da gravgavene er verdifulle og arbeidet med hellekistene krever ekstra arbeidskraft. Bringsværgravene står da i kontrast til de enkle kremasjonsgravene på Groos.

Så hvorfor ligger gravene her i elveoset til Groosebekken? Det er flere faktorer som kan spille inn på dette. For det første så må det ha bodd mennesker i nærheten. Vi vet fra andre steder i Agder at det ofte er en nærhet mellom grav og gård i jernalder. Gravhauger i kystnære jordbruksområder kunne ofte bli sett fra gården. I og med at det ligger en gravhaug nær planområdet, samt at området er godt jordbruksland, så er det logisk å tenke seg at det må ha vært en gård i nærheten. Da sier det seg selv at gravene vi har funnet må ha en tilknytning til denne gården. For det andre så ligger gravene tett på sjøen, og lå som nevnt, enda tettere i vikingtid. Det må derfor være en sammenheng med havet. Det kan være at de som bodde på den nærliggende gården var fiskerbønder, krigere eller handelsmenn, trolig en blanding av alle tre. Hvis de brukte mye tid til sjøs kan det tenkes at man gjerne ville bli gravlagt der hav og land møtes. En tredje faktor kan være at der land og hav møtes, møtes også to metafysiske verdener og det kan derfor være en religiøs grunn til at man er gravlagt her. Det er flere myter som knytter sammen død, hav og skip i Norrøn mytologi, som for eksempel Balders død og gravferd. Kan-



En av hellekistene på Bringsvæ.
Bildet hentet fra: (Stylegar, 2007)

skje var det en tanke at røyken fra de dodes kremasjonsbål blåste røyk ut på havet og fylte seilene på båtene som seilte forbi, og videre førte de døde til dødsriket. De jordiske levningene ble så gravlagt der land og hav møtes. Alle disse tre grunnene kan bidra til å forstå hvorfor gravene er her. Det er ikke godt å si hva som er viktigst, men mennesker har og gjør alltid mye rart og spennende.

Groos, et lite innblikk

Gravene på Groos inngår i den siste fasen av førkristen tid i Norge. De er ikke like praktfulle som hellegravene på Bringsvær og det ble heller ikke funnet gravgraver i strukturene, eller påvist metall i selve gravene. Dette betyr ikke at det nødvendigvis er lavstatusgraver, men at det er en klar annen tradisjon enn Bringsværgravene. Kanskje er det snakk om lokale bønder med tilknytning til havet som ligger begravd her. Uansett bidrar gravene til å berike Grimstads historie og skaper gode muligheter for å forstå slutten på hedensk tid.

1 Referanser

- Bruun, T. L. (2023). *Arkeologisk registrering - 22/09812. Bjønnheia renseanlegg og Groosneset pumpestasjon*. Kristiansand: Agder fylkeskommune.
- Bruun, T. L., & Klami, I. C. (2022). *Arkeologisk registrering - 20/29965 Dahlske boligområde Gnr/Bnr 2/9, 11 og 14 - Grimstad*. Kristiansand: Agder fylkeskommune.
- Klima- og miljødepartementet. (1979). *Lov om kulturminner [Kulturminneloven]*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50>
- Mangerud, J. (2023). *C-14-datering*. Hentet fra Store Norske lekiskon: <https://snl.no/C-14-datering>
- Pedersen, U., & Sigurdsson, J. V. (2015, November 25). *Landet blir kristnet*. Hentet fra Norgeshistorie - Fra steinalderen til i dag. Fortalt av fagfolk : <https://www.norgeshistorie.no/vikingtid/0813-landet-blir-kristnet.html>
- Riksantikvaren*. (u.d.). Hentet fra Privat bruk av metallsøker: <https://www.riksantikvaren.no/veileder/privat-bruk-av-metallsoker/>
- Rolfsen, P. (1981). Den siste hedning på Agder. *Viking*, ss. 112-128.
- Solberg, B. (2003). *Jernalderen i Norge. 500 før Kristus til 1030 etter Kristus*. Oslo: Cappelen Akademiske Forlag.
- Stenvik, L. .. (2005). Flatmarksgrav. I E. Østmo, & L. (. Hedeager, *Norsk arkeologisk leksikon* (ss. 111-112). Oslo: Pax forlag A/S.

- Stylegar, F.-A. H. (2007, Mars 3). *Arkeologi i Nord*. Hentet fra "Glædelig jul og godt nyt år" fra A. W. Brøgger: <https://arkeologi.blogspot.com/2007/02/gldelig-jul-og-godt-nyt-r-fra-w-brgger.html>
- Wikander, J. A. (1985). *Gamle havner ved Grimstad*. Grimstad: Grimstad Bys Vel.

Noter

- 1 (Bruun, 2023)
- 2 (Wikander, 1985, s. 15)
- 3 Alle kulturminner eldre enn 1537 er automatisk fredet og tilhører oss alle i felleskap. Det er fylkeskommunen og universitetsmuseene sin oppgave å forvalte dem i felleskap. Se kulturminneloven §4. (Klima- og miljødepartementet, 1979)
- 4 (Bruun & Klami, 2022)
- 5 (Riksantikvaren, u.d.),
- 6 Kullprøvene skjer ved C14 metoden hvor man måler hvor mye det er igjen i objektet av det radioaktive isotoper karbon 14. Alle levende vesener tar opp karbon 14 igjennom sin levetid, og det brytes jevnt ned etter at det levende vesenet dør. Ved å måle hvor mye Karbon 14 gjenstår kan vi finne ut hvor gammelt det organiske objektet er. (Mangerud, 2023)
- 7 71,7 % 944-1026 kalibrert vår tid. 23,7% 893-928 Kalibrert Vår tid.
- 8 88,3% 770-894 kalibrert Vår tid. 4,9% 706-736 kalibrert Vår tid. 2,1% 928-944 Kalibrert Vår tid
- 9 (Stenvik, 2005, ss. 111-112).
- 10 (Pedersen & Sigurdsson, 2015)
- 11 (Solberg, 2003, s. 317)
- 12 (Rolfesen, 1981, s. 127)

HYTTER I SØRLANDETS SKJÆRGÅRD ER NORGES BESTE INVESTERING. PRISENE HAR BLITT 1000 GANGER HØYERE PÅ 60 ÅR.

Av Per Gustav Lindeberg

Strandloven som kom i 1965

Så lenge jeg kan huske har sørlendingene kommentert, akket seg og ristet på hodet over de store prisstigningene på skjærgårdens hytter. Jeg er født i 1946. og gikk på Dahlske skole i Grimstad. Min far jobbet i Den norske Creditbank og det var mye prat hjemme om eiendomssalg og næringsutvikling. Fra 1. januar 1966 begynte strandloven å virke i Norge. All hyttebygging innenfor 100 meters avstand fra sjøen ble forbudt. Dette var noe som var kjent for de som fulgte med. Mange skyndte seg å kjøpe tomt og få opp en grunnmur om høsten 1965 slik at man kunne si at hytta var påbegynt før loven kom. Sommeren -65 traff jeg en eldre bror til en jeg kjente. Han var student og hadde tjent ca. 4.000 kroner på sommerjobb. Det brukte han til å kjøpe seg en strandtomt ute i Høvåg. Han anbefalte meg å gjøre det samme. Det gjorde jeg dessverre ikke.

Den store prisstigningen starter

For å belyse strandeieendommenes spesielle vekst må vi først se på to andre forskjellige tall.

1. Prisstigningen i Norge fra 1964 til 2024, dvs. siste 60 år.

Statistisk Sentralbyrå oppgir at gjennomsnittlig prisstigning for alle varer er på 13,6 gangen. Det kan synes lavt. Og for mye stemmer det; mange varer og tjenester er blitt mye dyrere. Men mye er billigere, f. eks reiser, klær og mat.

1. Gjennomsnittlig lønnsøkning de siste 60 år.

Gjennomsnittlig lønn har gått opp mye mer enn prisene. Gjennomsnitts lønn for alle i Norge i 1964 var kr 16.600. mens tallet i 2022 var kr 608.000.

Det vil si ca. 37 ganger høyere. Det har også skjedd en forskyvning. Lønn innen akademiske yrker har steget mindre i forhold til f.eks. nye spesialyrker som biloppretter, høytrykkssveiser eller boresjef.

Gjennomsnittsinntekten er et tall som påvirkes på mange måter. Skatt, renter og kvinners yrkesdeltagelse endrer familiens inntekter. Men ett er sikkert, norske familier har fått økt kjøpekraft og økt sitt forbruk. Flere ønsker å kjøpe seg en hytte ved sjøen og tenker de kan ha råd til det. Men når det gjelder hytter i skjærgården er prisstigningen dramatisk høyere. Der er det to spesielle forhold som gjelder.

1. Sørlandskysten blir ikke lengre.
2. Strandloven hindrer bygging av nye hytter nær kysten.

Alle skjønner at dette nesten umuliggjør bygging av nye hytter. Vil man ha hytte må man arve en eller kjøpe en som allerede er bygget.

Strandeiendommenes uavhengige prisstigning.

Følger man litt med på hyttepriser ser man at selv om alle stiger er det noen eiendommer som stiger mer enn andre. Det er eiendommer som har alt. Det er de som i tillegg til hytte har egen strand, brygge og sjøbod. Og kanskje en hageflekke bak med kjøkkenhage. Over de siste 60 år, mens strandloven har vært gjeldende lov, har de beste eiendommer i skjærgården steget 1000 ganger i pris. Det som hytter i 1964 kostet i tusen kroner koster de i dag i millioner kroner.

Et eksempel er en eiendom en bekjent kjøpte på en øy i Blindleia i Lillesand i 1962. Det var et gammelt nedslitt hus som tidligere hadde vært bebodd. Det fulgte med uthus og brygge. Bak gikk eiendommen opp og over til andre siden av øya, totalt ca 19 mål. Dette betalte han 18.000 kroner for. «Alle» syntes det var for dyrt. Det var altfor mye for et gammelt hus. Og man måtte i båt for å komme dit.

I dag er eiendommen verd 15 - 20 millioner kroner.

Prisstigningen i skjærgården har også vært nokså jevn over alle årene. Det er ingen perioder hvor den har stått stille. Dette fordi de som har ønsket seg et skikkelig familiested, har lett lenge, og alle vet at tilbudet er lite. Man vet at det aldri kan bli flere av dem. De vil alltid være ettertraktet. Å betale høy markedspris er ikke farlig, den vil bli høyere om noen år. Trygve Hegnar i Kapital var en av de første som skrev om dette fenomenet. Allerede på 80- tallet anbefalte han hytter på Sørlandet som en av de sikreste investeringer man kunne gjøre.

Her er to av Byselskapets buer og noen tilfeldige strandeieendommer rundt Goosefjorden.



Richards bu på Store Hampholmen. Tilhører Byselskapet. Foto: Helge Grobæk



Sandholmen sommeren 2024. Foto: Helge Grobæk



Vestre Bratthauve sommeren 2024. Foto: Helge Grobæk



Fiskebu i Kalven. Tilhører Byselskapet. Foto: Helge Grobæk



Nybygd hytte i Krågevika. Foto: Helge Grobæk

Jeg husker at Ånon G. Hansens holme, Sandholmen i Grimstad, rundt 1967 ble solgt for kr 55.000. Det var første gang prisen en hytte gikk over kr. 50.000. For at noe skal ha en prisstigning på 1000 gangen over 60 år må det stige litt mer enn 3,15 ganger i verdi hvert 10. år. Da får vi regnestykket $3,15 \times 3,15 \times 3,15 \times 3,15 \times 3,15 \times 3,15 = 980$. Det passer bra på det vi har opplevd. Og hvis det fortsetter vil eiendommene være verd litt over 3 ganger mer om 10 år. Det er få som tror at prisstigningen er over.

Strandeiendommer stiger mest over hele verden

Det kan også nevnes at dette fenomenet ikke bare gjelder i Norge. Over hele Europa har prisveksten i alle land vært størst i sør. Strandeiendommer i de sørlige deler av landene har steget mye mer enn eiendommer nordpå i samme land. Dette gjelder i Sverige og i Finland. Og i England og i Frankrike. Særlig i de deler som omtales som Rivieraen.

Snobbefeekt gir høyere pris i enkelte områder.

Også i Norge har vi hatt forskjellig prisstigning på forskjellige deler av sørlandskysten, alt etter hvilken «snobbstatus»-området har fått. Høyest status har kragerøområdet lenge hatt, men nå begynner Blindleia ved Lillesand å få samme prisnivå. Noen betaler kanskje mer for hytta si hvis de kan si; «de har et sted like ved Petter Stordalen.»

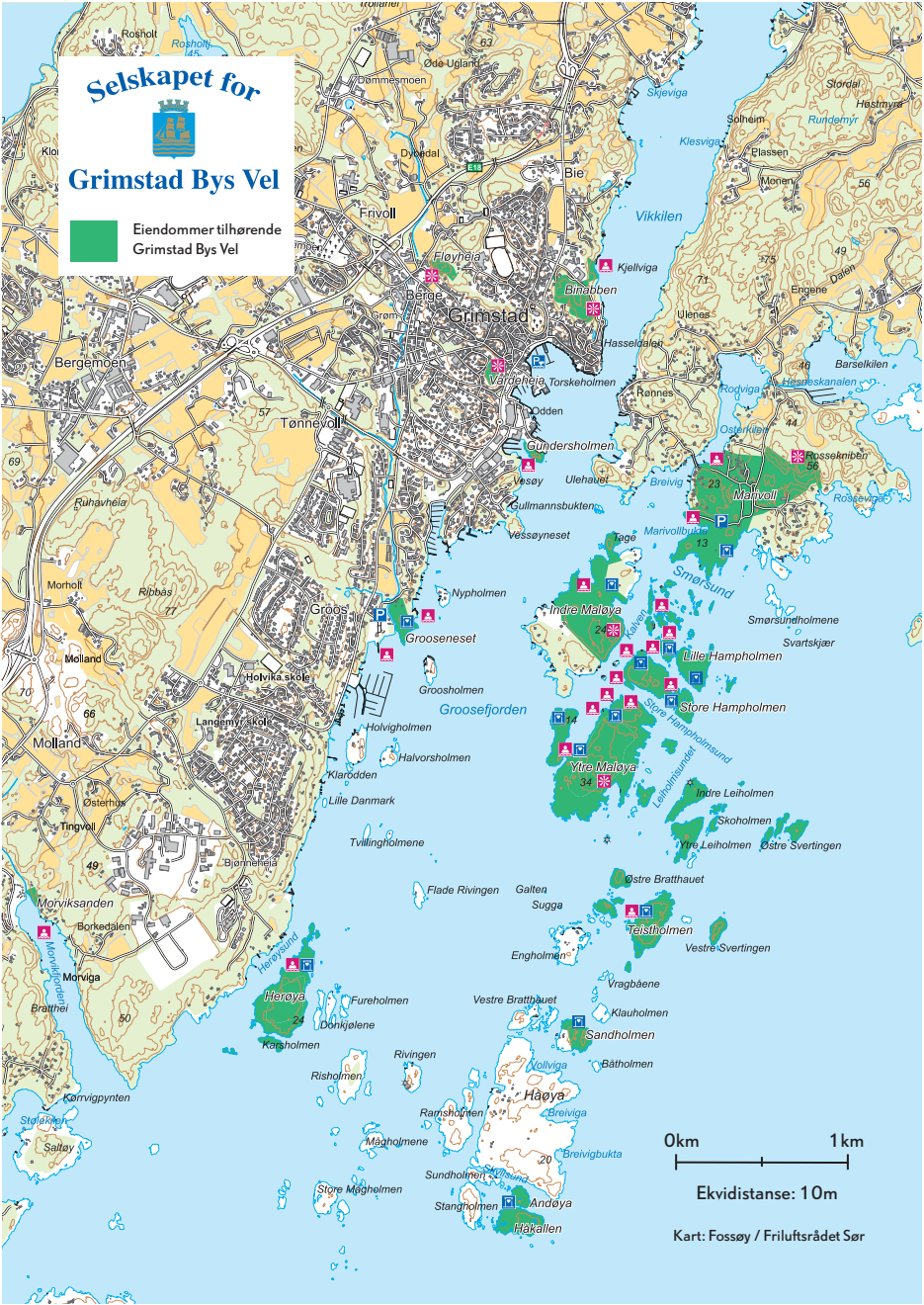
Selskapet for Grimstad Bys Vel

I Grimstad er situasjonen som vi vet noe annerledes. Dette fordi Byselskapet før krigen og i årene deretter kjøpte opp mye av byens fineste strandeiendommer. Alle er takknemlige for det, og alle skjønner at dette er en stor gave til byens befolkning.

Samlet eier Byselskapet ca. 800.000 m² av Skjærgården. Dvs. 800 mål. (Anslag gjort av PGL).

Det har ingen hensikt å verdsette dette etter dagens priser. Fordi ingenting kan bebygges med noe nytt. Men som et tankeeksperiment, tenk hvor galt det kunne ha gått, hvis alt var blitt stykket ut og solgt mens lovverket var svakt.

*Byselskapets eiendommer i Grimstad.
Foto: Roar Ousland som også har laget kartet.*





Omtrent samtidig med at Byselskapet ble stiftet, ble Nakholmen i Indre Oslofjord tillatt bebygget med små hytter. Idag er det oppført 182 små hytter der. Foto: Wikipedia.org.

Det kunne i hvert fall blitt 300 private eiendommer på 2 mål hver. Det hadde betydd minst 300 hytter mer i vår fineste skjærgård.

Vi kan ikke få takket Byselskapet nok.

En liten tankelek til. Hva ville disse hyttene vært verd? De ville ligge i vår vakreste skjærgård, på kremtomter. Vi må kunne anslå en verdi ca. kr 5.000.000 pr. tomt. Ut ifra dette anslaget får vi tallet 1,5 milliarder kroner hvis alt var bygd ut. Dette er bare fantasier og lek med tall. Men vi har lov til å si at Byselskapet har sikret milliardverdier for Grimstads befolkning.

Det er ikke lett å spå markedets utvikling

Denne artikkelen har tatt for seg den jevne og kraftige prisstigningen strandeieendommene har hatt til nå. Det passer da å slutte med en historie som min far pleide å fortelle. Den viser hvor vanskelig det er å forutse markedets utvikling.

En dame kom til Sørlandet under krigen med ett kilo ekte kaffebønner. Hun solgte dem på svartebørsen for kr. 1500 til en brakkebaron som skulle ha konfirmasjon. Han ønsket å imponere gjestene sine. For de 1500 kronene kjøpte hun en liten holme i skjærgården med en liten hytte.

LOS – OG TREBÅTKULTUR PÅ HÅØYA.

Av Helge Grobæk

Hver sommer siden 2018 har Morten Samuelsen – «fastboende sommergjest¹» og 13 generasjon på Håøya - arrangert en samling for trebåteiere i Grimstad. Før det skrives noe mer om årets treff, kan det være av interesse å ta for seg litt av Håøyas tidligere historie.



*Håøya i midten, omgitt av fra venstre Vestre Bratthaue og Sandholmen, så Lille Ramsholmen og Ramsholmen, og til høyre Sundholmen, Håkallen og Stangholmen.
Foto: Johnny Foss. Foto: Utlånt av Morten Samuelsen.*

Reidar Marmøy skriver i boka «Håøy – losenes øy»:

«... Navnet Håøy kan i seg selv være problematisk. Det er skrevet på nær sagt alle tenkelige måter: Havøe, Havøen, Havø, Haaøe, Haaøen, Håø, Håøen, Håøy, og enda flere. Han valgte navnet Håøy i boka. ... «i alle sammenhenger der det ikke er snakk om et formelt bekreftet familienavn.» Selv om folk flest her lokalt sier Håøya, er det naturlig at Morten med sin tilhørighet til øya bruker Haaø i sin bok «Haaø, ikke bare loser. Hus og mennesker gjennom fire århundrer.»

Agders maritime kystkultur er både bevisstgjort hos og forankret i lokalbefolkningen. Hovedsakelig dreier vår lokale kulturhistorie seg om båter og skip – fra små ro- og seilsjekter til store seilskip som brigger, barker, fullriggere, samt dampskip og motorskip. Uthavner, losstasjoner, fyrlykter, varpepåler, fortøyningsringer, båtbyggerier, verft, partsrederier, rederier og ikke minst sjømenn danner rammene om kulturen. Skuter fra skandinaviske land og Tyskland, Belgia, Holland søkte ly i uthavner på Agderkysten når høststormene satte inn. Disse var lastet med varer til og fra og Østersjøen, spesielt Russland og de baltiske land. Det var *Hanseforbundet*² i Tyskland som på 13-1500 tallet, gjennom opprettelse av handelsforbindelser med disse landene, var ledende i fraktmarkedene.

Datidens skip var helt avhengige av vind og strøm. De kunne ikke seile langs danskekysten hvor kraftig vestavind drev dem på land. Farleden langs Agder ble den tids E-!8, og det vokste opp uthavner langs hele kysten. Her fikk man ly for vind og vær, kunne få reparert rigg og rær, i det hele tatt noen dagers ro for å samle krefter. Groos uthavn var kjent som en god havn, spesielt fordi man kunne seile inn i den under de fleste vindforhold og -retninger. Det lå flere gjestgiverier rundt Groosefjorden. Ett lå på Ytre Maløya hvor det fortsatt finnes rester etter steinmuren. Det har sannsynligvis også ligget ett på Indre Maløya. På Stoltenberg, før bakkehellingen fra Groos går ned mot Holvika, lå også ett. Huset, som opprinnelig var fra tidlig 1600-tallet ble revet på 1960-70 – tallet, men ført opp igjen i nesten samme stil og form. På 1750 – tallet fikk Hans Jenssen Haaø *kongelig privilegium*³ til å drive gjestgiveri Håøya. Han hadde også lospatent, utstedt av kongen.

Etter den store nordiske krigen (1709 – 1721) så man at det var nødvendig å få losing inn i bedre organiserte former. Handelstrafikken langs hele norskekysten økte, og det var for liten loskapasitet. Antall skuter som søkte nødhavn vokste. De kom inn mot kysten hvor losene satt ved losvar-



Losvarden på Håøya. Foto: Morten Samuelsen.



Los Svend Hansen Håøy, malt av Henrik Ibsen. Foto: Morten Samuelsen.

der eller loshytter og speidet etter skuter med losflagget oppe. Skutene bautet fram og tilbake i påvente av å se en åpen sjekte for seil ut mot dem.

Tankene om organisering av losvesenet fikk økende oppslutning og i 1720 vedtok Kong Christian IV en forordning om losvesenet i Norge. Tidligere var losing basert på lokale kunnskaper om hvor man kunne seile inn i en havn. Nå ble det krav om at foruten farledskunnskap og sjømannserfaring måtte alle som ville bli los avlegge ed til kongen for å få kongelig patent⁴.

Befolkningen på Håøya vokste. Den første los i Mortens familie var Svend Hansen Håøy – modell til Henrik Ibsens maleri ca. 1849. Felles for alle losere på Håøya var bruk av klinkbygde tresjekter. Så den store entusiasmen hans for trebåt ligger jo i genene.

Agder har rike tradisjoner med bygging av klinkbygde småbåter. I 2021 kom denne minst 2000 års gamle Skandinaviske byggeteknikk inn på Unescos liste over verdens immaterielle kulturarv. Selv om dette i seg selv er positivt betyr det ikke at tradisjonen er reddet. Båtbyggerne eldes og har få eller ingen å videreføre kunnskapen til. Å ta inn lærlinger i faget er så å si umulig pga. krav til maskinelt utstyr. Det blir en ond sirkel med

synkende antall søkere og økende krav til investeringer i håndverket. De fleste gjenværende båtbyggere har gammelt, ofte selvlaget og nærmest uslitelig utstyr. I de fleste tilfeller godkjennes ikke disse i opplæring av lærlinger. Å anskaffe nytt blir for kostbart.

Trebåttreffet på Håøya 12 juli 2024.



Håøysundet med trebåtene juli 2024. Foto: Morten Samuelsen

Det store antall trebåter som årlig samles på Håøya er klinkbygde. Klinkerbåter har langsgående, overlappende bord festet i kjølen, klinket med kobbernagler og hele skroget stivet av med tverrstilte spant. I år var det fem år siden det første treffet ble arrangert 2018. I 2022 måtte man avlyse pga. koronaen, men ellers har det vært stor oppslutning hvert år.

Båtene tøffet ut mot Håøya fra tidlig morgen. For å få med seg hil-
dringstimen dro «seniorbåtbygger» Oddvar Tørvolt ut allerede i 6-tiden. I
sønnens selvbygde, åpne 22 fots Vikkilen sjekte tok han en dorgetur etter
makrellen og fikk et par sneis *kult*.⁵



Oddvar i gang med å steke frokost.
Foto: Morten Samuelsen



Stein i «Terje Vigen»



«Brand» og «Vildanden» med båtbyggerne Johannes og Torfinn Gjeruldsen.
Foto: Martin Haugen GAT.



Harald Kringlebotn på vei til Håøya i rosjekta. Foto: Helge Grobæk



Rønnes II eller GRIM som den opprinnelig ble døpt. Foto: Inge Ludvigsen

Så ble det grillert fisk på brygga til Morten. Flere av øyas sommerbeboere deltok i frokosten. Etter hvert kom Stein Jensen ut i Kystlagets restaurerte åpne 20-fots sjekte – «*Terje Vigen*». Flere fulgte på. Kystlagets rosjekter «*Vildanden*» og «*Brand*» ble rodd av hhv. John Henrik Aas m/familie og Odd Rønnestad og Torleif Berg. Fra Rønnes rodde Harald Kringlebotn i sin tro kopi av bestefaren- Halfdan Drevdals 15 fots rosjekte. Båtbyggerne Johannes Gjeruldsen og sønnen Torfinn samt andre deltakere i treffet fortøyde sine selvbygde og nyrestaurerte sjekter. Båtene kom fra Fevik, Rønnes, Grimstad, Støle, Homborsund og Lillesand. Til slutt lå det bortimot 25 båter, alle *alongside*⁶ eller fortøyd etter hverandre. Mange av dem bygget, restaurert eller reparert av enten Oddvar, Johannes eller Torfinn.



«*Sprøyt*», bygget av Alf Bratteberg, tilhørende Reidunn og Bjørn Bergshaven.
Foto: Morten Samuelsen

Rønnes II, med skipper Tom Abrahamsen fra Hesnesøya, la til med den nyrestaurerte 30 fots sjekta som i mange år gikk mellom Rønnes, Mariavold og Smith Pettersens brygge.

Formiddagen gikk unna med båtprat og skrøner. Gode og gratis råd fra erfarne båtbyggere som Oddvar og Johannes var særdeles populære. Og Stein Jensen kunne gi tips om bytte av impeller og start av gamle ben-

sinmotorer. Kanskje ble det gjort avtaler om reparasjon av en bordgang eller nedpussing av ei sjekte også.

Esker med wienerbrød og stenger fra Bergshavens bakeri, til felles nytelse og behag, ble bragt i land. Alle hadde med seg kaffe, det hele ble som vanlig en stor sosial happening.

I boken om Grimstad og trebåtene skriver Morten: «... *Den* (boken) er en hyllest til mine foreldre og besteforeldre som lærte meg å bli glad i båt, til båtbyggere og motorbyggere, venner på land og til sjøs som brenner for livet på sjøen i en trebåt.»

Om sine venner, båtbyggerene Oddvar og Johannes skriver han følgende:» ... *Dette er to «Grand old men» og sannsynligvis de siste i Grimstad som kan hjelpe deg med å fikse en trebåt.»*

Vi må håpe at Morten tar feil i sin spådom og at trebåtbygging får en renessanse, ikke minst som den kulturarv den er.

Igjen et flott trebåttreff på Håøya og planleggingen for neste år er allerede i gang!

Kilder:

«Haaø, ikke bare loser. Hus og mennesker gjennom fire århundrer» - utgitt av Morten Samuelsen i 2022.

«Grimstad og trebåtene ... de siste 100 år» - utgitt av Morten Samuelsen 2019.

Diverse samtaler med Morten Samuelsen, Oddvar Tørvolt og Johannes Gjeruldsen vår/sommer 2024.

Noter

- 1 Ble i min oppvekst brukt som benevnelse på sommergjester som årevis kom hit hver sommer.
- 2 **Hansaforbundet** var et handelslaug som arbeidet for beskyttelser av handelsprivilegier, og som i en periode dominerte handelen i det nordlige Europa. Deres innflytelse strakk seg fra Baltikum til Nordsjøområdet og med tilhørende innland fra senmiddelalderen og inn i tidlig moderne tid. Det har fått navn etter det lavtyske ordet *hanse*, som betyr gruppe, følge, eller (handels)selskap. (Wikipedia).
- 3 Et **Kongelig privilegium** var opprinnelig en formell juridisk særrett eller fortrinnsrett, tildelt av en fyrste eller andre makthavere i form av et privilegiebrev. Privilegier ble gitt allerede i middelalderen, blant annet til laug og gilder i byene. Blant annet bygget det tyske Hansaforbundet (cirka 1100–1500) mye av sin makt på handelsprivilegier som var gitt dem av fyrster og lensherrer. (Store norske leksikon).
- 4 Når ei seilskute trengte los for å søke havn eller mer vanlig – nødhavn, ble losflagget heist.
- 5 I 1720 ble norskekysten av Admiralitetet i København delt i to overlosdistrikter: det sønnenfjellske fra Svenskegrensen til Åna Sira og det nordenfjellske derfra og nordover. Overlosene ble videre pålagt å dele inn sine distrikter i ulike losoldermannskap. Videre ble lostjenesten regulert ved felles instruksjer og faste takster ble fastsatt. Ingen los kunne lenger lose uten **lospatent**. Før dette ble tildelt måtte losen dokumentere sin dugelighet overfor sin overlos samt avlegge ed til Kongen. (Fra norsk losforbund).
- 6 Gammelt maritimt uttrykk for når 2 skip ligger fortøyd ved siden av hverandre.

ÅRSBERETNING 2024

for perioden 22.04.2023 19.04.2024

Da har jeg gleden av å ønske velkommen til Generalforsamlingen 2024. Vi har avholdt 7 styremøter, behandlet 14 saker, i tillegg til en rekke referatsaker.

Som høringsinstans har vi fått mulighet til å komme med utspill på utbyggingsprosjekter og har kommet med tanker og ideer på bl.a. planlagt utbygging av Torskeholmen.

Medlemsmassen er fortsatt økende, og vi nærmer oss det magiske 1.000 tallet med våre 939 medlemmer.

Etter å ha gjennomført et begivenhetsrikt 100-års jubileum, som ble toppet med Grimstad kommune sin generøse gave til Byselskapet med overdragelse av Gundersholmen, har vi dette året gjennomført mange spennende oppgaver.

Etter fruktbare forhandlinger med grunneierne, fikk Byselskapet anledning til å kjøpe 1 drøyt mål stort område på Vardeheia. Det flotte utkikkspunktet på Vardeheia var i ferd med å miste sin attraksjon idet store trær og vegetasjon stengte for den fine utsikten over Boddan, havna og skjærgården. Den aldri sviktende dugnadsånden blant Byselskapets medlemmer, sørget i vår for at området ble ryddet for kratt og vegetasjon. Nå gjenstår bare noen store trær som må felles for at utkikkspunktet på Vardeheia igjen skal gi besøkende en hyggelig oversikt over Grimstad. En takk til tidligere grunneiere, brødrene Fredriksen, som så verdien i å overdra området til Byselskapet til beste for allmennheten. Tilbakemeldingene fra brukerne har vært utelukkende positive.

Tilrettelegging av naturområder til bruk for Grimstad-borgere og besøkende til vår vakre by, er Byselskapets viktigste oppgave. Til denne viktige jobben, trenger vi hjelp og støtte fra andre. Det fikk vi til gangs, da kommunestyret vedtok å overdra den grønne delen av Gundersholmen til Byselskapet i forbindelse med vårt 100 års-jubileum. Etter iherdig innsats fra ivrige dugnadssjeler, er det så langt ryddet en fin gangsti som ender opp ytterst mot Smørsund, og som gir besøkende et flott utsyn over skjærgården. Vi har også planer om å få til en handicapsti, fra dypvannskaia langs fjellet forbi sjømerket Soldaten, ut til spissen hvor vi kanskje kan lage en liten badeplass. Dersom dette lar seg gjennomføre, vil vi kunne få en sammenhengende strandpromenade fra Boddan og rundt Gundersholmen. Ikke minst vil dette være et aktivum for rullestolbrukere og småbarnsforeldre med barnevogn, som vil kunne få en skjærgårdsopplevelse uten bruk av båt eller bil.

Byselskapet håper også å få tilrettelagt en badeplass midt på halvøya mot Bystranda, hvor det i dag allerede er en naturlig skjellsandbelagt badeplass. I denne lune vika med kveldssol kan barnefamilier kose seg på stranda, eller ungdommen kan utfordre seg med stuping fra naturlige klipper. Her trengs litt tilrettelegging ned til stranda, kanskje et stupebrett og en benk med bord til å nyte piknik ute i det fri.

Samarbeidet med Marivold Camping (MC) fungerer bra i tråd med den nye avtalen. Byselskapets representanter Trond Nilsen og Morten Sten Jacobsen gjør en utmerket jobb i kommunikasjonen med MC. Det neste som står på agendaen er en utvidelse av campingplassen på nordsiden ved inngangen, hvor det kommer en del dagplasser for campingturister. Deretter skal det forfalne servicebygget på sørsiden av campingplassen ned mot Paradisbukta rives og renoveres. I tillegg skal det ryddes ned mot sjøen i samme område.

I vinter har det vært betydelige skader pga rotvelt på våre områder. Skjærgårdskomiteen i samarbeid med Grimstad kommune, har allerede gjort en fin innsats med rydding av stinettet på øyene. I tillegg er det blitt ryddet en del på Marivold og Binabben.

Den største jobben med utrasing av veien utenfor Gittas hus, tok Byselskapet ansvaret for å rydde. Store eiketær ble fjernet og veien ble bygd opp igjen, dette ble heldigvis dekket av vår forsikring.

Leiekontrakten til nåværende leietakere på Gittas hus går ut i august, og vi er nå på leiting etter nye leietakere. Benytter samtidig anledningen til å takke nåværende leietakere for en fantastisk innsats de har gjort i vedlikeholdet av Gittas hus, det var svært forfallent da de overtok huset, i dag fremstår huset nyoppusset og godt renoveret.

Postmannslaget blir godt ivaretatt av Postmannslagets venner som holder området innbydende og ryddig. Det har også siste året fungert som en møteplass med salg av vafler og tilbehør som hyggelig innslag på søndagsturene. Driften av Postmannslaget finansieres også av utleievirksomhet, i tillegg til dugnadsarbeidet.

Styret er takknemlig for at dagens redaktør Helge Grobæk også i år vil være ansvarlig for medlemsskriftet som blir sendt ut til alle våre medlemmer.

Byselskapets styre ønsker også å rette en takk til Ibsenhusets Venner for den generøse pengegaven vi fikk. Pengene skal brukes til å utarbeide skilt på historiske bygninger i Grimstad.

Arbeidet med vår webside og vårt nye medlems- og administrasjonssystem SmartOrg krever mye innsats, en stor takk til Roar Ousland som hjelper oss med dette og gjør kommunikasjonen med våre medlemmer enklere.

Selskapet for Grimstad Bys Vel er sikker på at det neste året vil bringe nye utfordringer med vår takknemlige oppgave, tilrettelegging for allmenheten. Vi håper det vil gi våre brukere naturopplevelser i vår vakre skjærgård og på heiene som omkranser byen.

Grimstad april 2024. Torgrim Næverdal (styreleder)

Oppgavefordeling:

Gundersholmen:	Torgrim Næverdal, Trond Nilsen
Sekretær med ansvar for protokoll:	Bjørn Atle Eide
Annonser medlemsskrift:	Aileen Fosseli
Huset Kirkebakken:	Morten Sten Jacobsen
Boklager:	Aileen Fosseli
Binabb en/Kjellviga:	T. Næverdal, A. G. Hegnar
Vardeheia m/ ansvar for flagging:	Aileen Fosseli
Kontakt med Marivold Camping:	Trond Nilsen, Morten Sten Jacobsen
Kontakt Grimstad Seilforening og Gittas Hus:	Torgrim
Postmannslaget:	Morten Steen Jacobsen , Tom Arne Birkedal
Bokkomité:	Torgrim
Fløyheia:	Trond Nilsen
Styret Marivoldveien:	Trond Nilsen
Festkomité:	Aileen Fosseli, Torleif Kleppe
Økonomiansvarlig:	Bente Eielsen
Weside, Facebook, SmartOrg:	Roar Ousland, Bjørn Atle Eide

ÅRSBERETNING FRA SKJÆRGÅRDSKOMITEEN

for perioden fra mai 2023 til april 2024

Hele Skjærgårdskomiteen ble gjenvalgt på generalforsamling i Byselskapet den 21. april 2023, og har i denne perioden bestått av:

Bjørn Bergshaven (formann), Erling Vik (sekretær), Jan Ivar Olsen, Alf Jensen, Knut Skår Knutsen, Roar Ousland, Øivind Simonsen, Odd Anton Nilsen, Jostein Halvorsen, Kristian Folkman og Stein R. Jensen. Formannen har som vanlig deltatt i Byselskapets styremøter.

Den 13. juni ble det gjennomført skjærgårdsbefaring og deretter var første programpost konstituering av Skjærgårdskomiteen - Bjørn Bergshaven ble gjenvalgt som formann og Erling Vik som sekretær.

➤ Fordeling av holmer – arbeidsfordeling

- | | |
|-------------------------|------------------|
| • Indre Maløya | Alf/Odd Anton |
| • Leiholmen/Ytre Maløya | Jostein/Kristian |
| • Teistholmen | Knut |
| • Herøya | Øyvin |
| • Marivoldbukta | Stein |
| • Bro over Osterkilen | Jan Ivar |
| • Hampholmene | Bjørn/Erling |

Den 15. juni inviterte styret Skjærgårdskomiteen og Jonny Hagen i Skjærgårdstjenesten i kommunen til sedvanlig rægefest på Hampholmen i Richards Bu. En særdeles hyggelig rægefest ble gjennomført.

Skjærgårdskomiteen har deltatt på ulike dugnader. Arbeid som er utført: Om lag 400 skruer er skrudd inn i broa over sundet fra Rønnes til Marivold. Dette for å stabilisere broa og erstatte eldre spiker. Ved sandstrand på vestsiden av Indre Maløya, nær Jensens brygge, er det felt en del større trær som har tatt ettermiddagssolen. I Dynamittbukta er det lagt ut stokker for å gjøre det mer fremkommelig inn til toalettene. Vi har også i år husket rivene til bruk på badestrendene våre. Vi har deltatt ved dugnad på Vardeheia og har igjen fått gjenåpnet utsikten mot byen og fjorden. En betydelig mengde rotvelt skjeddene senhøstes på flere av våre eiendommer i skjærgården. Spesielt ille var det på Herøya og på Ytre Maløya. I tillegg til representanter fra Skjærgårdskomiteen hyret vi inn sakkynndig hjelp, Egil Aas og Lasse Fosseli, og sammen med Skjærgårdstjenesten i kommunen er stiene nå gjort farbare. En mengde trær hadde falt over stier, og ellers i terrenget. En betydelig ryddejobb gjenstår.

Det årlige møtet med Bygartner ble gjennomført i januar, hvor vi bl.a. ble enige om å søke om midler til 2 ilandstigningsbrygger. En på østsiden av Kalvøya og en på sydpynnten i Dynamittbukten. På møtet ble vi også gjort kjent med at Statsforvalteren skal ha befarings på vårparten, og vi vil da samtidig anbefale at de ser på jorderosjonen på Ytre Maløya.

Vi retter nok en gang stor takk til alle som hjelper oss med å holde holmene våre ryddige og innbydende. En spesiell takk til Jonny Hagen i Skjærgårdstjenesten.

April 202

Skjærgårdskomiteen i Selskapet for Grimstad Bys Vel.

FORFATTERE

Knut Brautaset. Født 1939 i Sandefjord, bosatt i Grimstad siden 1970. Pensjonert dosent i hydraulikk og mekatronikk. Valgt rektor på Agder ingeniør- og distriktshøyskole, Grimstad 1983-1989 og på Høgskolen i Agder (nå Universitetet i Agder) 1994-2000. Har skrevet en del historiske artikler og boken *Ibsens Grimstad*.

Theodor Lothe Bruun. Formidlingsansvarlig og Arkeolog, Agder fylkeskommune 2020 -. Arkeolog Vest-Agder fylkeskommune 2019. Bachelor og Master i Arkeologi fra NTNU ferdig 2018. Flamenco-dans fra Studio Manuel Betzano I Sevilla Spania vinter 2019(Fun fact) Vestlending med østlandsdialekt.

Bjørn Atle Eide. Født 1968. Bosatt i Grimstad. Journalist og redaksjonssekretær i Grimstad Adressetidende. Journalist, redaktør og digitalsjef i Agderposten gjennom til sammen 40 år. Medforfatter av seks bøker sammen med Dag Otto Lauritzen.

Helge Grobæk. Født 1946 i Grimstad. Siviløkonom. Bor på Groos i Grimstad som pensjonist. Interessert i lokalhistorie og russisk historie.

Olav Haugsevje. Født 1977 på Dalen i Telemark. Bor i Arendal. Cand. Philol. med hovedfag kulturvitenskap ved Universitetet i Bergen 2005. Ansatt ved Grimstad Bys museer siden 2008.

Sverre Holte. Født 1953 i Grimstad, oppvokst på Biudden, nå bosatt i Osloområdet. Cand.real fra Universitet i Oslo og dr.grad i hydrodynamikk/oseanografi fra samme.Sivilingeniør fra NTNU. Har hatt mye av arbeidslivet i internasjonal oljevirksomhet. Pensjonist og tilbringer mesteparten av sommerhalvåret i Grimstad – i huset i Holvika.

Per Gustav Lindeberg. Født 1946 i Lillesand. Oppvokst i Grimstad. Sivilingeniør NTNU 1970. Arbeidet i Akergruppen og egen virksomhet. Interessert i slektsgranskning og lokalhistorie. Har skrevet diverse artikler, innlegg og meningsytringer.

Kjeld Malde. Født 1942 i Grimstad. Utdannet lege fra Oslo Universitet. Praktisert 5 år i Nord-Norge og fra 1975 i Grimstad Født i Grimstad på gamle Grimstad sykehus, bodd største deler av livet her. Skrevet noen prologer og sanger til byens ære. Medlem 4 år i kommunestyret den gang Kulturhuset ble vedtatt bygd. Med i styret i Byselskapet under Carsten og Kjetil.

Nicolay Svendsen. Født 1947 i Homborsund. Til sjøs første gang i 1968. Gikk gradene fra dekksgutt til kaptein. Seilte i Wilh.Wilhelmsen Line og Farstad Offshore. Pensjonert etter 43 år til sjøs. Mangeårig formann i Grimstad Sjømannsforening.

Johan Anton Wikander. Født 1941 på Langsæodden, Arendal, oppvokst i Grimstad, nå bosatt i Trondheim. 1967 - 2016 ansatt i NSB, Jernbaneverket og Bane NOR; sist som sjefingeniør. Arbeider nå med jernbanens kulturminner. Interesse er lokalhistorie og jernbanehistorie; bl.a. et stort engasjement i Dovrebanens 100-års jubileum 2021. I 2004 tildelt Det Kgl. Norske Videnskabers Selskabs minnemedalje i gull. I 2015 tildelt Kongens fortjenestemedalje.

SELSKAPET FOR GRIMSTAD BYS VEL. VI HAR DISSE BØKENE TIL SALGS:

- Bjarne Berg: *Blikk på Grimstad.* (2014)
- Trond A. Berg: *byen og bygningene.* 2 og 3 bind på lager.
- Trond A. Berg: «*Wentzels plass*» (2023)
- Knut Brautaset: *Ibsens Grimstad.* (2012)
- Åsmund Bie Eriksen: *Gamle Grimstad. Byen i mitt hjerte.* (2012)
- Erik Aalvik Evensen: *Amerikabrevet.* (1996)
- Erik Aalvik Evensen: *Fra Kaanan til Det Lovede Landet.* (2011)
- Erik Jacobsen: *Fra Skrog til Skrap.* (2021)
- Reidar Marmøy: *Navn i Grimstad Skjærgård.* (1991)
- Reidar Marmøy: *Håøy – Losenes øy.* (1995)
- Reidar Marmøy: *Et menneske på jorden – Jens S. Haaø.* (1998)
- Reidar Marmøy: *Herbert Waarum, fra plastbåter til bedehus.* (2004)
- Reidar Marmøy: *Grimstad på 1900 – tallet. Bind I – 1900 - 1940.*(2004)
- Reidar Marmøy: *Grimstad på 1900 – tallet. Bind II – 1940 – 1970.*(2010)
- Reidar Marmøy: *Grimstad Skjærgård.* (2011)
- *Jubileumsbok 1922 – 2022*

For bestilling, kontakt styreleder eller gå inn på
www.grimstadbysvel.org

- EU-KONTROLL
- SERVICE
- BILELEKTRISK
- AUTOMATGIRSERVICE
- AC/KLIMA
- SKADETAKSERING
- OPPRETNING
- LAKKERING
- BILGLASS
- LEIEBIL



Kontakt oss –
et verksted med
lang erfaring og
gunstige priser

AUTO REP AS



AUTORISERT BILVERKSTED

Lillesandsveien 3 – 4876 Grimstad • Tlf 37 04 05 32 • post@autorep.as

Br. Rislå Tellefsen
“GRØNNSAKSBUA”

Oddensenteret
Mobiltlf.: 906 86 955

Grimstad Adressetidende.

AVISEN FOR GRIMSTAD
www.gat.no
Telefon sentralbord: 37 25 80 00



Rådgivende ingeniører: Byggsak

ODDEN
S E N T E R E T

Kulturhuset Legesenter

Storgt. 33 - 4876 Grimstad

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



Helsebutikken i Grimstad

Storgt. 31

4876 Grimstad

Tlf: 37 04 94 08

post@helsebutikkenigrimstad.no

www.helsebutikkenigrimstad.no

AKTIV HELSE I FOKUS

www.ahif.no Tlf. 37 17 97 00

KIROPRAKTOR

Lise Lothe

Malene Harveland

Damian King

FYSIOTERAPEUT

Kenneth Kleivene

August Gundersen

Johannes Schnell-Horst

DIAGNOSE • BEHANDLING • TRENING

Kjøp forsikring hos Sparebanken Sør

BESTE
REISEFORSIKRING
FLERE ÅR PÅ RAD

Vi sørger for at du får de forsikringene du trenger gjennom vårt eget forsikringsselskap, Frende Forsikring.

Ta kontakt med en av våre rådgivere i Grimstad eller kjøp direkte på sor.no/forsikring

 FrendeForsikring


SPAREBANKEN SØR

HUSFLIDSTUA

Godt utvalg i garn.

Alt til Åmlibunaden. Mann og dame.

Vi tar syoppdrag.



Storgt. 32, 4876 Grimstad

Telefon 37 04 89 14 • husflidstua@live.no

HUSFLID
STUA



Hesnesveien 160

4885 Grimstad

Tlf: 37 25 17 50

post@hesnesgartneri.no

www.hesnesgartneri.no

CHR REPSTADS SØNNER AS
DIN LOKALE BILFORHANDLER



Arendalsveien 74, 4878 Grimstad
peugeotgrimstad.no
Tlf. 37 25 61 70

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

SMAG&BEHAG
GRIMSTAD

STORGATEN 14 - TLF. 370 40 900
KONTAKT@SMAG-BEHAG.NO - WWW.SMAG-BEHAG.NO

SpareBank  **Forretningspartner**
SR-BANK

ADRESSE BARK SILAS' VEI 4876 GRIMSTAD
TELEFON 37 25 86 00

EiendomsMegler 

Storgata 33, 4876 Grimstad
Tlf: 37 25 82 50
www.eiendomsmegler1.no

SpareBank 
SR-BANK

Storgata 33, 4876 Grimstad
Tlf: 02002
www.sr-bank1.no

STRANNA AS

Økonomisk Rådgiving

Odd Petter Birkeland
Grimstad – Tlf. 982 07 005
E-post: opb@strannaconsult.no

riips

Storgata 23
4876 Grimstad
37 04 04 80
post@riips.no



UNNI STORM
GULLMED

VELKOMMEN TIL GULLSMEDEN



- Reparasjoner
- Spesialarbeider
- Fetting av stener
- Restaurering av smykker
- Design for deg
- Omsmelting av gammelt gull
- Taksering/forsikringstakst
- Gravering



25 ÅRS ERFARING SOM GULLSMED

Gullsmed Unni Storm-Johannsen AS - Storgaten 28 - Grimstad - e-post: unni@usj.no

Ps Anlegg

✉ post@psanlegg.no ☎ 95 00 33 33

Vik 3, 4885 Grimstad www.psanlegg.no



ODDEN GULLSMIE A/S

4892 Grimstad

Tlf.: 37 04 15 59

oddengullsmie@gmail.com

AGDER Musikk

INGEMAN STAD

Vossgate 1 - 4878 Grimstad

Telefon: 37 04 05 42

post@agdermusikk.no

Joh. Gundersen a/s

GULLSMEDFORRETNING

EGET VERKSTED

TLF.: 37 04 06 49

STORGATEN 29, GRIMSTAD

gullsmedjg@gmail.com

LANDVIK HISTORIELAG

Årets utgave av «Liv i Landvik» er nå for salg. Kan kjøpes på Odden hos Norli Bokhandel. Styrets medlemmer vil også være behjelpelige med å skaffe deg det. www.landvik-historielag.org

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

ANDERS FOLKMAN
ADVOKAT



ATHENE
group

Autorisert regnskapsfører – Medlem av NARF

Tlf: 47 47 17 00 www.athene.no



Bergmoveien 40, 4886 Grimstad

Telefon: 37 25 82 82
e-post: felles.grimstad@xl-bygg.no



**De beste
fiskekakene
finner du på
Torskeholmen
i Grimstad.**

... samt mye annet snadder.



FiskernesSalgslag

Tlf. 370 40201

torskeholmen@gmail.com



TA KONTAKT MED FAG- HANDLEREN INNEN BILDELER

- Batteri
- Bilstereo
- Bremsedeler
- Clutch
- Drivledd
- Dynamo
- Eksosdeler
- Filter
- Forstilling
- Olje
- Støtdemper



BEMA 

Vardegaten 17. 4876 Grimstad

Tlf 37 25 29 50 www.bema.no

VI KAN BIL!

JP &

Thygesen AS

BIL & KAR. VERKSTED
LILLESANDSVN. 29, 4877 GRIMSTAD
TLF. 37252930 www.jpthygesen.no


FARGERIKE
Grimstad

Odden 4, 4876 Grimstad
grimstad@fargerike.no
www.fargerike-grimstad.no

Besøk vår helt nye butikk i Odden 4 og se vår unike sammensetning av varer og tjenester!

Hos oss får du:

- Maling
- Parkett og laminat
- Vinylstav og gulvbelegg
- Måltilpasset solskjerming
- Tapet
- Tepper
- Interiør- og gaveartikler
- Gardiner
- Egen systue
- Interiørkonsulenter
- Malere og gulvleggere



REMA 1000

GRØM

bare lave priser

Telefon: 37 04 54 70

Tannlege MNTF

Fredrik Fæster-Granhaug

Grimstad kulturhus

Storgt. 33, 3. etg. 4876 Grimstad

Tlf: 37 04 01 58 | Fax: 37 04 55 84



Grimstad

Odden • Tlf: 37 04 14 00 • grimstad@sport1.no

ET NATURPRODUKT

*Din egen
eplemost*



*K.G. Puntervold AS, Industriveien 6,
Østerhus Næringspark.
www.puntervoldigrimstad.no*

PUNTERVOLD
I GRIMSTAD
- Naturlig eplemost i generasjoner

SIVILARKITEKT

MNAL

PAAL MALDE



BERGSHAVEN

Bakeri og Konditori

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

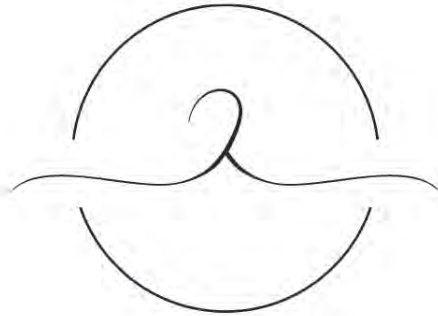


UGLAND

Møbler og interiør til hele hjemmet!

fagmøbler

Grimstad



Hestetorvet

VASK & RENS

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



**PLANTESKOLE
OG UTEMILJØ**

Bergeveien 8, 4886 Grimstad | www.odegardens.no

eLON

BERGEMOEN

ØSTERHUS ELEKTRO AS

Telefon:
37 04 50 80

Bjønneveien 7
4879 Grimstad
E-post: post@osterhuselektro.no

www.osterhuselektro.no

EL-PROFFEN

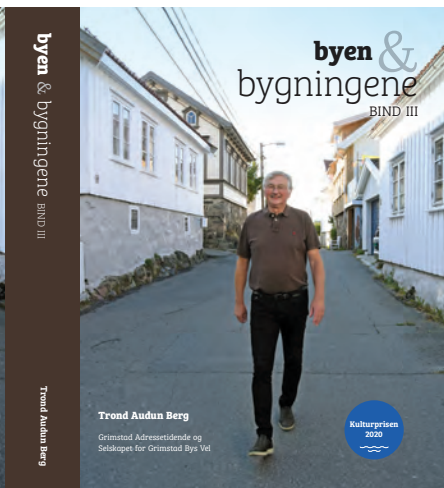


Montér

Grimstad

e-post: grimstad@monter.no

Åpningstider: Man–fre: 07–18 Lør: 09–15



Bind 1 er utsolgt, bind 2 og 3 er fremdeles på lager hos Byselskapet.
 Bind 4 er utgitt i oktober 2023- se neste side.



Trond Audun Berg

Wentzels plass

Med tegninger av Hermund Storsæter

Selskapet for Grimstad Bys Vel

«Wentzels plass», med tegninger av Hermund Storsæter, er oppfølgeren til «byen & bygningene» og til salgs hos Byselskapet og i Norlis bokhandel. Maleriet er malt av kunstmaler Agnar Sundby i 1943. Foto: Trond A. Berg. Boken inneholder ni nyskrevne lokallhistoriske artikler som ikke er publisert tidligere. Byselskapet har fremdeles igjen noen eksemplarer av «byen & bygningene» bind 2 og 3.