



Ryggbredde: 7,6 mm

2021

36. årgang



Årsskrift





Årsskrift 2021

Utgitt av
Vennesla Historielag
Desember 2021



Byggvell



Bademiljø[®]
BEST PÅ BAD

OLTO VVS

Innhold

Styret	7
Forfattere	8
Venneslasangen	9
Ord fra redaksjonen	10
Portrett: Åse Voreland	12
Ei svært sjelden rose	16
Fra det gamle album	18
Sagbruk ved Småfossane	19
Stedsnavn og lokalhistorie ved Otra	21
Å vokse opp på Hunsøya	38
Førr ei dame	46
Vennesla GNR 6	52
Ei slektshistorie fra det som nå er Vennesla sentrum	56
Torridalens bilruter	63
Ferie 1954	77
Harry Arntzens sjøfarthistorie 1946-1948	82
Togulykken ved Oggevatn	99
Hunsfos BIL	108
Magnus på taket	112
Vigelands Brug 1620-2020, bind 2	116
Ny nettside	119
Medlemsliste	121
Innmeldingsskjema	124
Vedtekter	126



Schindler



BYGGMESTER

Dag Søren Omdal

- Garantert håndverk -

Styret 2021



*// Bak fra venstre: Øyvind Bakken, Tor Skomedal, Morten Aslaksen, Vidar Abrahamsen.
Foran: Inger Aas, Torunn Ruenes, Karin Valle, Gerd Wiik Hansen, Yngvar Hannevik, Jan Olav Lunden. //*

Øyvind Bakken / Leder

Vidar Abrahamsen / Nestleder

Yngvar Hannevik / Sekretær

Gerd Wiik Hansen / Kasserer

Inger Aas / Styremedlem

Tor Skomedal / Styremedlem

Torunn Ruenes / Styremedlem

Karin Valle / 1. varamedlem

Jan Olav Lunden / 2. varamedlem

Morten Aslaksen / 3. varamedlem

*I tillegg kan Hunsfos Historielag
sende en representant til styret.*

Kontakt redaksjonen

Øyvind Bakken

E-post: oyvindbakken1@gmail.com

Telefon: 908 60 947

www.facebook.com/venneslahistorielag

Forfattere



Odd-Inge Rønning Uleberg

er født og oppvokst i Eikelandsdalen og har bodd der med unntak av noen år i Farsund og Trøndelag. Han har jobbet som journalist i lokalaviser og Fædrelandsvennen i 30 år og er nå kommunikasjonsrådgiver i Vennesla kommune. Han har skrevet mye for menighetsbladet og bidrar nå også i årsskiftet vårt.



Øyvind Bakken

Født 1951 og vokste opp i Åsveien, Vikeland. Helt fra tidlig ungdom har han vært politisk interessert. I hele sitt yrkesliv har han jobbet stort sett med salg/butikk. Han er glad i å reise, utrolig glad i å fiske, leser mye og samler på bøker. Og etter som årene har gått har interessen for historie hatt en jevn økning.



Linda Erichsen

Født i Brooklyn New York i 1963. Bor på ytre Strai. Jobber som renholdsleder på DPS Solvang. Med en mor og besteforeldre fra Vennesla har jeg alle mine år vært glad i bygda, og jeg har vært mye der. Leser mye lokalhistorie og leker litt med slektsgransking. Matlaging er også en lidenskap.



Yngvar Hannevik

Født på Kvarstein i 1955. Han er utdannet innen skogbruk og arbeider som skogbruksplanlegger i Agder- Telemark Planselskap. Han har hele sitt liv hadde stor interesse for historie. Slektsgransking har vært en viktig hobby i mange år. Han har vært med i styret for Vennesla historielag siden 2010.



Knut John Bakken

Født på Justnes i daværende Oddernes kommune i 1946. Han er oppvokst i Vennesla men har siden 1969 vært bosatt i Kristiansand. Han har eksamen fra Agder distriktshøgskole, linje for økonomi og administrasjon, i 1971, og har arbeidet i 30 år i Kristiansand Elektrisitetsverk og Agder Energi som IT-konsulent og IT-sjef. Er nå pensjonist. Har hatt lokalhistorie som hobby i mange år.



Emilie Marie Andresen

Født i 1972. Hun er fra Kvarstein og har i flere år vært skribent i årsskriftet til Vennesla historielag, i år er hun også med i redaksjonskomiteen. Lokalhistorie har i mange år vært en av Emilie Maries hovedinteresser og i høst gav hun ut bind 2 om Vigelands Brug i anledning 400-årsjubileet ved bedriften.



Ove Holmquist Arntzen

Født i 1964 på Moseidmoen. Flyttet til Oslo/Ski i 1986 og kom hjem til Vennesla igjen i 2018. Har jobbet med IT hele yrkeslivet og er i dag IT-sjef i Scan Trade AS. Sønn av Harry og Reidun som begge var aktive i kulturlivet i Vennesla. Har alltid vært interessert i historie, lokalhistorie og slektsforskning. Har i tillegg spilt trommer i ulike band, drevet med langbueskyting, vært viking på festivaler og arrangementer, materialforvalter for Ski IL Turn og styreleder i Follo Ungdomsstrykeorkester for å nevne noe.



Randi Sofie Hagen

Født og oppvokst på Moseidmoen, men har også bodd på Lomtjønn og nå i Kvernhusdalen. Har jobbet som Barne og ungdomsarbeider i Barnestua barnehage og på Samkom skole. De siste ti årene har jobben vært som Hovedtillitsvalgt for Fagforbundet i Vennesla Kommune. Har alltid vært engasjert i frivillig arbeid. Det lengste engasjementet i KFUK speiderne. Ellers kan nevnes Menighetsråd og som redaktør av menighetsbladet. Skriverier har jeg alltid holdt på med, helt siden stilene på skolen. Mest til bruk blant venner og familie. På eldre dager er interessen for lokalhistorie blitt tent.



Liv Karin Krogstad

Født i Kristiansand i 1947 og oppvokst på Hunsfoss med etternavn Tranberg. Gikk på Hunsfoss skole og kom greit gjennom engelsklinja på «Katta». Gift og utreist til Oslo som 19-åring. Startet som EDB-programmerer i 1967, og har jobbet med IT i Oslo og Trondheim helt til pensjonsalder i 2014, de siste årene som seksjonssjef for Brukerstøtte i NAV-IT. Nå bosatt i Asker og aktiv som frivillig i Asker museum og HomeStart-Familiekontakten.

Venneslasangen

Forfatter: John Ljosdal

Denne Venneslasangen er skrevet i 1961 av John Ljosdal (f. 1903) i Birkenes. Ljosdal var tater og tilhørte slektene Gripenfeldt, Allting og Lindbom. Da han var seks år gammel ble han plassert av norske myndigheter i åtte års isolasjon på Lindøen Opdragelsesanstalt utenfor Stavanger. 16 år gammel dro han til sjøs, og var fyrbøter på skip som gikk i fart på England, USA og Canada. I 1929 vendte han tilbake til Norge, og vandret i mange år langs veiene mellom Arendal og Stavanger. Han var ofte innom Vennesla på sine vandringer. Ljosdal er mest kjent for sangen «Gryta hennar mor» som ble spilt inn på plate i 1965.



Vi elsker deg alle, i dag som i går,
for hele din framtid hjertene slår.
Den susende granskog, det sitrende blad,
er kransen som binder om vårt Vennesla.

Den blinkende elven som bukter seg frem,
de grorike marker, de velstelte hjem,
det drivende tømmer, den durende foss,
gir næring til livet, er noe av oss.

Her stridde vår slekt gjennom tider og år,
de reiste seg minner som levende står.
De bygget fabrikker, gav jernbanen spor,
og plantet den stammen som trives og gror.

Må susende granskog, må durende foss,
fortelle hva slekten grunnla for oss.
Nøysomt de trellet, ros skal de ha.
Fra utslitte hender kom vårt Vennesla.

Vi skal verne vårt hjem, være mitt eller ditt,
der hagen rundt stua skal blomstre så fritt.
Og barnet som venter bak grinda så glad,
den lykken skal trygges i vårt Vennesla.

Må bjørka som grønnes en dag i april,
vise de unge at vilje må til.
Må blåveis som plukkes av hendene små,
som symbolet på renhet for slektene stå.

Vi skal ære vårt flagg og Norge vår jord.
Vi skal hedre de gamle, vår far og vår mor.
Vi skal elske hverandre om dagen blir grå.
Må Gud ved vår side i fremtiden stå.

Ord fra redaksjonen

Ord fra redaksjonen

Vennesla Historielag ble stiftet i 1983, og gav allerede året etter ut sitt første årsskrift. Siden den gang har historielaget hvert år, med unntak av årene 1989 og 2000, gitt ut et nytt årsskrift. Det årsskriftet du nå har foran deg er dermed nummer 36 i rekken.

Tidligere var det slik at det var én person, en redaktør, som hadde ansvaret for årsskriftet. Andreas Hansen hadde denne jobben i mange år før Morten Aslaksen overtok i 2017. Morten hadde jobben til og med 2019.

Det var utvilsomt en svært omfattende og tidkrevende oppgave å være redaktør, så da Morten gav fra seg stafettpinnen, ble det besluttet å oppnevne en redaksjonskomité, slik at arbeidsmengden forbundet med produksjon av årsskriftet kunne fordeles på flere personer. Redaksjonskomiteen har i år bestått av Emilie Marie Andresen, Yngvar Hannevik, Øyvind Bakken og Knut John Bakken.

Medlemmene i redaksjonskomiteen har også i år produsert en del av det stoffet dere finner i årsskriftet, men heldigvis er det slik at vi har fått flere bidrag fra personer som ikke er med i redaksjonskomiteen eller har andre tillitsverv i historielaget.

Disse bidragene setter vi stor pris på, enten det er intervju av mennesker som har noe å fortelle om Venneslas nære historie, eller det er bidragsytere som skriver om sine personlige minner fra sitt liv i bygda vår. De store begivenhetene finnes som regel dokumentert i bøker, tidsskrifter, aviser eller i offentlige arkiver, og med dagens søkeverktøy på internett er det relativt enkelt å «grave» fram historier fra slike kilder. Men de personlige minnene forblir personlige minner og går tapt dersom de ikke blir skrevet ned.

Redaksjonen vil sette stor pris på å motta stoff og bilder til neste års årsskrift. Dersom du har noe å fortelle men ikke ønsker å skrive sjøl, kan du jo tipse en av oss i redaksjonen – se kontaktinformasjon nederst.

Takk til alle som har bidratt med stoff og bilder i år – uten dere hadde det ikke blitt noe årsskrift. Samtidig takker vi alle våre annonsører som støtter opp om historielaget.

for redaksjonskomiteen
Knut John Bakken

Kontakt redaksjonen

Knut John Bakken
E-post: knutjohnbakken@gmail.com
Telefon: 468 19 305

Øyvind Bakken
E-post: oyvindbakken1@gmail.com
Telefon: 908 60 947

Yngvar Hannevik
E-post: yngvar.hannevik@hotmail.com
Telefon: 959 49 149

Emilie Marie Andresen
E-post: edga-an@online.no
Telefon: 454 05 681

En må kjenne fortida, for å forstå nåtida.

Egil Lie





// Åse Voreland da hun drev Eldresenteret. Bildet er fra midt på åtti-tallet. //

– PORTRETET –

Åse Voreland Historielagets mor

1. oktober døde Åse Voreland. Vi intervjuet henne i juli da hun fremdeles var frisk og særdeles sprek for alderen. Det var en fryd å sitte og høre henne fortelle. For å hedre hennes minne, trykker vi intervjuet slik hun selv leste det og godkjente det, med det smilet og humøret hun var så kjent for.

Tekst av

Odd Inge Rønning Uleberg

Åse Voreland var en av de virkelig store drivkreftene bak historielagets dannelse, slik hun har vært en drivkraft for så mye i Vennesla. Nå er hun snart 97 år gammel – og et helt historielag i seg selv.

– Jeg har alltid hatt godt minne. Heldigvis, for nå begynner det å bli mye å huske på, sier hun når vi banker på i den velstelte leiligheten i Torsbyvegen.

Åse Voreland har den gode replikken på lur og ønsker velkommen med det litt skjelske, lekende, skøyeraktige, nesten flørtende smilet som folk fra Eikeland er så kjent for.

Når det smilet kommer, vet man at noe moro er på gang. Akkurat som man vet at noe veldig direkte og viktig er på veg ut når blikket hardner til og øynene

mørkner. Det blikket er de nemlig også kjent for på Eikeland.

Åse har begge blikkene. Hun vet nøyaktig hva hun vil, og hun pleier å få det sånn. Det er en voldsom kraft og et visjonært trøkk bak alle hyggen og humoren og den sosiale intelligensen.

Hun går altså i sitt 97. år og steller seg selv uten særlig problem. Omtrent hver dag er hun ute med gåstolen på tur. Hun er sprek, åndsfrisk og med et humør og en livsglede og en optimisme og entreprenørånd som mange langt yngre mennesker, kan misunne.

11. januar 1925 ble hun født på Eikeland i Vennesla. Det var sju år etter den første verdenskrigen og 14 år før den siste. Det var ei heilt anna tid enn nå – på både godt og vondt.

– Min far var moderne og tok i bruk nesten alt det

nye som kom, men på ett punkt skulle jeg inderlig ønske han hadde vært mer moderne. Jeg var veldig lei meg for at jeg ikke fikk lov til å dra på skole. Jeg elsker skole, men jeg var eldst i søskenflokk, jeg var jente og skole var uaktuelt, forteller Åse.

– Du vet, jeg vokste opp i en tid da vi jentene sto opp klokka seks. Vi måtte rekke å melke kyrne før folkeskolen. Guttane slapp selvfølgelig. I det hele tatt var det veldig mye vi jentene måtte gjøre som guttane slapp. Ta grasing. Heile sommeren graste vi jentene i åkeren. Gamle tradisjoner satt dypt, legger hun til.

Hun vokste opp med lærer Olaf Hagen som lærer på Eikeland skule, og hun elsket å regne og å lære. Som ung kvinne, hadde hun planen klar. Hun ville bli husstellærer og gå på Stabekk Husstellærerinneskole

Ikke tale om. Pappa Ottar trengte eldstejenta hjemme til å arbeide. I de dager skulle jentene jobbe hjemme til det kom en mann og overtok dem. Pappa jobbet som elektriker ved siden av gårdsdriften. Åse husker mer enn en gang at han hadde glemt matpakka. Da måtte hun ta beina fatt ned de fem, seks kilometerne til bygda med matskrinet.

Alf Voreland fra Jeppestøl hadde nok tidlig fått et godt øye til Åse på Eikeland. Allerede som barn var de mye sammen – og de utviklet et nært vennskap i ungdommen. Men han måtte vente uvanlig lenge på sin utkårede.

– Jeg husker han var 12 og jeg 11 da det var stevne hjemme på Eikeland. Han spurte så fint om ikke jeg ville vise ham revefarmen vår, for han hadde aldri sett rev i bur. Vi var jo små da, men det skjedde noe. I årene etterpå var han liksom alltid der. Men han måtte tåle å vente heilt til 1951, for jeg hadde ting jeg ville. Da var jeg 26 og han 27. Vi giftet oss nokså fort, fordi vi hadde fått mulighet til jobb som

bestyrerpar på Flakk aldersheim i Birkenes, forteller Åse.

Noen år før, i 1946, ville Åse noe. Da syklet hun den lange vegen fram til Oslo for å ta huspost. Mamma Helga kom fra Heddal, og hun besøkte slekt i Telemark på vegen inn.

– Vi hadde gått på Fredtun, frikirkas skole i Stavern. Men noe mer fikk jeg ikke lov til. Nå var jeg 21 år og valgte selv, og jeg følte jeg hadde brukt mange nok år på åkeren. Det var drømmen om Stabekk Husstellærerinneskole som dro. Praksisplass var en alternativ veg inn til skoleplass for oss som mangla gymnas, forteller hun.

I Oslo skulle Åse stelle for forfatter Ebba Haslund og hennes familie. Det var godt hun kom, for Ebba kunne ikke lage mat. Familien var derfor veldig fornøyd med jenta fra Vennesla som kunne nesten alt som var å kunne om å stelle hus.

Åse blei i Oslo i nesten to år, bare for å oppdage at mange byjenter begynte å ta gymnas, og dermed fikk hun ikke plass på husstelskolen likevel. Det ble til at hun reiste hjem. Hun tok realskolen på kveldstid og begynte på syskole. Syerske, var planen nå.

– Jeg hadde to uker igjen da beskjeden kom. De skulle skjære stav på Eiklandsaga på grunn av svært gode priser, og jeg måtte stille opp. Gonnår skar huna og jeg skar stav. Det gikk greit, men jeg var jo noe skuffa som ikke ble med på skoleavslutningen. Dermed ble det ikke noe av eksamen på «teknikken». Pappa var helt klar på at de trengte hjelp på saga, forteller Åse.

Trøkket og viljen som nå gjør henne til en meget sprek og frisk 96-åring, var der da også. På Eikeland pleier vi å si at de som bor i Nesane (gården på nordsida av bekken) har en helt spesiell entreprenørkraft.

// Familiebilde fra Eikeland. Mor Helga og far Ottar Eikeland. Søskenflokk er: Gregar, Ingrid, «Goll», Åse og Kjell. //



Åse ville jobbe, og hun så sitt snitt da bestyrerinnen på gamleheimen på Honnemyr fikk magesår og heimen trengte vikar. Åse hadde allerede arbeidet noen måneder som kokk på Myren gård da hun grep denne sjansen.

– Det var et veldig spennende halvår. På Honnemyrheimen oppdaget jeg forresten noe veldig trist. Ingen laget julaften for de gamle på heim i den tida. Det var med andre ord bare å få endra på ting. Ågot Ramselien og Ragnhild Tveit hjalp meg. Tenk, vi holdt på til åtte om kvelden. Etterpå gikk Ågot på bena helt hjem til Ramselien for å feire egen jul, forteller Åse.

Dette er typisk Åse Voreland. Hun ser et behov, hun tromper sammen noen folk, hun får folkene til å jobbe sammen og problemet er løst. Hele hennes voksenliv skulle bli preget av denne evnen – og hele Vennesla skulle få så stor glede av den.

Det er mange som har engasjement, men det er få som har de organisatoriske evnene til å få gjennomført omtrent alt de ønsker å gjennomføre.

– Jeg har fått fire flotte barn. De har gitt meg ti barnebarn og 16 oldebarn. Og vet du, alle jentene som til nå er store, har fått utdanning og jobb. Det er så stort for ei gammel dame som meg, som har opplevd andre tider.

Åse giftet seg med sin lenge ventende Alf i 1951, og etter en nokså kort tid som bestyrerpar på Flakk, og en periode på gård på Verås, overtok de Alf sin gård på Jeppestøl. Der ble Åse bondekone og driftig medhjelper i mange år – før hun gikk tilbake til å bli utarbeidende noen år etter at hun hadde passert femti.

I 1977 var eldresenter voldsomt i vinden i Norge. Kommunene fikk pålegg om å bygge opp eldresentre. Åse hadde fått barn i to omganger. Dagfinn og Bente var blitt voksne, mens Anstein og Øyvind var 12 og 10 år.

– Jeg hadde vært hjemme på gården på Jeppestøl i mange år – og trivdes med det. Jeg var også mye rundt sammen med Alf som i tillegg til gården var tømmermåler på Hunsfos. Noen måtte jo holde i andre enden av målebåndet... Men altså, jeg spurte sykepleiesjef Margot Røed om det nye eldresenteret og om ikke lederstillingen der kunne være noe for meg, forteller Åse.

Hun fikk jobben.

De første årene het det bare Eldresenteret. Så lagde de til en konkurranse over navn – og da ble Venneslastua. Nå holder aktiviteten til i Venneslatunet og det går gjetord om både standard og kvalitet og mat som er så god at folk kommer langveisfra for å spise. De gamle eldresenterbygningene er flyttet til Byglandsfjord og heter Vennebu. Der har Åses yngste bror Gregar jobbet mye dugnad og vært en krumtapp sammen med særlig Kåre Håverstad.

– Vi begynte eldresenteret med nesten ingenting. Jeg ble etter hvert voldsomt flink til å mase på folk om å bidra, og til å få folk til å samarbeide. Politikerne gav oss lite penger, vi måtte bare få ting



// Brudebilde av Åse og Alf Voreland fra 1951. //

til selv. Jeg utviklet ganske stor kompetanse på å få folk til å svare ja – uten å gi betaling, ler Åse.

Vi som minnes disse årene på slutten av syttitallet og begynnelsen av åttitallet husker en kraft og en kreativitet og stadige utspill i Venneslaposten om behov for både det ene og det andre, og at Åse trengte folk til nye ting hun ville i gang med. Det var en skapende tid på så mange vis i bygda. Og Åse fortsatte å lede eldresenteret helt til hun gikk av med pensjon og Ragnhild Eidet Hansen overtok rundt 1990/1991

– Vi fikk ikke inn mannfolkene på eldresenteret i starten. Salg av grøt og fiskesuppe hjalp litt, men de kom bare i liten grad. Jeg husker forresten en mann som takket for grøten og sa «I går laget jeg mat sjøl, men den var så vond at jeg ikke greide å spise den». Stakkars, mennene var jo ikke opplært til slikt den gang. De strevde med å greie seg når de ble alene, forteller Åse.

Prostatagjengen ble en flokk eldre mannfolk kalt som hang rundt gatekjøkkenet til Reidar Dahl i Butikkhuset. Åse ville gjerne ha dem inn på eldresenteret. Hun ringte Torvald Hellum på biblioteket om hjelp.

Han drev akkurat da med å katalogisere gamle bilder og tok med seg noen til eldresenteret. Da skjedde noe. Mennene kom. De begynte å fortelle og dele historier og peke ut hvem som var på bildene. Disse samlingene ble veldig populære og endte med ideen om et historielag i Vennesla.

Det var ulike møter og samlinger, men til slutt

var det Åse som trommet sammen en komite. Olai Eikeland, Egil Lie, Olav Skisland, Arne Krogstad, Torvald Hellum og henne selv. Sammen stiftet de Vennesla historielag 13. oktober 1983.

– Det er utrolig hva Åse får til når hun med sitt vinnende vesen, gode smil og brett med smørbrød eller kaker, inviterer folk til møte. Da er nei en umulighet. Hun er et menneske med uvanlig vilje og gjennomføringskraft, sier Torvald Hellum når vi ringer og spør. Han kaller Åse for en stor bidragsyter til mye av det som skjedde i Vennesla på åtti-tallet.

Hun ledet blant annet bondekvinnelaget i mange år. Laget ga blant annet ut diktsamling med lokale gamle diktere. Bondekvinnelagets olsok-feiring var berømte og populære.

– Vi ansatte egen eldresenter-kokk som en av de aller første kommunene i Norge. Da var det mange skeptikere i herredsstyret. De mente dette var altfor dyrt. Nå er kokken selv pensjonist og drar fra Mandal for å spise på Stua, Han er så imponert over kvaliteten, sier Åse. Selv er hun der rett som det er.

Hun er veldig glad for at hun fikk lov til å være med på å skape Vennesla historielag og sier det er viktig at noen binder sammen fortida og nåtida. Det er en kulturarv som må passes på, og vi må ikke glemme våre forfedres liv og levnet. Når man er ung tenker man ikke så mye over det, men når årene kommer på lengter man etter å vite mer om hvor man kommer fra og hvordan forfedrene hadde det. Da er det så viktig at noen i familien og bygda passer på, tar vare på og har kunnskapen om det som skal overføres til neste generasjon. Vi må rett og slett



// Åse Voreland er fortsatt sprek og engasjert, selv om hun går i sitt 97. år. Hun har vært med på en utrolig utvikling i sitt lange liv. //

ikke kaste det vi trenger å samle på.

– Min bestefar Olav Eikeland ble vel aldri noen stor arbeidsmann, men du verden som han kunne skrive dikt og fortelle. Han elsket å fortelle og jeg elsket å sitte å høre på. Der ble interessen for gamle dager og historie skapt, forteller hun.

– Å sitte sånn inne en høstkveld til lyset av ovnen og høre på, det er nesten hellig grunn?

– Ja, akkurat. Vi satt slik og lyttet i ovnslyset eller lyset fra parafinlampa. Selv om vi hadde strøm på Eikeland veldig tidlig, hadde vi ikke strøm utpå kveldene. Når Gonnår (altså gamle-Gonnår og bestefar til dagens Gunnar) var våken, hadde vi strøm. Han var alltid redd for vannmangel til saga på Eikeland. Rett før han la seg klokka ni, gikk han ned og stemte bekken og stengte turbinen for å spare vann. Lyset gikk hos alle naboene når Gonnår la seg.

Nok et eksempel på mannfolkenes makt, kan man jo si.

Åse synes vi spør henne altfor mye om hennes liv og for lite om gammeltida, men hun ler godt når vi sier at hun faktisk er i ferd med å bli gammeltia og at det derfor er hennes opplevelser vi ønsker å formidle.

– Før hadde vi for eksempel bedelag rundt om i bygda. Når det var bursdag, konfirmasjon, dåp og slike ting, måtte de innenfor grensene til bedelaget stille opp med gave og/eller i selskap. Jeg husker noen fantastiske selskaper både på Eikeland og i Rønninga og på Verås, forteller hun

– Mye er blitt bedre i vår tid, nesten alle framskritt er av det gode, men det sosiale livet i nærmiljøene var annerledes før. Vi kjente hverandre bedre og var mye sammen. Vi kjørte ikke bare forbi i bil, fortsetter hun.

– Hva synes du er best og verst med utviklingen i Vennesla på de nitti årene du har fulgt godt med.

– Kvinnens posisjon og hvordan vi stiller barna våre, er den aller beste forandringen. I min barndom regjerte bjørkeriset. Det ble brukt også. Og eldstejenter hadde ikke odel. DE fikk ikke lov å drive gård.

– I dag ser vi barna og hjelper fram barna på en helt annen måte enn den gang. Og nå er det heldigvis en selvfølge at jentene har samme rettigheter som guttene, sier Åse.

– Det verste da?

– Ja, da vil jeg si rivingen. Vi river alt for mye av det vi skulle tatt vare på, sier Åse, og nå mørkner glimtet i øyet:

Jeg følger godt med i alt som foregår. Hvorfor skal vi bygge ny kirke når vi ikke har funnet tomt til ny kirke. Den tomta de har valgt, passer jo ikke til kirke. Og nå snakker de om å rive den gamle skolen og hallen ute med vegen. Ikkje tale om. Den ska stå! Ikke det at jeg bestemmer, men nå de må ikke gjøre noe vi kommer til «å trege på»!

Da var det avklart, tenker vi. Rett og slett fordi Åse Voreland pleier å få det som hun vil når hun legger jernviljen til.



Ei svært sjelden rose

Tekst av
Emilie Marie Andresen

I hagen på Foss, like ved Vigelandsfossen, vokser det ei sjelden rose. Lenge var det ingen som visste hva den het. Sylvi Tambini Berntsen, som bor på Foss, prøvde å finne ut av navnet, men uten å lykkes i å få svar på dette.

Det har blitt antatt at rosa har kommet som avlegger fra Vigeland hovedgård. Høsten 2020 var det bilder av rosa i Rosebladet. Ragnhild Greipsland fra Kristiansand hadde da sendt inn bilder til Norsk Roseforening med spørsmål om hvilken rose dette var og skrev at den vokste på plassen Foss og hadde stått der i langt over 100 år. Hun fikk dette

svaret i Rosebladet fra Per Harald Salvesen: *Jeg er temmelig sikker på at dette er Boursaultrosa «Morlettii». De slanke knoppene og greinene + de uryddige blomstene med hvite striper og fuchsiafarge er karakteristisk. Den er slett ikke vanlig å finne som gjenstående med så lang historie. Ifølge HelpMeFind (<https://www.helpmefind.com/rose/pl.php?n=21797>) er den kjent siden 1883, da den ble utbudt for salg i Paris av M.G. Morlet far og sønn. Etter alt å dømme er den langt eldre, men det er nærmest umulig å finne ut hva den opprinnelig kan ha vært kalt.*



// Husplassen Foss i 2019. //



// Avlegger fra den sjeldne rosebusken på Foss. Kanskje har den opprinnelig kommet fra Vigeland hovedgård? Sveitseren Johan Heinrich Wild kjøpte eiendommen Myren ved Kristiansand i 1854. Han var halvbror til Caspar Wild som bygde Vigeland hovedgård slik vi i dag kjenner den. Ifølge Wikipedia ble hageplanen ved Myren gård utarbeidet av gartner Poul Holst Poulsson i 1860 i engelsk landskapsstil. Eieren Johan Heinrich Wild var svært opptatt av å plante og drive fram sjeldne arter. //

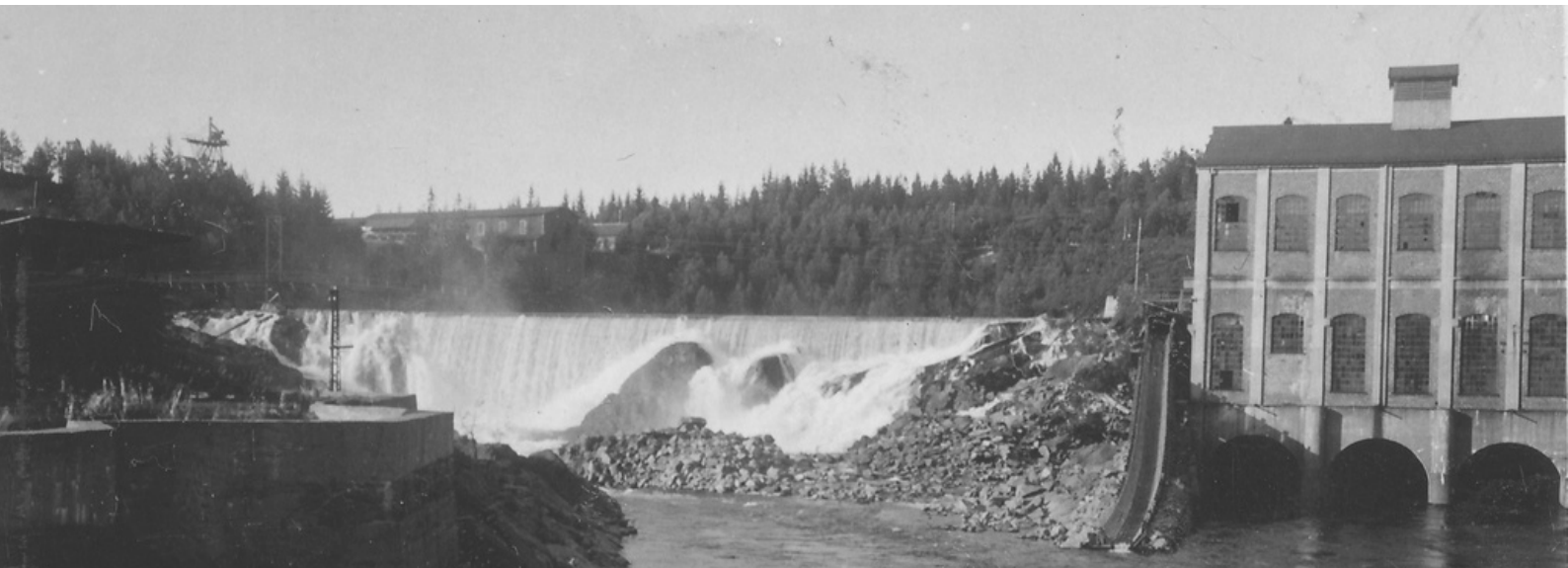
Era det gamle album



Her ses villa Sole på Vikeland. Alfred Oskar Andersen (f. 1868) fra Kristiansand og kona Ragna (f. 1874) kjøpte tomt av Vigelands Brug. Endelig kontrakt ble underskrevet 20. oktober 1908, salgsummen var 700 kroner. Andersen var privatpraktiserende lege i Vennesla, han døde allerede i 1915. Den 14. juni 1918 solgte enka Ragna Andersen huset til Vigelands Brug for 36 000

kroner. I april 1992 skrev Georg Salvesen i Vennesla Tidende om villa Sole. Salvesen skrev at tegningen til huset er typetegninger som kom fra Østlandet til Vennesla.

Det vakre huset har i dag adresse Hallandsåsen 14. Postkortet av villa Sole er utlånt av Solveig Andresen.



Sagbruk ved Småfossane

Tekst av
Emilie Marie Andresen

Otterelvans Papirfabrikk startet opp i 1873 ved Småfossane ved Hunsøya. Dette var imidlertid ikke den første industrivirksomheten ved dette stedet. I 1743 skrev kristiansanderen Ole Mørch (1697–1764) kontrakt med Siri Pedersdatter Moseid og Ommund Jonsen Moseid der de gav tillatelse til at det ble satt opp en eller flere sager ved Småfossane. Dette dokumentet har inntil 2014 ligget bortgjemt på Vigelands Brug, i dag er det på Statsarkivet i Kristiansand. Teksten i kontrakten fra 1743 er slik:

Vi underskrefne Jeg Siri Peders Datter Moshei, og Jeg Ommund Jonsen Moshei, Paa Eene Side og Jeg Ole Mørch paa anden Siide haver følgende Contract med hverandre indgaaet og sluttet som paa behørig Stemplet papiir Skal blive Renskreffen og behørig udstæd naar Hans Kongl. Mayts tilladelse dertil haves. 1. Tilstaaer vi forbeneffnte Moshei opsidere og Ejere at Ole Mørch maae bygge stemmer ved smaaefoerne saaledes som han for got befinder. Ligeledes nedenfor i Smaaefosserne paa begge sider en eller fleere Sauger at lade opbygge og indrette som han for got eragter og desuden af grunden paa begge sider sig at benytte paa hvad maade han best synes til sin fordel og nytte og det uuden ringeste skilling til os derforre at betale i grundLeie [grunde Leie ?], Thi som det

er et bekostelig og beforderlig arbeide hvad enten det kand blive til nøtte eller ej saa begierer vi intet andet end at være nærmest til arbeidet fremfor anden for lige priis det vil gjøre, og dernæst at nyde et qværnstæd at male paa saa meget som vi til vor gaards fornødenhed behøver at bruge og fortære. Jeg Ole Mørch tilstaaer at Mosei Ejere skal være nærmest ved arbeidet som ved bemelte Sauger falder forlige kan [Lon?] som andre det vil gjøre og desuden at skal eije inden min stem stæd til et qvernehuus hvilcket alt saaledes som melt af os paa begge side ubrødelig skal holdes hvor forre Vi og samme med vore hænders underskrift samme bekræfter samt formaaet de Meshrs¹ Christer Olsen Wiborg og Peder Clausen Topdal med os til witterlighed at underskrive. Moshei den 14 Decembr 1743 Siri Pederβdatter Ommund Johnsen og børnerne Ole Mørch Til Vitterlighed som overværende Ved denne Accordet. Testerer C.O. Wiborg Peder Clausen Topdahl

1. Forkortelse av «Meshieurs», som i Messieurs (flertall av Monsieur).

Transkripsjonen er kontrollert av ansatt ved Statsarkivet i Kristiansand.



Stedsnavn og lokalhistorie ved Otra

Tekst av Emilie Marie Andresen

Hva er en mulig forklaring på at det heter Holsteinshola i nærheten av Kvarstein bru, og hvorfor har ei brygge like ved navnet Hunsfossbrygga? Hvem har hugget navnene sine inn i fjellet ved Kvarstein jernbanebru? Hvorfor har en mann ved navn Eilef gitt navn til Eilefsholmen, og hva kan navnene Møren og Kjeksebekk bety? Vi fortsetter vår føljetong med stedsnavn og lokalhistorie ved Otra slik at du kan få mulige svar på disse spørsmålene og flere til. I fjor stoppet vi vandringen ved Oksi bom som hadde bomfester på Lyngholmen, Langskjær og på landsiden ved Oksia. I år fortsetter vi på østsiden av elva fra Oksia og beveger oss opp til Mørenområdet. Derfra krysser vi over elva og går sørover på vestsiden til området i nærheten av stedet Bakken.

HOLSTEINSHOLA

Tradisjonen forteller at det bare var ett løp i elva like nord for der Kvarstein bru er i dag. På slutten av 1700-tallet ble det laget en kanal for å lette transporten av båter og føringsprammer til Vigelands sagbruk og jernverk. Kanalen førte til at deler av landområdet raste ut slik at elva fikk to løp her, det nye løpet ble hetende Holsteinshola.

Gunvald Hansen (f. 1828) fortalte i en rettssak fra 1902 at han hadde hørt sin mor fortelle at kanalen skulle være gravet av «en Holstener» i den tiden gamle Mørch [Peder Mørch f. 1738] var på Vigelands Brug. Hansen sa at det østre løp etter hans mening var dobbelt så bredt i 1902 som det var i hans ungdom. Han kunne ikke si noe om hvor bred den anlagte kanal i sin tid var. Kanskje var det slik at mannen som Gunvald Hansen omtalte som «en Holstener» hadde vært med på å lage den berømte 43 kilometer lange holstenske kanal som ble påbegynt i 1776 og ferdigstilt i 1784?

HUNSFOSBRYGGA

Otterelvans Papirfabrik som ble stiftet i 1873, og senere Hunsfos Fabrikker, hadde ei egen brygge ved elvebredden i området ved Holsteinshola. Hertil ble de første maskinene til fabrikken fraktet opp elva og videre med opptil tolv hester. Det var også oppført ei bygning like i nærheten. Hunsfos Fabrikker hadde på slutten av 1800-tallet noen hester selv til å besørge transporten til og fra fabrikken, ellers var det bøndene som tok transportkjøringen. Jens Salvesen, oppvokst i Åsbygda like sør for Vikeland, var en av dem som sørget for transporten. Avisen Sørlandet skrev i juni 1948 i forbindelse med at Salvesen fylte 70 år: *Ni år gammel måtte han hjelpe til med å tjene til livets opphold. Moren var enke og satt med fem små barn. Jens gikk inn i sin fars jobb som hestekjører. Det var i den tida det meste av*



// Hunsfosbrygga. //

det som gikk fra og til Hunsfos Fabrikker ble fraktet med hest. 30–40 hestekjørerere var i sving på den tida og kjørte alun, harpiks, kol osv., alt som skulle til fabrikken opp fra ferjestedet ved Kvarstein. Det var mangt et tungt tak for en 9–10 åring. Opp klokka 4 om morgenen. Det hendte at han måtte kjøre med hesten til Kristiansand om natta, men da måtte mor være med, forteller Salvesen. Senere arbeidet han på Hunsfos Fabrikker og Vigelands Brug i mange år.

KVARSTEIN TEGLVERK

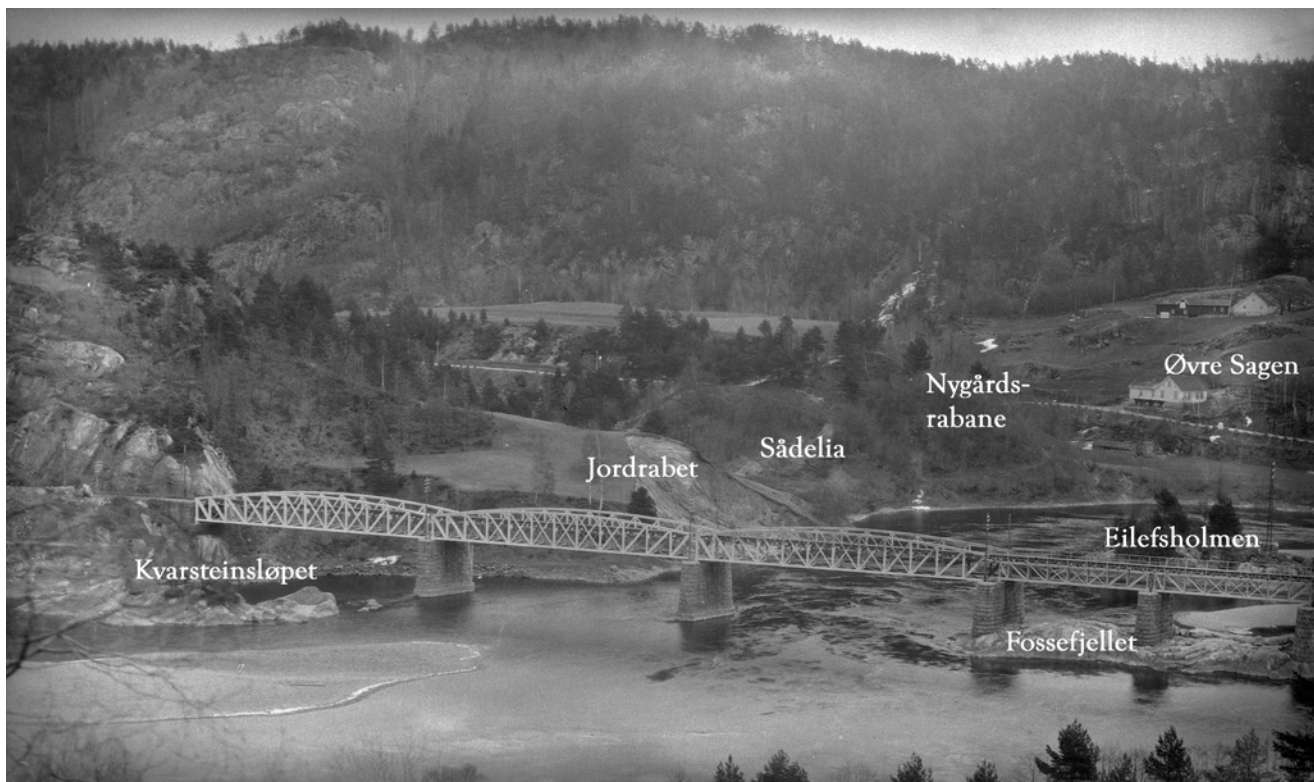
Sletta der Kvarstein teglverk var, er nå dekket av ei stor fylling der Venneslavegen går, se bildet neste side. Jørgen Aas skrev i *Glimt fra det gamle Vennesla* at byggmester Morten Tobias Mortensen (f. 1835) fra Kristiansand startet «Kvarestens Teglverk» i 1881 sammen med en del andre. Driften gikk ikke helt bra, det ble sagt at det var for mye sand i leira. Verket ble drevet av en liten bekk (Oksebekken) som kom fra Butjønnå. Før det ble satt opp en stem, het det for øvrig Knarledalskjerret der Butjønnå ble dannet. Det ble brent både takstein og murstein på teglverket, og det kunne arbeide opptil 10–12 menn der. Det var ei mølle for takstein og ei for murstein. Taksteinene krevde mer finmaling og mer vann under malinga, og den ble drevet med vannkraft, så sant det var vann nok. Mursteinsmølla ble drevet med hest. Det vil si at en hest måtte gå rundt og rundt og trekke møllehjulet. Når det tok slutt på vannet i Butjønnå, ble begge møllene drevet med hest, og da var det to hester som gikk i ring på teglverket. Det var bare om sommeren at verket var i drift, og de kunne brenne to, i heldige fall tre ganger i løpet av sommeren.

I 1885 ble teglverket avertert til salgs i avisene. Den 24. september 1892 ble det på ny avertert til salgs. I annonsen stod det: *Kvarestens Teglverk beliggende ved Torisdalselven, ca. 1 Mil fra Chr.sand, med mægtige Leertage, er med Inventar til salgs. Ved Værket er oplagt ca. 70 000 Mursten, som Kjøberen kan faa kjøbt til mulig Utvidelse af Værket. Man henvende sig til Jens Johnsen.*

I 1909 var det slutt på teglverksdriften. Det året ble eiendommen med resten av bygningene, solgt på auksjon til Ole O. Nygaard for 6200 kroner.



// Annonse fra Fædrelandsvennen 21. juli 1886. //



// Kvarstein teglverk ses mellom elva og huset Øvre Sagen. Nedenfor huset ses Tineskleiva som fikk navn etter Tine (Katrine Nygård). Utsnitt av foto fra Norsk Jernbanemuseum. //



// Kvarstein teglverk like etter år 1900. I bygningen bak personene ligger murstein og takstein til tørk før brenningen. Jørgen Aas har skrevet følgende om hvem som er på bildet: Mannen med pipe – lengst til høyre – er Gustav Sagedal, som var formann på verket. I samme rekke fra høyre står Thorvald Prestø, Jens Sagedal, Fridtjof Sagen, Hoskuld Hoskuldsen, Adolf M. Sagen, Jens Nilsen Dalane og Jakob Myrvold. Sistnevnte eide hesten som ble brukt til å trekke leirmølla. De tre guttene er fra venstre: Alfred Dalin, Gustav Loland og Sigurd Dalane. De tre som sitter på trillebåra, er barna til Gustav Sagedal: Olav, Ingrid og Dania Sagedal. (Foto fra Venneslaposten, desember 1966). //



// Takstein fra Kvarstein teglverk signert av Thorvald Prestø. Steinen lå på uthuset til Fossheimhuset i Tvangsdalen, Vennesla. Den ble funnet da uthuset ble revet i år 2000. Uthuset var da ca. 100 år. Taksteinen er nå på Bommen museum. //

“Der raset gjekk, var der mange personar som såg eit gulraudt ljøs i luften fleire kveldar fyreåt.”

RAS VED Teglverket

Den 12. desember 1924 fortalte Agder Tidend følgende om et ras i området ved teglverket: *For nokre dagar sidan meldte me at det hadde gjenge eit jordras i bakken ved Kvarstein bru, attmed den gamle tufti til Kvarstein teglverk. Etter det me fretter, gjekk det tysdagskvelden eit nytt, stort leirras i den høge bakken. Det hev i alt rast ut fleire tusen kubikkmeter leire, so Otraelvi under bakken er vorte mest heilt oppfylt av leire og vatnet rann lenge kvitgrumsa heilt nedover mot byen. I bakken er det ei hole på 30 meter rett inn, og raset er 50 meter høgt og 80 meter langt. Ein trur at leira hev gjort stor skade på fiskerogni i elvi. Der raset gjekk, var der mange personar som såg eit gulraudt ljøs i luften fleire kveldar fyreåt. Folk tok dette som eit varsel.*

NYGÅRDSRABANE

Nygård (gnr/bnr 2/8) har gitt navn til bakkene nedenfor bruket. I dag har dette bruket adresse Venneslavegen 130. Nygård er nevnt som eget bruk fra 1813. Navnet betyr rett fram 'ny gård' og viser til en ny plass utskilt fra en annen. «Å rabe» er dialekt for «å rase». I 1865 het det om Nygård at det var lettrevet, men hadde «fryktelig elvebrud».

EILEFSHOLMEN

Gunvald Hansen (f. 1828) fortalte i en rettssak om laksefiske i 1902 at opprinnelsen til navnet Eilefsholmen skal være at en mann ved navn Eilef, som døde i 1870-årene, stadig pleide å stå på holmen og berge inn huneved fra sagbruket på Vigeland som kom drivende forbi i elva. I sin ungdom var Hansen med på å slå gras på Eilefsholmen. I samme rettssak sa vitnet Torkel Olsen Bakken at han kunne huske [...] at der for ca. 40 aar siden stod en sag paa Eilefsholmen der dreves av folk fra Oddernes og Vennesla. Vitnet tør ikke uttale noe om sageierne betalte nogen avgift for bruken av holmen, derimot vet han at man innhendtet tillatelse til at benytte den hos Jens Jørgensen Kvarstein. Sagen stod paa holmen i noen faa aar. Vitnet forklarer at han har sett at nevnte Jens Kvarstein har slaatt paa Eilefsholmen. Andreleddet holme kan defineres om `omflødd sted, lita øy'. Norrønt holmr og holmi betyr `reise, heve seg'. Holmen har også blitt kalt Nygårdsholmen etter eierne som hadde etternavnet Nygård. Det står et oppmurt feste til ei nedlagt strømlinje på holmen.

SÅDELIA OG SÅDELIBEKKEN

«Såde» kommer antakelig av at denne lia har mange små hauger som kan minne om høysåter. Lia innenfor utløpet til bekken, heter Sådalia. Om lid skriver Ivar Aasen: «en høitliggende Skraaning, en skraat liggende eller kun lidet hællende Strækning ved siden av et Fjeld.» Vitner i den nevnte rettssaken fra 1902, sa at det var en god fiskeplass like ovenfor og nedenfor Sådelibekken. Vitnene var født i 1870-årene, og i deres tid «fanget man overordentlig meget laks i elven».

JORDRABET

Navnet viser til at jordmasser har rast ut. «Å rabe» er som nevnt dialekt for «å rase».

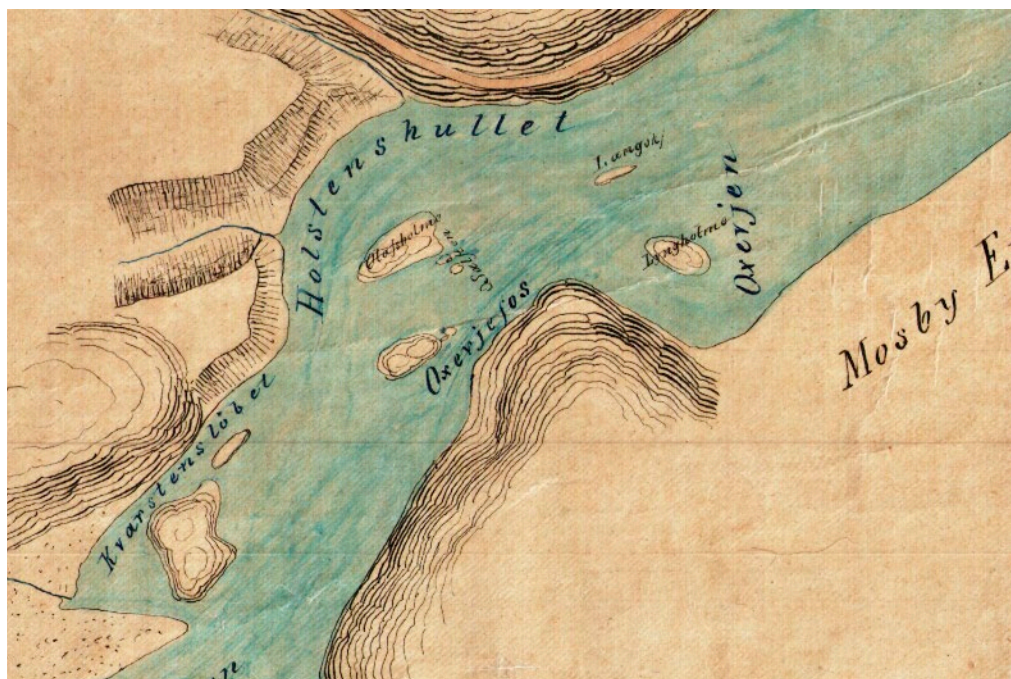
KVARSTEINSLØPET

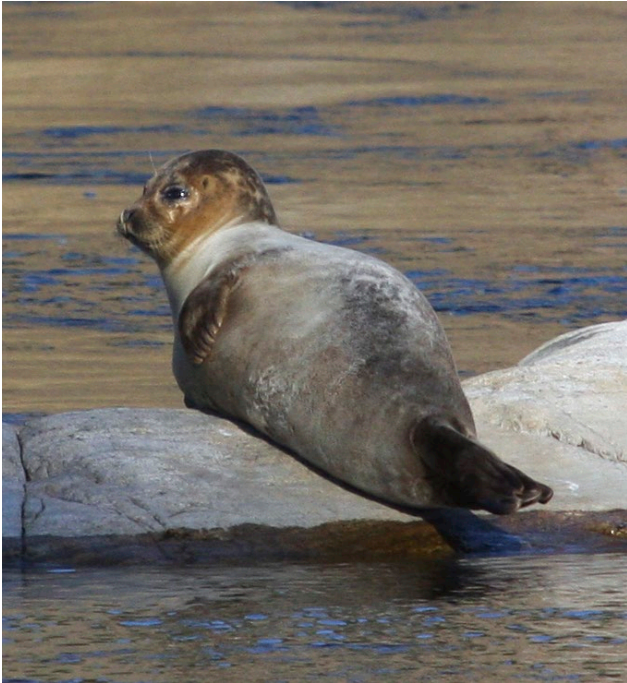
Området mellom Olesholmen og østsiden av elvebredden, sørover til Holsteinshola, heter Kvarsteinsløpet. Slik beskrev ingeniørøyntant Georg F. Vedeler Kvarsteinsløpet i 1872 i forbindelse med karttegning: «Det ovenforliggende Kvarstensløb er grundt og vranget og især i Flom stridt at komme opad, idet i Flom Baadene maa trækkes med meget besvær over den lange Stenbanke ovenfor Kvarstenløbet efter den venstre Elvebred.» Andreleddet løpet kan her ha betydningen `stedet der vannet renner'. Navnet Kvarstein omtales senere.

OKSIAFOSSEN

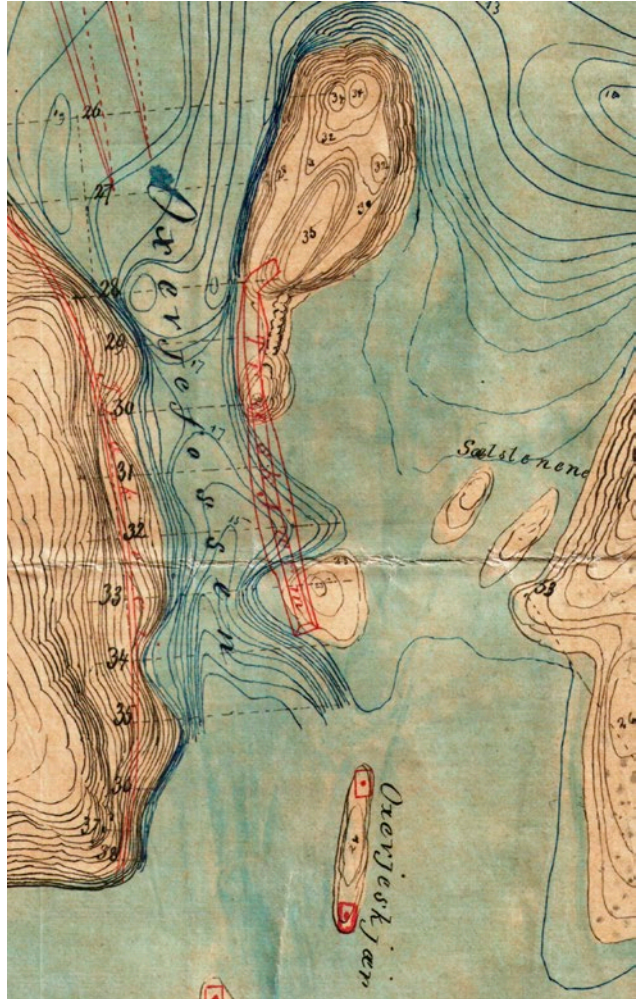
Før løpet som nå kalles Holsteinshola oppstod, rant det mye mer vann på vestsiden av elva. Dette området ble da omtalt som en foss; Oksiafossen. Tidligere var det treskjermer her, kalt Oksiaskjermene. De skulle hindre tømmeret i å sette seg fast. I 1872 skrev Georg F. Vedeler at elva nedenfor Kvarsteinsløpet hadde tre løp mellom de såkalte Skjærene. Lengst mot vest var Oksiafossen. Det midtre løpet mellom Eilefsholmen og Oksiaskjermene var ved lavvann meget grunt, og selv ved høyvann var det vanskelig å passere på grunn av beliggenheten av Selsteinene. Selsteinene er to små skjær som ligger like ved siden av hverandre. Navnet viser at seler har hatt tilhold her i tidligere tider. Det har også skjedd i vår tid.

// Utsnitt av kart tegnet i 1872 av Georg F. Vedeler. Eilefsholmen er for øvrig feilaktig kalt for Olafsholmen og Oksia (Oxevjen) er inntegnet på feil side av elva. (Foto: SAK). //

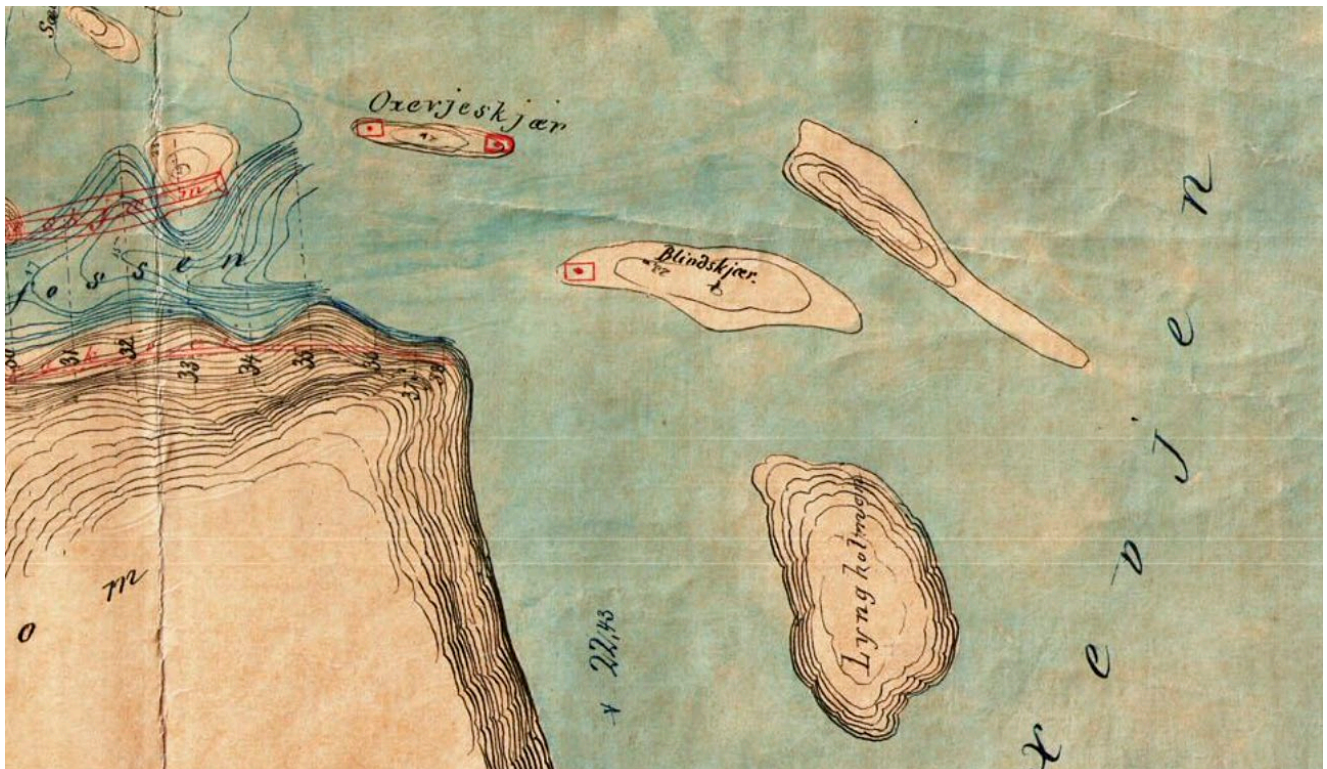




// En sel på Langskjær i april 2020. På det ene kartutsnittet ser vi at to små skjær har navnet Selsteinene. Skjær har som grunnnyding 'det som er skore fra eller sund'. //



// Utsnitt av kart tegnet av Georg F. Vedeler i 1872. Vi ser navnene Oxevjeskjær (Oksiaskjæret), Blindskjær og Lyngholmen. Skjæret som er uten navn er Langskjær. Ved Oksiafossen er det tegnet inn en treskjerm som skulle lede tømmeret. (Foto: SAK) //





// Bygging av Kvarstein jernbanebru i forbindelse med Setesdalsbanen. Holmen vi ser til venstre i bildet ble fjernet og brukt til nye brukar da Sørlandsbanen kom. Legg merke til de mange partiene med oppdyrkede jorder på Oksåsen og Saga. (Foto fra Norsk Jernbanemuseum). Bildet under viser togturen i 1894. Se beskrivelse av togturen på side 29. (Foto fra Norsk Jernbanemuseum) //

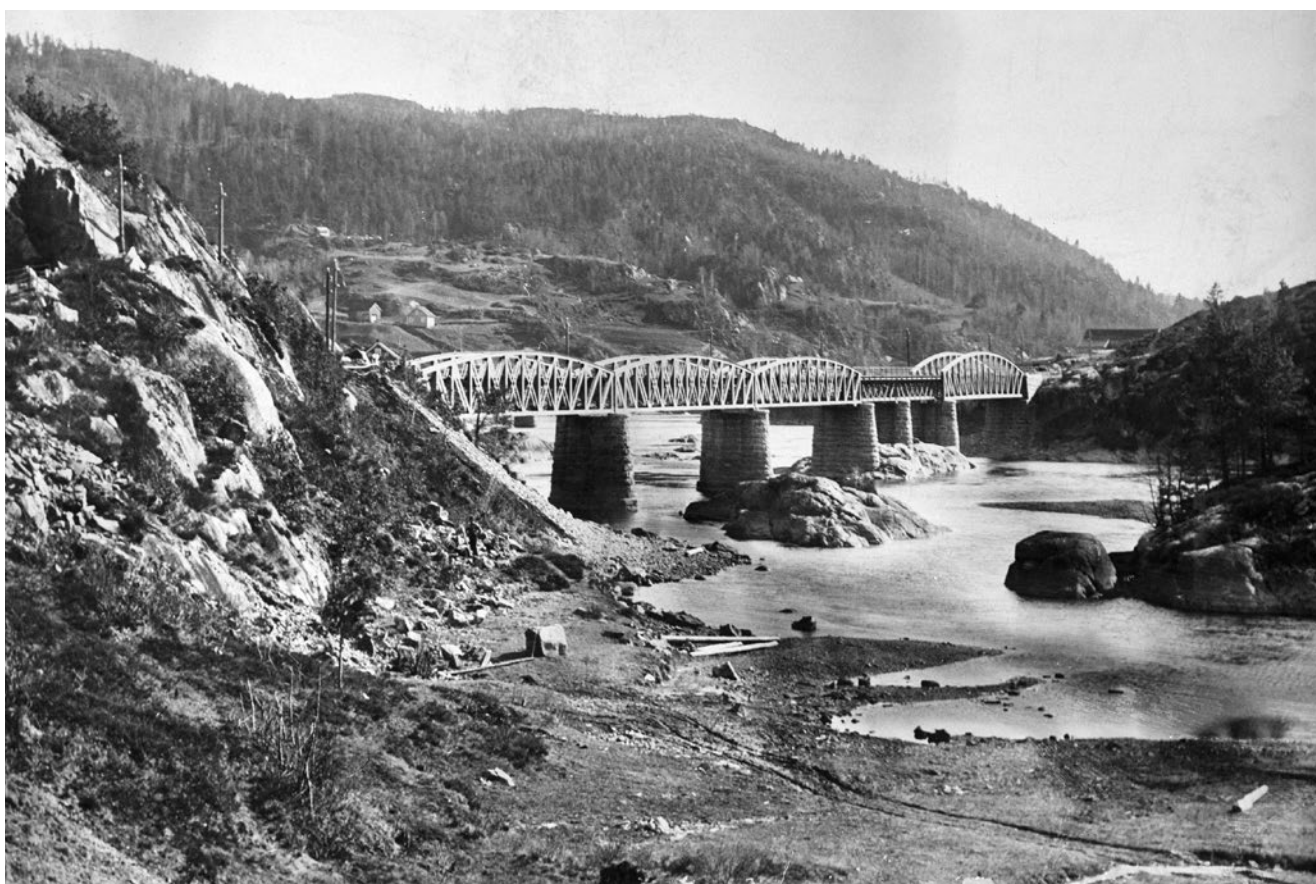
Mellom der Oksifossen tidligere var og Langskjær, har vi Blindskjær. Blind brukes om en lokalitet som er lite synlig eller ikke synlig. Det er kun ved lave vannstander at dette skjæret kan ses.

Oksiaskjæret ligger der Oksiafossen tidligere var. Oksifossen er omtalt i forbindelse med en dramatisk hendelse som ble omtalt i Fædrelandsvennen 13. desember 1882: *Nu isøndags havde 2 Piger nær druknet i Torrisdalselven mellom Kvarsten og Mørvold. De var gaaet ud paa Isen, som paa Grund af Vandets Udfalden brast inde ved Landkanten. En tredje Pige, som var med, sprang i Land, hvorimod de 2 drev afsted paa Isflagen, som af Strømmen for hvert Øieblik førtes nærmere en Fos [Okseviefossen], hvor Isflagen sandsynligvis vilde knuses. Nødskriget kaldte flere Folk til, hvoriblandt 2 Mænd fra Ravnaas, som medbragte et Toug. Dette blev kastet ud til Flagen, og begge Pigerne halede ved Hjælp af dette ind til Land. Tæt ved Land slap den ene Taget og vilde været redningsløst fortabt, om ikke den ene af Mænderne (Ole Lie fra Ravnaas) havde med Touget om Livet kastet sig i Strømmen efter hende. Han naaede hende just som hun, efter længere at have drevet afsted under Vandet, dukkede op. Hun skal være saa medtagen, at hun er sengeliggende.*

KVARSTEIN JERNBANEBRU

I et dokument fra arkivet til Stiftamtmanden i Kristiansand angående planleggelsen av traséen til Setesdalsbanen, datert 28. oktober 1882, kommer det fram at traséen først var bestemt å gå der som Fylkesvei 405 går i dag: *Kaptein Krag som var til stede, anmeldte at Jernbanen, som tidligere var udstukket forbi Kvarestens Tegleværk, nu er endelig bestemt at skulle føres over Elven ved Oxeskjærene. Herved undgaaes den Kollisjon med Veianlægget, som efter den oprindelige Udstikning vilde have funden Sted og hvilken Kollisjon gav Anledning til at Herredstyrelsen i fjor androg om Arbeidets Udsættelse et Aar i Paavente af Jernbanesagens Ordning.*





// Øverste bilde: Kvarstein jernbanebru (Setesdalsbanen). På nederste bilde ses litt av Olesholmen til høyre. De to små holmene mot midten av bildet ble fjernet og brukt til nye brukar da Sørlandsbanen kom. (Begge bildene er fra Norsk Jernbanemuseum). //

I oktober 1894 skrev avisene at monteringen av første halvdel av Kvarstein jernbanebru var bortsatt til kontraktør Sørensen. Den 12. november fortalte Christianssands Tidende om en tur med Setesdalsbanen til «Kvarstens broen». Det var gitt publikum anledning til en kjøretur på den ferdigbygde delen av banen. Kommunebestyrelsen og pressen var også innbudt. 16 godsvogner kjørte av sted, fulle av folk: «En halv Times Ophold benyttedes til at bese det paabegyndte Arbeide paa Kvarstenbroen. De mægtige brokar og det hele Anlæg vakte almindelig Beundring.»

ULYKKE

Arbeidet med Kvarstein jernbanebru skjedde dessverre ikke uten ei ulykke med tragisk utfall. Fædrelandsvennen skrev den 11. april 1894 at jernbanearbeider Torbjørn Lysthus fra Telemark druknet i elva like ovenfor brua som var under oppførelse. *Afdøde var sammen med andre Arbeidere beskjæftigede med at føre Sten til Jernbanebroen i Pram over Elven fra Kvarsteinsiden til Mosbysiden. Han stod paa Pramkanten med en Baadshage og hug just i en Tømmerstok, da han faldt i Vandet og drev bort med Strømmen. Han skreg flere Gange om Hjælp og søgte at faa Tag i Tømmerstokke som drev i Elven, men dette mislykkedes, og da han ikke var svømmedygtig, gik han snart til Bunds og blev borte. Fra Stranden ved Mosbysiden, hvor der stod flere og saa paa Ulykken, kunde man ingen Hjælp bringe, da der ingen Baad var, og da man kom over med Baad fra Kvarsteinsiden, var det for sent. Afdøde, der var Telemarking i 40 å 50 Aars Alderen, havde kun en kort Tid været beskjæftiget ved Anlægget og hans Kone, der er fra Greibstad, var netop flyttet hertil. Afdødes Lig blev først i gaar Eftermiddag gjenfundet og skal begraves ved Greibstad.*

Da en del av Setesdalsbanen ble omgjort til Sørlandsbanen, ble den gamle jernbanebrua erstattet av ei ny. Den gamle brua ble solgt til Kristiania Spikerverk.

GLIMT FRA ARBEIDET MED NY BRU

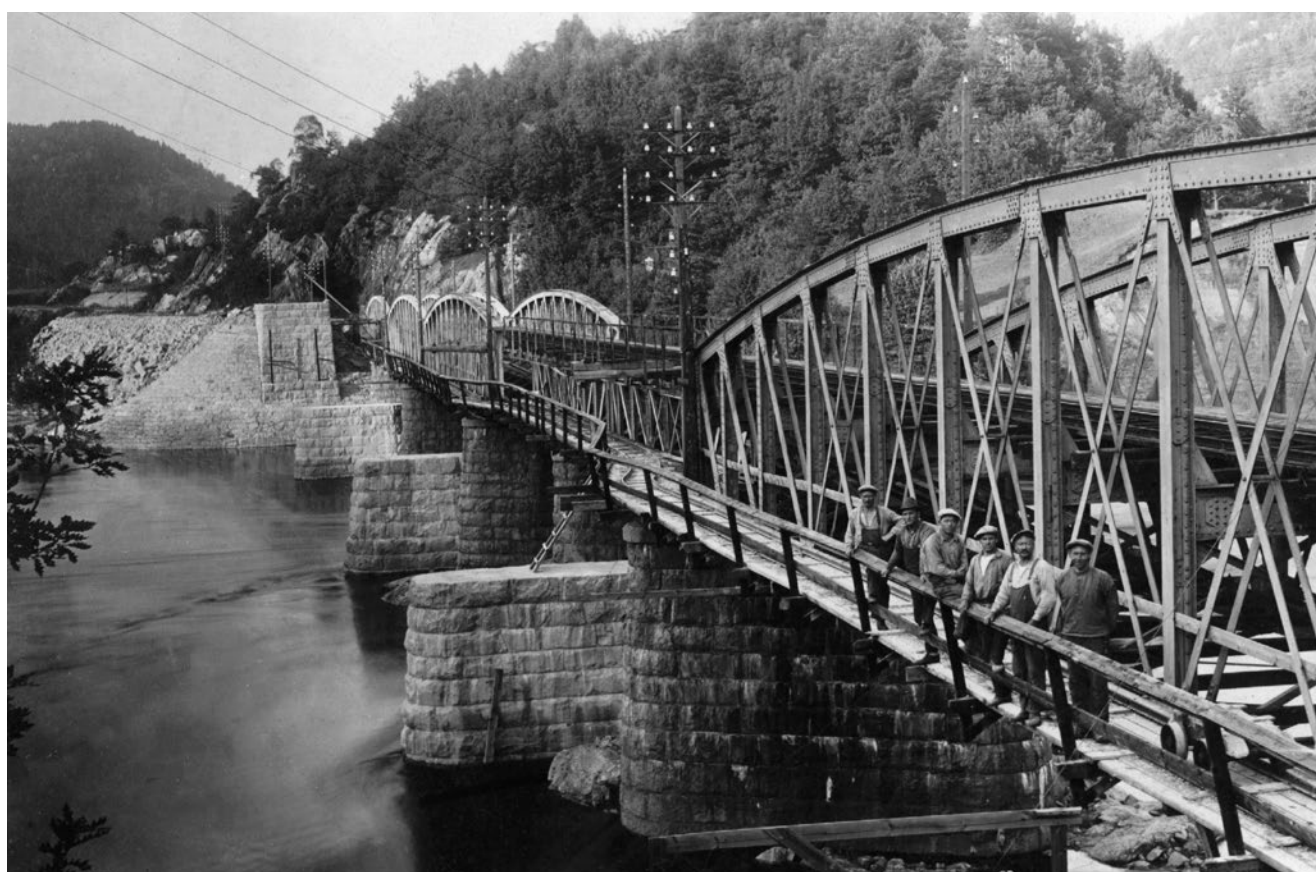
Slik ble et fundament som står ute i elva laget: Henry Moseidjord (f. 1916) fortalte at Kvarstein sagbruk leverte furutopper på 10 meters lengde som ble brukt til pæler. Stokkene som var helt rette ble slått ned i leira ved hjelp av en rambukk til de stod på fjellet. På toppen ble det satt ei ramme rundt som ble fylt med sement. Det ble hentet vann fra Sagebekken til blandingen fordi de trodde at vannet i elva ikke var reint nok. En av dem som var med på arbeidet, sa til Henry at karet kunne stå «i hvert fall i 1000 år».

Sverre Nilsen (f. 1907), kom som klinker og giftet seg med ei fra Saga og bosatte seg der. Han var med på å bygge den nye jernbanebrua. Det tok tre måneder å montere den, hele brua er klinket sammen, fortalte Sverre.



// Fra arbeidet med ny jernbanebru. Her ses stokkene som ble slått ned i elvebunnen. (Foto fra Norsk Jernbanemuseum) //





// Bygging av ny Kvarstein jernbanebru. Øverst: Foto fra samlingen etter Toralf Kvarstein. Nederst: Den gamle brua og brukarene til den nye like ved siden av. Agder Tidend skrev i september 1934: «Det er to bruspenner, det ene på 45 og det andre på 32 meter. Det er tipp topp moderne brubygg dette, som det er arbeidet på i tre år.» Foto fra Solveig Andresen. //

FOSSEFJELLET

I den nevnte rettssaken fra 1902, fortalte Gunvald Hansen (f. 1828): «[...] den lille holmen hvorpå de tre brokar står, bærer navnet Fossefjellet.» I samme rettssak sa Torkel Olsen Bakken (f. 1844) «[...] at han ved ekspropriasjon til Chr. sand-Byglandsfjordbanen av jernbanen erholdt utbetalt kr 15, 00 for den lille holme hvorpaa de tre brokar er oppført.»

NAVN INNHUGGET I FJELLET VED KVARSTEIN JERNBANEBRU

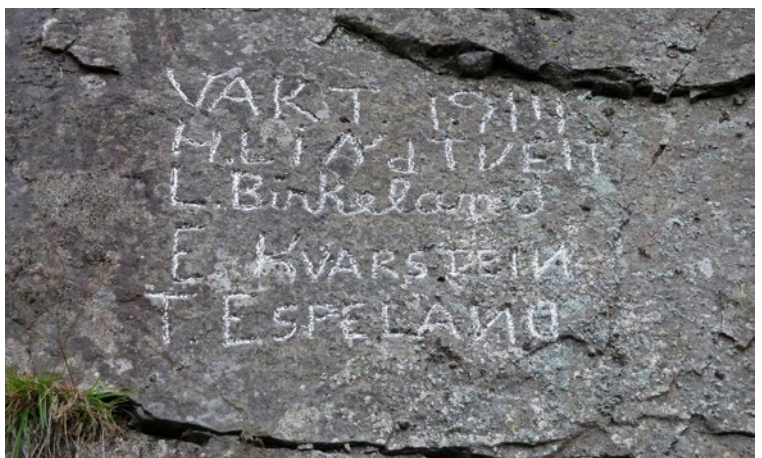
Under den første verdenskrig var Norge nøytralt og for å passe på at ingen angrep landet, ble det plassert vaktmannskaper, såkalte nøytralitetsvakter, ved strategiske plasser. Den norske nøytralitetsvakt varte fra 1. august 1914 til 11. november 1918. Litt sør for tunnelen som Setesdalsbanen gikk gjennom i nærheten av Kvarstein jernbanebru, er det hugget flere navn inn i fjellet. Navnene er:

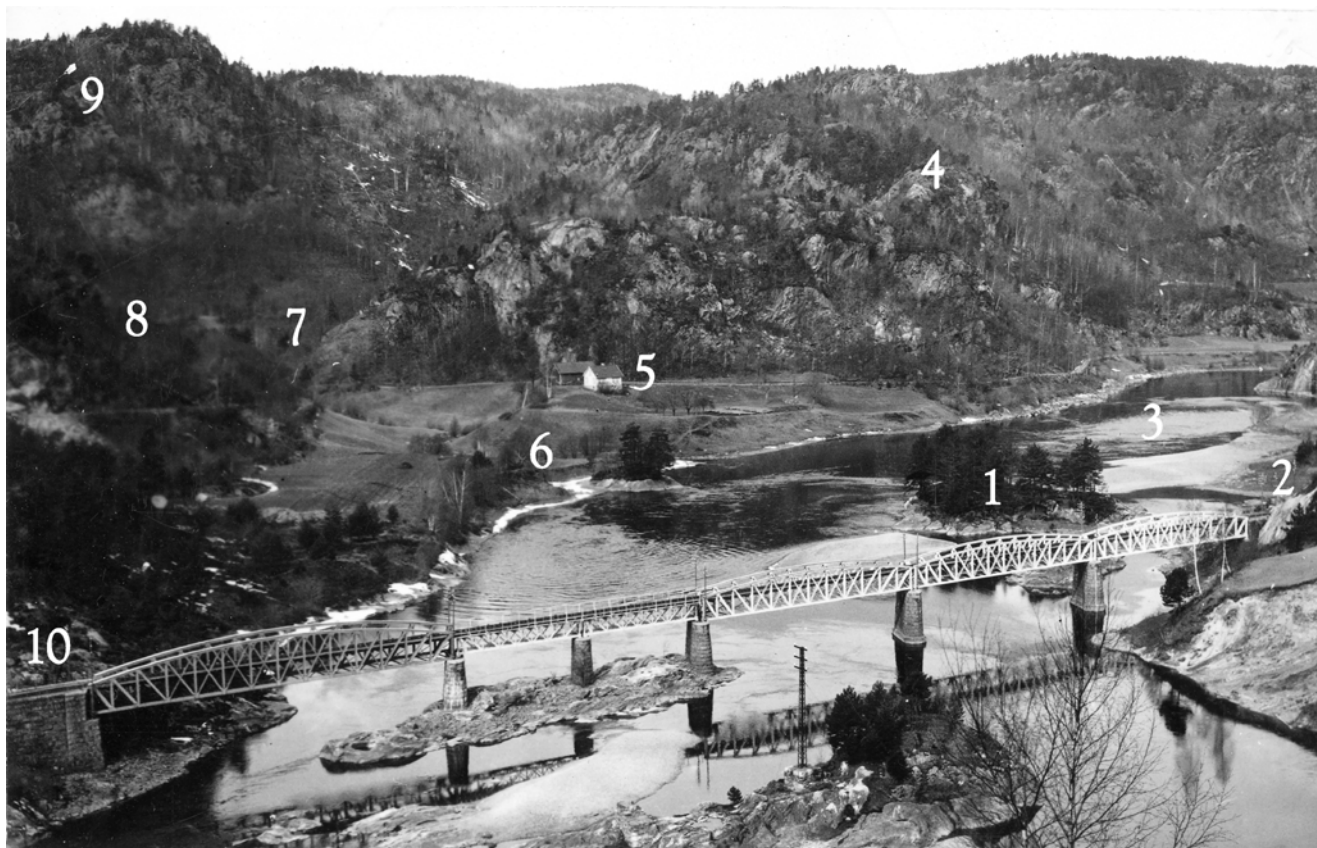
HL	P. DYBSLAND
1914 9/10	B. FJELDHEIM
VAKT	A. HAUGSNES

VAKT 1914
H. LINDTVEIT
L. Birkeland
E. KVARSTEIN
T. ESPELAND

Oddleif Lian ved Statsarkivet i Kristiansand, fortalte i 2014 at det dessverre finnes lite materiale om nøytralitetsvaktene under første verdenskrig i militærarkivene. Men han har funnet at det var mannskaper fra KP 18 av IR 7 (Kompani 18 av infanteriregiment 7) som hadde ansvar for vaktholdet ved Kvarstein jernbanebru, og også ved Paulen bru i Vennessla, i tidsrommet 8. til 31. oktober 1914. Men dessverre ser det ikke ut til å finnes aktuelle mannskapsruller i behold fra dette kompaniet.

Like nord for Kvarstein jernbanebru er det hugget inn noen navn på de som var med på arbeidet med Sørlandsbanen. En dag i 2014 var det forhåndsvarslet full stans i togtrafikken. Jeg benyttet da anledningen til å merke av og fotografere navnene. To av navnene er ISAKSEN og O. MOI 1937. Et annet navn som er nevnt er SVERRE BAKKEHAUG.





// Kvarstein jernbanebru (Setesdalsbanen). Foto fra Norsk Jernbanemuseum. //

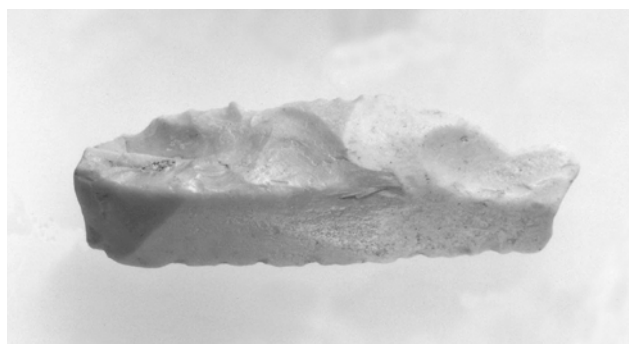
- | | |
|-----------------------|------------------|
| 1. Olesholmen | 6. Kjeksebekk |
| 2. Kilen | 7. Dalane |
| 3. Møren/Møregrunnane | 8. Kjehusægra |
| 4. Møreheikniben | 9. Ørneskua |
| 5. Mørvollen | 10. Bakkefjellet |

1. OLESHOLMEN

I en delingsforretning fra 1839 står det at denne holmen var delt mellom to eiendommer: «Den øverste Holme som ligger ved Kilen er delt i 2de Dele; den vestre Del tilhører Ole Olsen og den østre Del tilligemed 2de mindre, tilhører Jens Johnsen.» Holmene som omtales som «2de mindre» ble som nevnt brukt til brukar til Sørlandsbanen. Olesholmen tilhører i dag gnr/bnr 2/1 på Kvarstein.

FORNMINNEFUNN PÅ OLESHOLMEN

På sandbanken på Olesholmen er det funnet ei flintflekke og et flintavslag. Einar Østmo ved Oldsaksamlingen skriver i brev fra 11/12 1992: «Flekken er ikke noe redskap i seg selv, men har kanskje vært ment å skulle bli det. Imidlertid er den hugget av en flintøks en gang i yngre steinalder, ca. 3000- 2000 f. Kr. Det var vanlig i yngre steinalder å bruke ødelagte flintøkser som råmateriale til småredskaper av flint.»



// Flintflekkja ble funnet av Solveig Andresen sommeren 1992 ved lav vannstand i elva. Lengde er 3,5 cm. © Kulturhistorisk museum Oslo. //

Sandbanken som flintflekkja ble funnet på, var landfast før den tidligere omtalte kanalen ble gravd ut på østsiden av elvebredden.

Flintavslaget ble funnet av Solveig Andresen sommeren 1997 på samme sted som flintflekkja ble funnet. Førstekonsulent Håkon Glørstad skriver i brev fra 27. oktober 1997: «Det ser ut til at flintavslaget har vært brukt til en enkel arbeidsoppgave, da det har noe bruksspor og retusjering langs den ene kanten».



// Flintavslag funnet ved Kilen, Kvarstein. (Aksnr. 79/143 på Oldsaksamlingen i Oslo) © Kulturhistorisk museum, Universitet i Oslo. Fotograf Kirsten Helgeland. //



// Begge flintfunnene lå på sandbanken på Olesholmen. //

2. KILEN

Kil betyr `smal, trang vik eller bukt`. Det ble fjernet store mengder grus i området på begynnelsen av 1970-tallet av NSB som trengte grusmasse. Dette førte til store endringer i landskapet. Området som før ble kalt Kilen lå litt lenger sør enn området som i dag har samme navn. Etter at industriledningen kom på midten av 1990-tallet, ble det kjørt på sand her slik at det ble ei fin badestrand.

Den tidligere omtalte kanalen som skulle lette transporten av føringsprammer og båter til Vigelands sagbruk og jernverk, ble også gravd i dette området. Like nord for Kilen, ved Jærfallet, er det rester etter ei trebrygge som har vært ca. 30 meter lang. I 2016 ble to av tømmerstokkene i brygga årringsdatert av seniorforsker ved Nasjonalmuseet i København, Niels Bonde. Analysene viste at tømmeret i brygga ble hugget rundt 1790, noe som kan tyde på at den har sammenheng med Vigelands Jernverk som fikk kongelig privilegium i 1792.

Under andre verdenskrig hadde tyskerne brakker i Kilen. De brukte den gamle tunellen til Setesdalsbanen som lager. Industriledningen som går fra tidligere Hunsfos Fabrikker, ligger for øvrig nå nedgravd inne i denne tunellen.

Jordet like ved Kilen heter Jærfallet. Jeg antar at navnet kan komme av norrønt jaðarr som betyr `rand`, `kant` eller `jare`, slik at navnet betyr `kanten mot elva`. Andreleddet fallet kan vise til at området var utsatt for utrasing. Langs jordekanten er det lagt opp en mur for å hindre dette. Det kan også tenkes at navnet kommer av norrønt jarðfall (tysk erdfall) som ifølge Ordbog over det danske sprog betyr: «sammensynkning, nedstyrtning af (dele af) jordoverfladen (jf. Skred), især: indsynkning, indstyrtning af jordmasser i en hulhed, der er dannet



// Området som har navnet Kilen ses like nord for Olesholmen, elva gikk tidligere inn i en tydelig kil der. Vi kan skimte den utgravde kanalen. Utsnitt av foto fra 1946 tatt av Toralf Tellefsen. //



// Bryggerester. Under trestokkene er det lagt steiner for å hindre utglidning. //

under den faste overflade (jf. -skud, -synkning, sænkning).» Kjondalsbekken renner ut ved Jærfallet. Kanskje navnet kommer av at bekken nordøst for utløpet har gått i dalsenkningen der det har stått ei kjone. Det er ei bygning som ble brukt til tørking av gårdens produkter, først og fremst korn, men også lin og malt.

3. MØREN/MØREGRUNNANE

Ifølge Norsk Stadnamleksikon har Møre trolig sammenheng med gammelnorsk marr `hav` og betyr «landet ved havet» eller «blautlandet» (myrlandet). Blautlandet/myrlandet stemmer godt med hvordan landskapet er her. Ivar Aasen skrev at møyr betyr `Mudder, blød Grund i Vandet`. Møren er et av de grunneste partiene i elva. I tidligere tider gikk det greit å vasse over på dette partiet når elva var liten. Møregrunnane ligger tvers over elva og området nedover mot bruket Mørvollen heter også Møren/ Møregrunnane. Det ble lystret etter laks på Møregrunnane i tidligere tider, og området Møren var felles fiskeplass for Kvarstein, Øvre Mosby og Haus ved at det ble byttet på fisket her annenhver uke. Ved Møren går byttet mellom Ravnås og Mosby, og også det tidligere sognebyttet mellom Oddernes og Vennesla, nå grensen mellom Vennesla og Kristiansand kommuner. Byttet er beskrevet i en grenseoppgang fra 1807: «Først fra endestaven ved elven, som staaer op i enden af Mørevollen, og derfra til stenen paa MørehejKniben [...]» En endestav var et av hjørnepunktene i grensene til en gård og kunne for eksempel være en stor stein. I 1872 skrev Georg F. Vedeler i forbindelse med undersøkelser av elva mellom Kvarstein ferjested og Vigeland: «Lige ud for og nedenfor Husene paa Mørevold ligger «Mørevoldsgrunden» tværs over Elven, hvor ved laveste farbart Vand kun findes en Dybde paa det Grundeste af noget over 2 Fod.»

4. MØREHEIKNIBEN

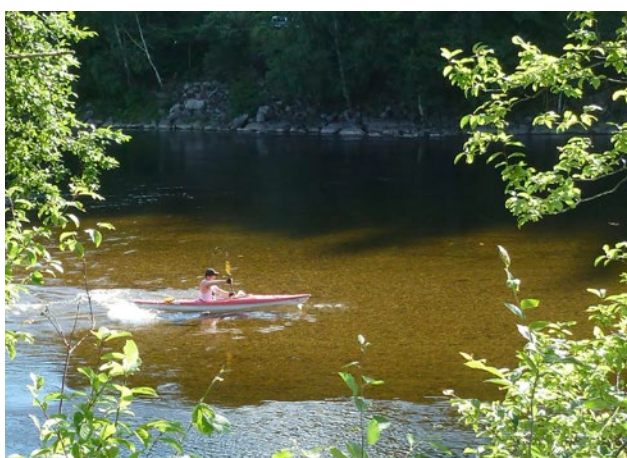
Betydningen av navnet kan formuleres som `kniben på heia ved Møren`. En knibe er spiss og mindre avrundet i formen enn for eksempel en fjellknote. Hei brukes i vårt område om `en fjellrygg, et langstrakt berg`.

5. MØRVOLLEN

Vollen der husplassen er, heter Mørvollen. Navnet kan bety at dette er en blaut voll. Voll kommer av gammelnorsk vollr og har som oftest betydningen `fast og jevn grasmark`. Mørvollen ble utskilt fra Bakken under Mosby i 1856 da Jens Torkelsen (f. 1828) kjøpte Mørvollen av broren Ola Torkelsen Bakken. Jens var prambygger og pramfører. Sønnen Torkel f. 1854 begynte i samme spor. Kanskje prambygginga kastet for lite av seg, for han reiste til Amerika og det ble svogeren som overtok Mørvollen. I nyere tid har Mørvollen av mange blitt kalt Myrvollen.



// Jærfallet. //



// En kajakkpadler ved Møren sommeren 2020. Heisel målestasjon viste at elva var på 119 m³/sek. da bildet ble tatt. //



// Helge (f. 1897) og Orm Helgesen (f. 1872) og barna på Mørvollen. Resultatet av fuglejakt vises fram. (Foto fra Wenke Moi). //

SPYDSPISS FUNNET VED MØRVOLLEN

Fædrelandsvennen skrev 21. september 1903: En Spydspids af Sten fandtes forleden Dag i Udmarken paa Mørevold i øvre Torridal under oparbeidelse i Marken. Den laa 1 ½ Fod under Jordfladen. Dessverre vet jeg ikke om denne spydspissen er bevart eller ikke.

6. KJEKSEBEKK

Kjeksebekk har sitt utløp ved Mørvollen. Bekken kalles også Mørvollbekken og Dalanebekken. Fra gammelt av ble Kjeksebekk regnet som den beste lystrebekken mellom Vigeland og Haus.

Om høsten når fisken gikk på bekken for å gyte, tente folk på lange tyrispiker når det ble mørkt, og gikk ut for «å kjekse», som de sa. Kjeks kan også være et annet navn på heg, klepp; et redskap til å ta fisk med. Ivar Aasen skrev at det kan være et navn på håv.

Det var sag i Kjeksebekk. Stein Tveite skriver i *Vennesla. Gard, plass og ætt* at Salve Gunnarson ble bruker på gården Ravnås i 1632. Salve var en av de rikeste i Vennesla. Han var trelasthandler, og da det i 1648 ble bygd kirke i byen, kjøpte de 180 bord av Salve for 9 riksdaler. «Dette syner at han hadde sag, men eg veit ikkje kvar denne stod,» skriver Tveite. Jeg antar at det var i Kjeksebekk saga var. Det var nok denne saga som ble kalt Øvre Mosby sag. Den 11. desember 1780 fikk kristiansanderen Peder Mørch bevilling fra kong Christian den 7de på femte Vigelands sag som lå ved Vigelandsfossen. Et av kriteriene for at han skulle få dette, var at det ikke ble saget noe til utskipping på Øvre Mosby sag, den måtte bare brukes som bygdesag.

I *Vennesla. Gard, plass og ætt* nevner Tveite at Tarald Endresen fra Kvarstein kjøpte en part i «Kjæksebæks cirkelsag», verdt 40 ½ spesidaler. I en utskiftningsforretning fra 1889 står Jakob Jørgensen Myrvold som eier av «Myrvolds saug».

I Fædrelandsvennen 22. september 1919 nevnes «Ravnås sagbrug» som eksempel på en industrivirksomhet.

Saga lå på nedsiden av der Ravnåsvegen i dag går over Kjeksebekk.

Bekken ble også brukt til vedstøytning når veden skulle ned av heia. Ragnvald Moseidjord (f. 1903) og sønnen Sigvart (f. 1939) fortalte at de støytet ved her helt fram til 1960-tallet. Ved veien inn til Dalane er det ei gammel bru over Kjeksebekk. Da Ravnåsvegen ble utvidet på 1970-tallet, ble den nye veien lagt utenom denne brua. Rett ovenfor brua var det vaskeplass. Det var ei stor steinhelle der som tøyet ble lagt på, men den er borte nå. Dette var ikke bare vaskeplass for de som bodde like ved, mange damer fra Tutlamonen og Øvre Mosby kom også hertil og vasket tøyet sitt. Med seg hadde de ei trillebår med skittentøy og huneved i. Hvis vi følger bekken noen hundre meter oppover fra Dalane, kommer vi til en høl som kalles Blåhølen. Ingen fisk klarte å komme lenger opp i bekken enn hittil, fortalte Sigvart Moseidjord. Når himmelen speiler seg i hølen, ser den blå ut i fargen. Høl kommer av norrønt hylr som er et dypt sted i en bekk, også kalt en kulp.

7. DALANE

Stedet befinner seg som navnet sier i en dal; en fordypning i terrenget.

// Saga i Kjeksebekk fikk vann fra Lolandsdalstjønna. Her ses stemmen ved tjønna. Den var 45 meter lang, 1 meter bred og 2,5 meter høy på det høyeste. Bildet er tatt i 1994. Året etter ble tjønna tappet ut og stemmen ødelagt på grunn av Støleheia fyllplass. //



8. KJEHUSÆGRA

Området ble tidligere kalt for Kidhus. Kid og kje betyr geitekillling. Kanskje har det en gang i tiden vært et hus til geiter her som har gitt navn til stedet? Stein Tveite skriver at ødegården Kjehus var ført opp med 1 engelsk i leidang til Kronen i en skatteliste fra 1601/02. Kidhus er nevnt i skattelistene fram til 1668, da nevnes gården som underbruk under Moi, det vil si Øvre Mosby.

Ifølge *Oddernes bygdebok 1. Gardshistorie* ble Kjehusægra dyrket opp igjen av Mikal Hansen (f. 1905) fra Bakken under Mosby. Det var da tilgrodd stor skog på stedet. Mikal fikk 4 ½ dekar med fin sandjordsåker som tillegg til jorda hjemme på Bakken. Ægra kan bety `engstykke som før har vært åker, hvileland, brakkland´.

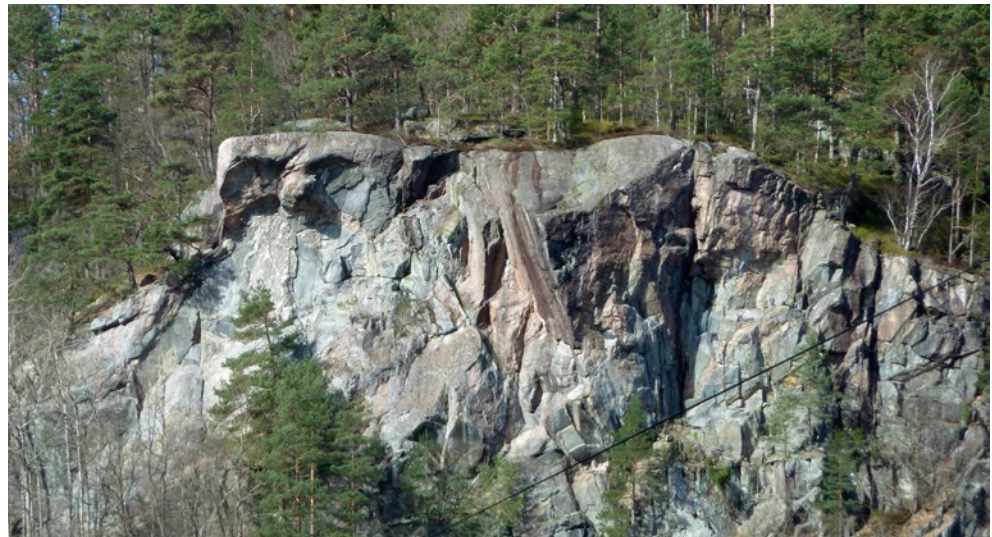
9. ØRNESKUA/ØRNEFJELLET

Når morgensola treffer fjellet over Dalane, kommer ørnehodet i fjellet til syne.

*// Kjehusægra.
Fjellmannsveien gikk
her i tidligere tider.
Fjellet til venstre heter
Krona på grunn av
fasonglikhet med ei
krone. //*



*// Ørneskua. Kan du se
ørnehodet? //*



10. BAKKEFJELLET

Bakkefjellet er der jernbanebrua starter på Mosbysiden, ikke langt fra bruket Bakken.

VASKEPLASS

På et platå ved elvebredden, ca. 100 meter sør for jernbaneundergangen som er like nedenfor bruket Bakken, var det tidligere en vaskeplass. Ågot Mortensen (gift Hansen, f. 1920) fortalte at hun ofte var med sin mor dertil. Den dagen de var ved elva og vasket klær, spiste de alltid komper for å kunne ha en lettvinnt middag når de kom hjem. Kompene laget mora ferdig før de gikk til elva.

Kilder som ikke er nevnt direkte i teksten er Norsk stadnamleksikon, Norrøn ordbok, Ivar Aasens Norsk ordbog og diverse utgaver av Oluf Ryghs serie Norske gårdnavne, arkivet til Vigelands Brug og Edgar og Solveig Andresen. Forkortelsen SAK betyr Statsarkivet i Kristiansand.



// Bruket Bakken ses midt i bildet. Som navnet forteller ligger bruket i skrånende terreng. Før Kvarsteinbrua kom, ble det ferget over elva mellom dette området og Saga. //



// Badende damer på vaskeplassen. På den andre siden av elva ses helt til høyre gnr/bnr 1/1 på Saga som ble revet i forbindelse med endring av veitraséen der på begynnelsen av 1970-tallet. Noen navn er kjent: 1. rekke fra venstre: Nummer to er Agnes Bakken, nummer fire er Anny Stølen (Omdal). 2. rekke fra venstre: Nummer to er Karine Ve, nummer fire er Hildur Bodin. (Foto fra Torridal historielag/Digitale bilder i Agder). //



Å vokse opp på Hunsøya

Tekst av **Liv Karin Krogstad**

På ei øy i Otra, på Hunsøya, ble Hunsfos Fabrikker etablert i 1886. Her ble det produsert papir i 125 år, gjennom skiftende tider, inntil fabrikken ble slått konkurs høsten 2011. Hunsfos Fabrikker var en hjørnesteinsbedrift i Vennesla. De mange arbeidsplassene og skatteinntektene var selvsagt viktige for lokalsamfunnet, men bedriften gav også økonomisk tilskudd direkte til mange tiltak til beste for bygda og dens innbyggere. Hunsfos Fabrikker har utvilsomt satt sitt preg på utviklingen i Vennesla opp gjennom årene, og den gav godt utkomme til et stort antall familier. Det er ikke mange familier i Vennesla som ikke har hatt et eller flere familiemedlemmer innenfor de tradisjonsrike mursteinveggene på Hunsøya. Med dette in mente er det nesten litt ironisk at fabrikken skulle gå til grunne samme år som Vennesla kommune feiret sitt 150-årsjubileum. Vennesla oppstod som egen kommune fra 1. januar 1861 da den skilte lag med Øvrebø og Hægeland. I 1964 ble Vennesla atter slått sammen med Øvrebø og Hægeland og dannet den nye Vennesla kommune, men det er en annen historie. Liv Karin Krogstad (født Tranberg i 1947) skriver i artikkelen nedenfor om sin barndom og oppvekst på Hunsøya. Foto over er fra Hunsfos Historielags fotoarkiv

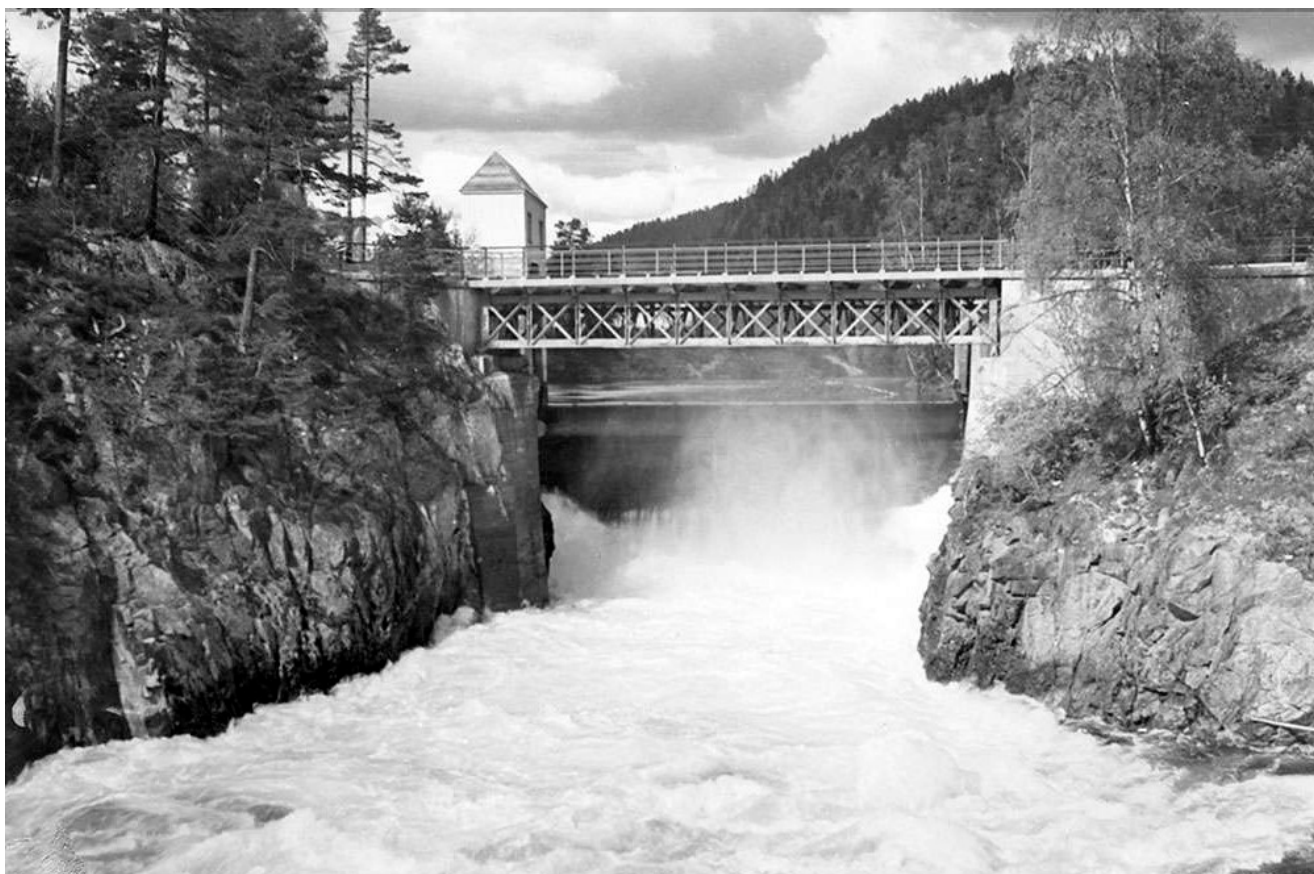
Hunfos Fabrikker ligger midt i Otra, med trange stryk på begge sider. På vestsida ble det bygd papirfabrikk og demmet opp til eget kraftverk, og på østsida gikk Helvedesfossen gjennom et trangt fjellskår. Der ble det lagt en diger valsedam som skulle regulere vannstanden i Venneslafjorden og vanntrykket til kraftstasjonen.

Inngangsporten, bilveien, til fabrikkene gikk rett over det smaleste stryket på Helvedesfossen. Det var et utrolig fascinerende sted. Noen ganger var det lite vann i elva, og fossen var nesten tørr fordi alt vannet gikk til kraftstasjonen, - da kunne en se alle fjellformasjonene nede i dypet og følge alle de små bekkene som fant snirklete veier nedover mellom renskurte knauser og steiner. Det fantes ikke vegetasjon, annet enn helt øverst ved «flomerket», mange meter høyere. Fjellet var brunt, med noen smale årer av gult eller svart innimellom og blankt av fukt og slitasje. Det var langt ned fra broa, og en fikk en svimlende følelse ved å stå og se ned. Andre ganger, når det var vårflo eller etter uvær, var fossen stor og voldsom og viste seg fra sin

mest imponerende side. Vannet var en eneste frådende masse som kunne gå helt oppunder broa, så en ble gjennomvåt av vassføyka som sto som en sky over hele området rundt. Mange syntes det var skummelt å gå over broa da, men vi som var vant til denne skoleveien, følte oss alltid trygge. – Nå er Helvedesfossen borte, og det spennende landskapet i elvebunnen er dekket av en ny dam som går ned til det nye kraftverket nedenfor jernbanebroa.

Å vokse opp på Hunsøya var som å leve i et eget rom i bygda. Noen kalte det for funksjonærghettoen. Noe av det som gjorde det spesielt, var at alle som bodde på øya, var innflyttere fra alle kanter av landet, og at alle hadde familiefedre med kontorjobb og en annen fagbakgrunn enn det som var vanlig i bygda. Flere av dem hadde også sjefsjobber, og det gjorde ikke akkurat integrering i bygdesamfunnet enklere!

I en sånn sammenheng kunne det ha sine sider for oss, funksjonæringene, å blande oss inn i



// Et karakteristisk og velkjent motiv. Vi ser valsedammen under broa over Helvedesfossen, og det er tydelig at vannføringen i Otra i dette tilfellet er for stor til å kunne slukes i kraftstasjonen på vestsida av Hunsøya. Valsedammen ble bygd i 1936 og erstattet den nåledammen som stod der tidligere. Broa over fossen var en del av skoleveien til de barna som vokste opp på Hunsøya. I dag kan vi ikke lenger se denne fossen. Valsedammen ble revet og erstattet med en ny dam nesten nede ved jernbanebroa på sidesporet til fabrikkene. Det skjedde da Agder Energi i 2008 bygde kraftstasjonen Hunsfoss Øst. Foto fra Hunsfos Historielags fotoarkiv. //

andre miljøer i bygda – vi måtte jobbe litt for å bli skikkelig akseptert. Jeg kan ikke huske at det noen gang var problemer i skolesituasjonen, det var en slags «nøytral bane» - vi måtte slite litt mer når vi våget oss ut på egenhånd. Det var kanskje ikke alle som tok den utfordringen. Jeg er født med både utfartstrang, nysgjerrighet og et sosialt sinnelag, så jeg var tidlig ute på sykkelen og søkte nye venner. Jeg lærte meg dialekten etter fattig evne, og det hjalp nok noe, - men med foreldre fra Kristiansand og Lillesand, ble det til at jeg skiftet dialekt på dørmatta – for så vidt en nyttig start på å lære nye språk! Mitt integreringsprosjekt gikk ganske greit, jeg følte meg akseptert både i Hjelpekorps, idrettskretser og i bygdas blomstrende uteliv på Asle's kafé. Men det var jo øyboer jeg var, da.

Kjennskap til fabrikk og livet innenfor portene var en spennende del av barndommen på øya. Noe av det mest spennende, var å få bli med tømmersjefen, en nabopappa, selvsagt, på «søndagstur» i fabrikk. Ikke vet jeg hva han hadde der å gjøre på fritiden, men vi stilte ikke sånne spørsmål. I kjelleren under papirmaskinene, ble det dumpet «vrakpapir». Det kunne være lange flak av papir som hadde blitt kutta av rullene når noe hadde gått feil, eller det var rester etter finkutting av sidene på de enorme rullene. Noen gang lå det tykke bunker av ferdigkutta ark også. Og så var det vrakede fargeprøver! Vi kom alltid hjem fra sånne ekskursjoner med noen vrakrester.

Tilgangen på vrakpapir var vel et privilegium vi hadde som nære naboer til fabrikk, men jeg tror aldri det var papirmangel noen steder i Vennesla mens maskinene fortsatt gikk i fabrikk. I de fleste hjem fant en nok de store rullene med «tegnepapir», - kilometervis med litt off-white, nokså porøst og ca 50-60 cm bredt papir som kunne brukes til alt mulig, og var særdeles velegnet til laaange tegninger

«Det var ikke nødvendig å ha klokke, fabrikkpipa ulte klokka fire, de brukte antagelig flyalarmen, for den kunne høres over hele bygda ... »

og dekking av langbord. De fleste hadde nok også servietter i blå omslag, med tynt og sprøtt papir, ikke ulikt det man får rundt halsen i tannlegestolen. Bortsett fra at det var nærmest ubrukelig som servietter, så kunne det brukes til å pakke glasstøy og tørke bort skitt, - men vi jentene brukte store mengder til å brette sammen og klippe hakk i, så det ble de fineste blondemønstre når de ble brettet ut igjen – og så var det tynne, nesten gjennomsiktige papiret utrolig fint å bruke til å tegne av mønstre på. Ikke veldig nyttig, men fint å ha en regnværstdag. Men av alle fabrikkens lokale produkter, var det vel dopapiret som de fleste har minner om! Det kom i digre ruller som måtte ha spesielle dorullholdere på grunn av størrelsen, det var stivt og hardt og ubegripelig drøyt. Vi måtte tidlig lære oss teknikken med å krølle det sammen og gjøre det litt mykere før bruk. Dopapiret fra Hunsfos hadde i alle fall den fordel fremfor avisopapir, at det var fritt for trykksverte!

Hunsfos var først og fremst en arbeidsplass for mannfolk. De eneste jentene som jobbet i fabrikk, fantes på «salen», hvor ferdige papirformater ble stablet i bunker, telt opp og pakket for videre utsendelse. Det fantes også noen kontordamer, som jobbet som sekretærer eller i resepsjon og sentralbord. Jeg kan ikke huske at det var kvinnelige ledere noe sted i kontorene. I min tid, på 50-60-tallet, var det ikke vanlig at gifte kvinner «tok jobbene fra» familiefedre. Og de fleste voksne var jo gift, hvis de ellers var normale og oppegående.

Jeg har veldig sterke minner om hvordan folk strømmet til og fra fabrikk til faste tider, inn til ettermiddagsskift klokka kvart på to, og hjem etter formiddagsskift kvart over, - og alle på dagarbeid gikk hjem klokka fire. Fleksibel arbeidstid var det ingen som hadde hørt om. Det var ikke nødvendig å ha klokke, fabrikkpipa ulte klokka fire, de brukte antagelig flyalarmen, for den kunne høres over hele bygda, og da var det bare å hive seg på sykkelen og trække seg hjem til middag i en brennfart.

Arbeidere som skulle til og fra skift kom i horder på sykkel, det var som tidevannet - ustoppelig! Alle hadde vesker på pakkebæreren, med nisteboks og kaffe flaske i. Noen hadde nok også termos, men på den tiden var en termos litt luksus, - den var dyr og veldig skjør og tålte ikke å bli tøft behandlet. Hvis det var regnvær, så var de fleste sykler utstyrt med «høreskinn», et stort flak av oljelert eller annet vanntett stoff med hull til hodet og stort nok til at det dekket fra foran sykkelstyret til bak på pakkebæreren. Nesten alle mannfolka hadde «sixpence» på hodet som stakk opp av regnskjermet. Hvis regnværet kom overraskende på dem som skulle hjem, hendte det at det ble improvisert «høreskinn» av vrakpapir, - det hjalp vel en stund, men var nok i full oppløsning ganske snart, antar jeg.



// Bilde av «hordene på sykkel» har vi ikke funnet. Men her står i hvert fall alle syklene utenfor verkstedbygget klare til bruk når skiftet er over. I bakgrunnen den store haugen med kubb som kom med taubanen fra Ålefjær. Foto fra Hunsfos Historielags fotoarkiv. //



// Dette bildet av den gamle Vakta er nok tatt i 1955 da kronprins Olav kom på besøk til Hunsfos Fabrikker. Det er norske flagg på alle stenger, og innenfor porten står en masse barn og venter på kronprinsen. Dette vaktbygget ble senere revet og erstattet med et nytt bygg. På høyre side ser vi litt av verkstedbygningen. Foto fra Hunsfos Historielags fotoarkiv. //

Vi ungene som bodde rundt fabrikkene hadde mange hyggelige kompiser i verkstedene og på «tomta». Vi snek oss inn forbi Vakta og pilte langs veggen bortover til inngangsdøra. Det var selvsagt en risikosport, ettersom vi ikke hadde lov til å være der, men hadde vi først kommet oss inn, ble vi godt mottatt og fikk oss ofte en god prat med «gutta», før vi nok ble loset ut igjen til litt tryggere lekeplasser. Noen ganger stakk vi innom og besøkte Vakta i stedet. Der satt det en hyggelig fyr og skulle passe på alt som skulle ut og inn av fabrikkområdet. Etter klokka fire betjente han også sentralbordet, med alle samtaler utenfra til fabrikk og funksjonærboligene. Av og til fikk vi lov til å ta telefonen og sette over samtaler også. Det var et hypermoderne sentralbord, uten sånne ledninger som skulle plugges og passes, det var bare å trykke på en knott og slå det interne nummeret, - lett som bare det! Det hendte at mannen i Vakta tok seg en liten strekk på divanen mens vi passet telefonen, - vaktrommet var velutstyrt med tanke på nattskift og lav aktivitet. Jeg vil tro at adgangskontroll og sikkerhet hadde sett nokså annerledes ut i dag!

Om vi bada i elva? Klart vi bada!

På oversiden av Hunsøya lå min barndoms yndlingsbadeplass, Stemmane, plassert på en rad med småfjell og svaberg, med en kombinasjon av små broer og ståldammer som kontrollerte inntaket av vann til fabrikkene. Langs denne kanten gikk det en solid sti, forsterket med betong og faststøpte jernrekkverk. Når man har sett hvordan den illsinte strømmen i skikkelig flomstor elv sender vann over hele idyllen i høyde med toppen av rekkverket, så skjønner man at all betongen er på sin plass!

Badeplassen ble brukt av alle som bodde i nærheten, både vi som bodde på øya og dem som

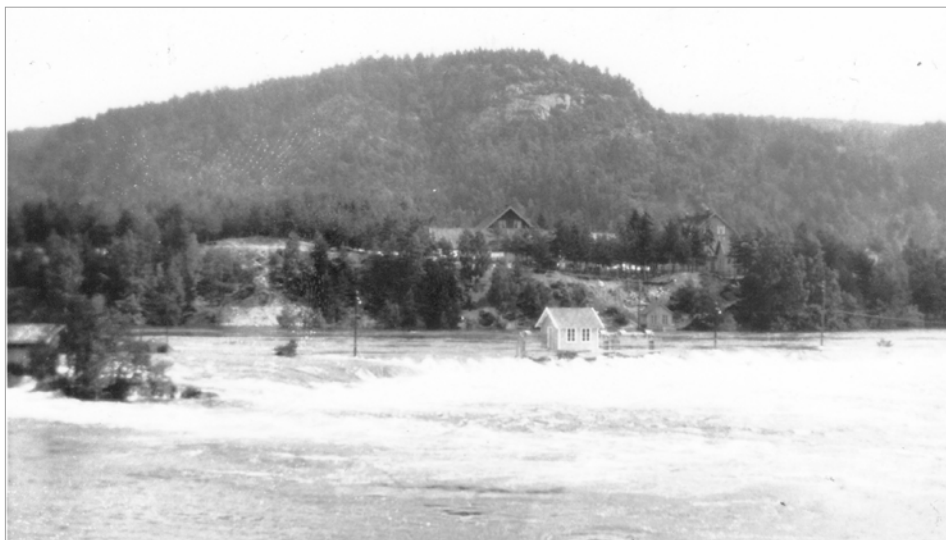
kom over hengebroa fra Graslia og resten av bygda. Vi passerte først over en liten bro, der strømmen kunne gå ganske stri, før vi svingte til venstre mot noen flate svaberg, hvor det var satt opp et stupetårn med avsatser på en, tre og fem meter. Det nederst brettet var det morsomste, for det var med «vipp». De andre avsatsene fungerte mest som manndomsprøver og vågestykker, dog sjelden med elegante stup, - det gikk mest i sprellende hopp. Jeg, for min del, foretok de obligatoriske hopp fra tre og fem, bare for å ha gjort det, - men siden hadde jeg mest glede av de høye avsatsene som solplasser, med utsikt til ørretyngelen som dukket opp så fort det ble rolig i vannet.

Rent elvevann har en egen klarhet og farge når en ligger sånn og ser ned på bunnen med sola i ryggen. En kan se bunnen laaaangt nedover, med bar stein uten vegetasjon øverst og helt nederst litt sølebunn, hvor det kanskje vokser litt gress, hvis ikke strømmen er for stri. Fjellet under vann får en varm, litt brunlig tone, og solreflekser fra overflaten blir reflektert i den gyldne bunnen. Og ligger en med nesa nær nok, kjønner en den friske, litt søtligte ferskvannslukten. Jeg har brukt utallige sommertimer sånn, mens jeg enten tenkte, - eller bare lå der . . .

Som sjuåring trente jeg iherdig i den lille badekarlignende kulpen innerst i vika på badeplassen, før jeg dristet meg et par meter lenger ut og kavet et par meter mellom to steiner, inntil jeg til slutt svømte som en plaskende valp og rakk over til «stubben» på andre siden av bukta.

Da jeg ble litt eldre og fikk lov til å gå og bade alene, fant jeg, sammen med andre svømmeeglade, andre utfordringer på Stemmane. Ved den første broa på vei til badeplassen var det ofte nokså stri strøm, og like nedenfor lå det en lenke, en bom,

// Badeplassen ved Stemmane var ikke like velegnet til enhver tid. Her under flommen i juni 1933. Foto fra Vennesla Historielags fotoarkiv. //





// Et par bilder fra julefestenes storhetstid på 1950-tallet. Her er artikkelforfatteren Liv Karin i midten. Foto fra Hunsfos Historielags fotoarkiv. //

av tømmerstokker på tvers, for å fange opp kvist og kvast og sånt som de ikke hadde lyst til å ha ned sammen med tømmeret til fabrikk. Den bommen kunne jo også fange opp folk, fant vi ut. Så da ble trikset å klatre opp på eller gjennom det solide jernrekkeverket på oversiden, hoppe uti midt i strømmen, drive med under broa og gripe fatt i bommen, helst før vi fikk den i hodet, og hale oss inn til land, - for deretter å gjenta fra start. Maaaange ganger. Det eneste som stoppet oss innimellom, var når det kom en tømmerbil og sendte et digert tømmerlass med bulder og brak ned tømmervelta, en bratt skråning som var dekket av vertikale tømmerstokker som endte i elva like nedenfor der vi holdt på. Vi lot det tømmerlasset drive avsted mot fabrikkinntaket, før vi gjenopptok «sirkeltreninga», hadde ikke lyst til å bli med nedover den veien.

Etterhvert kom behovet for å sjekke ut hva som befant seg «bortenfor», og vi oppdaget at det lå en solid tømmerbom fra øverste del av Stemma og opp til Kaninøya midt i elva. Den var ganske solid og besto av to-tre stokker buntet sammen for hvert ledd. Den skulle stenge av elva, slik at tømmeret fra Venneslafjorden ble styrt inn til oppsamling i fabrikk. Denne bommen var såpass stødig, at den var «balanserbart», så det ble et par ekspedisjoner oppover elva også, - men dette var litt på kanten av trygghetssonen, så vi fant det vel best å innstille, før opphavet fikk nyss om det.

Julefesten - vinterens høydepunkt

Jeg ble født et par år etter krigen, så min barndom var preget av rasjonering og nøysomhet. Barnetimedagene på lørdager var noen biter kokesjokolade og av og til hadde vi fersk smørloff med knasende skorpe og raust med meierismør som ekstrakos.

Tenk deg da hvilken lykke det var å ha en pappa som hadde en arbeidsgiver som satte sin ære i å glede de ansatte og barna deres med en julefest der det ikke skulle spares på noe, og - ikke minst - der det ikke skulle være forskjell på unger, uavhengig av foreldres status på fabrikk. Hunsfos var en stor og god og trygg arbeidsplass, på det største var det nesten 1000 ansatte, de aller fleste familier i Vennesla hadde en eller flere medlemmer som hadde sitt utkomme der.

Julefesten, eller -festene, ettersom de skulle omfatte barna til nesten tusen ansatte, var et kjempeløft og frivillige hjelpemannskaper ble rekruttert, muligens ved hjelp av pålagt frivillighet. Det sier seg selv at sekretærer, servicepersonale og unge damer «på golvet» måtte stille kvinnesterke. Det gjaldt også damene som jobbet på «salen». En og annen mann fantes også, men de hadde som regel litt mer krevende oppgaver, som å kjøre film og sørge for nødvendig ommøblering underveis.

Ja, også selve kremjobben da, julenissen! Faktisk flere julenisser, ettersom hver fest hadde minst hundre unger som skulle tildeles årets godtepose med tilhørende oppmerksomhet.

De av oss som hadde fartstid fra tidligere fester, sørget for å piske opp stemningen blant debutantene. De fineste juleklærne måtte ut av skapet og klargjøres. Skjorter med stive snipper, tversoversløyfer, rysjer, blonder og stive underskjørt måtte gås over og befris for juleminner som flekker av brun saus, sjokolade, og eventuelle rester av neseblod etter ufrivillige sammenstøt måtte vekk og finskoene måtte være speilblanke. Arrangørene var på jakt etter små talenter som kunne bidra med sketsjer og delta i konkurranser, og det ble rekruttert musikkansvarlige med de forskjelligste spesialiteter.

Minner om forrige års filmfremvisning, nesten alltid en Chaplinfilm i sort-hvitt, ble referert og det ble skrudd opp forventninger om årets underholdning. Det aller beste med de gamle sort/hvitt-filmene var når operatøren lot seg overtale til å kjøre filmen baklengs, når den likevel skulle spoles tilbake. Noen av de erfarne festdeltakerne hadde dessuten inside-informasjon om hva vi hadde i vente, noe som nesten førte til hallusinasjoner og innbilt sukkersjokk... Nisseposen ble beskrevet og visualisert, så både debutantene og de mer erfarne ble kortpustet og røde i toppen, - det

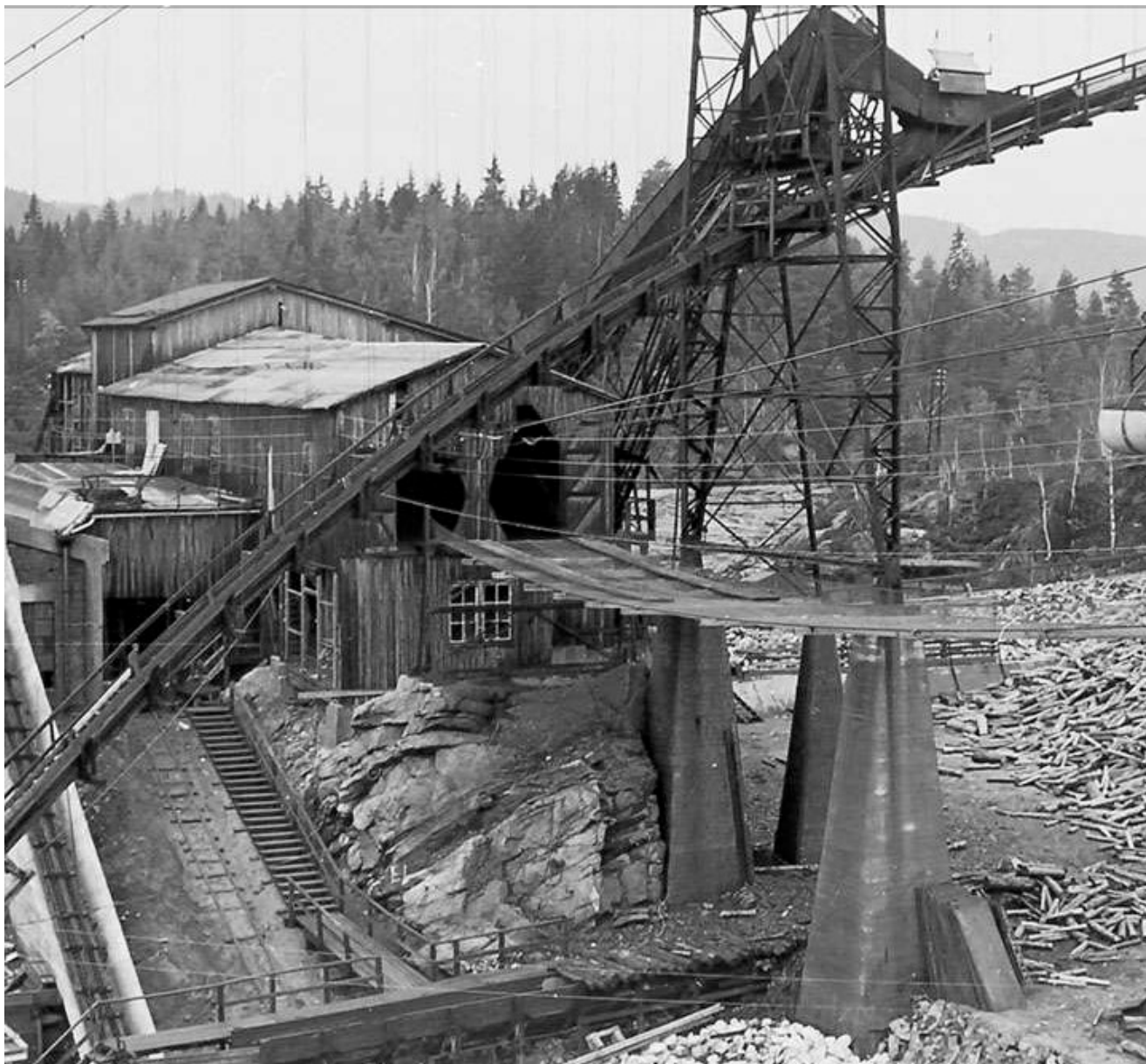
var nesten siklende beskrivelser av sjokolader, mange sjokolader, kjeks med kremfyll, tyggis og fruktkarameller av den typen som setter seg fast i tennene og varer leeeenge. Selv appelsiner og bananer fikk tennene til å løpe i vann, det var heller ikke vanlig kost på femtitallet. Som følge av disse seansene, visste altså alle hva som var kveldens høydepunkt.

Så etter at alle ungene hadde spist bløtkake og boller og drukket brus langt over evne, så det nesten tøyt ut av ørene, stått i en eviglang dokø, bestemt administrert av en av de mest voksne damene for å unngå håndgemeng, og forsøkt å unngå forsmadelige uhell i ventetiden, gått rundt et enormt juletre i minst fire ringer, sittet nesten stille med kriblende ben og sett på film og annen underholdning, var det bare en post igjen på programmet. Julenissen!

Heldigvis holdt posene hva forhåndsreklamen hadde lovet, - hver gang! Den var en skatt som ble gjemt og spart og tæret på i lange tider etter festen, en sånn overflod var nesten ikke til å fatte. Når vi så, engang ute i januar, måtte tilbake til livets realiteter og noen biter kokesjokolade til Lørdagsbarnetimen, hadde vi fortsatt minnet om rikdom og overflod med oss helt til det dro seg til mot jul og ny fest. For mitt vedkommende varer minnet fortsatt . . .



// ... og her er et bilde som viser trengselen rundt jultetreet. Foto fra Hunsfos Historielags fotoarkiv. //



// Taubanestasjonen og kubbhaugen på Hunsøya. Taubanen fra Ålefjær til Hunsfoss var i drift i 45 år. Den stod ferdig i desember 1917, og den siste taubanevogna gjorde den ca. 5 kilometer lange turen over heia høsten 1962. Foto fra Hunsfos Historielags fotoarkiv. //

Liv Karin Krogstad la 13. mars 2021 ut en tekst på Facebook-sida «Du vett du æ frå Vennesla når....». Den teksten ble veldig godt mottatt og fikk et stort antall «likes» og mange positive kommentarer. Det var foranledningen til at vi ba henne skrive ovenstående artikkel for årsskriftet. Nedenfor gjengir vi et lite utdrag av denne teksten og avslutter med et passende bilde.

Men før vi gjør det vil vi i Vennesla Historielag takke Hunsfos Historielag v/Magne Sakariassen for at vi har fått lov til å bruke bilder fra deres rikholdige fotosamling som er lagt ut på internett:
<http://foto.hist.hunsfos.no/>

Her er utdraget av den teksten Liv Karin Krogstad la ut på Facebook:

.... Når man vokser opp så tett inntil en fabrikk, så er det noe som preger hele oppfatningen av barndomstiden. Hele rytmen i livet blir påvirket av lukt av våt tømmer og bark og lyder av kubb som faller ned i haugen etter turen med taubane fra Ålefjær, av trafikk, store tømmerbiler og lastebiler som skal til og fra, og av hele aktiviteten både utenfor og delvis inne i fabrikk.



// Og her har Karin tatt seg en liten pause i sitt strevsomme liv, men det er kanskje for fotografens skyld...//

Førr ei dame!

Av Øyvind Bakken

Vikelandsjenta Karin Valle (født 1948) – det er vel riktig å kalle henne det, selv om hun er barnefødt i Gjerstad og kom til Vikeland først som 6-åring. Det var på Vikeland hun vokste opp – det var der hun levde viktige barne- og ungdomsår. I våre dager har vi blitt mer vant med at kvinner foretar utradisjonelle yrkesvalg. Slike valg var ikke like vanlige for 50 år siden. Karin var tidlig ute med å stake ut sin kurs, og hun fortjener således en plass i den lokale historien som vi forsøker å formidle. På mange måter kan vi si at hun gikk foran. Hun er ei dame med en CV som kan ta pusten fra de fleste:

- Huspost som 15-åring.
- Butikkekspeditor og sjåfør i Liebermanns bakeri.
- Shell bensinstasjon Vikeland både som ansatt og ansvarlig driver.
- Lastebilsjåfør.
- Bussjåfør.
- Traktor- og kranfører på Hunsfos Fabrikker.
- Anleggsarbeider.
- Omsorgsarbeider.
- Landpostbud.
- Salg av Tupperware i 30 år (og hun driver på ennå).

Overskriften er lånt fra tittelen til ei av visene til Halvdan Sivertsen, og den overskriften sier seg vel nærmest selv når vi ovenfor leser CV'en til Karin Valle.

Når man har fått noen år på nakken, og når man i samtale med andre skal oppsummere hvordan livet har forløpt, kommer man ofte innom hva man har bedrevet i livet og hva man har jobbet med. Da viser det seg ofte at livserfaringer og yrkesvalg følger et kjønnsmonster: Mannen har jobbet på fabrikk, som bilselger, i verksted, som blikkenslager eller snekker, og damene har vært på kontor, i butikk, i hjemmesykepleien, i barnehage osv. Det er slikt mange av oss har vokst opp med – yrkeslivet var delt i mannsyrker og kvinneyrker.

Men fra tid til annen dukker det opp personer som virkelig har gjort yrkesvalg langt utenfor den boksen de vanligvis plasseres i, og da har vi et levende eksempel i «egne rekker», i historielagets styre, nemlig Karin Valle. Karin valgte sitt løp, ikke ut fra gjeldende tradisjoner eller fra det som var forventet av henne. Hun valgte ut fra det hun hadde lyst til, så her begynner en litt annerledes historie.

Karin kom 6 år gammel til Vennesla sammen med mor, far og søster en dag i 1954. De reiste da fra Gjerstad hvor det den gang var dårlig med arbeid.

De bosatte seg på Vikeland, i kvidbrakke nr 12 rett over veien ved Liebermanns bakeri, for far hadde fått jobb på Bruget (Vigelands Brug). Senere flyttet de inn i brakke 21, den nest nederste i rekka mot Monen, og far jobbet på Bruget i 13 år. Etter 13 år fikk både mor og far jobb på Honnemyrheimen langt nordøst i Vennesla kommune, nær grensen mot Birkenes, så da ble det ny flytting.

Karin forteller at hun hadde en god og trygg oppvekst på Vikeland. Hun gikk på Hunsfoss skole, og sammen med de andre ungene i «brakkane» lekte hun i gata mellom de to rekkene med like hus kalt «kvidbrakkane», i furumonen like ved og på Kvivollen nedenfor.

Som barn lekte hun sjelden med dokker, og hun deltok lite i andre typiske jenteleker. I stedet sparket hun fotball og spilte håndball. Hennes aller første jobb var en huspost da hun var bare 15 år gammel. Men hennes yrkesvalg skulle snart ta en helt annen retning. Som nevnt var det ikke dokker og andre jenteleker som gjaldt for Karin – det var biler som var det helt store. På den tida var det nok ikke helt vanlig at jentene tok «lappen» allerede da de fylte 18 år, men det gjorde Karin. Grunnen var kanskje en kombinasjon av at hun hadde stor interesse for biler og at de bodde litt avsides, på Honnemyr.

// Klipp fra
«Fædrelandsvennen»
lørdag 28. april 1979.
Karin Valle, her ca.
30 år gammel, kjører
stor lastebil på et
anlegg på Vesterveien i
Kristiansand. //

Hun tøyer flerfoldige hester

Liten dame koser seg i svære doninger

Vi vil ikke ha sagt at Karin Valle representerer noen akutt trafikkfare, det vil vi ikke.

På den annen side er det vel mer enn én — ikke minst på sverdsiden — som har hatt alvorlige hensikter i retning av å kjøre i grøfta ved synet av den smukke.

I proffblå kjeledress og med et smil som kunne smelte wolfram troner hun høyest i en truck så svær som to elefanter, kjører den med suffisanse og stein i tungvekstklassen, elleve tonn av drygeste sort —

Tilbake til den evinnelige likestillingen: Det skal vel ikke være noe særstusn at jenter kjører trucks eller tanks eller hva man vil. Men det er nå det lell.

— Åssen kunne du finne på?

— Jeg var på bensinstasjon i fem år. Og der lurte jeg meg til å kjøre den største doningen som kom innom, det var stas det, ser du, jeg er veldig tent på hestekreftene.

Nå har jeg holdt på med dette her i to år, og trives veldig godt med det. God betaling er det, og — Men tungt vel?

— Merker det, vet du, især med mye riksekjøring og slikt. Nå er det jo servo-styring på doningen, men likevel, det røyner på overarmsmuskulene.

Tungt er det også med ri-



Karin Valle kjører for tiden på anlegget på Vesterveien.

vingsarbeider og slikt, da må en jo på lasset og rigge — Men det går fint, jeg skal ikke klage, kunne ikke tenke meg noen annen jobb.

Karin Valle som er fra Gjerstad, kjører for tiden på anlegget på Vesterveien. Men hun har vært med på mangt annet også — hos Øgrey, på Silokaia — kort sagt, der svære løft tas og saker og ting foregår.

— Synes du ikke selv det er en

noe aparte jobb — en så stor bil til ei så lita jente?

— Nei, i grunnen ikke. Når en liker det, så. Og det gjør jeg.

— Ingen diskriminering?

— Nei, var det likt seg.

— Er det lissom det gøyeste du vet — å kjøre sånne mammut-vogner?

— Nei — vel, det er liksom én ting jeg trives vel så godt med.

— Og det er —?

— Å kjøre shovel-dozer!

Blid jente bak rattet

Nå har T.B.R. fått sin første kvinnelige bussfører, Karin Valle fra Vennesla. Det var nok dem som så litt skeptisk på det da de sist mandag skulle ta bussen og fant en liten vever dame bak bussrattet. Og kunne da dette ga bra? Men, Karin er så å si oppvokst bak et ratt og hadde fra før av en omfattende praksis fra tungtransport og har kjørt både trillere og anleggs-

dumpere, og håndterer de store vognene med lekende letthet.

Og hvordan likte så Karin denne jobben? Jo, den var alle tiders, og atskillig lettere enn å kjøre tungtransport.

Og Karin er så absolutt et hyggelig og vennlig innsalg i dette til nå mannsdominerte yrket.

Vi ønsker bare lykke til i jobben og kan gå god for at med henne ved rattet kjører du trygt.



// Dette avisutklippet viser at det ikke gikk upåaktet hen da Torridalens Bilruter fikk sin første kvinnelige bussjåfør på 1980-tallet. //

Etter kort tid skaffet Karin seg jobb ved Liebermanns bakeri – en kombinert jobb som ekspeditør i butikken og som sjåfør. Hun leverte brød rundt om i bygda, men også til Tveit bar turen, og hun syntes det var gøy å kjøre veien over til Ålefjær og gøy å kjøre bil. På bakeriet jobbet hun mye sammen med Sigmund og Frank Åbel, og hun ser tilbake på den tida med mange gode minner.

En dag ble hun spurt om hun kunne tenke seg en jobb på Shell, bensinstasjonen som lå få meter nedenfor bakeriet, og det kunne hun. Den gangen var det ikke tale om å sitte bak disken og vente på at kunden kom inn for å betale, nei da var det å løpe ut straks en bil stoppet ved pumpene og starte å fylle opp tanken, sjekke olje og vaske vinduer. På den måten fikk hun god kontakt med kundene.

Det var mest stas med store biler. Når hun kunne klatre opp i en av disse for å kjøre inn i verkstedhallen for service, da koste hun seg. Bare lyden når hun satte seg inn og kjørte var som musikk, og når håndbrekket kom på inne i hallen, var Karin heilt skjelven. Det var da hun bestemte seg

for at slike biler ville hun også kjøre, så da ble det til at hun tok sertifikat for tunge kjøretøy.

På Shell-stasjonen stelte hun mer og mer med bil inne i hallen, kledd i kjeledress og med oljeflekker både på dress og kropp. Å skitne seg til så hun ikke som noe problem – hun trivdes med dette arbeidet. Her på bensinstasjonen var hun til å begynne med vanlig ansatt, men en periode fungerte hun også som ansvarlig driver. Senere var hun også innom og jobbet på Shell i Elvegata i byen og Esso på Moseidmoen.

Men lastebillappen lokket etter hvert Karin videre. En dag stod det avertert i avisen en ledig stilling som lastebilsjåfør hos Paul Skailand som trengte sjåfør i dokken hos Øgrey for kjøring av sand og stein. Dermed ringte hun telefonnummeret i annonsen, og hun ble litt paff da dama i andre enden spurte om hun ringte på vegne av sin mann. Men hun fikk da lov å stikke nedom for å møte Paul. Han satte henne bak rattet for en prøvetur med lastebilen, og vips så var jobben hennes i en alder av 29 år, med en sjef på 25, og 13 timer bak rattet allerede første dagen. Etter denne jobben fortsatte hun videre med jobbing på anlegget på Vesterveien i 5 år.

Fra tid til annen ble det litt overskudd av diverse masser de kunne selge, og Karin skulle en dag ut for å levere et lass jord til en eldre dame. Karin ringte på for å høre hvor dama ville ha jorda, og dama ville da helst snakke direkte med sjåføren, hvorpå Karin sa, at «det æ mæ». Og med et forbauset svar i retur: «Jammen, er ikke du dame da?» «Jau», svarte Karin, «men du kan få jord av mæ au!!» Hun følte nok litt for å sette skapet på plass, for det var slettes ikke dagligdags å få kvinnelig lastebilsjåfør på besøk.

Videre ble det noen år med kjøring med masse til veier og tomter rundt om i distriktet. I forbindelse med lasting og lossing kunne det være mye tungt arbeid og lange dager – «men det gjekk det au, alt gjenge når det er gøy! Ofte ble det mye rassing som kunne være veldig tungt, og overarmene ble ganske sterke, men heldigvis overtok jo servostyringen helt etter hvert.»

Etter noen år i lastebil traff hun en dag en kjent rutebilsjåfør i Vennesla, Willy Honnemyr. Willy sa til Karin: «He du løst te å kjøre ruta? Tenk så greit, då jenge lasta a å på a sæ sjøl, detta må du prøve!» Og dermed begynte Karin å kjøre buss. Da fikk hun mer forutsigbar arbeidstid, og det passet hennes livssituasjon bedre enn den forrige jobben. Hun hadde den gang en liten gutt hjemme, med en mamma som barnevakt. Karin var den aller første kvinnelige bussjåføren i Torridalens Bilruter, og den første tida hendte det fra tid til annen at enkelte passasjerer kom med kommentarer og gav uttrykk for en viss skepsis.



↑

// Torridalens Bilruter – den første bussen Karin Valle kjørte ser her ut til å være ganske ny. Den har ennå ikke fått registreringsnummer. //

→

// Tre kolleger fra Torridalens Bilruter, fra venstre Kåre Johnny Engesland, Karin Valle og Einar Ekse. //



På en av de første turene med buss, kom det inn i bussen en eldre dame med hatt, og veske tredd over venstreamen. Hun spurte Karin som satt bak rattet: «Hvor er sjåføren?» Karin gjorde da oppmerksom på at det var hun som var sjåfør, og fikk umiddelbart et nytt spørsmål i en noe spiss tone: «Hvor lenge har du kjørt buss?» Men hun betalte da sin billett og gikk for å finne seg en plass. Og turen gikk jo selvsagt helt som den skulle, så idet damen forlot bussen snudde hun seg med et litt anstrengt smil med følgende avskjed: «Det gikk jo i grunnen greit.»

Da eierne av Torridalens Bilruter solgte seg ut og selskapet opphørte ved årsskiftet 1985-86, gikk

Karin over i det nyetablerte selskapet Bussen A/S. Karin kjørte buss i 20 år. Det var ei fin tid med både rutekjøring og skolekjøring, men mesteparten av tida på skift mellom Vennesla og Kristiansand. Litt ekstra stas var det nok da det ble bykjøring etter at hun begynte i det nye busselskapet. Det ble litt andre utfordringer å kjøre i trange og til dels sterkt trafikkerte gater, og det likte hun godt. Lenge kjørte hun også lokalruta i Vennesla hos Helge Wehus.

Senere begynte hun å kjøre kran og en stor traktor ved Bestrykningsanlegget, Avd. 9, den såkalte 9'eren, på Hunsfos Fabrikker. Dette dreide seg nærmest om ferdighetskjøring med en 9 tonn tung papirrull på små flater og med minimale klaringer.

Men Karin satte pris på slike utfordringer – hun syntes det var helt topp, og hun koste seg glugg.

Det arbeidet hun hadde inne i førerhusene opp gjennom årene – kjøring til byggeplasser eller til et veianlegg hvor det stod en maskin og fylte på et lass mens hun ventet på at det ble gitt et tut når det var fullt lass, det var jo ikke alltid veldig sosialt.

Det var heller ikke veldig sosialt arbeidsmiljø på den nye veistrekingen mellom Kristiansand og Grimstad, hvor hun kjørte utallige lass. Hun forteller at her på den nye E 18 fikk hun drømmejobben og ny Scandia 560. «Det som æ æ mest kry a, hvis æ kan sei det sånn, æ at æ ette æ hadde føllt 60 fekk tilbud om jobb på anlegg.» Her traff hun stort sett arbeidsfolk med utenlandsk bakgrunn. Få av dem hun traff snakket norsk, og hun måtte lære seg nye måter å kommunisere på. Men ved hjelp av noen ord, armer og ben, gikk det seg til etter hvert. Det ble lange og strevsomme dager på dette anlegget. Hun hentet bilen i byen for så å være på plass i Grimstad kl. 07.00, og klokka kunne gjerne ha blitt sånn ca 19.00 før hun parkerte bilen igjen. Lange dager, men tøft og gøy, er Karins egne ord. Etter denne jobben kjørte hun for Bjerva, Frustøl og O.G. Honnemyr,

Karin sier selv at hun er veldig sosial og har stort behov for omgang med andre mennesker. Dette måtte hun få ut på en eller annen måte, så omkring 1992 begynte hun i en jobb som var helt forskjellig fra livet i et førerhus på en lastebil. Hun ble vertinne for Tupperware, og nå snart 30 år senere driver hun fortsatt på med det. Samtidig som hun drev med Tupperware på kveldstid kjørte hun en periode som landpostbud på dagtid. Alltid på farten.

Salget av Tupperware gikk veldig bra for henne, og etter hvert fikk hun firmabil, en flott Opel Astra stasjonsvogn behørig merket med reklame og VIP-merke. Den gang tidlig på 90-tallet måtte man selge for 1,1 mill. for å få en slik doning, og det fikk Karin som 1 av 11 i hele landet. Karin hadde nå to barn, og igjen var det mamma som stilte opp for henne. Men dattera Lisa var også ofte med mamma på jobb. Karin var særlig aktiv med salg oppover Setesdal, og det er artig å lese et helsides oppslag i avisen «Setesdølen» om Karin og alt hun hadde vært med på i sitt valg av yrke.

Omsorgsyirket kom hun også innom både på Venneslaheimen og Hægelsheimen. Det kunne nok ha blitt en vei å gå for henne det også, for hun likte arbeidet og kontakten med eldre mennesker, men som hun så enkelt sier: «Det hjelper ikke med diverse utvidende sertifikater når du skal prøve å få slike jobber. Så uten papirer ble det ikke mulig å få vakter nok til at økonomien gikk i hop, så det bar tilbake til sjåføryrket igjen.»



// Her poserer hun foran en av Mestas store biler. //



I sjåføryrket kunne et av frynsegodene være at det er mulig å få låne nødvendig utstyr ved behov, og det fikk hun nytte av på slutten av 70-tallet. Hun fikk da låne utstyr for å klargjøre og planere ei tomt til den hyttedrømmen hun hadde hatt om et fristed. Valget falt da på ei tomt inne i landet. Hun hadde folk til å bygge hytta, men i ettertid har hun selv gjort endringer og skiftet både tak og kledning på hytta. Så sjåføren har etter hvert også fått øvelse i snekkerfaget.

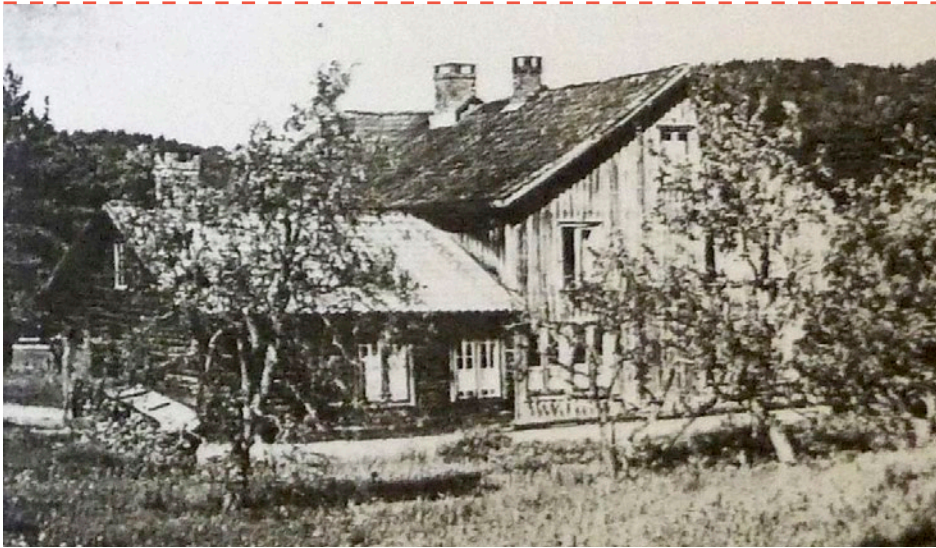
Så fikk Karin bruk for omsorgsgenet sitt igjen. Hennes mor fikk slag, og senere fikk også Karins søster Liv slag. Hun så det som sin oppgave at mor og søster skulle få det så greit som mulig, og hun påtok seg denne store oppgaven på samme måte som ellers i sitt liv, med hele seg. Og selvsagt med behov om å lære mere om hva hun kunne gjøre for å bidra best mulig. Hun meldte seg derfor inn

i afasiforeningen i Vest Agder og ble etter hvert leder av fylkeslaget. Her var hun leder i fire år, og hun sitter fortsatt i styret, selv etter at både mor og søster har gått bort. «Det gildeste æ vett», sier Karin, «æ nå æ kan ha kontakt med pasienter som har mista språket, og vi sammen kan gjøre framskritt. Det er givende!»

Ellers har nå livet blitt atskillig roligere for Karin. Hun er fremdeles på farten med Tupperware, men sjåføryrket er lagt på hylla. I godt voksen alder møtte Karin sin Asbjørn og bor nå landleig til på Jeppestøl. Fortsatt er det gøy å kjøre litt, så det hender rett som det er at hun tar på seg hjelm og er å se rundt om på eiendommen på en ATV. «Nå he æ det godt!», Og traktor he an au, sier hun før kommer med en kort og fyndig avslutning på sin historie. «Det var strevsomt, men utrolig gøy, akkurat det æ ville»!!



// Stas med store biler! Karin Valle bak rattet. //



// Det eldste gårdsbruket under gnr.6, Vennesla. Huset vi ser her er fra omkring år 1700. Det var bygd i laftet tømmer i to etasjer. Huset ble ombygd i 1830 og ytterligere modernisert i 1892. Siste eier var Amund Olsen Vennesland (far til blant annet Aage og Sverre Vennesland) Huset ble revet i 1973 for å gi plass til utvidelse av kirkegården. //

Vennesla GNR 6

Tekst av Yngvar Hannevik

Vi har nå kommet til gården Vennesla i serien om gårdsnummer i bygda vår. Det var her kirkestedet var, trolig så tidlig som fra 1100-tallet. Inndelingen i gårds og bruksnummer startet først opp langt ut på 1800-tallet. Det er sjelden at brukene får nummer ut fra hvor gamle de er. Det hender ofte at gamle bruk får et høyt bruksnummer. For å forstå historien bak den oppdelingen som senere skjedde i Vennesla er det viktig å fortelle historien fra den gang Jens Aagesen eide hele Vennesla og historien til de tre brukene som ble delt mellom sønnene Bendik, Geiruv og Aage Jensen. Fra disse gamle hovedbrukene er det skilt ut alle gårder og eiendommer vi finner under dette gårdsnummeret i Vennesla.

Vennesla var en stor gård, den største i soknet. Frem til 1640-årene var det bare en gård. Den første eieren vi kjenner til i bevarte skriftlige kilder er Sjuer Bendiksen, som eide gården Vennesla fra omkring 1540-1570. I tillegg hadde han kjøpt gårdene Eikeland og Rønningen. Sønnen Gunvald Sjuersen Vennesla (d. 1607) overtok gården etter sin far. Datteren, Anne Gunvaldsdatter (d.1635) ble gift med Jens Aagesen, sønn til lensmann Aage Jensen Birkenes (f. 1530). Jens Aagesen eide i tillegg også gården Øvre Vigeland, deler av Steinsland og Frikstad i Randesund. Jens Aagesen solgte fallrettighetene i Nødingfossen på Vigeland til presten Jørgen Clausen. Det ble starten på industrieventyret der.

Jens Aagesen hadde bare halve bruket etter at konen døde. Sønnene Bendik, Aage og Geiruv hadde den andre halvparten sammen. Eldste sønnen Nils Jensen overtok bruket på Øvre Vigeland.

Barna til Jens og Anne:
Nils Jensen (1586-1666)
Bendik Jensen (1595-1670)
Aage Jensen (1598-1668)

Geiruv Jenssen (1600-1658)
Marte Jensdatter Vennesla (d.1654)
Guri Jensdatter Vennesla

Bendik-bruket

Bendik Jensen overtok et av brukene etter faren. Gården ble delt mellom sønnen Gunvald Bendiksen og datteren Anne. Da Gunvald døde i 1687 overtok en annen ætt hans del av Bendik-bruket. Det var Jørund Gunarsen Vigeland som overtok hans gamle del av gården. Anne Bendiksdatter (1642-1706) som var gift med Anders Hanssen (d.1706) overtok en del av bruket etter faren. Hans Andersen Vennesla, sønn til Anders og Anne, overtok denne parten av gården omkring 1700. Han var gift med Mari Jørundsdatter Moseid. Sønnen Jørund Hansen (1696-1788) tok over bruket etter foreldrene, han var gift med Steivor Kristjersdatter Bommen. Sønnen deres, Gunnar Jørundsen (f. 1729), var neste eier. Han var i tillegg bomfut i Vennesla. Sønnen Ola Gunnarsen (f. 1762) kom til Holtet i Vennesla. En annen av sønnene, Gunnuv Gunnarsen (f. 1772), kom til Neset. Eldste sønnen, Jørund Gunnarsen (1760-1783), døde før han fikk overtatt gården etter faren. Han hadde giftet seg kort tid før han døde med Siri Gunnusdatter Verås. Sønnen deres Jørund Jørundsen ble døpt 8 måneder etter at faren døde. Da han ble gammel nok, overtok han gården. En av døtrene, Siri Jørundsdatter (f. 1800) kom til Liane. Hun kjøpte senere Kalvehagen (bnr.5) og slo seg ned der. Eldste sønnen, Jørgen Andreas Vennesla (f. 1819) overtok gården. Omkring 1870 gikk bruket ut av den gamle ætten etter Bendik Jensen. Kjøper

var Tønnes Andreas Torstensen som slo denne delen av Bendiks-bruket sammen med sitt bruk. Dette ble bnr. 15.

Geiruv-bruket

Geiruv Jensen (1600-1658) arvet 1/3 av det gamle Venneslabruket etter sin far. Sønnen Guttorm Geiruvsen som var gift med Ragnhild Olsdatter Eigeland overtok en del av gården etter sin far, men måtte dele det med brødrene Aasmund og Gunvald. Ola Guttormsen Vennesla, sønn til Guttorm Geiruvsen, overtok både bruket etter faren og onklene Aasmund og Gunvald. Ola var gift tre ganger, og hadde i alt fem døtre. Hans eldste datter Siri Olsdatter Vennesla (1675-1731) ble gift med Markus Jørundsen. Gunvald Markussen (f. 1702), deres eldste sønn overtok halve bruket, men døde barnløs. Broren Jørund Markussen (1714-1784) som hadde fått den andre halvparten av farsbruket overtok hele gården etter brørens død. Jørund var gift med Tone Sjursdatter Aamdal. Sønnen Markus Jørundsen Vennesla (1738-1797) ble neste eier av denne gården. Hans sønn, Salve Markussen (1769-1811), var gift med Åse Torkjellsdatter (1772-1844) fra Eigelandsaa. Sønnen Markus Salvesen Vennesla (f. 1801) overtok eiendommen. I 1833 solgte han ut en del av eiendommen (Kvernevollen) til Baard Andreassen. I 1832 makeskiftet han husene sine mot den gamle kirken. Markus Salvesen solgte gården ut av slekten i 1836 og flyttet til Erkleiv. Kjøper var Gunvald Markussen (f. 1805), sønn til Markus Markussen Aabel. Gunvald giftet seg i 1827 med Tone Gunnusdatter Neset (1810-1852). Auen

// Huset til Ommund Vennesland (1882-1960) og Anna Stensrud Vennesland (1895-1980) like nord for Vennesla kirke. Ommund Vennesland var banksjef i Vennesla Sparebank i perioden fra 1951 til 1958. Han var også med i kommunestyret, og han hadde flere andre kommunale verv. //



Markussen, sønn til Gunvald og Tone overtok senere eiendommen. Brødrene til Auen, Gunnuv og Markus Gunvaldsen, kjøpte Digermyr av faren. En annen bror, Gunner Gunvaldsen, kom til Kvernhusvollane (bnr. 12). I 1870 solgte Auen gården til Ole Andreas Olsen (f. 1833). Konen til Ole Andreas Olsen var fra Eigeland. Ekteparet hadde ingen barn, men tok til seg Anne Gurine Jensdatter (f. 1864). Gården ble stykket opp flere ganger.

Aage-bruket

Aage Jensen (1598-1668) overtok sin tredjedel av farsbruket. Han hadde barna Jens Aagesen, Elling Aagesen og Anne Aagesdatter. Det ble sønnene Jens (f. 1625) og Elling (1640-1688) som delte gården mellom seg. Jens hadde sønnen Aage Jensen og datteren Kari. Kari reiste til utlandet, og familien mistet kontakten med henne. Aage Jensen (d.1727) overtok farens del av dette bruket, men døde barnløs. Hele bruket gikk da tilbake til det bruket som onkelen Elling Aagesen i sin tid hadde fått. Gården ble nå samlet i et bruk igjen. Da var det Ellings sønn, Aage Ellingsen Vennesla (1677-1751) som eide dette bruket. Aage Ellingsen kjøpte gården Skalle i Vestre Moland og flyttet dit med konen og barna. Eldste sønnen, Jens Aagesen (1713-1741), overtok da gården i Vennesla. Han var gift med Allaug Klausdatter fra nabobruket. De hadde barna Aase Jensdatter (f. 1736) og Aage Jensen Vennesla (1739-1805). Jens døde allerede i 1741, bare 28 år gammel. Konen satt igjen med to mindreårige barn. Allaug giftet seg på nytt med Gjurd Larsson fra Mosby. Gjurd ble i sin samtid regnet som rikeste mann i Vennesla. Aage Jensen Vennesla tok over bruket etter sin stefar Gjurd da han ble myndig i 1761. Aage hadde to barn som levde opp. Det var Jens Aagesen Vennesla (1766-1823) og Gunnlaug Aagesdatter som ble gift på Drivenes. I 1802 gav Aage fra seg gården til sønnen Jens Aagesen. Han var gift med Signe Olsdatter Moseid. Han hadde i tillegg en eiendom på Honnemyr. Jens var en mann med mange interesser, og han hadde den største boksamlingen i Vennesla på denne tiden. I tillegg til døtrene Allaug (f.1788) og Astri (f. 1792) hadde de sønnene Aage (25. desember 1800-1844), Ole (f. 12. juni 1803) og Andreas (f. 26. juli 1807). Aage Jensen tok over gården til faren i 1824, men i 1826 solgte han en del av gården til broren Andreas Jensen Vennesla (dette ble bnr.36). Ommund Ommundsen Vennesla kjøpte en del av bruket til Andreas i 1838 (ble bnr.37). I 1838 solgte Aage halvparten av gården han satt igjen med til Markus Markussen Aabel (dette ble bnr.30 i Vennesla). Den tredje broren, Ole Jensen, kjøpte det som var igjen av bruket til broren Aage i 1840. Han var gift med Mari Ommundsdatter Moseid. Deres yngste sønn, Ole Andreas Vennesland (13. september 1841-18. februar 1900) var gift med Ragnhild Ommundsdatter (9. mai 1852-21. april 1890). Hun var datter til Ommund Ommundsen Vennesla på bnr.37.

Sønnen Amund Olsen Vennesla som overtok etter faren Ole. Han var gift med Karoline Sørensdatter. De hadde barna Aage Wennesland, Sverre Vennesland, Ragnhild Neset, Olav Vennesland og Ragna Ruenes.

Videre ser vi litt på historien til de fem første bruksnummer under gården Vennesla (g.nr,6).



// Ommund Ommundsen Vennesla (t.v.), og Amund Olsen Vennesla (t.h.) //

Det er litt tilfeldig hvilket bruksnummer de forskjellige plassene får. Det sier heller ikke noe om størrelsen på bruket, eller hvor gamle de er. Flere av de større gårdene har fått et høyere bruksnummer enn mange mindre plasser. Det har skjedd en større oppstyking av de gamle brukene, noe som også kunne resultere i at det gamle hovedbruket ikke satt igjen med mer enn en liten jordlapp rundt eiendommen, mens bruk med mye høyere nummer kunne være mye større. En av de større gårdene i Vennesla har fått bruksnummer 701. Denne eiendommen ble i 1910 skilt ut fra Neset (bnr.4). Det var denne eiendommen som Andreas Vennesland eide, og senere ble overtatt av datteren Arnhild Gundersen og mannen Kåre. Sønnen Oddvar Vennesland overtok senere eiendommen (1979).

Vennesla bnr. 1

Vi kan følge historien til dette bruket i det som er skrevet i kapittelet om Geiruv-bruket. På samme måten som de andre brukene i Vennesla skjedde en større oppstyking. I 1890 ble det skilt ut flere eiendommer. Hovedbruket blir eid av Ole Andreas Olsen. Fredrik Kristensen får en del av eiendommen (blir bnr.3). Det samme gjør Olaf Ommundsen Vennesla. Bnr. 1 blir senere eid av Nils Vennesland, sønn til Olaf Ommundsen. Han testamenterte gården til Torkjell Fjermedal. Det er denne eiendommen som Aslak Fjermedal senere eide.

Vennesla bnr.2 (Kvernevollen)

Denne eiendommen blir også skilt ut fra Geiruv-bruket (bnr.1) i 1833, da Baard Andreassen kjøpte denne eiendommen. Han var sønn til Anders Gunnarsen Bommen. Flere av barna bosatte seg på flere bruk i Vennesla. Eldste sønnen Gunnuf Baardsen (f. 1819) fikk eiendommen Ludefladen (bnr. 9). Datteren Gunvor Baardsdatter (f. 1820) ble gift med Tønnes Andreas Torstensen (bnr. 15). Datteren Guri Baardsdatter (f. 1826) ble gift med Torkjell Torkjellsen, og fikk bnr. 17 (Røllend). Den yngste sønnen Svenn Baardsen kom til Brufjell (bnr. 8). En av døtrene til Baard, Berte Gurine, gifter seg med Tønnes Torkjellsen. Tønnes kjøper bruket av sin svigerfar i 1865. Senere kjøper Tønnes Torkjellsen plassen Neset (bnr.26), og selger i 1887 Kvernevollen til Ole Gundersen. Etter noen år med skiftende eiere kjøper Ole G. Svaland eiendommen i 1912. Sønnen Jens Svaland overtar eiendommen etter sin far i 1935. I 1977 overtok Signy Abrahamsen eiendommen.

Vennesla bnr.3.

Dette bruket ble skilt ut fra bnr.1 i 1890, og eier ble Fredrik Kristensen fra Kleivset i Søgne. Han var lærer og klokker i Vennesla i 24 år til han døde i 1898. Sønnen Karl August Kristensen overtok endommen etter sin far, i tillegg overtok han stillingen som lærer og klokker. Han var også ordfører i Vennesla i flere år. Etter han hadde hans sønner Fredrik og Knut Kristensen eiendommen etter tur. I 1969 ble Asbjørn Voreland eier av bruket, nå er hans datter ny eier.

Vennesla bnr.4 (Neset)

Denne eiendommen var opprinnelig en husmannsplass under gården Vennesla. Det ble skilt

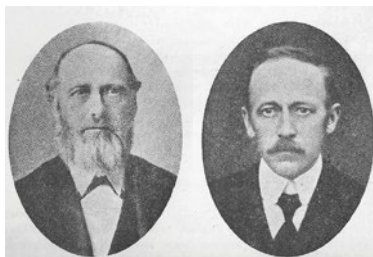
ut fra Geiruv-bruket i 1822. Eiendommen ble delt i 1892 der Ole Matias Jakobsen beholdt hovedbruket. Salve Nilsen, Ole Ommundsen og Anders Markussen fikk mindre deler av eiendommen. I 1893 skjedde en ytterligere oppdeling. Da kjøpte Markus Olsen Bakken en del av det som da var igjen av eiendommen. I 1894, 1896 og 1900 skjedde en større fradeling av eiendommer fra dette bruket. I 1910 solgte daværende eier, Thomine Vennesland eiendommen til Ole Knutsen Vennesland. Han selger eiendommen i 1913 til Andreas Vennesland. Datteren Mona Bøhn og mannen Gunnar overtar senere eiendommen. Det er sønnen Øyvind Bøhn som er nåværende eier. Eiendommen ble slått sammen med bnr. 1357. Neset et også skilt med flere bruk (blant dem bnr. 23 og 27).

Vennesla bnr.5 Kalvehagen

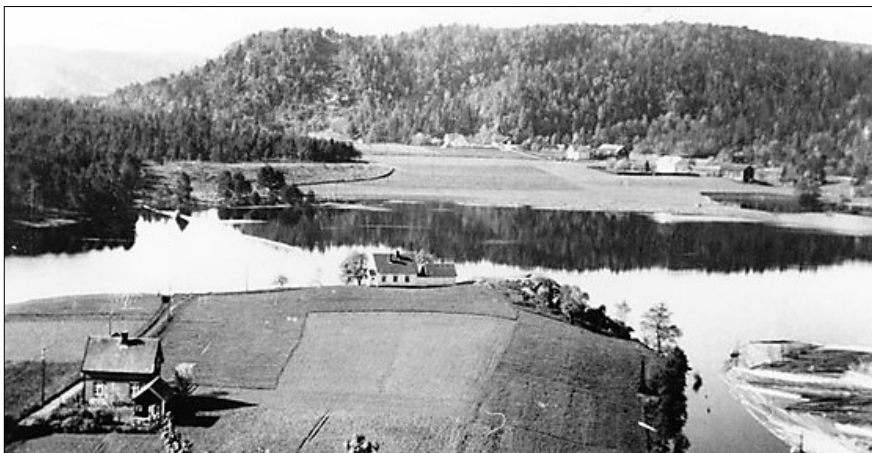
Dette plassen ble skilt ut fra Bendik-bruket i 1813. Gunnuv Gundersen solgte da denne eiendommen til Torkjell Ånundsen. Forskjellige slekter hadde denne plassen frem til Sigrid Gundersen i 1887 solgte eiendommen til Anders Markussen Kalvehagen (f. 1852). Han overtok som kirketjener i Vennesla etter sin bror Ole Markussen Støa i 1908. Denne stillingen hadde han frem til 1924. I 1936 ble sønnen Andreas Andersen (f. 1894) ny eier av Kalvehagen.

Kilder:

«Vennesla gård og ætt» av Stein Tveite. Digitalarkivet. «Kirke og kristenliv i Vennesla «av B.J. og Gunvald Kvarstein. «Glimt fra gamle Vennesla «av Jørgen Aas. Bilder fra Vennesla historielags billedarkiv. Vennesla bibliotek.



// Fredrik Kristensen og sønnen Karl August (fra «Kirke og kristenliv i Vennesla»). //



// Utsikt over Venneslafjorden sett fra Kuleberget. Moseid-gårdene i bakgrunnen på den andre siden av fjorden. Nesane og Nesodden nærmest. I huset ytterst mot fjorden bodde Karoline og Johan Gundersen med sine 11 barn, 6 jenter og 5 gutter. I huset nede til venstre bodde Helga og Torbjørn Vigsnes. //

En slektshistorie

fra det som nå er Vennesla sentrum.

Tekst av Linda Erichsen

Slekten fra Støa.

Støa var en husmannsplass fra 1832 under gnr.6 og bnr. 1 i Vennesla.

Markus Jakobsen (11.november 1807-24.juli 1866) var den første husmannen på plassen.

Markus var sønn til Jakob Gjeiruvson fra husmannsplassen Askedalen under Moseid. Markus var bror til den kjente lekpredikanten Eilef Jakobsen og spillemannen Jørgen Jakobsen som ble omvendt sommeren 1831 på Spelemannsteinen ved Ravnås. Barna hadde en vanskelig oppvekst etter at faren druknet i elva, Markus var bare 4 år den gangen det skjedde. Barna måtte rundt på legd, og arbeidet på forskjellige gårder i Vennesla. Moren måtte få hjelp av fattiggassen.

Markus Jakobsen giftet seg i 1832 med Mari Olsdatter (10.april 1811-1876), datter til Ole Aanundsen Goli.

Mari hadde også hatt en vanskelig oppvekst. Foreldrene flyttet rundt til mange forskjellige steder i Vennesla, og barna ble forsømt.

Markus var den første fergemannen mellom Støa og Drivenes. For dette arbeidet fikk han en årlig lønn på 18 spesidaler. I 1858 kom det et forslag fra herredsstyret om å sette ned lønnen til 10 spesidaler, noe som også ble vedtatt.

Barn:

Jakob Markussen (f. 1832). Han var sersjant i hæren. Jakob døde hos datteren

Jakobine i Nord Dakota i USA

Ole Markussen (1832-1908)

Jørgen Andreas Markussen (f. 1834)

Andreas Markussen (f. 1837)

Aase Markusdatter (f.1841)

Ingeborg Markusdatter (f.1844)

Anders Markussen (1849-1849)

Anders Markussen Kalvehagen (1852-1935)

Ole Markussen Støa (17.oktober 1832-2.april 1908) og hans slekt.

Ole Markussen Støa og hans andre kone Anne Severine Jensdatter Honnemyr.

Ole Markussen vokste opp i Støa, men flyttet senere rundt om til forskjellige andre steder. På den tiden var det vanlig at de fikk tilnavn etter plassen de bosatte seg. I tillegg til Støa brukte han både Hammen, Goli, Vennesland og Bakken som navn. Ole giftet seg i 1857 med Signe Gurine Hansdatter Lunde (22.januar 1831-29.mai 1861) fra Søgne. De fikk barna Maren Thomine (1858-1865) og Inger Helene (1860-1892).

Den lille familien opplevde den store sorgen at moren Signe Gurine døde i barselseng.

Ole Markussen giftet seg for andre gang i april 1862, den utvalgte var Anne Severine Jensdatter Honnemyr (29.mars 1840-9.september 1907).

Syv barn vokste opp mens deres eldste barn var dødfødt.



// Ole Markussen Støa og hans andre kone Anne Severine Jensdatter Honnemyr. //

Signe Gurine Olsdatter (1864-1931) ble gift med Aanen Stenersen Birkeland.

Markus Olsen (1867-1942) ble gift med Aase Nilsdatter Strai.

Jens Olsen Bakken (20.september 1870-21.februar 1940)

Hermann Olsen (1873-1890) døde 17 år gammel av difteri.

Jørgen Andreas Olsen (1875-1946) var gift med Odine Olsdatter Ludefladen.

De var foreldrene til senere ordfører i Vennesla, Ole Jørgensen.

Ole Martin Olsen Bakken (1879-1954) ble gift med Asgjerd Olsdatter Grostøl.

Ole Andreas Olsen (f. 1881) ble gift med Bertha Teodine.

Den første tiden Ole Markussen var gift med Anne Severine bodde de i Goli, men i 1865 leide de hus hos Osmund Eriksen på Hammen ved Honnemyr. I de 10 årene de bodde på Hammen arbeidet Ole som skomaker. I 1875 kjøpte de plassen Bakken (Gnr. 6 bnr.34) i Vennesla. Ole Markussen begynte på denne tiden å arbeide ved Otterelvans papirfabrikk, forløperen for Hunsfos fabrikk. Etter at fabrikk på Hunsfos startet opp, arbeidet han der. Ole Markussen ble på sine eldre dager den første kirketjeneren i Vennesla. Dette arbeidet hadde han fra 1891 frem til sin død i 1908. Ole Markussen var også en dyktig felespiller. Det var nå akseptert at feleen kunne brukes i kristen sammenheng, og Ole spilte til sangene på mange møter. Ole Markussen var hele denne tiden personlig kristen som deltok aktivt på møter med sine vitnesbyrd. Broren Anders Markussen Kalvehagen overtok stillingen som kirketjener etter Ole, en stilling han hadde frem til 1924.

Jens Olsen Bakken (20.september 1870-21.februar 1940)

Jens Olsen Bakken giftet seg 19.desember 1896 med Ingeborg Tomine Ommundsdatter Prestø (1876-14.september 1906) i Vennesla kirke. Hun var datter til Ommund Taraldsen Kvarstein og Anne Thomine Thorkildsdatter Prestø. De hadde bodd i Ludefladen i 7 år før de kjøpte plassen Skovly (Gnr. 6, bnr. 108) i sentrum av Vennesla. Selger i 1903 var Ole Martin Olsen Bakken bror til Jens, kjøpesummen var kr. 400. Ingeborg fikk bare 3 år i deres nye hjem Skovly. Jens skriver i bibelen sin at hustruen gikk hjem til Gud etter 6 dager med hard lidelse. Hun var da bare 30 år gammel.

De hadde ingen barn sammen.

Jens var enkemann i to år før han giftet seg på nytt med Berte Gurine (Bertha) Jakobsdatter Hunsbeth (9.november 1876-10.desember 1964) fra Kvinesdal.



// Berte Gurine (Bertha) Bakken og Jens Olsen Bakken. //



// Jens O. Bakken og hans første kone Ingeborg Tomine //



// Markus og Aase. //

Ole Martin og Markus Olsen, brødrene til Jens var forlovere ved bryllupet 24.oktober 1908. Berte Gurine hadde tidlig reist fra Kvinesdal til Kristiansand der hun gikk i lære som syerske. Hun fikk jobb hos skredder Netland i Kristiansand.

På denne tiden ble hun forlovet med politimannen Jakob Flakk fra Birkenes. Han døde imidlertid allerede i 1905 av mageonde.

Både Berte Gurine og Jens hadde altså begge opplevd stor sorg da de møttes, og senere giftet seg. Forlovelsesbildet av Berte Gurine og Jakob Flakk ble hengende på veggen i «bestestuen» på Skovly i alle år etter at hun giftet seg med Jens Olsen Bakken.

Berte Gurine (Bertha) og Jens Olsen Bakken fikk to sønner.

Oskar Edvin Bakken (28.august 1909-28.april 1970)

Johan Arnfinn Bakken (2.mai 1912-1972)

Jens Olsen Bakken arbeidet i alle yrkesaktive år på Hunsfos og fikk Kongens fortjenestemedalje etter 42 år ved bedriften.

Jens arvet fiolinen etter sin far Ole Markussen., og han skal også ha vært dyktig musiker.

I likhet med sin far var også Jens en aktiv kristen. Han



// Butikken til skredder Netland. //



// Berte Gurine og forloveden Jakob Flakk. //



// Skovly (Gnr. 6, bnr. 108). Oldemor til Linda Erichsen, Bertha Bakken helt til høyre. Tippoldemoren Ester Bergitte sittende helt til venstre. Ved siden av Ester sitter Andrea, søster til Bertha. Foran hennes datter Ester (Lilleba). Nærmest Bertha sitter Trine, en annen søster. Jens O. Bakken nr. 2 fra høyre i rekken av menn. Dette huset sto midt i sentrum av Vennesla der det nå er en stor parkeringsplass. I tillegg til huset var det fjøs og uthus med bryggerhus. Barselbekken rant gjennom eiendommen deres, mellom bygget til doktor Eikeland og bryggerhuset deres. //



// Oskar og Johan i unge år. //



// Bertha Bakken og Jens O. Bakken med de to sønnene. Oskar Edvin bak sin mor og Johan Arnfinn bak faren. //

hadde mange salmebøker og bibler. I boken «Bygda og folket i Vennesla» finner vi en liten historie der Jens dukker opp. Søndag 12. august 1928 var Jens og konen Bertha ute på en spasertur. De traff på presten, Einar Edwin, som var ute etter å ta noen av bygdas menn som hadde drevet med fyll og spetakkel. Presten lurte på om de hadde sett noe. Jens og Bertha hadde sett at mennene var fulle, men de laget ikke noe leven. Edwin spurte: «Vil dere si at det var høvelig fremferd disse karene synte på en søndag ettermiddag». Jens mente at det var det ikke, men de fornærmet ingen. Jens døde like før krigen brøt ut i 1940. Konen Bertha levde som enke i 24 år. Hun hadde en stor grønnsakshage som gjorde henne selvforsynt. Svigerdatteren Targjerd sa alltid at Bertha kunne koke suppe på en spiker. Av familien ble hun omtalt som mild og god. Hennes barnebarn kunne ikke huske at hun noen ganger hevet stemmen. Da hun ble noe eldre begynte hun «å tuste». Hun gikk ofte av gårde, hun ville hjem til sine besteforeldre i Kvinesdal. På en av disse gåturene ble hun påkjørt av en lastebil mellom Graslia og Ålefjærveien. Hun ble 88 år gammel.

Oskar Edvin Bakken (28. august 1909-28. april 1970).

I oppveksten var Edvin aktiv både i fotball og turn. Han avtjente verneplikten i Bergartilleriet på Evjemoen.

Oskar Edvin (ofte bare kalt Edvin) begynte også å kjøre buss mellom Oslo og Telemark. Etter noen år reiste han til Kristiansand og drev en fruktbutikk. Her møtte han sin fremtidige kone Targjerd Kjetså fra Fennefoss på Evje. Hun jobbet da på Bondeheimen i Kirkegaten. Det var veldig stas når hun senere fortalte fra de 10 årene hun var på bondeheimen. Hun hadde blant annet servert forfatteren Sigrid Undset. Targjerd og Oskar Edvin giftet seg i Hornnes kirke 28. mars 1942. Den første tiden bodde hun mye hjemme på Fennefoss mens Edvin var borte på forskjellig arbeid. Tidvis bodde de også hos hans mor i Vennesla. Det var på denne tiden at Targjerd fikk difteri. Hun ble alvorlig syk og overlevde bare så vidt. Den lille datteren Berit Marie (f. 8. september 1942) fikk også et snev av sykdommen. I 1946 flyttet de inn hos hans mor Bertha på Skovly som var blitt enke to år tidligere. De fikk også en sønn, Jan Sverre Bakken (13. juni 1946-30. september 1991) som ble født etter at de flyttet til Vennesla. De ble boende hos henne frem til de fikk bygget sitt eget hus i Sentrumsveien 38 (Fredheim) i 1949.



// I militæret. //



// Med bussen i Seljord. //



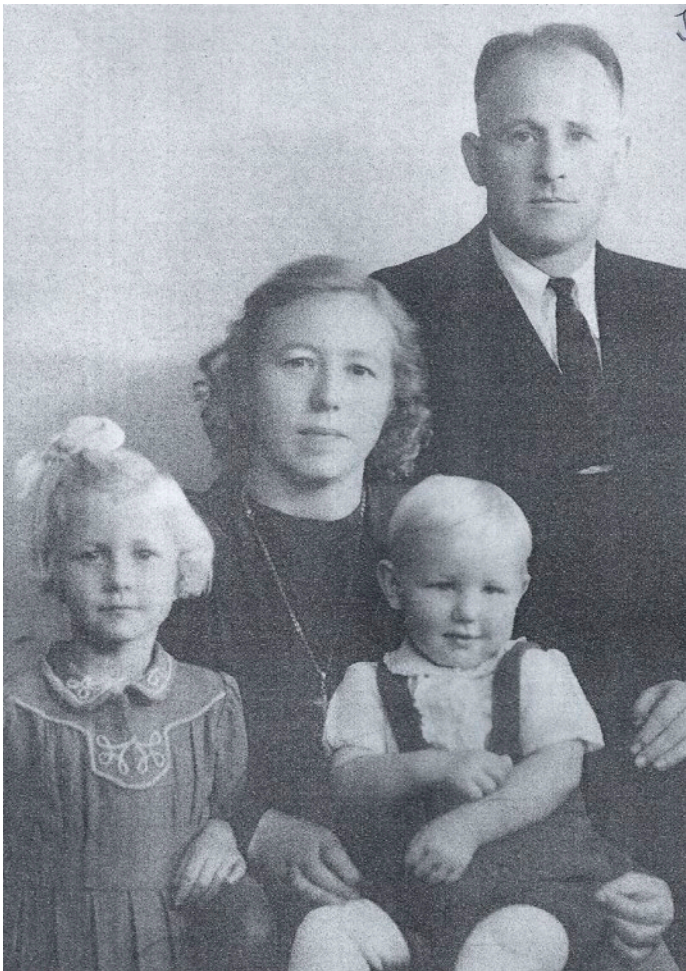
// Fredheim. Plassen der huset sto ble på folkemunne kalt "Poker håla". //



// Oskar Edvin nr. 2 fra høyre sammen med arbeidskamerater på Hunsfos. Mannen til venstre for han er Ola Neset. //



// Oskar Edvin Bakken og konen Targjerd. //



// Oskar Edvin, Targjerd og barna
Berit Marie og Jan Sverre. //



// Edvin, Targjerd og datteren Berit Marie
foran huset i Sentrumsveien 38. Edvin
arbeidet på denne tiden på Wallboarden.
Senere ble Hunsfos arbeidsplassen hans. Han
døde bare 61 år gammel av hjerneblødning.
Targjerd Bakken levde som enke i 42 år. De
siste årene var hun på Venneslaheimen. Hun
døde 19.mars 2012, nær 99 år gammel. //



// Hagen på eiendommen Fredheim. Europris ligger nå i
venstre kant av bildet, og et stort leilighetskompleks står
nå der denne flotte hagen en gang var. //



// Targjerd Bakken. //



// Targjerd og barnebarnet Linda Erichsen. //

**Glad for så lite
Andres ve og vel teller mer
Varme hvor enn du er
i din favn og arm så nær.
Sval bris tas imot med takk.
Glad for alt vi rakk
Savnet
Det godeste er ikke lenger.**

**Lykkelige minner av en bestemor
med store BOKSTAVER**

Ditt barnebarn Linda



– et rutebilselskap som både oppstod og opphørte som følge av strukturrasjonalisering og omorganisering i rutebilnæringen

Torridalens bilruter

Tekst av
Knut John Bakken

Det er ca. 100 år siden bilrutene begynte å gjøre hverdagen enklere for mennesker i bygd og by i vår landsdel. Fra 1920 og utover vokste det fram et stort antall små rutebilselskaper som betjente rutene mellom Kristiansand og byens oppland. Etter andre verdenskrig ble de fleste av disse små selskapene slått sammen og dannet større selskaper. Dette var første trinn i en utvikling som har pågått helt fram til vår tid. I dag utføres mye av denne transporten i vår region av et stort og landsomfattende transportkonsern. Bussene til Torridalens Bilruter kjører ikke lenger, men fra tidlig på 1950-tallet og helt fram til midten av 1980-tallet var dette selskapet en viktig brikke på veien, bokstavelig talt, i den utviklingen som førte fram til den situasjonen vi har i dag ...

I denne artikkelen kommer jeg ikke til å skrive om den daglige driften av Torridalens Bilruter. Det som vil bli behandlet her er den prosessen som førte til at dette rutebilselskapet ble dannet og satt i drift

tidlig på 1950-tallet, og en annen men lignende prosess som fikk som resultat at Torridalens Bilruter opphørte midt på 1980-tallet. Men i det kildematerialet historielaget har fått tilgang til, se bakerst i denne artikkelen, finnes det materiale som gjør det mulig å skrive også om driften av selskapet.

Lokaltrafikken før bilruta ble opprettet

På 1800-tallet ble trafikken mellom Vennesla og Kristiansand befordret med hest og kjerre eller med båter og lektere på elva, i hvert fall gjaldt det for godstrafikken. Persontrafikken kunne selvsagt også skje med hest og kjerre, men mange tok beina fatt eller gikk på ski om vinteren. Skøyter på elveisen kunne også være en egnet måte å ta seg fram på når elva var tilfrosset. Før det ble foretatt omfattende reguleringer av vassdraget i forbindelse med kraftproduksjon var det ofte lav vannføring i Otra om vinteren. Da kunne elva fryse til på lange strekninger, og det var mulig å ta skøytene fatt for å komme ned til byen.

Da Setesdalsbanen ble åpnet for ordinær trafikk 27. november 1896, skulle en tro at banen fikk stor betydning for lokaltrafikken, og det fikk den da også. De store bedriftene Hunsfos Fabrikker og Vigelands Brug fikk begge sine egne sidespor, og godstrafikken gikk da bokstavelig talt på skinner.

Men jernbanen la ikke forholdene spesielt godt til rette for all trafikk til og fra Vennesla, hverken for persontrafikken eller for den godstrafikken som ikke var til eller fra de nevnte fabrikkene. Vi er godt kjent med den lokaltrafikken som NSB stod for i nyere tid inntil lokaltogene ble innstilt i 1967, men det var ikke slik i Setesdalsbanens første tid. Da Setesdalsbanen startet opp i 1896, hadde den bare et fåtall stasjoner og stoppesteder mellom Kristiansand og Grovane: Kristiansand, Kvernvolden (senere kalt Strai), Mosby, Vennesla (Vikeland) og Grovane. Etter åpningen av banen ble det opprettet noen få stoppesteder: Dalene i 1903, Augland i 1913, Kvarstein i 1898 og Vennesla kirke (innerst i nåværende Skolevegen) i 1909. Som vi skjønner var det mange mennesker i Vennesla som hadde et godt stykke å gå før de kom fram til et sted hvor de kunne stige på lokaltogene denne første tida.

Men fra midten av 1920-tallet og utover ble det opprettet en rekke nye holdeplasser på lokalstrekningen Kristiansand-Grovane. Dette hadde en klar sammenheng med opprettelsen og utbredelsen av de lokale bilrutene. Det ble etablert flere lokale rutebilselskaper som til dels kjørte i de samme områdene som jernbanen gikk, og rutebilene stoppet omtrent hvor som helst for å ta opp eller sette av passasjerer. Jernbanen hadde ikke lenger monopol på transport med mekanisert trekkraft – de måtte gjøre noe for å møte utfordringene fra den nye konkurrenten. Svaret ble mange flere holdeplasser, og til erstatning for damplokomotivene fikk de i 1927 nye, lette motorvogner, også kalt skinnebusser.

// En av Venneslarutens busser fotografert i andre halvdel av 1940-tallet. Det er trolig litt av Venneslafjorden vi ser til venstre. Foto lånt av Gunnar Mykland. //

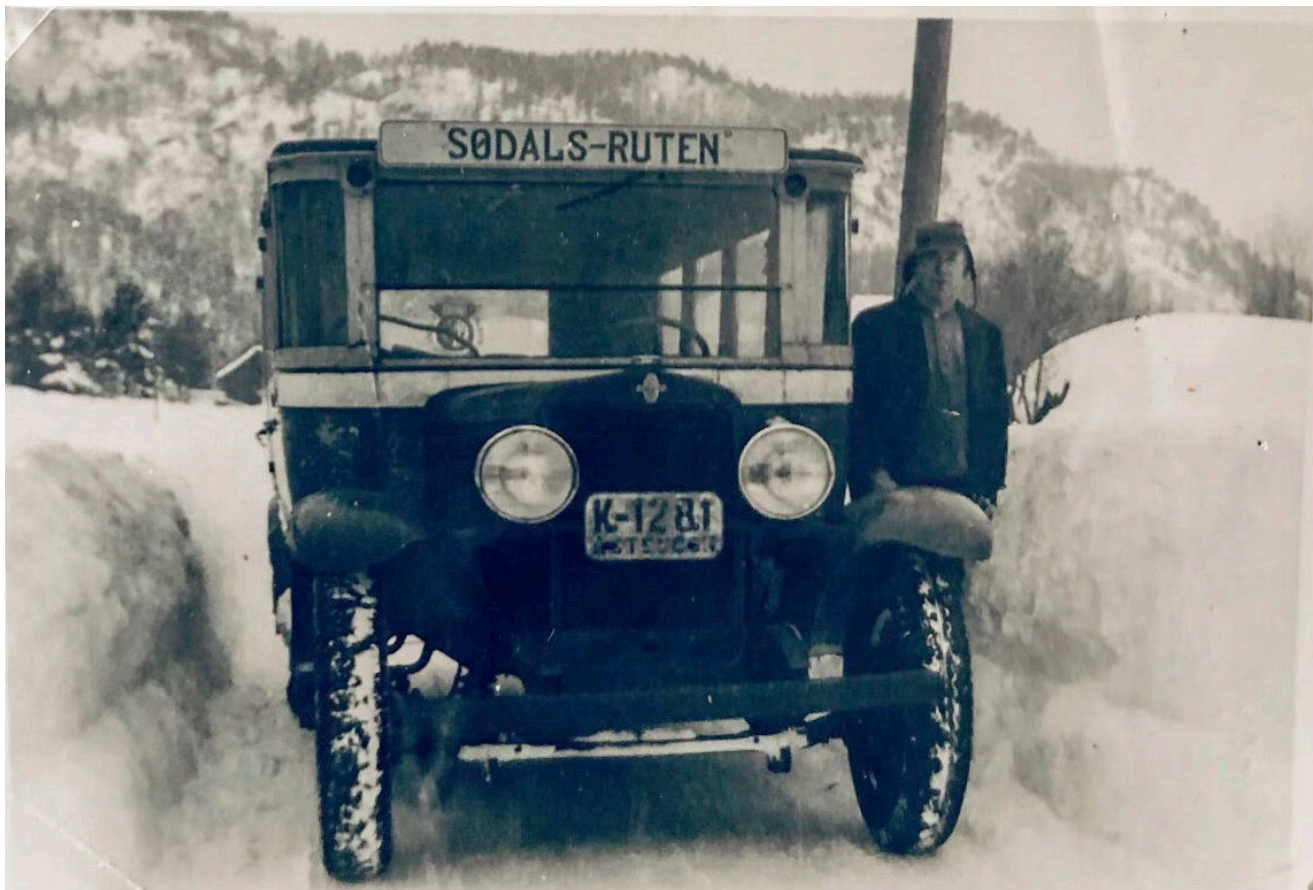


Lokale bilruter

Før jeg går over til å behandle omorganiseringen av rutebildriften i våre nærområder, skal jeg kort omtale de lokale rutebilselskapene som vokste fram fra 1920-tallet og utover mot andre verdenskrig og som etter krigen ble slått sammen til ett selskap, Torridalens Bilruter.

Vegusdalsruta ble opprettet allerede i 1920. Olav Vatne kjørte mellom Vegusdal og Grovane stasjon, hvor rutebilen korresponderte med Setesdalsbanen. Vatne solgte i 1921 til Toralf Fidjeland, som allerede to år senere, i 1923, solgte til Nils Belland. Belland søkte om å få forlenget konsesjonen ned til Kristiansand, og det fikk han. Etter noen år overtok A.J. Engesland som dreiv Vegusdalsruta til slutten av andre verdenskrig. Etter krigen var det Nils Belland som på nytt overtok konsesjonen og driften av selskapet, og han dreiv ruta fram til sammenslutningen med de øvrige rutebilselskapene i området.

Ivelandsruta startet i 1920 da Anders Tveit kjørte fra øvre Iveland ned til Iveland stasjon og korresponderte med Setesdalsbanen. Allerede i 1921 overtok Olav Dovland. Fra 1929 gikk Ivelandsruta fra Vatne i Birkenes til Iveland stasjon. Dovland dreiv ruta inntil han solgte til Sigmund Omestad og Olav Eftevand i 1942. Omestad og Eftevand søkte om å få forlenget konsesjonen ned til Kristiansand, og det fikk de under forutsetning av at de gikk inn i den sammenslutningen av selskaper som jeg kommer tilbake til.



// En tidlig utgave av Sødalsruta. I følge Bilboken 1930 er dette en Chevrolet rutebil registrert på «Ruteinnehaver A. Torjussen Stray». Vi er usikre på hvor bildet er tatt, men vi tror at det kan være på Kvarsteinsletta. Foto lånt av Gunnar Mykland. //

Venneslaruta startet opp i 1921. Det var Johannes Terjesen som da startet med å kjøre én tur om dagen mellom Kristiansand og Vennesla. Broren, Bendik Terjesen, kom med i 1924, ruta ble utvidet til Samkom og antall turer økte.

Oscar Johnsen startet i 1925 ei ny rute Kristiansand – Mosby – Høie. I 1928 ble denne ruta solgt til Bernhard Olsen og Niels Torvund. Etter noen måneder gikk Olsen og Torvund sammen med brødrene Terjesen. Dette ble så til Mosby-Venneslaruta A/S. Noe senere trakk Torvund seg ut og Christian Rysstad og Olav Ruenes kjøpte seg inn. Noen år senere kom også Jens Mykland inn på eiersida i selskapet.

Sødalsruta, også kalt Kvarsteinruta, ble startet i 1924, året etter at den nye kjøreveien på østsida av Otra ble ferdig til Kvarsteinbrua. Det var A. Torjussen Stray som startet denne ruta som kjørte fra Kristiansand til Kvarstein på den nye Sødalsveien. Senere ble ruta forlenget til Moseid og Drivenes og også til Vennesla kirke. A. Torhussen Stray var eneeier av Sødalsruta fram til 1951. Da solgte han en andel til hver av sine to sønner, Alf og Torjus, og en andel til sin mangeårige sjåfør Trygve Søvik.

O. Mosby & Sønns Varerute hadde en lastebil, og de overtok etter andre verdenskrig den vareruta som Mosby-Venneslaruta forsøkte å holde i gang under krigen.

Vennesla-Ålefjærruta ble drevet av Th. Norvold. I en del år kjørte han arbeidsrute fra Vennesla til Fiskaa Verk og dreiv dessuten med en del turkjøring. Mest kjent er imidlertid ruta mellom Vennesla og Ålefjær i sommersesongen. Dette var på en måte ei «baderute» som førte til at mange venndøler kunne nyte sjølivets gleder ved Ålefjærfjorden. En del venndøler hadde hytte og/eller båt der, og i de første etterkrigsårene var det ikke mange som disponerte egen bil. Da var Ålefjærruta grei å ha.

Dette var en oversikt over situasjonen slik den var fra 1920-årene og utover mot utbruddet av andre verdenskrig. Vi skal nå se litt på et par prosesser som etter krigen gikk nærmest parallelt i tida før Torridalens Bilruter ble opprettet. Den ene av de to prosessene var NSBs eventuelle overtakelse av en del av rutebilselskapene. Den andre prosessen var rasjonalisering og sammenslåing av de tallrike rutebilselskapene som fantes i Vest-Agder og i de delene av Aust-Agder som var en naturlig del av opplandet til Kristiansand.

Etter andre verdenskrig

var mye av infrastrukturen i landet vårt i svært dårlig forfatning. Jernbanen og dens materiell var sterkt nedslitt etter fem års rovdrift under den tyske okkupasjonen. Veier var ødelagt, broer og tunneller var sprengt, og bilparken trengte sårt til fornyelser. I de første årene etter andre verdenskrig ble det i Norge satt fram krav fra alle deler av landet om bygging av jernbaner, kaianlegg, flyplasser og veier for ca. 10 milliarder kroner. Det var enormt mye penger når vi skriver slutten av 1940-tallet.

Det var på denne bakgrunn ekspedisjonssjef Erling Føyen i samferdselsdepartementet i november 1947 tok til orde for å gjennomføre en rasjonalisering og en samordning av kommunikasjonene i Norge. Han uttalte blant annet at med samferdselsdepartementet, samferdselsnemndene i fylkene og samferdselsloven var grunnlaget lagt for en samordning av landets kommunikasjonsmidler, slik at landet kunne få en rasjonell trafikkavvikling til lavest mulig kostnad. Føyen var opptatt av å utnytte jernbanens kapasitet, samtidig som han innså at rutebilene var et av de smidigste kommunikasjonsmidlene som kunne tilpasses nær sagt alle forhold. Han mente at rutebilene ville bli en stadig farligere konkurrent for båt og bane, og som en følge av dette sa han at departementet ville utarbeide en oversikt over hvilke bilruter som burde overtas av Norges Statsbaner (NSB). Dermed var «den katta ute av sekken» – prosessen som sammen med en aktivitet igangsatt av Norges Rutebileieres Forbund (NRF) blant annet skulle føre til at Torridalens Bilruter oppstod som selskap noen få år senere.

Samtidig som sentrale myndigheter satte i gang den samordningsprosessen som gikk ut på å la NSB overta en rekke bilruter landet over, satte NRF i gang en parallell prosess med sikte på å slå sammen mange små rutebilselskaper i større selskaper. Når det gjaldt Vest-Agder og deler av Aust-Agder, gikk NRF inn for å samle mer enn 180 ruter i 12 selskaper. I Agder-fylkene var det nemlig slik at like etter krigen var det et stort antall bilruter i mange ulike selskaper. For å si det mildt: potensialet for samordning og rasjonalisering var stort

Mangel på samordning

Mangel på samordning av rutene i de forskjellige selskapene kunne i mange tilfeller være et problem for de reisende. Hvis både avreisested og bestemmelsessted ble betjent av det samme rutebilselskapet, var det som regel greit nok. Men det var ikke alltid slik. Regionen var delt opp i mange små konsesjonsområder, og dersom en måtte benytte to eller flere bilruter for å komme fra et sted til et annet, oppstod det ofte forsinkelser og ventetid på grunn av dårlig planlagt korrespondanse. Planlagt korrespondanse mellom en rutebil og en annen, eller mellom rutebil og tog, førte naturlig

nok til lenger reisetid. Det var sjelden eller aldri slik at to transportselskaper korresponderte «på minuttet». Som regel var det en del ventetid, eller korrespondansetid som det også kan kalles.

Fra 1929 kjørte Ivelandsruta fra Vatne i Birkenes, gjennom den øvre delen av Iveland via Birketveit og ned til Iveland stasjon på Setesdalsbanen. Ned til Kristiansand hadde den ifølge konsesjonsbestemmelsene ikke lov til å kjøre. Først da Ivelandsruta ble en del av Torridalens Bilruter kunne rutebilene kjøre hele strekningen fra Vatne til Kristiansand via Birketveit, Iveland stasjon, Jeppestøl og Vennesla. Før utvidelse av konsesjonen kan den ruta som gikk fra Vatne kl. 07.15 tjene som et eksempel på ei rute hvor oppdelingen i konsesjonsområder førte til lenger reisetid. Denne ruta passerte Birketveit kl. 08.00 og kom fram til Iveland stasjon i god tid før morgentoget til Grovane gikk kl. 08.32. Det ble noen minutter å vente, og deretter omstigning for passasjerene og omlasting av eventuelt gods. Det samme gjentok seg da toget kom til Grovane kl. 09.00. Omstigning og omlasting til lokaltoget til Kristiansand som gikk fra Grovane stasjon 10 minutter senere, altså kl. 09.10. Lokaltoget ankom Kristiansand stasjon kl. 09.45, og da hadde passasjerer fra Vatne brukt to og en halv time på reisen til byen – fra Birketveit en time og tre kvarter. Og tilbake om ettermiddagen var det den samme lekse om igjen.

Kristiansand som knutepunkt

Et annet forhold som kunne forlenge reisetida og øke ulempene for de reisende oppstod dersom bytte av rutebil skulle foregå i Kristiansand. Der fantes det nemlig ikke en felles rutebilstasjon, hverken for passasjerer eller gods. Passasjerrutene hadde sine ankomst- og avgangsteder flere steder, bl.a. rundt Wergelandsparken, ved Nedre Torv og i havneområdet. Ved bytte av buss måtte da de reisende i all slags vær dra med seg bagasjen og på egen hånd komme seg til riktig avgangssted.

Likeledes var godsekspedisjonene spredt rundt omkring. Noen befant seg i havneområdet – andre i Banehaven tett opp under Baneheia – og den tidas bud, viserguttene, syklet fra det ene ekspedisjonsstedet til det andre for å få ekspedert forsendelser til de forskjellige destinasjoner rundt om på Agder.

Felles rutebilstasjon for passasjerer ble ikke åpnet før 12. juli 1963 i Vestre Strandgate, mens godsterminalen i Jørgen Moes gate like ved Christianssands Bryggeri ble åpnet så seint som 29. desember 1967.

NSB vil overta driften av rutebilene

Under Stortingets behandling av vei- og jernbanekomiteens innstilling i juni 1947

ble det fra flere hold rettet kritikk mot at samferdselsdepartementet i en rekke tilfeller hadde gitt NSB midlertidige konsesjoner på bilruiter i strid med vedtatte forutsetninger. Når det var tale om at jernbanen skulle overta bestående bilruiter eller tildeles nye konsesjoner, skulle dette i hvert enkelt tilfelle legges fram for Stortinget. Det ble hevdet at tidligere ruteinnehavere hadde blitt utsatt for vilkårlig behandling, og flere representanter gav uttrykk for at ingen er tjent med at det skapes et motsetningsforhold mellom rutebileierne og statsbanene.

Men det skulle vise seg at nasjonalisering av rutebildriften også hadde sine tilhengere, og forslag om at NSB skulle overta driften av rutebileiene ble satt fram også i vår landsdel. Riktignok uttalte distriktssjef John Johnsen i NSB Kristiansand distrikt på et møte i Kristiansand Handelsstands Forening i oktober 1947 at den gamle striden mellom jernbane og bilruiter var endt – det går ikke fram om han da mente lokalt – men like fullt ble det senere foreslått nasjonalisering av bilruiter på Agder.

Sammenslåing av bilruiter

I 1947 la ingeniør Andreas Hennum på vegne av NRF fram sitt forslag til rasjonalisering av rutebildriften i Norge. Forslaget ble for Vest-Agders vedkommende lagt fram på et møte i Mandal 25. november 1948. Her ga Hennum uttrykk for at dette fylket så langt var det vanskeligste fylket han til da hadde hatt å gjøre med. Han la fram et forslag som gikk ut på å samle 186 ruter i 12 selskaper! Forslaget omfattet alle ruter i Vest-Agder og med noen greiner inn i Aust-Agder og Rogaland – dette siste hadde nok noe å gjøre med at hjemfylket for innehaverne av konsesjonene var Vest-Agder.

Dette store og viktige møtet ble ledet av Ingemund Stie, formann i Vest-Agder Rutebileierlag, og til stede blant de mange innbudte var fylkesmann Alf Frydenberg i Vest-Agder, samferdselskonsulent Niels Olsen, avdelingsleder Leif Pedersen fra Vest-Agder veikontor, sekretær Moland fra Aust-Agder veikontor og statsautorisert revisor Ove Tellefsen. Dessuten møtte det i tillegg ca. 140 personer, hvorav de fleste var rutebileiere.

Vissheten om at NSB ønsket å overta en del av de private bilrutene spøkte selvsagt i bakgrunnen, og det ble et ganske livlig ordskifte på dette viktige møtet for samferdselen i Vest-Agder. Det framlagte forslaget ble med få endringer vedtatt av et stort flertall. Møtet gav et utvetydig signal om at veien til sammenslåing var lagt. De mange rutebilselskapene i regionen skulle slås sammen til et fåtall selskaper og således skape en solid motvekt mot NSBs overtakelse av en del av rutene i regionen. Saken skulle så gå videre til de berørte kommunene for uttalelse, til samferdselsnemndene i Vest-Agder og Aust-Agder og deretter til samferdselsdepartementet

for endelig avgjørelse. Troen på at saken ville bli godkjent slik den ble foreslått var absolutt til stede! Det ble nemlig vedtatt samtidig at samkjøringen ruteselskapene i mellom skulle settes i gang så snart det lot seg gjøre. Og det var ikke småtterier som ble foreslått og vedtatt. Å redusere alle de små selskapene til 12 selskaper var en ganske omfattende sak. Her følger en oversikt over de sammenslutningene som ble vedtatt og som med få unntak ble retningsgivende for arbeidet videre:

Selskap nr. 1

Ruta Vestre Vallesverd-Lillesand, Lillesandsruta, Randesundsrutene, og Dønnestadruta. Vedtatt med 11 mot 2 stemmer. Dønnestad-ruta stemte mot forslaget og ønsket å bli tilsluttet selskap nr. 2.

Selskap nr. 2

Herefoss-ruta, Mollestad-ruta, Drangsholtrutene, ruta Bøhn-Kristiansand, ruta Gill-Kristiansand. Mellom dette selskapet og Arendal D/S bør opprettes en samkjøring, eventuelt at Arendalsruta ikke stopper på denne strekningen. Dette forslag ble vedtatt med den bemerkning at deltakerne ønsket å ha med Dønnestadruta.

Selskap nr. 3

Vegusdalsruta, Iveland-Vatneruta, Vikeland-Ålefjærruta, Sødalsruta, Venneslaruta, Olaf Mosbys godsroute Kristiansand-Samkom.

Selskap nr. 4

Hornnes-Sveindalruta, Øvrebø- og Hægelandsruta, Åseralsruta.

Selskap nr. 5

Bybussen og Vågsbygdruta. Innehaverne av disse rutene er imidlertid av den oppfatning at tidspunktet for sammenslutning ennå ikke er inne. Det er ikke noen konkurransekjøring mellom dem.

Selskap nr. 6

Finslandsrutene, Kristiansand-Kvinlaug. Det bør også tas opp spørsmålet om å forlenge denne ruta til Tonstad i turistsesongen. Dessuten bør ruta Røyårs-Lauvslandsmoen-Kristiansand forlenges til Ask.

Selskap nr. 7

Ruta Lindland-Marnardal, rutene Røysland-Helle, Nomedal-Hauge-Eikeland-Gjervoldstad-Liland-Ime-Mandal og Krossen-Mandal, Mandal-Tregderuta, ruta Hageland-Skadberg-Rosseland-Holte-Mandal, ruta Mandal-Laudal-Finsland-Åseral, ruta Mandal-Sjøbodvik-Lundevik-Reibakken, ruta Lindesnes-Mandal-Kristiansand, ruta Mandal-Byremo-V. Sveindal, ruta Byremo-Vigeland-Kristiansand med sideruter (Audnaruta), ruta Blørstad-Skogsfjord, ruta Høyland (Konsmo)-Laudal-Mandal, ruta Viblemo-Vigeland, ruta Ålo-Valand-Kristiansand (Søgneruta) og rutene Rørvik-Fuglevik-Ø. Eid-Fuglekjerr-Lian-Valand-Mandal og Ø.Eid-V. Eid.

Selskap nr. 8

De forenede bilruter. Strekningen Lyngdal-Borhaug overlates imidlertid til selskap nr. 9.

Selskap nr. 9

De sammensluttede bilruter, Farsund, ruta Feda-Lyngdal, ruta Lundegård-Lyngdal, ruta Hassel-Borhaug-Nordbygda-Vanse-Farsund, ruta Jøllestø-Farsund-Kristiansand, ruta Vanse-Høyland-Helvik-Strømmen bru-Høyland-Kjørrefjord-Grimsby-Hannangen-Kviljo-Farsund, ruta Skeimo-Vanse-Hassel-Lista Meieri, ruta Kotland-Heskestad-Nordbygda-Lista Meieri (de tre siste rutene søkes det konsesjon på av Odin Solbjørg og Håkon Sudland, Vanse), og ruta Holmen-Kjørkleiv-Ofte-Drange-Farsund. Dette selskap overtar hele trafikeringen av strekningen Lyngdal-Borhaug, eventuelt strekningen Farsund-Borhaug. Videre bør Herad-ruta forlenges til Lyngdal. Godstrafikken på strekningen Kristiansand-Mandal-Lyngdal-Flekkefjord og Lyngdal-Farsund-Lista bør avvikles i fellesskap av selskapene 7, 8 og 9.

Selskap nr. 10

Ruta Fjotland-Kvinesdal-Flekkefjord, ruta Egeland-Øyestranda-Flekkefjord. Denne planen ble vedtatt enstemmig under forutsetning av at det kunne bli etablert en tilfredsstillende ordning med De forenede bilruter på strekningen Liknes-Flekkefjord.

Selskap nr. 11

Rutene fra Flekkefjord til Loga, Lilledrange, Brikland, Roligheten, Øvstefjellså og ruta Sira-Moi. Det ble fremholdt at disse rutene ikke kunne eksistere isolert, men måtte inn i en større enhet eller fortsette hver for seg som tidligere.

Selskap nr. 12

Rutene fra Flekkefjord til Tonstad, Fossdal og Fidjeland, ruta Egersund-Helleland-Tonstad og ruta Stavanger-Hunnedalen-Sinnes-Fidjeland-Tonstad. Et forslag om å slutte sammen selskap nr. 10, 11 og 12 til en enhet og legge administrasjonen til Flekkefjord ble nedstemt.

De vedtakene som ble gjort på dette møtet i Mandal betød selvsagt ikke at de nye selskapene ble opprettet der og da. Det som var vedtatt var vel egentlig bare plattformer for videre forhandlinger mellom eierne av de gamle selskapene. De måtte enes om eierandeler og øvrige vilkår før de nye selskapene kunne opprettes, men på mange måter ble vedtakene på dette møtet retningsgivende og fikk avgjørende betydning for det endelige resultatet.

Her skal jeg selvsagt ikke gå videre med alle de sammenslutningene som er nevnt ovenfor. Jeg tar utgangspunkt i det som i oppsummeringen ovenfor kalles «Selskap nr. 3». Her finner vi utgangspunktet for de forhandlingene som fant sted og som etter hvert førte fram til opprettelsen av Torridalens Bilruter.

NSB eller lokale eiere?

Som nevnt fikk NSB tildelt en del konsesjoner på bilruter like etter andre verdenskrig, og da det dessuten ble gitt signaler om at jernbanen skulle overta bestående bilruter, er det klart at det oppstod en god del usikkerhet blant rutebileierne rundt omkring i landet. Derfor uttalte Stortingets vei-jernbanekomite følgende:

«Når det gjelder statens overtagelse av bilruter, vil det være kjent at det fra bilnæringens menn ofte er klaget over den usikkerhet som rå. Nemnda vil uttale at en for å få en oversikt over hvilke planer N.S.B. har på området for de nærmeste år, og for i det hele å få større klarhet over problemet, bør ta spørsmålet opp i samarbeid mellom departementet, N.S.B., Norges Rutebileieres Forbund og distriktene.»

Samferdselsdepartementet tok opp saken i brev av 6. oktober 1948 hvor NSB ble bedt om å komme med en oversikt over de bilruter som det var aktuelt for jernbanen å overta de nærmeste årene. I brev av 13. mai 1949 oversendte Hovedstyret i NSB en fortegnelse over 50 ruter spredt utover i landet. Lokalt skulle samferdselsnemndene i Vest-Agder og Aust-Agder uttale seg om forslaget fra NSB. Dette forslaget gikk ut på at jernbanen skulle overta følgende ruter i Vest-Agder:

1. Ålefjærruta.
2. Sødalsruta.
3. Venneslaruta.
4. Mosby lastebilrute.

Og i Aust-Agder:

5. Vegusdalsruta.
6. Ivelandsruta.

I utgangspunktet var NSB interessert i å overta Sødalsruta, Venneslaruta og Vegusdalsruta, men de hadde ikke noe imot å overta også de tre øvrige rutene, Ålefjærruta, Mosby lastebilrute og Ivelandsruta, siden disse også var forutsatt opptatt i det planlagte «Selskap nr. 3».

Direktør i NRF, Godtfred Hoem, kom på dette tidspunkt med et veldig viktig innspill som skulle få avgjørende betydning for utfallet i denne saken. I en utredning datert 26. januar 1950 argumenterte han saklig og sterkt for at de seks ovennevnte selskapene burde samles i ett selskap med lokale eiere. I begynnelsen av februar sendte han så denne utredningen til samferdselsnemnda i Vest-Agder og ba om at den ble sendt til nemndas medlemmer og til de interesserte kommuner. Det ble gjort, og denne utredningen lå nok i bunnen da spørsmålet om NSBs overtakelse av de lokale rutebilselskapene ble behandlet.

Samferdselsnemndene ble bedt om å uttale seg i saken før den skulle legges fram for Stortinget



// NSB var interessert i å overta «Selskap nr.3», men det ble til slutt de lokale eierne som vant fram, og Torridalens Bilruter så dagen lys. Her er en del av det nye selskapets sjåførere samlet foran garasjeanlegget på Storevoll på 1960-tallet. Fra venstre: Willy Honnemyr, John Tveit, Tormod Venemyr, Gunvald «Lillemann» Nesheim, Haugland (fornavn ukjent) og Kåre Øvland. Foto lånt av Torfinn Frøysaa. //

samlet for hele landet, og forut for behandling i samferdselsnemndene ble det innhentet uttalelser fra de berørte kommunene. Fra vårparten 1950 og utover året ble saken behandlet i de berørte kommunene her på Agder.

I kommunene Iveland og Vegusdal var kommunestyrene av den oppfatning at de lokale bilrutene var godt drevet, og de hadde vanskelig for å tro at de kunne drives bedre og billigere av NSB enn av de private konsesjonshaverne. Det ble forutsatt at fortsatt privat drift ikke ville stille seg hindrende i veien for at Ivelandsruta (Vatne-Iveland stasjon) skulle få forlenget sin konsesjon til Kristiansand som det tidligere var satt fram forslag om.

En kommunal nemnd i Oddernes kommune anbefalte med 3 stemmer mot 1 kommunestyret å gjøre følgende vedtak:

«Oddernes herredstyre finner at den sammenslåing som rutebilselskapene i samarbeid med myndighetene har funnet fram til, er den riktige vei å gå for å oppnå den rette rasjonalisering av rutebildriften, samtidig som vi ved denne ordning

mener å tjene allmenhetens interesse best. Herredstyret frarår derfor bestemt at jernbanene overtar nevnte bilruter.»

Her ble det altså tatt til orde for å støtte den sammenslåingen som etter møtet i Mandal i 1948 foreløpig ble navngitt som «Selskap nr. 3». Formannskapet tilrådte forslaget med 3 mot 2 stemmer og la det fram for Oddernes kommunestyre 30. august 1950, hvor det etter en del ordskitte ble vedtatt med 13 mot 7 stemmer.

I Vennesla kommune fikk saken et helt annet utfall. På møte i formannskapet i august 1950 ble følgende tilråding enstemmig vedtatt:

«Vennesla herredsstyre finner av samfunnsøkonomiske grunner å måtte rå til at Norges Statsbaner får overta bilrutene i distrikt 3 men finner at forutsetningene da nå være

1. At de nåværende ruteturer opprettholdes i samme utstrekning som nå.
2. At det blir oppretta ei tilsynsnemnd eller et liknende organ til å formidle samarbeidet mellom det reisende publikum og Norges Statsbaner.

3. *At det blir etablert en smidig ordning med felles billetter for bil og bane for faste trafikanter med måneds- og ukekort.*
4. *At N.S.B. er villig til å ordne den innenbygds rutebiltrafikk på en tilfredsstillende måte.»*

På det etterfølgende møtet i kommunestyret ble tilrådingen fra formannskapet vedtatt med 12 mot 4 stemmer.

Også i Kristiansand ble det vedtatt å tilrå at statsbanene skulle overta de lokale bilrutene som var tenkt å skulle gå inn i «Selskap nr. 3». Riktignok var ikke flertallet for vedtaket så stort i Kristiansand, 31 mot 28 stemmer, som det var i Vennesla, der det som nevnt var 12 som stemte for og 4 som stemte mot. Men debatten i Kristiansand bystyre 6. oktober 1950 ble lang og hard. Dagen etter stod denne overskriften i «Fædrelandsvennen». «*Maratondebatt i Kristiansands bystyre om NSB og distriktets bilruter.*»

Hvorfor førte behandlingen av denne saken til så vidt forskjellige resultater i de kommunene jeg har nevnt? Det finnes neppe noe entydig svar på det. Det er vel riktig å si at det i vårt land i den senere tid har vært høyreorienterte politikere som har gått i bresjen for å privatisere virksomheter som tidligere ble drevet i offentlig regi. NSBs eventuelle overtakelse av de lokale bilrutene i 1950-årene var et eksempel på det motsatte, altså nasjonalisering av privat virksomhet.

Kan det tenkes at de ulike utfallene var ideologisk betinget? Hvis en ser på utfallet i Vennesla kommune isolert, kan en kanskje bli slått av den tanken, siden det var Arbeiderpartiet som her hadde flertall i kommunestyret. Men på den annen side var det borgerlig flertall i Kristiansand bystyre, og der ble det jo også flertall for at NSB kunne overta bilrutene. I Oddernes kommune, hvor det var flertall mot NSBs overtakelse av bilrutene, stod representanter for begge politiske leire på begge sider av skillelinjen i denne saken. Det ser derfor ikke ut til at de politiske skillelinjene i kommunestyrene var blitt så sterke at stemmegivningen måtte følge partilinjene i tykt og tynt, og følgelig tror jeg at vi kan se bort fra at det lå ideologiske føringer til grunn for de vedtakene som ble fattet.

Når Vennesla og Kristiansand begge gikk inn for at NSB kunne overta bilrutene, kan det ha noe å gjøre med to svært viktige jernbanesaker som var framme på denne tida. Den ene saken var ombygging av den smalsporede Setesdalsbanens til normal sporvidde, og den andre var en utredning som munnet ut i et forslag om å forlenge Setesdalsbanen fra Byglandsfjord, gjennom Valle og Bykle og videre helt opp til Ustaoset eller Haugastøl på Bergensbanen. Disse to sakene var svært aktuelle i årene omkring 1950, og begge kommunene, Kristiansand og Vennesla, hadde på dette tidspunkt i mange år hatt stor nytte av den jernbanetilknypningen

som ble etablert allerede i november 1895 da Setesdalsbanen ble midlertidig åpnet mellom Kristiansand og Hægeland. De to kommunenes positive holdning til at NSB skulle overta den lokale rutebiltrafikken kan etter min mening derfor ha vært et ønske om å styrke jernbanens posisjon i landsdelen, for derved å øke sannsynligheten for at de to viktige sakene, ombygging og forlengelse av Setesdalsbanen, skulle bli vedtatt og realisert.

Samferdselsnemnda i Aust-Agder var i utgangspunktet mot at NSB skulle overta de lokale bilrutene, men uansett utfall i saken mente de at bygdene i Vegusdal og Iveland måtte skaffes direkte bilruteforbindelser til Kristiansand.

Nemnda i Vest-Agder stilte seg avventende til spørsmålet om NSBs overtakelse av de lokale rutebilselskapene, men de var helt klare på at de små selskapene måtte slås sammen til ett selskap uavhengig av om det ble NSB eller de lokale eierne som skulle ha kontrollen og driftsansvaret. I nemndas vedtak het det blant annet: «*Hvis ikke Stortinget bestemmer at dette distrikt med dets bilruter skal overtas av jernbanen fra et tidligere tidspunkt, settes konsesjonstiden til 1. januar 1960.*» Denne uttalelsen falt ikke i god jord hos de lokale eierne av rutebilselskapene. I klare ordelag ga de uttrykk for at de ikke så seg tjent med en betinget konsesjonstid, hvor de kunne risikere at NSB kom inn og overtok konsesjonene etter kort tid. En sammenslutning til et større selskap ville få betydelige økonomiske virkninger for eierne av de gamle selskapene, og under de usikre vilkår dette ville medføre fant de det hensiktsløst å danne det nye selskapet. «*Vi finner derfor at slik forholdene stiller seg innen dette konsesjonsområde, bør saken ordnes slik at selskap 3 gis 10 års konsesjon uten særvilkår i likhet med de andre nydannede selskap i fylket fra det tidspunkt selskapet er dannet*», uttalte eierne.

Og slik gikk det. Setesdalsbanen ble hverken forlenget til Bergensbanen eller bygd om til normal sporvidde. Den ble nedlagt i 1962. Og det ble heller ikke til at NSB fikk overta de lokale bilrutene, og i 1967 la de ned lokaltrafikken mellom Kristiansand og Grovane. Og på 1950-tallet kunne eierne av de lokale bilrutene fortsette arbeidet med å stable på beina «Selskap nr. 3».

At konsesjonsspørsmålet ble løst til fordel for de lokale rutebileierne måtte i stor grad direktøren i NRF få æren for. Ved 25-årsjubileet for «Selskap nr. 3» skrev disponent Jens Mykland følgende i jubileumsskriftet: «*Det var ikke bare disse seks selskaper som søkte konsesjon på dette området for selskap 3. Blant andre var også NSB. NSB hadde befart området og funnet det svært lagelig å overta. Vår daværende direktør i NRF, Godtfred Hoem, var klar over dette, og ut fra det presset han på for å få*

vårt selskap stiftet innen utgangen av 1951. Direktør Hoem la ned et stort arbeid her. Når en nå, 25 år etter, leser hans klare og kloke innlegg for å beskytte rutebilselskapene i Vest-Agder og andre steder i landet, kan en godt forstå at Stortinget ga sin tilslutning til direktør Hoems syn.»

Torridalens Bilruter blir etablert

Dermed var det duket for at «Selskap nr. 3» kunne dannes, og det ble det jobbet mye med utover i 1951. Det er klart at det var et lerret å bleke når de seks selskapene skulle smeltes sammen til ett selskap. Arbeidet med å fusjonere selskapene var ikke gjort over natta. Nå viste det seg etter hvert at det ble fem selskaper som skulle gå sammen i et nytt selskap. Th. Norvold bestemte seg nemlig for

å avvikle Vennesla-Ålefjærruta og for å selge sine aktiva til det nye selskapet når det var etablert. Det ble holdt en rekke møter utover høsten 1951, og det oppstod selvfølgelig en del uenighet underveis. De spørsmålene som en måtte søke å finne svar på ville få direkte innvirkning på de eierandelene som ville tilfalle den enkelte partshaver. Og spørsmålene var mange: Det gjaldt å fastsette verdien på bilpark, verktøy, reservedeler, kontorstyr og andre driftsmidler. Det gjaldt å justere og harmonisere lønninger for ledere og ansatte, forsikringsordninger måtte tilpasses, og det måtte fastsettes pensjonsvilkår for ansatte som måtte fratru sine stillinger på grunn av alder – problemstillingene stod i kø – så vidt jeg kan se var det problemstillinger som går igjen i de fleste fusjoner.



// Typisk for friluftslivet på 1960-tallet var skitogene til Oggevatn og skibussene til Loland i Øvrebø. Her er sjåfør i Torridalens Bilruter, John Tveit, fotografert på Loland med et stort lass med ski i «kofferten». Foto lånt av Torfinn Frøysaa. //

Men de kom i mål. Godt hjulpet av statsautorisert revisor Ove Tellefsen landet de en overenskomst som ble undertegnet av samtlige eiere i det nye selskapet på et møte 29. januar 1952. Det ansvarlige selskapet som ble kalt Torridalens Bilruter ble formelt stiftet, og eierandelene fordelte seg slik:

Mosby-Venneslarutas eiere:

Johannes Terjesen	15 %
Bendik Terjesen	18 %
Bernhard Olsen	9 %
Kristian Rysstad	9 %
Jens Mykland	6 %
Olav Ruenes	6 %

Sødalsrutas eiere:

A. Torjussen Stray	14 %
Alf Stray	1 %
Torjus Stray	1 %
Trygve Søvik	1 %

Vegusdalsrutas eier:

Albert Aas	8,5 %
------------	-------

Ivelandsrutas eiere:

Olav Eftevand	3 %
Sigmund Omestad	3 %

O. Mosbys Varerutes eiere:

Olaf F. Mosby	2,75 %
Thorkild Mosby	2,75 %

Til sammen 100 %

På det samme møtet ble selskapets første styre valgt. Styret bestod av fem medlemmer med personlige varamenn:

Johannes Terjesen, varamann Kristian Rysstad
Alfhild Terjesen, varamann Olaf F. Mosby
A. Torjussen Stray, varamann Alf Stray
Sigmund Omestad, varamann Albert Aas
Jens Mykland, varamann Bernhard Olsen
Valget av styreformann falt på Jens Mykland, med Sigmund Omestad som varaformann.

Rutekjøringen hadde startet allerede 1. januar 1952, altså fire uker før den endelige overenskomsten ble undertegnet. Torridalens Bilruter hadde startet sin driftsperiode som kom til å vare i 34 år, de første 21 årene som ansvarlig selskap, fra 1. januar 1973 som aksjeselskap. Det var hele tida disponert Jens Myklands som hadde den daglige ledelse av selskapet.

Som jeg nevnte i innledningen kommer jeg ikke til å ta for meg selve driftshistorien til Torridalens Bilruter. Etter at jeg har tatt for meg forhistorien og opprettelsen av selskapet, hopper jeg om litt til slutten av 1970-tallet for å se på den prosessen som førte til at selskapet ble solgt og oppløst.

Torridalens Bilruter A/S

Men før jeg går til slutten av 1970-tallet tar jeg en liten mellomlanding i 1973. Torridalens Bilruter var fra det ble stiftet i 1952 et ansvarlig selskap. Det er en selskapsform som kjennetegnes ved at eierne



// Disponert Jens Mykland ledet Torridalens Bilruter i «alle år». Foto lånt av Torfinn Frøysaa. //



// Torridalens Bilruter anskaffet i 1967 to leddbusser, K-2990 og K-2991. De ble lett synlige i trafikkbildet. Her er K-2991 i ferd med å snu ved Grovane bedehus. Foto: Carl Frederik Thorsager. //

har et ubegrenset personlig ansvar for selskapets forpliktelser.

Torridalens Bilruter ble fra 1. januar 1973 omdannet til aksjeselskap. Aksjekapitalen ble satt til kr. 75.000 fordelt på 750 aksjer à kr. 100. Aksjene ble fordelt på 17 personer etter samme fordelingsnøkkel som ble brukt ved fastsettelse av eierandelene ved opprettelsen av det ansvarlig selskapet i 1952. Samme fordelingsnøkkel ble brukt til å fordele selskapets gjeld, og sammen med hver aksjepost ble det utstedt et gjeldsbrev pålydende aksjeeierens del av gjelden. Den største aksjeeieren fikk 139 aksjer, mens den minste aksjeposten var på 9 aksjer.

Det første styret i Torridalens Bilruter A/S bestod av:
Jens Mykland, formann
Rolf Terjesen, nestformann
Torkild Mosby
Gunnar Andersen
Torjus Stray
Varamenn: Bjarne Engesland og Kristian Rysstad.
Jens Mykland ble ansatt som selskapets disponent.

Sammenslutning eller salg?

Vest-Agder fylkeskommune opprettet i 1978 et kollektivtransportutvalg til å utrede spørsmålet om framtidig organisering av kollektivtransporten i Vest-Agder. Sekretariatet, det vil vel i praksis si samferdselsavdelingen i fylkesadministrasjonen, hadde utarbeidet arbeidsdokumentet «Regionalt rutenett og konsesjonsinndeling», og på møte 31. oktober det samme året ble dette arbeidsdokumentet behandlet i kollektivtransportutvalget. I utvalgets vedtak heter det blant annet: «*Utvalget er enig i at modellen med 3 regionselskaper i fylket legges til grunn for den videre utredning. Den konkrete inndeling i regioner må analyseres næyere.*»

De tre regionselskapene det her er tale om var ment å skulle dekke vestre, midtre og østre region, hovedsakelig i Vest-Agder, men også med enkelte tilknytninger til de to nabofylkene Aust-Agder og Rogaland. Det var disse 10 rutebilselskapene som ble involvert i den prosessen som fulgte: Lillesand og Topdalens Rutebillag, Torridalens Bilruter, Bybussen, Vaagsbygdruta, Agder Bilruter, Sørlandsruta, De Sammensluttede Bilruter, Sirdal og Gyland Bilruter, Kvina Bilruter og Flekkefjord Bilruter. Og det var de fire førstnevnte, Lillesand og Topdalens Rutebillag, Torridalens Bilruter, Bybussen, Vaagsbygdruta som var de selskapene som var aktuelle i det som ble kalt østre region.

Flere av de rutebileierne som i årene 1948-51 deltok i diskusjonene og stod midt i den situasjonen som den gang førte til at selskapet Torridalens Bilruter ble dannet, var fortsatt aktivt med i driften og/eller styringen av selskapet. Når det nå gikk mot en ny runde med omorganisering – ti selskaper

var foreslått redusert til tre – vant det forståelse blant de ansvarlige i Torridalens Bilruter. Det ble uttalt fra styret at «*Samferdselsmyndighetene vil sikkert ha store fordeler ved at antall selskaper blir redusert fra ti til tre, selskapene vil også bli styrket, administrasjonen blir enklere og på lengere sikt burde det også bli rimeligere.*»

Men slik det var 30 år tidligere, var det også nå. De var selvsagt også denne gang opptatt av de økonomiske konsekvensene som ville følge av en eventuell ny fusjon. De verdiene som lå i selskapet Torridalens Bilruter A/S var opparbeidet gjennom mange år – for flere var det i realiteten tale om livsverket. Og det store og viktige spørsmålet var: Skulle de bli eiere i det nye selskapet og gå inn med kapital og eiendeler, eller skulle de selge Torridalens Bilruter?

I 1980 hadde ledelsen i Torridalens Bilruter samtaler med NSB om eventuelt salg av selskapet. Helt siden det ble tale om omlegging av rutetjenesten blant annet i Vennesla-området, hadde stortingsrepresentant Engly Lie (Ap) gitt uttrykk for at han gjerne ville at NSB skulle komme i betraktning dersom den påtenkte omleggingen ble gjennomført. Lie formidlet kontakt med samferdselsminister Ronald Bye med tanke på å få fram de politiske myndighetenes syn på et eventuelt salg til NSB. Statsrådets syn på dette var positivt, og han kunne ikke se at det var noe i veien for at staten gjennom NSB kunne overta Torridalens Bilruter for derved å delta i det nye selskapet med en eierandel tilsvarende den Torridalens Bilruter ville ha fått. Dette synet ble også delt av NSB Biltrafikk.

Men så skjedde det at fylkets samferdselsnemnd gikk inn for at rutebiltrafikken i Vest-Agder skulle drives av private selskaper. Muligens skjedde dette etter påtrykk fra Vaagsbygdruta som tidligere hadde uttalt at «*... det forutsettes at ingen kommunale, interkommunale, fylkeskommunale eller statlige eierinteresser blir part i en eventuell ny selskapsorganisasjon. Dersom det skulle bli tale om en slik omregulering av eierinteressene i de angjeldende selskaper før en forhandling tar til, eller underveis, vil vi forbeholde oss retten til å trekke oss fra det videre forhandlingsarbeide.*» Uansett hva som var årsaken til samferdselsnemndas vedtak, så førte det til at samtaler mellom Torridalens Bilruter og NSB ble avsluttet.

«Sammenslåing av busselskapene» stod som overskrift i «Fædrelandsvennen» 11. desember 1981. På møte dagen før hadde samferdselsstyret i Vest-Agder gjort vedtak om at det skal arbeides for å slå sammen rutebilselskapene i Kristiansands-området, det vil si Bybussen, Vaagsbygdruta, Lillesand og Topdalens Bilruter og Torridalens Bilruter, til ett selskap. 1. januar 1983 ble antydning som tidspunkt for gjennomføring av fusjonen. Sett



// *Torridalens Bilruter drev også med turkjøring. Her er et lite knippe av selskapets populære sjåførere fotografert under en tur til Finland i 1972. Fra venstre; Reidar Andersen, Torfinn Frøysaa, John Tveit og Gunnar Andersen. Foto lånt av Torfinn Frøysaa. //*

i ettertid og med tanke på den kompleksiteten som kan oppstå i slike prosesser, er det ikke vanskelig å se at den nevnte tidshorizonten var altfor snever. Det skulle vise seg at det skulle gå mye lenger tid.

På statsbudsjettet for 1982 hadde Stortinget bevilget 2,4 milliarder kroner i subsidier til rutebilselskapene på landsbasis. Samferdselsminister Inger Koppernæs uttalte at dette var et skremmende høyt tall. Subsidiene måtte reduseres, og det skulle blant annet skje ved å samordne og effektivisere rutebilselskapenes virksomhet. Dette arbeidet var som nevnt satt i gang i Vest-Agder.

I tida som fulgte kom det enkelte innspill fra samferdselssjefen i Vest-Agder, Kjell Abildsnes, men disse førte ikke til at saken om sammenslåing kom særlig nærmere en løsning. Saken trakk i langdrag. «Vi har ingen ting mot sammenslutning, men det tilbudet vi fikk fra fylket er alt for dårlig. Aksjonærene er interessert i å selge selskapet hvis vi får et bedre tilbud», uttalte disponent Jens Mykland i Torridalens Bilruter til «Fædrelandsvennen» 23. november 1984. Samtidig diskuterte Bybussen og Vaagsbygdruta

sammenslåing, og Torridalens Bilruter ønsket å selge selskapet til Sørlandsruta.

Det ser ut til at Lillesand og Topdalens Bilruter (LTB) lå litt på været i denne perioden. De var nok «storebror» blant de fire selskapene som det var forslag om å slå sammen. På oppdrag fra fylkets samferdselsavdeling gjennomførte Kåre Jürgens i Vest-Agderavdelingen av NRF tidlig på høsten 1984 en foreløpig verdivurdering av selskapenes vognpark pr. 1. januar 1984. Selv om denne verdivurderingen var relativt overfladisk, må vi regne med at usikkerhetsmomentene var relativt jevnt fordelt på de fire selskapene, og resultatet viste helt klart at LTB var størst. Konklusjonen etter denne verdivurderingen var slik: Lillesand og Topdalens Bilruter hadde 57 kjøretøy, og antatt verdi var 15,9 mill. kroner. Tilsvarende tall for Torridalens Bilruter var 26 kjøretøy til en verdi av 7,2 mill. kroner, for Vaagsbygdruta 27 kjøretøy verdt 5,8 mill. kroner, og for Bybussen 24 kjøretøy til en verdi av 5,9 mill. kroner. LTB var utvilsomt størst, mens de tre øvrige selskapene var tilnærmet likeverdige.

I årsmeldingen for 1983 for Torridalens Bilruter står

det følgende om den foreslåtte sammenslutningen: «Dette er et spørsmål som vi alle er interesserte i, å gi noe svar er meget vanskelig, så mye kan en i alle tilfeller si. Der vil bli et oppgjør om dette, presset fra Fylkeskommunen øker fra uke til uke, og mye tyder på at der i de fire selskaper er skjedd en viss modning, og nye møter er antydnet. Vi som satt i dette arbeide i årene 1949/52 vet hva dette kan bety for den enkelte aksjonær, det er i første rekke økonomi dernest det rent følelsesmessige. Dette er av de ting som har hindret de fire selskaper i å komme videre. For å si det på en annen måte så har vi manglet en mann til å dra. I siste styremøte rettet jeg spørsmål til revisor Storaker om han i tilfelle kunne tenke seg til å delta i dette arbeide, han kan det, og kjenner selskapets oppbygging samt forholdet til den enkelte aksjonær. Vi må om mulig få rede på hvor vi står og kanskje enda viktigere få rede på hvor vi går.»

De tilbakemeldingene samferdselssjefen og samferdselsavdelingen fikk på sine innspill fra de fire selskapene var temmelig lunkne. Tonen i debatten ble derfor skjerpet. I desember 1983 ble det enstemmig vedtatt i Vest-Agder fylkesting at arbeidet med sammenslåing av de fire selskapene måtte ha høyeste prioritet, og et ris bak speilet kom etter hvert på plass.

Høsten 1984 uttalte samferdselssjef Askildsen at politikerne med hjemmel i samferdselsloven kunne tvinge igjennom en sammenslutning av selskapene, eller de kunne velge å la det hele bero inntil rutekonsesjonene skulle behandles igjen i 1988. De valgmulighetene selskapenes aksjonærer nå ble stilt overfor var enten sammenslutning eller salg til det nye selskapet som skulle opprettes. Hvis ikke et av disse alternativene ble valgt, ville altså de konsesjonene selskapene hadde kunne bli trukket tilbake når de utløp i 1988. Det var høyst uvisst om forsøkene på å komme fram til en frivillig sammenslutning ville lykkes. Noen avklaring ville neppe komme før generalforsamlingene i selskapene ut på nyåret fikk behandle saken.

Men for Torridalens Bilruters vedkommende ble det ikke noen endelig avklaring da ekstraordinær generalforsamling ble holdt 8. februar 1985. I et enstemmig vedtak ble styret gitt fullmakt til å forhandle om salg, eventuelt sammenslutning, og resultatet av disse forhandlingene skulle senere legges fram for generalforsamlingen.

Så falt avgjørelsen! På ekstraordinær generalforsamling i Torridalens Bilruter A/S 31. oktober 1985 møtte ikke alle aksjonærene – 632 av 750 aksjer var representert. I protokollen fra møtet kan vi lese følgende:

«A/S Bussen kjøper aksjene i Torridalens Bilruter A/S til avtalt pris, kr. 7.500.000.-.

Etter en redegjørelse fra M. Storaker som gav en nærmere orientering om bakgrunnen og de senere forhandlinger om etableringen av et rutebilselskap i Kristiansand, ble saken diskutert. Det ble deretter enstemmig vedtatt å selge samtlige aksjer for kr. 7.500.000.- Det forutsettes omgående oppgjør.»

Bussen AS Trafikkselskap

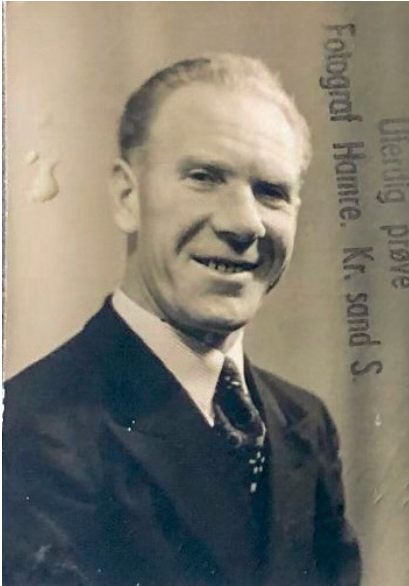
ble dannet og startet sin virksomhet 1. januar 1986. Eierne i Vaagsbygdruta og Lillesand og Topdalens Bilruter gikk inn i det nye selskapet. At Torridalens Bilruter A/S og Bybussen (Ruteexpressen) også gikk inn i det nye selskapet, er ikke riktig. De to sistnevnte ønsket ikke å være med i det sammensluttede selskapet, og derfor ble bilparkene og rutekonsesjonene overført til Bussen AS mot økonomiske kompensasjoner.

Organiseringen av rutebiltransporten i Vest-Agder har gjennomgått store endringer. De tallrike selskapene som eksisterte etter andre verdenskrig ble i 1952 først redusert til 12, senere til 10 selskaper. Så kom omorganiseringen i 1986 som førte til at en sto igjen med fire selskaper, nemlig Bussen AS, Sørlandsruta AS, Sirdalsruta AS og Kvina Bilruter. Senere ble trafikken i Kristiansandsområdet overtatt av Nettbuss Sør AS, deretter av Boreal Norge AS, et transportkonsern som eies av investeringsfondet Everbright Overseas Infrastructure Investment Fund LP, som igjen eies av den kinesiske stat. Det er en lang vei og et hav av forskjeller mellom brødrene Terjesen, Sigmund Omestad, Nils Belland, Jens Mykland og de øvrige rutebilpionerene på den ene sida, og på den andre sida den kinesiske stat. Men det er en annen historie . . .

Jens Mykland (1911 – 1995)

Avslutningsvis er det sikkert mange som kunne ha vært nevnt her. Mange som gjorde en stor innsats i de små bilruteselskapene før dannelsen av Torridalens Bilruter, og mange som hadde sin arbeidsdag i selskapet i løpet av dets 34-årige driftshistorie. For flere var det tale om å selge ut sitt livsverk da omorganiseringen i 1986 ble gjennomført. De gav seg ikke uten videre de gamle veteranene, for det var ikke bare økonomi det dreide seg om – det rent følelsesmessige tok også stor plass. De måtte gi fra seg kontrollen over det de hadde skapt gjennom hardt arbeid og lange arbeidsdager i mange år. Det var nok tungt for flere av dem. Og det er sikkert flere av de populære sjåførene i Torridalens Bilruter som kunne ha vært nevnt i denne forbindelse – jeg tar ikke sjansen på det – ingen nevnt, ingen glemt . . .

Men hvis jeg skal trekke fram én person her, må det bli Jens Mykland. Han var disponent i alle de 34 år Torridalens Bilruter eksisterte, og han var i tillegg styreformann i 22 av de 34 årene. I § 7 i selskapets



// Disponent Jens Mykland. Foto lånt av Gunnar Mykland. //



// 9. april 1986 ble fire veteraner hedret. Samferdselssjef Kjell Askildsen står i midten og er flankert av fra venstre: Tørres Brøvig (Vaagsbygdruta), Cay Arntsen (Bybussen), Sverre Hagen (Lillesand og Topdalens Bilruter) og Jens Mykland (Torrivalens Bilruter). Klipp fra «Fædrelandsvennen 10.04.1986». //

vedtekter var det nedfelt at ingen kunne velges til tillitsverv etter fylte 70 år. Jens Mykland fylte 70 år i desember 1981, men i årene 1982 – 1985 valgte årsmøtene å dispensere fra denne bestemmelsen, og Jens Mykland ble gjenvalgt som styreformann også disse årene. Det gjaldt å ha ei stø hand på rattet i disse avgjørende årene for Torrivalens Bilruter. Jens Mykland fortjener takk og respekt for sin innsats.

Takk

Som nevnt innledningsvis har jeg i denne artikkelen ikke hatt fokus på den daglige driften av Torrivalens Bilruter. Det jeg har behandlet her er de prosessene som i første omgang førte til at dette rutebilselskapet ble dannet og satt i drift i tidlig på 1950-tallet, og deretter til en prosess som fikk som resultat at Torrivalens Bilruter opphørte midt på 1980-tallet. Men i det kildematerialet jeg har fått låne av Gunnar Mykland (se kildeoversikten bakerst) finnes det mye relevant informasjon om driften av dette lokale rutebilselskapet, og det er jo å håpe at noen på et senere tidspunkt vil ta tak i dette.

Etter avtale med Gunnar Mykland vil historielaget noen tid oppbevare det utlånte materialet for å se om noen vil benytte det til å skrive om driftshistorien til selskapet. Deretter vil materialet etter avtale med biblioteksjefen bli deponert i avdelingen for lokalhistorie ved Vennesla bibliotek, hvor det vil kunne bli stilt til rådighet for den eller de som måtte spør om det.

En takk til Gunnar Mykland, min gode klassekamerat ved Kvarstein skole, hvor vi gikk i samme klasse fra 1953 til 1960. Gunnar tok i mange år vare på dokumenter etter sin avdøde far, Jens Mykland. Disse dokumentene forteller mye om Torrivalens Bilruter, hvor Jens Mykland var en sentral person fra selskapet ble opprettet og til det ble oppløst. De dokumentene jeg har fått låne var avgjørende for at denne artikkelen ble til. Takk for lånet, Gunnar!

Takk også til Torfinn Frøysaa og Carl Frederik Thorsager som har stilt bilder til disposisjon.

Kilder

Fædrelandsvennens historiske arkiv.
Jens Mykland: Torrivalens Bilruter A/S.
Jubileumsskrift til 25-årsjubileet.
Johs. Sætherskar (red.): Det norske næringsliv. Aust-Agder Fylkesleksikon (1956).
Lodin Aukland: Med rutebilen gjennom Vest-Agder.
Torrivalens Bilruter: Diverse oppbevarte dokumenter – årsberetninger, styreprotokoller og andre dokumenter – utlånt av Gunnar Mykland.
Wikipedia.



Ferie i 1954

– Jeg har alltid sett opp til mine foreldre og alt de har klart å oppleve av små og store reiser og turer i inn og utland gjennom livet. Etter som jeg ble eldre skjønte jeg at min far hadde en bestemt holdning i forhold til ferie. I ferien skulle man ikke jobbe da skulle man reise bort, oppleve noe annet, koble av på best mulig måte.

Den eneste gangen min mor husker at pappa jobbet i ferien var da de bygde hus i 1959.

Så mine foreldre var aldri hjemme i ferien. Når pappa kom fra jobb etter siste skift på Hunsfos, sto koffertene pakket og klare. Noen ganger var det faktisk pakket for to turer, slik at de ikke behøvde å reise hjemom for å pakke om, hvis det sto to reisemål på programmet. Dette var jo selvsagt etter at de fikk bil og at feriene også var blitt lenger.

Da jeg begynte å gå gjennom de gamle fotoalbumene, sammen med mamma, var det enkelte ting jeg fattet spesiell interesse for. For eksempel denne ferieturen jeg vil fortelle om her, som de foretok i 1954, året etter at de giftet seg.

I alle albumene er det mange bilder fra turer og utflukter. I skog og hei, sommer og vinter, på støler i Setesdalen og hytteturer på Oggevann. Med telt og på sykkel. Og en tur til og med, med leid bil til Stavanger og mye mere. Alltid var de sammen med

to eller flere fra «klikken», venner de hadde hatt fra barndommen av.

– *Hvorfor reiste dere på tur alene denne sommeren?*

Jo, det ene paret hadde blitt foreldre og et annet hadde ikke råd, for de hadde hatt bryllup. Så hun regner med at det måtte være en av grunnene. Men så var det nok også fordi hun så gjerne ville besøke sin barndomsvenninne Eli, som hadde flyttet til Bergen.

I 1954 var ferien fjorten dager, og den skulle utnyttes. Mamma stelte hjemme for pappa og for sin far, så hun hadde anledning til å ta en bytur.

Og det gjorde hun for hun hadde nemlig observert en annonse i avisen om noen som arrangerte turer rundt i Norge.

Min mor har alltid satt seg mål, vært nysgjerrig, hatt pågangsmot og god gjennomføringskraft.

Min far sa for eksempel at han ikke hadde kommet noe sted her i verden hvis det ikke hadde vært for henne. En god attest fra han som gikk for å være den trygge og jordnære. Men som kanskje manglet litt på selvtillit, fantasi og drømmer. Det fikk han gjennom henne og de var alltid et godt team som utfylte hverandre. Så det var typisk for henne å ta ansvaret for å planlegge tur i sommer ferien.

– *Men hvordan fikk dere råd?*

– Vi fikk jo feriepenger! Det var dem vi brukte. Og så hadde vi selvfølgelig spart litt utenom. Reisen kostet jo endel. Hun husker ikke helt hvor mye. Tog, buss, overnattinger, noe mat og enkelte billetter var inkludert i prisen.

Som sagt var noe av bakgrunnen for akkurat denne reisen, at mamma hadde denne venninnen i Bergen, Eli Heiseldal fra Moseidmoen. Hun hadde utdannet seg til sykepleier og jobbet nå på den ganske nye barneavdelingen på Haukeland sykehus. Jeg har ikke klart å finne ut hvilken turoperatør hun fikk kontakt med. Men uansett var de veldig fornøyde med opplegget.

De reiste fra Vennesla med tog og med hver sin koffert. Og de kostet på seg drosje til stasjonen. Et par år senere, da jeg hadde kommet til, og de skulle besøke venner i Arendal, hadde pappa bagasjen på sykkel ut til stasjonen mens mamma spaserte med barnevognen. Sykkelen sto innelåst i lagerbygningen til de kom hjem igjen.

De reiste i vanlig turtøy, men bestestasen lå i kofferten til bruk i storbyen. De skulle jo på Nasjonalteateret.

Den gangen brukte toget det meste av dagen på vei til Oslo. På toget spiste de medbrakt niste, men benyttet seg også av kafé vognen som kom forbi med jevne mellomrom.

Ved ankomst Oslo mener hun å huske at de tok drosje til hotellet i Staffelsgate. Det var to netter på hotellet i Oslo, der spiste de frokost. Mat ellers spiste de ute på kafeer og restauranter.

De utnyttet tiden i storbyen godt. De fant ut av T banen og var både på Holmenkollen og i Frognerparken. Selvsagt var slottet et høydepunkt.

De hadde som sagt teater billetter. Og på Nasjonalteateret så de Tiggerstudenten.

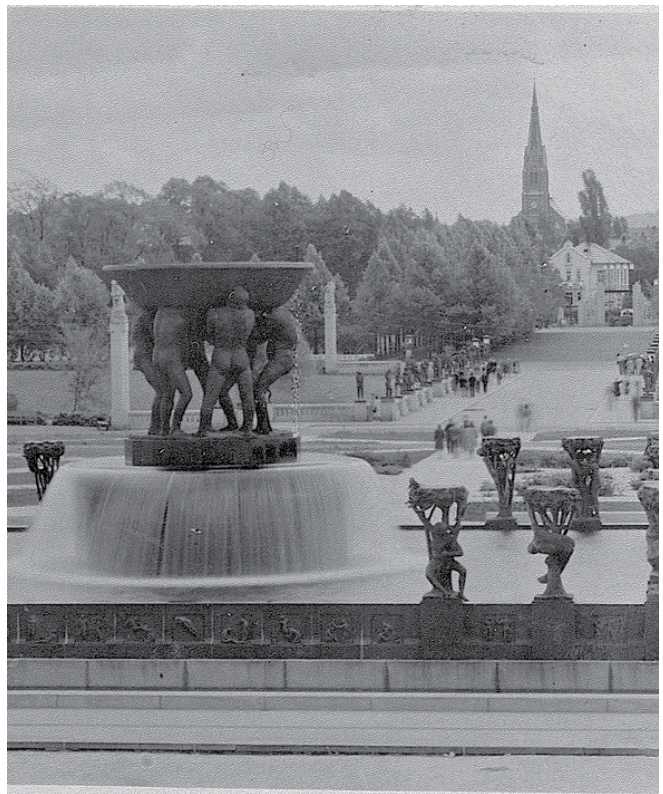
Det var en stor opplevelse, men de satt med hjertet litt i halsen. Det var jo ikke helt innenfor å gå på teater for den som kom fra Vennesla og ville være en god kristen i 1954. Heldigvis traff de ingen kjente, som kunne sladre.

Etter to netter i hovedstaden bar det videre med Bergensbanen til Vestlandet. De startet tidlig om morgenen og ble møtt av Eli på jernbanestasjonen i Bergen om kvelden. Turen over fjellet var fantastisk.

Eli lånte dem sin hybel den uka de var i Bergen. Selv tok hun inn hos en venninne. Eli og venninnen var jo på jobb, men når de hadde fri var de sammen alle fire.

Bergen ble utforsket etter beste evne. De fikk med seg: Trollhaugen, Gamlehaugen, Fisketorget, Bryggen og Fløybanen. Hun mener også bestemt at de besøkte Akvariet, men det må ha vært en forløper. Wikipedia sier at akvariet ble planlagt i 1950, men ikke påbegynt før i 1957.

De var også på omvisning på den nye barneavdelingen på Haukeland. Det var her Eli hadde fått jobb etter endt sykepleier utdanning. Barneklivnikken ved Haukeland sykehus ble gitt som frigjøringsgave fra Sverige i 1950. Den var i drift i 66 år og ble revet i 1993.









De benyttet kollektiv tilbudene for å komme seg rundt.

Trolleybuser, gikk i Bergen sentrum. Disse hadde for det meste erstattet trikken, som ikke fikk så godt fotfeste i Bergen slik som i andre store byer.

De siste trikkelinjene ble lag ned i 1965. Den første Trolleybussen kom i 1950. De brukte også lokaltog for å komme til bygda Haukeland. Det må ha vært Vossebanen, som ble lagt ned i 1964. Gamle Vossebanen drives i dag som museumsjernbane.

Hybelen de lånte under Bergens oppholdet var ganske stor, med soverom og stue. Men hun er nokså sikker på at kjøkkenfasilitetene ikke hadde blitt godkjent idag. Det var et litt stort kott med en kokeplate, ingen vinduer. Men her lagte de seg kaffe og tørrmat. Varme måltider ble inntatt på kafe.

Fra Bergen gikk turen videre med buss til Haukeligrend og Hovden. På Hovden var det to overnattinger på Turisthytte. Her fikk de ferdig frokost og middag. Mat ellers kunne de kjøpe på butikken, som lå i umiddelbar nærhet til overnattingsstedet.

På Hovden prøvde de fiskelykken fra en båt som var tilgjengelig. De hadde ikke egentlig lyst på fangst, men de var jo på ferie og syntes de måtte benytte mulighetene. :)

Så fraktet bussen dem hjem til Vennesla. Og det var godt, for da hadde hjemlengselen gjort seg gjeldende. De hadde jo bestefar også i tankene, han var en del av husholdningen. Og omsorgen var stor for hvordan han hadde klart seg i deres fravær.

Han hadde jo selvsagt klart seg helt ok.

Han var da også en snill og raus person som unnet sin datter og svigersønn en vellykket ferie.

Jeg har som sagt tidligere latt meg imponere over hvordan mine foreldre og selvsagt andre også planla og gjennomførte flotte ferieturer også på femtitallet. Selv med små økonomiske midler, ingen bil osv greide de å få til mye. En kan bare la seg inspirere.



Vennesla 16. februar 2021
Randi Sofie Hagen



Harry Arntzens sjøfartshistorie, 1946 - 1948

Tekst av Ove Holmquist Arntzen og Harry Arntzen



Min far, Harry Arntzen, var en allsidig person. Han var utdannet baker, dro til sjøs som kokk, anleggsarbeider på Hallandsbrua og maskinfører på Hunsfos, musiker, underholder for bygda 1. og 17. mai, toastmaster, idemaker, stod bak Paulentrollet og Bjønnåstrollet, Juleshow i Venneslahallen, Pop-festivaler og mye, mye mer. Han fikk velfortjent Kongens fortjenstmedalje i 1998.

Vi vokste opp med en engasjert, livlig og tilstedeværende far, som sang for oss og fortalte spennende historier fra hans tid til sjøs. Jeg begynte tidlig å notere ned historier han fortalte, og fant også små historier ved å lese hyrebøkene og hans egne notater fra sjøen. Da mamma døde etterlot hun seg alle brevene som hun hadde spart på i alle år. «Dere kan lese de når jeg er borte», sa hun til meg.

Jeg har skrevet av brevene og notatene akkurat slik unge Harry skrev dem, med skrivefeil og alt.

Det vi må tenke på når vi leser historiene fra Afrika med dagens øyne, er at dette er en ungdom fra bygda med lettere kultursjokk. Harry var bare

knappe 20 år, og holdningen til begrepet “neger” var ganske annerledes i 1947 enn i dag. For eksempel utga Torbjørn Egner en bok på denne tiden som het “Malermester Klattiklatt drar til Negerland” som nok ikke ville blitt like godt mottatt i dag.

Begge våre foreldre lærte oss å ha respekt for andre mennesker, og det tror jeg alle vi 7 barna har tatt med oss.

Pappa var en offentlig person, men her kommer den litt ukjente historien fra hans tid som kokk på en kystutbåt langs Vest-Afrikakysten og to runder rundt «Globusen» og alt han opplevde. Dette er ikke bare en historie om en ung gutt fra Vennesla som dro ut i den store verden, det er også en rørende kjærlighetshistorie om to unge mennesker som holdt sammen, og støttet hverandre, gjennom hele livet.

God lesing!

Vennesla, mai 2021
Ove Holmquist Arntzen



Harrys første båt, D/T Meryl

Harry mønstret på som hjelpegutt om bord på D/T Meryl i Kristiansand den 1. april 1946. Da var han bare 18 år gammel. Båten ble på folkemunne kalt "Mer øl" pga høyt alkoholforbruk om bord, både blant mannskap og offiserer. Harrys far, Andor, anbefalte ham å komme seg bort fra det skipet, og etter et drøyt halvår, 26. oktober 1946, mønstret han av i Larvik.

Av min søster Kirsti Holmquist Arntzen, fikk jeg boken «Til sjøs», skrevet av kristiansanderen Thorbjørn Martinsen som var lettmatros om bord på Meryl bare noen måneder etter at Harry hadde mønstret av. Han skriver om livet om bord, så vi får et inntrykk av hvordan Harry må ha hatt det som 18-årig, fersk sjømann:

"I februar 1947 hyrte jeg meg som lettmatros på en liten damptanker «Meryl» som var innom Kristiansand. Jeg tipper den var på 400 tonn og gikk vesentlig med kreosot og tjære. Båten var meget gammel. Den hadde ikke elektrisk lys. Det var gammeldagse parafinlamper både til lanterner og belysning. Vi var fire mann på dekk som bodde i ruffen akterut på styrbord side. På babord side bodde de to fyrbøterne.

Dassen var et avlukke på styrbord side hvor det var ei potte og hvor dritten gikk rett i sjøen. Man måtte spyle med en pøs vann. Det var noe griseri.

Mens vi lå på verksted i Göteborg var det hamring og larming om bord hele dagen, og da de øvrige av dekkmannskapet mønstret av var det meg som måtte gå nattevakt ombord. En av oppgavene var

å holde fyr i den kullfyrte byssa, men det gikk ikke bedre enn at jeg sovnet og fyren i byssa gikk ut, og jeg fikk kjeft av kokken. Om dagen gikk det ikke an å sove på grunn av alt bråket fra rustbankinga.

Jeg husket ikke om vi fikk utbetalt noe hyre, men en av fyrbøterne tok med seg en sekk med kull i land som han solgte, også fikk han tak i rødsprit som ble silt gjennom et brød."

Jeg har ikke så mye mer informasjon fra Harrys tid om bord på Meryl, men han har notert følgende byer som han var innom: "Göteborg, Köbenhavn, Hassens, Kiel, Tyskland, Hemden, Rotterdam, Ternaussen, Ostende, Gent, Belgia, London, Newcastle, Rostjester, Mansjester, Middelsbroug, Northchils, Sant Chils, Hull." Det var mens Harry var om bord på Meryl at han fikk tatoeringen sin. Det ble gjort i Köbenhavn, og hygien hos tatovøren var nok så-som-så, for han hovnet voldsomt opp, og måtte gå med bandasje i 14 dager, før han fikk se hvordan tatoeringen ble.

Tatoeringen viste noe så ut som en skute med seil og norske flagg rundt seg. Det hadde opprinnelig vært farger i den, men de falmet og forsvant etter hvert.

I og med at Harry hadde tatoering da han mønstret på Ferngulf, trodde alle om bord at han var erfaren sjømann, selv om han bare hadde tuslet rundt i Nordsjøen i et halvt år. Så han slapp unna "linjedåpen" som alle sjøfolk må gjennomgå første gang de passerer ekvator. Harry fortalte om en om bord på Ferngulf som ikke var så nøye med personlig hygiene som ble grundig spylt med vannslanger under linjedåpen.



// Harry i Köbenhavn 1946 (uten tatoering). //

Bygget i 1918 i Nederland med navnet "M/S Grado". Solgt til skipsreder Sigurd Owren i 1928, skiftet navn til "Meryl" og bygget om til tank (D/T= damptanker).

28. mai 1940 ble Meryl senket av en tysk ubåt, men ble berget og reparert i 1945.

Skipet ble hugget opp i 1950 av "Petersen & Albeck Skibshophugningsværft" i Köbenhavn.

"D/T Meryl" var på 485 bruttotonn, 49 m langt og 8 m bredt

29359	Meryl (exGrado)	485		1918	Johs. Berg	Dampsktsk.	160'4"	25'9"	10'7"	Oslo
LELQ		368			Delfzijl	Marna A/S (Sigurd	P49'	F15'		Norwegian
	Mchy. Aft	258			Converted to	Owren, Mgr.)				WB
						oil tanker '28				

// Har dessverre ikke funnet bilde av Meryl. Dette er fra Lloyd's skipsregister. //



↑
// Harrys tatovering. //

→
// Linjedåpsertifikat. //



Dato		I egnskap av	Med skip	Fra	Til
på- monstret	ut- elsped.				
25/1-47	1/4-48.	Hjelpemans	Mr. Almgren	Naand	u.s.H.
		Lars Kjetil	Finnvåg	Naand	"

Patentene, utgitt i utenriksk fart

Mønstersmannens attest

M. S. Johansen



Påmønstring M/S Ferngulf i New York

Harry var påmønstrert Ferngulf fra 25. februar 1947 til 18. oktober 1948

Han mønstret på som 2. kokk i Kristiansand, mens Ferngulf lå i New York. Han reiste med den svenske passasjerbåten M/S Gripsholm fra Göteborg og ankom New York 10. mars. Reidun og Harry hadde truffet hverandre på nyttårsfest hos IOGT i Kristiansand 1946, og det var kjærlighet ved første blikk. I et brev skrevet på Svenska Amerika Liniens papir, adressert til "Frk. Reidun Holmquist, Jaktodden, Våksbygd", datert 6. mars 1947 står det:

"Reisen til Oslo var kjedelig, vi var i Oslo 2 dager, så tok vi tog til Göteborg og båten derfra. Jeg er langt ute i Atlanteren når jeg skriver dette. ... Jeg tror ikke jeg blir vekke mer enn et år, det er ikke så svært lenge, bare du ikke er forlova når jeg kommer tilbake."

Brevet er signert "Din sjøgutt, Harry".

→
// M/S Gripsholm. //

↓
// M/S Ferngulf. //

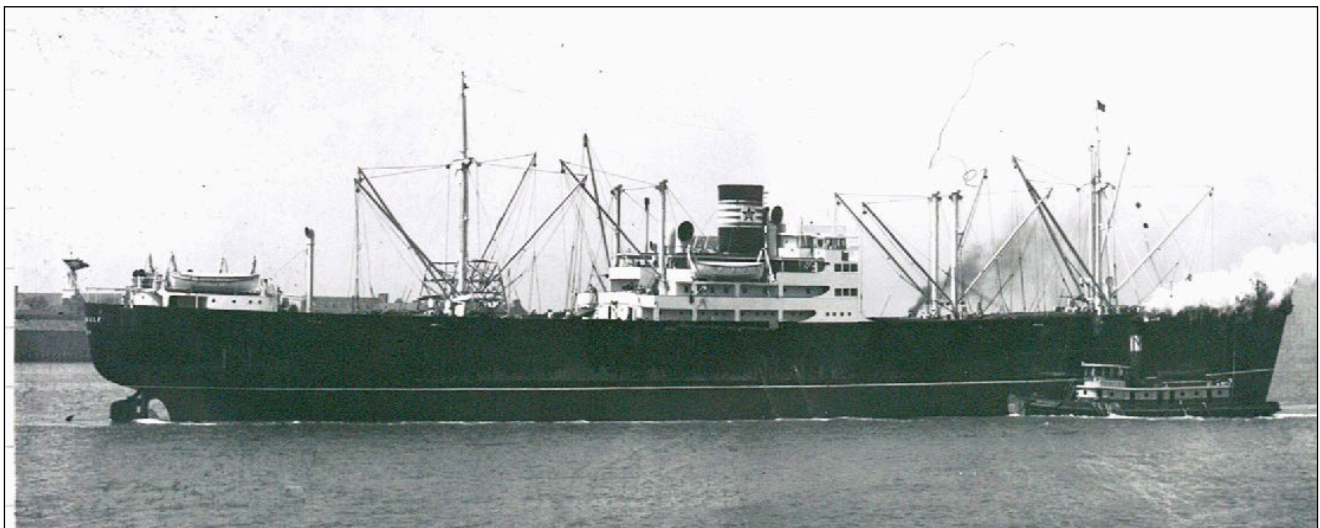
Skipet var under bygging ved Burmeister & Wain i København for Fearnley & Eger & Co. under navnet Ferngulf da det i juni 1941 ble tatt og ferdigstilt av den tyske marinen. Tyskerne ga båten et nytt navn – Ostland.

Fredag den 13. april 1945 traff Ostland en mine ved øya Anholt utenfor Danmark, og ble skadet. Etter krigen, i mai 1945, ble skipet funnet igjen i Århus og tilbakelevert til Fearnley & Eger, restaurert og fikk tilbake sitt gamle navn. Fearnley & Eger har hatt flere skip med navnet Ferngulf. "Vår" Ferngulf er det andre med det navnet.

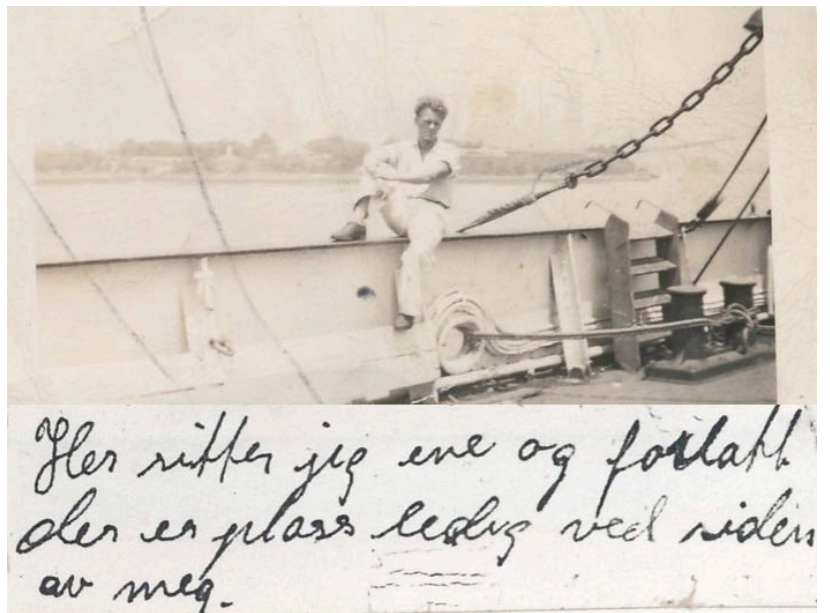
I 1964 ble det solgt til Compania Naviera Lanado S.A. Hellas og fikk et nytt navn: Valmas

Valmas ble hugget i byen Kaohsiung i Taiwan August 1973

Ferngulf var på 5295 bruttotonn, 130 meter langt og 17 meter bredt



// Ferngulf's
mannskap i 1947.
Tømmermannen
("Timber") Odd
og telegrafisten
("Gnisten") Kyrre
var de Harry gikk
mest sammen
med. //



37715	Ferngulf	5273			1941	Akt. Bur- meistr & Wain Copenhagen	A/S Glittre (Fearn- ley & Eger, Mgrs.)	425-0 56-0 26-0 F85'	Osto Norwegian WZ	Oil Engines 2S.C.S.A. 9Cy. 21" - 16" Akt. Burmeistr & Wain, Cpa
LKQA		Oil Eng 1Dk& Shelter d Cruiser Stern 8124								

// Ferngulf i Lloyd's Skipsregister. //

Ferngulf som rutebåt på Vest-Afrikakysten 1947

11. mars 1947 er Harry kommet til New York, og han sitter på lesesalen i sjømannskirken og skriver brev til Reidun:

“Vi reiser herfra 21. mars, direkte til Afrika, der blir vi ca 3 måneder, så skal vi tilbake hit. Du kan tro at det er en fin båt jeg kommet ombord i. Vi skal ha med en del passasjerer også, men vi skal ha mest last. Vi går med kakaobønner, fin last.”

Først 23. mars forlater Ferngulf USA med kurs mot Vest-Afrikakysten. Der opererte Ferngulf som kystrutebåt et helt år, med passasjerer og forskjellig type last. Det var på det meste 35 mann fra 13 forskjellige nasjoner om bord. Det var plass til 10 passasjerer og opptil 100 biler som dekkslast. Hyra som 2. kokk var på 430,- kroner i måneden, men Harry jobbet tidvis også som 1. kokk, og da tjente han hele 576,- kroner i måneden. Han kjøpte en del sigaretter, som han brukte som betalingsmiddel i Afrika og i Østen. 3000 sigaretter kostet 50 kroner.

Et telegram hjem kostet 4,50, så det var en betydelig kostnad i forhold til lønna. Men, er man nyforelsket, uten mulighet til å ringe, og ukevis i sjøen, var det viktig å få gitt beskjed om at den hjemme ikke var glemt. Telegrammet ble sendt med morsesignal til Bergen Radio, som skrev ut meldingen og sendte den i brev til mottakeren. Det er ikke så lett for oss som lever i mobilalderen å sette seg inn i hvordan

det var.

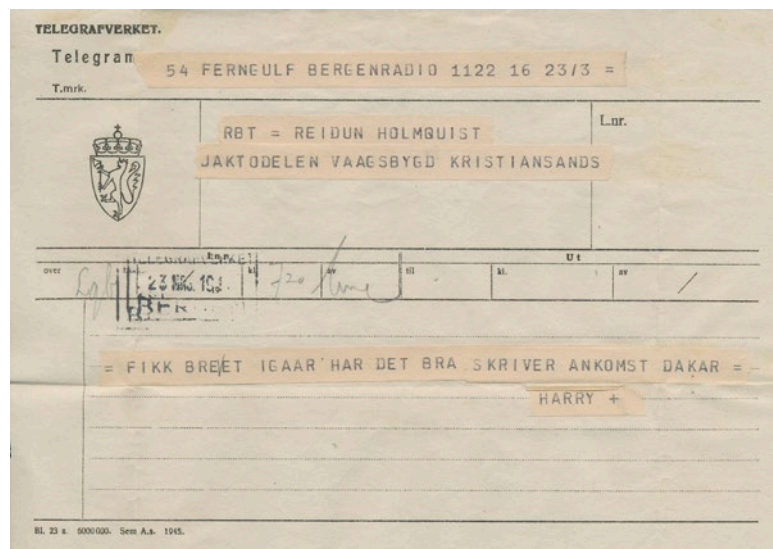
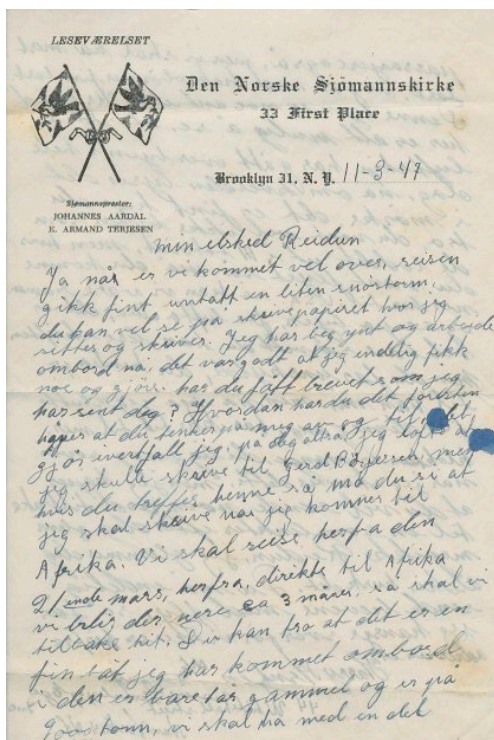
Da han ankom Afrika var det nok et aldri så lite kultursjokk for en enkel kar fra Vennessla. Han skriver i brevet fra Dakar:

“Her kommer negrene med båter som de fortøyer med vår båt, så ligger de utenfor hele dagen og vil selge frukt, apekatter, papegøyer og kanarifugl så her er et brokete liv. Kjerringene bærer barna sine i påse på ryggen, så har de som regel en hel stabel med varer som de bærer på hodet. [...] Da vi skulle gå gjennom gatene måtte vi vasse i folk som lå og sov på fortauene. Du kan tale om hundeliv, men folk i denne byen lever et verre liv enn dyrene, de eier simpelthen ikke mat.”

Jeg skrev ned noen av historiene fra Afrika som han fortalte meg i begynnelsen av 90-tallet:

“Vi ble tatt godt imot, for de syntes det var veldig stas å få besøk. Tømmermannen vår var helt hvithåret, så han ble populær, for sånt hadde de aldri sett før. Vi fikk servert palmevin i trekopper, den var veldig god, men de sa at den var uhyggelig sterk, så jeg tok bare en liten kopp for min part. Alle sammen satt i sanden rundt i en ring, og ei dame kom og skjenket vin til oss fra en stor trebolle.”

“17. mai 1947 lå vi på ‘reia’ utenfor Marshall, på Gullkysten i Vest Afrika. Det var ikke noe kai der, ikke noe by der heller, i den forstand. Det var bare stråhytter, negre, palmetrær og oss. Og så var det en gummiplantasje inne i landet. Gummi ble fraktet ut til båten vår med kanoer. Vi lånte livbåten for å ro



// Fikk brevet i går, har det, skriver ankomst Dakar. //

// Første brev til Reidun fra USA. //

// Harry i
Takoradi 1947. //



til land bl.a. for å feire 17. mai, og for å hilse på. Men det vi ikke kunne se fra sjøen, var at det var svære brenninger. Da vi nærmet oss land, stod det fullt av folk på stranden og vinket for å advare oss mot å komme inn. Vi trodde bare at de var hyggelige og vinket tilbake. Plutselig skyter det ut en kano med en syv-åtte mann i, og etter en liten stund forsvant kanoen. Da gikk den inn i brenningene, men for rett i gjennom, og kom ut i roligere vann til oss. Den store livbåten vår ville blitt knust, så den rodde vi tilbake til Ferngulf, og så ble vi med kanoen til land. Og da kunne vi se de store brenningene som rullet inn.”

“I Duala, i Fransk Kamerun, gikk “Gnisten” og jeg en tur i landsbyen. Den var såpass stor og utstrakt at etter en stund så skjønnte vi at vi ikke klarte å finne veien tilbake til Ferngulf igjen. Vi var rett og slett gått oss vill. Problemet var at alle i landsbyen snakket fransk, noe som verken Gnisten eller jeg kunne et ord av. Ved hjelp av tegninger i sanden og tegnspråk fikk vi overtalt en liten gutt til å vise oss veien til kaia. Men før han ville gå, viste han tegn til at han ville ha betaling. Dessverre hadde ingen av oss noen penger med, men han var veldig interessert i skjorta mi, så jeg gav ham den. Gutten ble fornøyd og viste oss veien tilbake til Ferngulf, mens jeg måtte gå i tropesolen med bar overkropp.”

Donna i “kassa”

“Vi hadde en messepике som het Donna, og hun skulle absolutt en tur i land i Marshall. Som fortalt var det ingen kai der, så vi som skulle i land blei hentet av en båt de kalte “barkassa”. Det var nokså store dønninger denne dagen. For å komme om bord i

barkassa måtte vi fires ned i en kasse som ble brukt for å laste og losse. Da Donna satt i heisekassa (se bildet) svingte den kraftig fra side til side. For å passe på at kassa traff måtte den senkes veldig fort. Dette ble gjort flere ganger før det lyktes å få Donna i barkassa. Historien blei gjentatt for alle som skulle i land så det var en veldig oppstandelse og latter mens det hele pågikk.”

“Ellers brukte vi ofte sigaretter som betalingsmiddel. Jeg hadde bl.a. byttet til meg et nydelig leopardskinn i Afrika en gang. Men dette fikk jeg trøbbel med i hver havn vi kom inn i. Av en eller annen grunn var tollerne veldig opptatt av dette skinn, og lurte på hvor jeg hadde fått det ifra o.l. Tilslutt så byttet jeg det vekk til en danske ombord for 22 sett med undertøy. Senere viste det seg at han hadde stjålet undertøyet fra lasten ombord.”

Fra Harrys tid på Ferngulf, så har jeg bare ett brev fra Reidun, resten (ca 50 brev) er fra Harry, men, det er stort sett mulig å lese hva Reidun har skrevet ut fra Harrys svar til henne.

“Fotballkampen i Matadi mot en engelsk båt tapte vi med glans 4-1. Det var 6 stykker som var fulle, så det var ikke så rart. Tømmermannen (ikke Odd) har fått sparken pga fyll, så nå er jeg alene Vennesla-slamp om bord”.

“I kveld skal vi på kino og se på Cherlock Holmes, i Philadelphia så vi samme film som vi to så i Kristiansand. Det var ‘Under blodrøde seil’ (Spanish main, 1945), kan du huske den? Jeg husker det tydelig, for det var enda en scene i filmen som du stakk så voldsomt, og så klemte du meg så nydelig



// 3., 2. og 1. kokk //

i hånda. Du har vel glemt det, eller så la du kanskje ikke merke til det den gangen, men det var en flott farvefilm, synes du ikke. Well, den tiden kommer vel igjen når vi to kan gå på kino og sitte akkurat som før jeg reiste, ikke sant, Reidun?"

"Vi har fått ny byssegutt, han er 'bare' 45 år og ny annen kokk på 33 år, og jeg er sjefen til begge. De kaller meg for 'kokken'. Før det ble jeg kalt for 'sekken' (second = 2. kokk)"

"Jeg har fått meg en sabla fin hund. Den heter 'Snåla'"

Ferngulf gikk i skytteltrafikk mellom Vest-Afrikakysten og USA i hele 1947. Brevene til Reidun bærer preg av savn og at ting er "kjedelig" og "trist". Han er også lei av Afrika, og sier i et brev 18. juli 1947: "Landet som Gud glemt. Jeg skal aldri tilbake hit når jeg mønstrer av. Det kan du skrive opp". Men, etter hvert som han blir vant til sjølivet, får smaken på livet som 1. kokk, så virker det som han trives bedre. "Jeg har det fint som bare det". Selv om savnet etter sin elskede fortsatt er stort. Han spør Reidun om hun vil sende filmen av bildet der hun sitter for seg selv i snøen (det som står på første siden her), for det er så nydelig, og han vil forstørre det og ha det på lugaren. Reidun på sin side lurte på om han "flirter med negerpikene" noe han benekter sterkt.

I et brev fra Afrikas vestkyst, 2. august 1947 skriver han:

"Vi har vært i Luanda i 2 dager og i Lobito i 1 ½, og nå skal vi til Takoradi. Båten er helt tom så vi ligger veldig høyt i vannet, kan du tro. Vi skal laste malm til statene, håper bare vi får pent vær over, for den lasta har så lett for å forskyve seg og da kan båten velve rundt som en kaiak. Vi var og bada i Lobito, men dægussen så kaldt vannet var, nesten som vi skulle

bada i påska hjemme. Det er jo vinter her nå"

Videre har han en historie om en sykkeltur han og Gnisten foretok innover i landet:

"... etter at vi var kommet ut av byen så vi forlade meg ikke et sjebelig hus, bare stråhytter. På veien møtte vi en gammel neger, vi stoppa og Gnisten begynte å snakke til ham. På norsk altså, og den stakkars mannen sto bare og glante og trodde vist vi var splitter galne. Men jeg lo og kunne ikke få stoppa."

De fulgte med mannen hjem, og der fikk de servert ris og bananer, og ga ham hver sin pakke sigaretter hver. I et senere brev fra Reidun får han kjeft på hvordan han oppførte seg mot folk, og at hun ville ta ham i skole for å lære ham oppdragelse:

"Du sa at jeg lo folk midt i ansiktet, men jeg tror ikke han tenkte over at jeg var uoppdragen. Well, jeg er jo enig, så det er fint at du tar meg i skole "

De snakker stadig om hvor lenge han skal være borte. Før han reiste ut med Ferngulf, fikk han innkallelse til militæret, men fikk utsettelse til våren 1948 siden han allerede hadde fått hyre. De snakker om at han skal mønstre av før jul, når båten er i New York for siste gang det året. Men planene endrer seg. I september skriver han fra Philadelphia:

"Du spør om jeg kan mønstre av når jeg kommer til New York, det er det eneste jeg har lyst til, for du må nokk tro at jeg lenker etter deg, men, Reidun, du vet sikkert hvordan det er, jeg har ikke vært ute så svært lenge enda, så vist jeg kom hjem nå så ville de synes det var nokså rart, så ville de le av meg i smug og si, her er en sånn sjøgutt, han er jo just reist ut. Og så har jeg fått en litt bedre stilling også, så dette er jo den eneste kjangsen jeg får å lære litt, Reidun, ikke vær sinna, du forstår meg sikkert, gjør du ikke?"

Så går det rykter om at Ferngulf skulle til Norge før jul, for det var så lite last til Afrika, og både Harry og Reidun gleder seg til det. "Tenk om vi kunne være sammen på nyttårsaftnen, så blir det et år siden jeg ble glad i deg". 26. september 1947 reiser de tilbake til Afrika på en "kort tur med halv last" før de skal til Norge.

7. oktober 1947 skriver han fra Dakar i Senegal: "Vi skal 10 eller 12 plasser denne gangen, men bare kort stund på hver plass, så da går det fort. Vi skal være jo være oppe igjen i slutten av november, og så reiser vi til Norway sier de fremdeles her om bord. Neste plass vi skal til er Monrovia, så Marshall, så Accra og Lagos, og først i Lagos kan jeg få sendt brevet. (Han forteller at de andre stedene enten ikke har ordentlig postgang, eller så stjeler de frimerkene.) Det er sabla trist at jeg ikke får noe brev fra deg mens jeg er her nede i Afrika, de kommer først når vi er i Amerika, og det blir lenge å vente, ikke høre et eneste ord fra sin elskede på månesvis. Nå er det snart 8 måneder siden vi var sammen sist. Du har vel ikke funnet deg en annen gutt? Nå må du endelig huske på at der er en gutt, lankt vekk, som aldri vil glemme sin elskede Reidun. De kjærligste hilsener bare fra din Harry"

Dessverre blir det en lengre tur enn beregnet, og i november skriver han fra Accra at en annen båt har fått turen til Norge. Stor skuffelse! "Du sier at du synes jeg er stygg med deg som ødelegger alt. Tror du jeg er til sjøs bare for å være stygg med deg, Reidun?"

21. desember 1947 forteller han: "Vi har fått ny annenkokk nå, og han kaller meg bare 'chifen' (og du kan tro jeg er stolt), han har seilt som 'chifkokk' selv i 11 år så du skjønner det er litt forskjell. Og han kan sine saker. Har jeg sakt deg før at jeg har fått en

neger til kamerat? En sabla kjekk kar kan du tro, bare jeg ser på ham så smiler han så det er en gru. Og han vil absolutt være med meg hjem til Norge. Nå har han spurt meg minst hundre ganger når jeg skal 'pei off', for da vil han også mønstre av sier han. Kan du huske i fjor til nyttårsaftnen da vi tok hverandre i hendene og ønsket godt nyttår. Da visste vi jo ingenting at vi to skulle komme sammen ...".

Dette brevet er forresten adressert til "Seterdalsveien 48, Kr.sand" i stedet for Vågsbygd, så Reidun har tydeligvis flyttet i mellomtiden. Harry feirer jul i New York i snøkaos og kulde. Han fryser fælt etter tre måneder i strekk i Afrika. Han mener selv at det kommer av at de spiser kininpiller mot malaria hele tiden, og dette gir dem "tynt blod". Han forteller også at det er mye fyll i et brev fra 27. desember 1947:

"Det er jo alltid litt høytidlig i jula, selv om en er på en båt, men du snakker om fyll. Det er en synd å se på, og en av gutta falt ner mellom kaia å skuta, han lå i vannet i nesten 10 minutter før de fikk han opp. Det var forresten en Venneslagutt."

Men, alt var ikke bare trist om bord (fra samme brev):

"Takk skal du ha for den fine puloveren jeg fikk av deg, den kom på julaften og passet akkurat til meg. Jeg hadde den på meg i hele jula. I morra er det fest i sjømannskjerka, men vist vi skal der må vi vasse i snø til livet. I dag på formiddagen hadde vi en sabla snøballkrig. Det begynte med at alle arbeidsfolkene stod på dekk og skoffa snø, så stod jeg i byssedøra og ropte 'nå vil jeg slutte å arbeide og heller begynne på dekk', og du vet at det tålte ikke guttene, så var der en som sendte en snøball i glaniga på meg, og dermed var krigen begynt. Det var oss 3 i byssa,



// Harry, Joe og Rody. //

stuerten, gnisten, 2 messe gutter og ei messejente mot 10 dekkfolk. Vi måtte sakte men sikkert trekke oss tilbake, men så kom 1ste styrmann på vår side. Du som vi sloss i snøen, det var vilt slagsmål på dekk og skipperen stod oppe på båtdekket å lo så den svære maven rista.”

Mens de var i sjøen på vei tilbake til New York i desember har Harry levert oppsigelse, og er klar til å mønstre av og reise hjem, men så viser det seg denne planen heller ikke blir noe av. Ferngulf skal nemlig reise til “fjerne Østen” 15. januar 1948 og Harry blir bedt om å bli med.

“Det blir altså å seile rundt globusen, og vi skal seile mot vest hele tiden. Ærlig talt så har jeg go’ lyst til å bli med, men vi får se hvordan det går.” Han er i veldig tvil, for han har også fått brev med tilbud om å begynne på bakeriet på Valhalla i Kristiansand. Men, så kommer stuerten til ham på lugaren og sier (i følge Harry):

“Nei faen, kokkis. Du må være med på denne turen, så reiser du hjem i juni måned. Begynner du i bakeri nå kommer du aldri mer til sjøs”.

Han er nok redd for Reiduns reaksjon, for han skriver “Du vil vel ikke skrive mer til meg hvis jeg blir med?”. Og senere: “Hvorfor skriver du ikke, Reidun? Er det fordi jeg blir med til Østen? Vi reiser i dag.” Så, han bestemte seg for å bli med, men blir i tvil igjen da han får brev fra Reidun:

“Da jeg leste om påsketuren dere skal ha løp jeg opp til Gnisten og sa at ‘nå mønstrer jeg av og drar hjem’, men vet du hvad han sa ‘du er det største barnet jeg har truffet’ Har du hørt sånn tosk?”.

Så han bestemmer seg endelig for å bli med rundt “Globusen”, han sender et kort telegram hvor det står «Kommer ikke hjem» og 30. januar 1948 kjører de inn i Panamakanalen, og han skriver:

“Du har vel mange stygge tanker om meg når du ser at jeg har gått med båten? Jeg elsker deg like mye selv om jeg ikke kom hjem som bestemt”

Ferngulfs første tur rundt Globusen 22. januar - 9. juni 1948

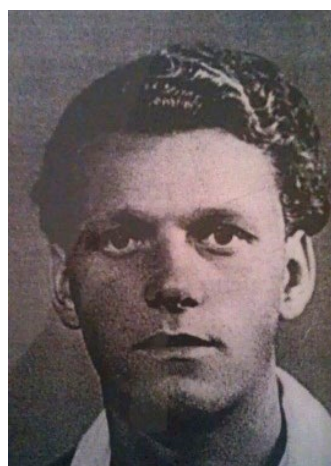
Og slik begynner altså Ferngulfs første jordomseiling etter nesten et år som “kystrutebåt” på Afrikakysten. De bruker 139 dager fra de drar fra New før de er tilbake i samme by igjen. Harry skrev en form for dagbok, ikke så mange historier, men veldig detaljert med datoer, klokkeslett og byer som Ferngulf besøkte. Her er et eksempel:

“Vi går nå for Fillipinene, Mannilla, kursen er rett vest, over stillehavet. Ankom der den 3-3-48 kl. ti min over halv 3 om middag. Gikk derfra den 8-3-48 kl. 7 om morgenen for Changhai, ankom der den 13-3-48 kl. 6 om kvelden. 2 døgn forsinket av tåke”



// “Gnisten” Kyrre Eilertsen. //

Mem den din tur og med den med den, du er det største barnet jeg har truffet, har du hørt sånn tosk, du kan lope at jeg har lyst



// John 20 år. //

Og sånn fortsetter det, med bare enkelte historier om hva som skjedde i land.

Etter Panamakanalen kjører de nordover igjen til San Pedro, som er havnedistriktet til Los Angeles. “Hvis vi får tid, skal Gnisten og jeg reise til Hollywood”, skriver han, men det står ikke noe mer om det i senere brev, så jeg vet ikke om det ble noe tur. Men, når de kommer til San Pedro griper angeren ham nok en gang: “Du sier du blei sabla skuffa for at vi to ikke kunne være sammen denne påska heller. Jeg er rett og slett forbanna på meg sjøl som er så idiotisk, dom og nauden som ikke kan se å drasse meg hjem”.

Men Ferngulf ‘motrer’ videre over Stillehavet med Harry om bord, og 9. mars 1948 skriver han “i sjøen mot Hong Kong”:

“Takk for brevet jeg fikk i Manila. Sabla grei by, men mestedelen var ødelagt av krigen. Du skrev om brannen på kommunelokalet, og det som var det fineste huset de hadde på Vennesla. Og John som er syk har jeg heller ikke hørt noe om før du sa det.

Du håper vi skal være sammen til sommeren, men vi er vel ikke i Amerika før uti juni måne ei gang, så jeg kan ikke være hjemme før tidligst i august.”

Han slutter han med et vers fra “Sjømannen og stjernen” som han “synger 20 ganger om dagen”:

“Når en kveld jeg sitter her på dekket, etter dagens møye og besvær, går min tanke hjem med fugletrekket, til den pike-lill som jeg fikk kjær”

18. mars 1948 er de kommet til Hong Kong og det er nye inntrykk fra verden: “Vi kom her til i dag fra Shanghai, og du kan tro det er fattigdom, verste jeg har sett i mitt liv. Går nesten ikke an å få tak i penger til frimerker her nede, men her i Hong Kong går det an”. Problemet med å få tak i penger er ikke fordi han er blakk, men så kort tid etter krigen er det fortsatt dårlig stelt med lokal valuta.

Han har fått brev fra Reidun igjen. Hun forteller om jobben sin (som jeg ikke vet hva var):

“Du spør meg hva jeg synes om arbeidet ditt. Hvis du jobber mer enn 8 timer er det overtid, og hvis du ikke får det, skal du bare mønstre av. At du skulle begynne på Høie, det er noe annet. Da jeg jobbet på Mosby tok jeg ruta som alle Høiejentene kjører i. Fy fanen for snakk de jentene førte. Håper ikke du skal sitte sammen med de hønsene og kakle”.

Ferden går videre og **11. april 1948** forteller han fra Singapore:

“I går hadde Gnisten, Flis-Guri (tømmermannen) og jeg fridag, og vi spaserte nesten rundt hele byen. Her er allslags folkeraser, minst hvite, mest er der av

indonesere og malayerfolk. De er aldeles kolsvarte i huden, men pene å se på. Alle har slikt nydelig hår, helt kolsvart glinsende. Inderne er nesten hvite, de går alle med slike turbaner på hodet, men mest alle mennene har langt, svart skjegg. Kvinnene har slike lange hvite kapper som går helt fra hodet til ‘oglene’. Så har de tulla noen tøybeter for munnen så en bare kan se øynene på dem.”

“Vi så en inder som var slangetemmer. Han hadde flere ormer i kurven, vi betalte noen center for å se på. Så tok han fram en sabla lang kobraslange som han holdt i nevene og ei fløyte som han begynte å blåse i. Så slapp han den ned på marka, og da skulle du sett så rart ormen tok til å krole rundt i ring, den løfta hode høyt mens den vrei på hele overkroppen. Du kan tro det var moro å se på”.

Brevene inneholder nå litt flere fortellinger, og ikke så mye at han mistrives på sjøen lenger, så han begynner nok å bli vant til sjølivet:

“Jeg har det godt på alle måter nå, bortsett fra en måte, og den vet du. Har du forandra deg, Reidun? Jeg tror nok at jeg har forandra meg en del, jeg mener i tanke, ord, interesser og mange ting sånn. Før var jeg helt vill etter å danse, mange av gutta her går i land og skal av og danse og ha det moro, men jeg kan ikke fatte at noen gidder, jeg synes det er 10 ganger så moro å fly rundt i byene å studere folks levemåter og skikker rundt forbi i verden. Du vil kanskje le og si ‘jöss for en tosk, det er da vel ikke noe moro’. Vell, en liker mora, en dattera. Jeg liker dattera til mor di.”

Dette er i 1948 og det er bekymring for om Russerne vil starte ny krig. Harry og Reidun diskuterer det i brevene. Reidun er bekymret, mens Harry har en litt lettere holdning:

“Du spør om du tror at der blir noen som overlever en krig til, det er klart, alle kan jo ikke dø. Jeg tror ikke det blir så mye kriging til sjøss, men der vil vel bli en masse bombing av alle fiendtlige båter. Styrmannen her om bord påsto at han hadde sett periskop av en ubåt rett utenfor Ceylon. Men han visste jo ikke om det var russisk eller alliert. Vel, her nede er også stor minefare. Gnisten hører minemeldinger hver dag, det er flytende miner som er igjen fra krigen. Vell, ‘never mind’, vi kan jo ikke gjøre noe med det”

Så går han over til å fortelle med barnslig fryd om et nytt gevær han har kjøpt. Jeg tror ikke Reidun helt delte denne entusiasmen for skytevåpen. Hun fortalte meg at hun har skutt én gang i sitt liv, og det var rett etter at Harry kom fra sjøen og hun ble ham og Magne for å prøve geværet. Så fikk Harry overtalt henne til å prøve, og fikk henne til å sikte på en liten fugl i toppen av et tre. Hun tenkte at “den treffer jeg ikke likevel”, men, det gjorde hun; Et skudd og til Harrys begeistring og Reiduns forferdelse stupte spurven i bakken. Etter det tok hun aldri i et gevær igjen.



Harry hadde en livlig fantasi og beholdt hele livet evnen til å bli barnslig begeistret, og var kanskje litt barnslig generelt:

“Vi er i Rødehavet, nokså nærme land. Jeg kan se Sinaibjerget, du har vel hørt om det? Jeg kan huske da jeg var liten, da noen snakka om Rødehavet, så var jeg helt sikker på at havet var helt rødt, men det er det altså ikke.” [i et senere brev:] “Gnisten sa at den jenta (Reidun) må være rar som har klart å holde ut så lenge med en gutt, -ongetilføyde han. Han hadde alltid vært barnekjær, og noen måtte jo ta seg av meg også, ellers ville jeg gå til grunne i denne syndens verden. Voldsomt snilt av ham å være så nestekjærlig.”



9. juni 1948 er de kommet tilbake til New York, og på konvolutten er adressen til Reidun endret fra Seterdalsveien 48 tilbake til Vågsbygd igjen. *“Jeg forstod i brevet ditt at du hadde sluttet på den plassen du var, du har kanskje allerede begynt en annen plass når du får dette brevet?”* De store planene hans om å mønstre av er tydeligvis ikke like aktuelle lenger:

“Du studerer på hvorfor jeg ikke skriver noe om å mønstre av, men jeg trodde at jeg hadde skrevet det til deg. Jeg må dessverre være med enda en tur til, jeg har så mye som skal handles, og til det har jeg ikke nok mony. Jeg tenker at om 4 måneders tid skal jeg være avmønstret. [...] Du spør om jeg ikke hadde tenkt å mønstre av denne turen, jo du, det var jo nesten fast bestemt, men jeg kan ikke komme hjem fattigere enn da jeg reiste ut, du forstår nok det, Reidun. Jeg setter alt inn på å komme hjem til juletider, så får vi se hvordan det går”

Ferngulf's andre tur rundt Globusen 1948

Og så er Harry plutselig i gang med nok en tur rundt Globusen:

“Reiste fra New York den 16-6 kl. 1 middag for New Port News. Ankom til kaia der den 17-6 kl. 10 om formiddag, gikk videre samme dag kl. kvart på 9 om kvelden. Kom til byen Christoball den 23-6 kl. 6 om morgen, gikk inn i panamakanalen kl. halv 11 om formiddag, kom til byen Panama kl. 8 om kvelden. Gikk under Golden geit kl. kvart på 10 den 3-7-48, kom til kay i San Fran Sisko samme dag kl. halv elve om formiddagen. Gikk videre neste dag kl. 6 om morgen den 4-7-48 med kurs for Manila.”

3. juli 1948 skriver han fra San Francisco:

“Du snakker om å reise til Amerika, Gu, for en tanke. Jeg kunne aldri trivs der i New York eller Brooklyn, nei da er gamle Norge mye bedre. Jeg syntes du skulle la den tanken fare sin veg igjen.”

“Du skulle se hunden min som den vokser, den er et symbol på hund, velpleid og godt dressert (tror jeg selv), men den er alt for kjælen. Det er forresten en liten dame og den sover hos meg om natta, men den gjør på alle som går forbi døra, så den purrer meg flere ganger om natta.”

Neste brev er fra andre siden av Stillehavet, Manila 26. juli 1948:

“Vi har just hatt en sabla kraftig tyfon, du skulle sett på storm, Reidun. Tyfon, tay fun, cyklon, ja, jeg husker ikke navnene på alle, men never mind. Vist alt går bra, så er det ikke lenge før jeg kommer hjem, vi regner med å være i USA i slutten av oktober eller begynnelsen av november, da mønstrer jeg av og tar første kjangsen jeg får på en båt til Norge, eller en plass i Auropa. Får bare håpe at det ikke blir noe trøbbel med russerene, blir der krig igjen så kommer jeg ikke hjem før den er over, men der blir ikke noe krig! Det er bare å være optimist”



// Harry og Timber i Takoradi //

Og det nærmer seg gebursdagen hans:

“Tenk, nå er det bare få dager til, så er jeg voksen. Vi skulle jo ha feira dagen sammen, men det får vi gjøre når jeg kommer hjem, å det er jo like i den tiden du også fyller 18 vintre, og da feirer vi dobbelt lag, er du enig?”

Den stakkars hunden, “Snåla”, fikk et nokså brutalt endelikt:

“Nå er hunden min død, den ble syk, jeg tror ikke den tålte varmen, og så mista den tennene. Jeg fikk tømmermannen til å slå den i hjel. Når jeg spurte han, så stod han med en stor skrunøkkel i handa. Han bare smilte og tok hunden rundt halsen og bar den bort til rekka, så var det bare et eneste slag i hodet på den med skrunøkkel. Øynene på hunden blei pressa langt ut av hodet, jeg syntes det var stygt å se på, men det måtte gjøres”

7. august 1948 er de kommet til Hong Kong:

“Har vært et renn i et smell siden vi kom hertil av handelsfolk, de har alt mulig. Jeg har bytta bort alt jeg eide og hadde av sigaretter og tobakk og sigarer i en masse tull og tøys. Jeg fikk forresten ny klokke for 8 kartonger sigaretter. Den klokka jeg hadde når var hjemme blei jo stjelt fra meg, men det er jo ikke sikkert denne er så god, men never mind, den blir vel bytta bort når det lir på.”

“I går kveld hadde vi fotballkamp mot en norsk båt, og, hold deg fast, vi vant 3-0. Jeg spilte senter og tro meg eller ikke, men jeg skjøt 2 mål. Der var en forferdelig varme, og den plaget oss ikke så ganske lite. Etter kampen var vi hos presten



på Sjømannskirken og fikk kolde leskedrikker. Det smakte fortryllende, for vi var helt tørre i ganen. Vi har fått helt nye drakter, fotballsko og strømper, det er mektig stilig satt sammen”

Han fortalte meg at da han traff sjømannspresten i Hong Kong, spurte presten han hva han het og hvor han kom fra: *“Vel, Harry, nå kan du reise hjem til Vennesla og fortelle alle du treffer at du er en ekte dyphavsseiler, for nå har du snakket med sjømannspresten i Hong Kong”.*

Hvis han skriver noe annet enn datoer og klokkeslett i notatene sine, så er det oftest om fotball:

“Fotballkamp i Singapore den 1-9-48 mot Kastelville: 0-0. Omkamp neste dag den 2-9; vi tapte 3-1. Kamp igjen den 4-9. mot et indisk lag. I løpet av kampen fikk keeperen seg en smell, og lå og sprellet i et hjørne akkurat da motstanderne gikk til angrep. Jeg spilte senterløper, men steppet inn i målet og reddet et skudd med hendene. Dette var jo selvfølgelig hands og straffe, så jeg tok likegodt å la ballen direkte ned på straffesparkfeltet til stor jubel og applaus fra det indiske publikum. Vi tapte hele 5-0. Vi kjempet bittert i en hel time; vår kondisjon sprakk, men vi ligger i hard trening på dekk om kveldene nå, så vi kommer igjen”

I Masinloc på Filippinene var det litt dramatikk. Dette er en historie han fortalte meg, men jeg finner ingen henvisninger til denne hendelsen i brevene til Reidun. Han ville vel ikke bekymre henne:

“I Masinlock var det en kokosplantasje, og der ble høvdingen i landsbyen og jeg veldig gode “busser”. Jeg inviterte ham til middag ombord på Ferngulf, og jeg tror aldri han har spist så fint. Gnisten og jeg ble invitert på fest i landsbyen om kvelden noen dager senere, og vi fikk låne en uttriggerkano. Da de ikke hadde elektrisk strøm i Masinlock, var avtalen at de skulle tenne et bål på stranda slik at vi hadde noe å seile etter. I tropene kommer mørket veldig fort, og det eneste lyset vi så var fra bålet og fra Ferngulf. Ellers var det stup mørkt. Midt utpå måtte vi over et korallrev, og der kjørte vi kanoen på grunn! Gnisten kunne ikke svømme, så jeg måtte hoppe uti for å prøve å løsne kanoen. Det var ganske dramatisk. Da jeg stod uti vannet kjente jeg plutselig et kraftig bitt i beinet. Jeg kunne ikke se hva slags fisk det var for, men beinet hovnet så opp at vi måtte bare returnere til Ferngulf igjen. Vi kom aldri på festen”.

Ferngulf vender nesa hjemover igjen. I brev fra Singapore 30. august skriver han:

“Ja nå har hvert fall reisen begynt nordover igjen, vi er ferdig med China og Philipinene, nå skal vi til India, men først til Singapore. Så skal vi videre til mange andre plasser her bak India. Om 2 måneder fra nå av skal vi vel være i statene igjen. Jeg får bare håpe at det er lett å få båt over til Norge igjen, men den tid den sorg. Jeg har det ganske bra nå, frisk som en oljemotor.”

“Jeg er allerede nervøs for å komme hjem. Jeg vet



ikke hva det er jeg er nervøs for, men det er så rart og fremmed alt mulig når en kommer hjem. Folk glaner på en som om en var et rart dyr, så sier de 'er du kommet hjem?' Har du hørt så dumt spørsmål. Sist jeg kom hjem fra sjøen, så var det nesten hvert menneske en møtte på veien: 'å jøss, er du kommen heim'. Idiotti, det måtte de da se at jeg var? Vel, nå er det en gang slik"

"Hvordan går det med deg, da, Reidun? Du er vel ikke syk enda vel? Jeg har allerede brutt løfter flere ganger, jeg vet du syntes dårlig om meg nå, jeg syntes sjøl det var tarvelig, men det er så mye rart til sjøs som jeg skal fortelle deg når jeg kommer hjem."

"Du må ikke tro at jeg er en stor fyllesabb som går på fylla i dagevis, å nei da, jeg har tatt en liten dram av og til i et koselig lag. Det er trist å være sånn litt utenom alle og enhver, så ikke tro at jeg er blitt noe dårligere gutt for det"

"Her ligger vi i sjøen og jobber om dagen, om kvelden bare lengter og drømmer vi, så snakker vi om alt som en går glipp av til sjøs. En kan treffe mange sjøgutter som ser ut til å være hogd i stein, men hvis en prater om Norge, da er de som barn nesten alle sammen."

Her er nok en historie fra notatblokk hans:

"Gikk inn i Rødehavet den 22-9-48. Under et kort opphold i Aden fikk vi høre at en ung gutt var blitt tatt av hai den samme morgenen. Ankom Suez den 26-9-48 kl. 2 om ettermiddag. Gikk inn i kanalen neste dag den 27-9. kl. 8 om morgnen. Kom til Port

Said samme dag kl. 9 om kvelden. I Port Said kom det inn en på lugaren min uten å banke på. Han hette Moses og ville selge meg et nydelig halsbånd laget av haitenner. Jeg hadde samlet på én cent mynter, som var verdt bare noen ører hver, og hadde en hel neve. Jeg ga Moses hele neven, og du skulle sett fjeset på ham. Dette var tydeligvis mye penger for ham, og han følte han hadde gjort en kjempehandel."

28. september 1948 får Harry brev fra London, fra sin bror, Kåre, som også er til sjøs. Det er dramatiske ting han forteller:

"Hala, broder! Ja, Harry, du kan tro vi har vært ute for et fryktelig uvær i Norsjøen. Båten holdt på å gå rundt, den holdt 50 grader slagside, så det var ikke lite. Vi sendte ut S.O.S. i over en time for vi har ikke radio om bord, så vi måtte bare morse. Så kom der en Dansk passasjerbåt og tok oss opp. Vi måtte forlate båten, den er helt ødelagt nå. Mastane brakk, lugarane fulle av vann, i masjina var der 30 fot med vann. Du kan tro di skriver i blader nå. Der står bilder av den i alle de Engelse aviser her"



// Kåre til sjøs. //

Det stod ikke noe sted i brevet at det var fra Kåre, men John Arntzen har lest det og bekreftet at det var fra ham. John husker også historien og kunne fortelle at Kåre lå og svømte i vannet ved forliset. Kåre skriver videre:

"Hossen går det om bord der da? Fester du med måte? Jeg leste i avisen at der var to norske gutter som hadde vært på galleien der nede på Manila. Jeg trodde det var deg. Er der mange fine jenter der nede på Østen? Skriver du til Reidun enda, eller er det slutt nå? Jeg håper inderlig du kommer osså hjem til jul, 'krismus', for du hvet mamma liger ikke at vi er på sjøen"

22. oktober 1948 er Harry er tilbake i New York og gleder seg til å komme hjem:

“Ja, jeg er nå avmønstrert Ferngulf. Jeg mønstra av om mandag den 18.10. Jeg bor hos en norsk familie i syd Brooklyn, så det er lang vei frem og tilbake til hyrekontoret.”

“Tenk hvis det blir krig før vi traff hverandre igjen, ja, da ville jeg sloss for deg som jeg elsker, glem ikke det! Tenk nesten 2 år siden jeg har kysset deg, når jeg lukker øyene og tenker på det, så er det akkurat som det var for en liten stund siden! Jeg kan si ‘min Reidun’ uten at det gjør noe, holde deg i handa og vi to skal bare være glad i hverandre uten at noen andre har noe med det å gjøre. Jeg drømte at jeg satte på toget til Vennesla, så kom du arm i arm med en gutt, og du lest til ikke å se meg i det hele tatt. Jeg var glad da jeg våknet.”

Så har jeg det eneste brevet fra Reidun, det er datert **“Vågsbygd, 25. oktober 1948”**

“Takk for at du endelig er mønstra av nå. Det er jo en begynnelse på hjemreisen vet du. Bare du snart kunne få båt. Gunnar skal jo gifte seg nå. Jenta er ikke mer enn 17 år. Men sånn er det, får bare inderlig håpe at de blir lykkelige. Du forstår vel hvorfor de skal gifte seg? Men, sånt vil aldri vi rote oss bort i, skal vi vel? Men, du vet, det er ikke alltid så greit å være ung og dum.

Samvirkebakeriet er jo ferdig nå. Det er blitt veldig flott. Du skal begynne der når du kommer hjem, er det ikke så? Skal du bo i byen da? I tilfelle tror jeg at jeg kan skaffe deg værelse.

Jeg har skrevet meg inn i Røde Kors Hjelpekorps. Vi har møte tre ganger i uken, så jeg er mer enn opptatt”

27. oktober 1948 skriver Harry det aller siste brevet fra Brooklyn:

“Saken er den at jeg har fått båt hjem, jeg skal reise med ‘Stavangerfjord’ den 3.11 herfra, så du vet jo selv når båten kommer til Kr.sand S. Jeg er så nervøs at jeg skjelver men du må altså møte meg på kaia den dagen Stavangerfjord kommer inn. Jeg har ikke sagt noe at jeg skal komme hjem til de hjemme, så det må ikke du heller hvis du skulle treffe noen av de. Jeg lovte jo at jeg ville treffe deg først.”

Fra notatene hans:

“Reiste hjem til Norge med SS Stavangerfjord. Den 31148 kl. 11 om formiddag gikk vi fra kaia, ankom Bergen den 121148 kl. 1/212. Gikk videre samme dag kl. 8 om kvelden. Ankom Stavanger natt til den 13. kl. 3 om natta. Gikk igjen den 1311. kl. 1/210 om formiddag. Ankom Kr.sand S samme dag, kl. 20 om kvelden”

Så Harry kommer hjem, og Reidun ventet og det fulgte forlovelse og giftemål og tilslutt 7 barn. Og jeg tror jeg med hånden på hjertet kan si at de “levde lykkelige alle sine dager”.



// Fra Fevennen 15. november 1948. //



Harry dro aldri mer tilbake til Afrika, som han lovet, men sjøen var han ikke helt ferdig med ennå. Allerede 21. mars 1949 måtte han inn i marinen, så han får nok et år med vann under beina. Jeg har over 100 (foreløpig uleste) brev mellom Harry og Reidun for militærlivet 1949-50, så den historien får komme senere.

Ove Holmquist Arntzen
Vennesla, 6. mai 2021

M/S Ferngulfs jordomseilinger i 1948

Ferngulfs 1ste reise rundt jorden

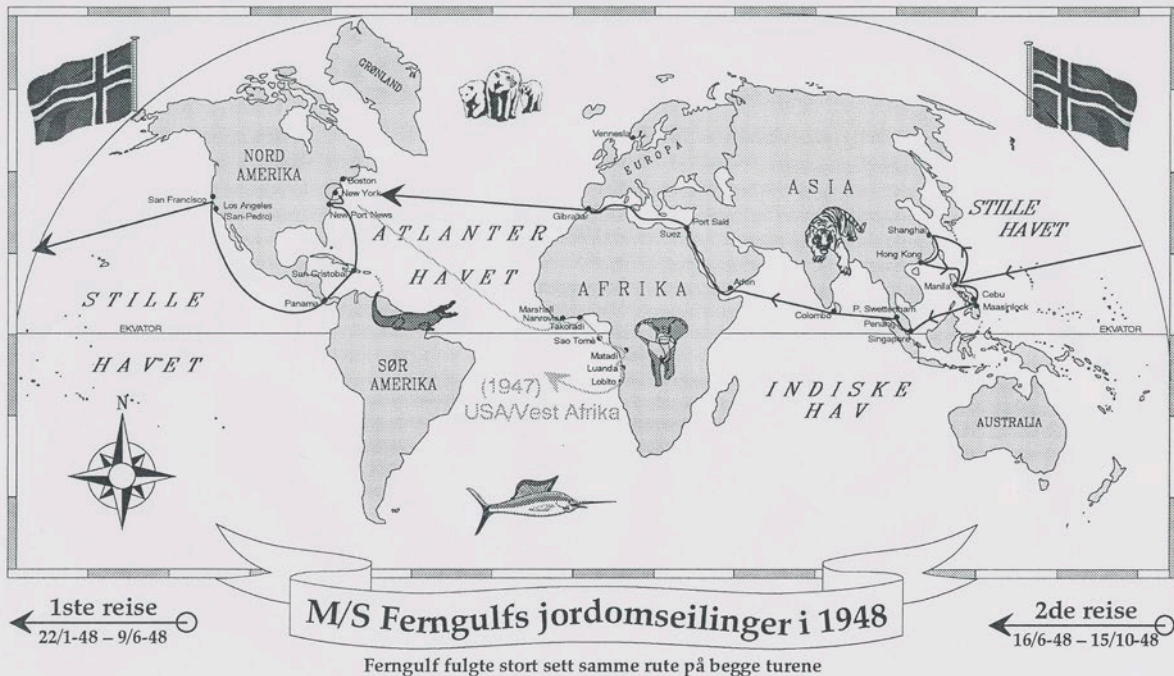
By	Land	Ankomst Dato	Dager i land	Avreise Dato	Dager i sjøen
New York	USA	Start		22.jan.48	1
Newport News	USA	23.jan.48	1	24.jan.48	6
Panama City	Panama	30.jan.48	0	30.jan.48	9
San Pedro (Hollywood, L.A.)	USA	08.feb.48	2	10.feb.48	22
Manila	Filippinene	03.mar.48	5	08.mar.48	5
Shanghai	Kina	13.mar.48	2	15.mar.48	3
Hong Kong	Kina (Britisk)	18.mar.48	6	24.mar.48	2
Manila	Filippinene	26.mar.48	1	27.mar.48	0
Maasinlock (Maasin)	Filippinene	27.mar.48	6	02.apr.48	5
Singapore	Singapore	07.apr.48	6	13.apr.48	1
Port Swettenham (P.Kelang)	Malaysia	14.apr.48	1	15.apr.48	0
Penang	Malaysia	15.apr.48	1	16.apr.48	5
Colombo	Sri Lanka	21.apr.48	3	24.apr.48	11
Suez	Egypt	05.mai.48	0	05.mai.48	1
Port Said	Egypt	06.mai.48	0	06.mai.48	16
Boston	USA	22.mai.48	2	24.mai.48	2
New York	USA	26.mai.48	4	30.mai.48	2
Philadelphia	USA	01.jun.48	3	04.jun.48	1
Baltimore	USA	05.jun.48	2	07.jun.48	2
New York	USA	09.jun.48			
Antall dager totalt		139	45		94

Ferngulfs 2de reise rundt jorden

By	Land	Ankomst Dato	Dager i land	Avreise Dato	Dager i sjøen
New York	USA	09.jun.48	7	16.jun.48	1
Newport News	USA	17.jun.48	0	17.jun.48	6
San Cristobal	Dom.republik	23.jun.48	0	23.jun.48	0
Panama City	Panama	23.jun.48	0	23.jun.48	10
San Francisco	USA	03.jul.48	1	04.jul.48	20
Manila	Filippinene	24.jul.48	4	28.jul.48	5
Shanghai	Kina	02.aug.48	2	04.aug.48	3
Hong Kong	Kina (Britisk)	07.aug.48	1	08.aug.48	2
Manila	Filippinene	10.aug.48	8	18.aug.48	1
Maasinlock (Maasin)	Filippinene	19.aug.48	5	24.aug.48	2
Cebu	Filippinene	26.aug.48	0	26.aug.48	5
Singapore	Singapore	31.aug.48	6	06.sep.48	1
Port Swettenham (P.Kelang)	Malaysia	07.sep.48	1	08.sep.48	1
Penang	Malaysia	09.sep.48	1	10.sep.48	4
Colombo	Sri Lanka	14.sep.48	1	15.sep.48	11
Suez	Egypt	26.sep.48	1	27.sep.48	0
Port Said	Egypt	27.sep.48	0	27.sep.48	7
Gibraltar	Spania (Britisk)	04.okt.48	0	04.okt.48	10
Boston	USA	14.okt.48	0	14.okt.48	1
New York	USA	15.okt.48		Slutt	
Antall dager totalt		120	31		89

FERNGULF.XLS

Gjengitt ifølge opptegnelser til kokk Harry Arntzen



// Dette kartet viser Ferngulfs ruter de to årene Harry var om bord. Hele 1947 gikk båten i skytteltrafikk mellom New York og Vest-Afrikakysten. //

Togulykken ved Oggevatn

Tekst av
Knut John Bakken

I år er det 50 år siden det skjedde en alvorlig togulykke ca. 2 kilometer nord for Oggevatn stasjon. Et godstog på vei sørover kolliderte med et såkalt «løslok» – et lokomotiv uten tilkoblede vogner. Dette lokomotivet var ikke bare uten vogner – det var også uten lokomotivfører – det hadde på egen hånd forlatt Oggevatn stasjon, mot rødt lys, og uten at noen hadde muligheten til å stoppe det . . .

For å komme fra Vennesla til Oggevatn, det være seg langs Fylkesvei 405 eller langs jernbanen, passerer en i nærheten av Solheim i Skjerkedalen grensen mellom kommunene Vennesla og Birkenes. Etter noen få kilometer krysses så grensen til Iveland kommune. Etter å ha kjørt gjennom en flik av Iveland, kommer en atter til Birkenes kommune like sør for Oggevatn. Det er kanskje slik at noen stiller seg litt undrende til at en togulykke i nærheten av Oggevatn stasjon i Birkenes kommune omtales i Vennesla Historielags årsskrift. Til det er det å si at mange venndøler har et nært og godt forhold til innsjøen Ogge og området rundt. Tidligere hadde vi de populære skitogene, og vi hadde Hunsfosshimen. I dag er det mange venndøler som har hytter ved Ogge og som nyter ferie og fritid i naturskjønne omgivelser der oppe.

Oggevatn stasjon, en liten landsens jernbanestasjon ca. 4 mil nord for Kristiansand. Den ble opprettet i 1938 sammen med en rekke lignende stasjoner

som lå som perler på en snor langs den nyåpnede strekningen av Sørlandsbanen mellom Nelaug og Kristiansand. En liten og ubetydelig stasjon, vil nok noen si, men den gangen den ble opprettet spilte den sammen med de andre bemannede stasjonene en viktig rolle når det gjaldt sikker framføring av togene. Dette var før fjernstyring og automatiske lyssignaler ble innført, og det ble utvekslet såkalte togmeldinger pr. telefon eller telegraf mellom stasjonene, slik at man var sikker på at det aldri befant seg mer enn ett tog om gangen mellom to stasjoner. Og for mange av oss som på 1950- og 1960-tallet vokste opp i Vennesla og i området sørover mot Kristiansand, byen inkludert, var Oggevatn stasjon vår inngangsport til Oggemarka. Hver søndag i vintersesongen, så lenge det var snø nok, satte NSB opp spesielle skitog fra Kristiansand og fraktet hundrevis av mennesker opp til det flotte skiterrenget som strakte seg nordover og østover fra stasjonen. Terrenget her har flere ganger blitt omtalt som «Kristiansands Nordmarka».

Hvis vi ser bort fra den travle aktiviteten som ofte oppstod på de populære skisøndagene, var Oggevatn vanligvis et stille og rolig sted med noen få hus omkring stasjonen. Men en dag ble roen og idyllen brutt . . .

Først noen ordforklaringer

I denne artikkelen bruker jeg enkelte ord som er knyttet til jernbanevirksomhet, og som er særegne for virksomheten. Før jeg går videre lister jeg opp betydningen av noen av disse ordene slik de er definert på hjemmesiden til Bane NOR:

ATC - Automatisk togkontroll:

Fellesbetegnelse for DATC - Delvis ATC (system som gjør at togene stopper automatisk ved eventuell passering av rødt lys) og FATC - Full ATC (system som gjør at togene ikke overskrider den maksimalt tillatte hastighet).

Blokkstrekning: En sporstrekning der det til enhver tid bare kan befinne seg ett tog av gangen.

Sporveksel: En mekanisk innretning som gjør at rullende materiell kan kjøre fra et spor over i et annet.

Togekspeditør (forkortet Txp): Person på stasjon som har ansvar for å ivareta nødvendig sikkerhet i togframføring på og til/gjennom stasjonen. Har to cm bredt rødt bånd rundt uniformslua.

Togleder: Fjernstyringsoperatør som overvåker og har ansvar for togframføring fra et kontrollrom.

Togradio: Radiotelefonsystem som gir lokfører kontakt med togleder.

Togvei: Definert "kjøreløype" gjennom spor og sporveksler.

Oggevatn stasjon fredag 26. mars 1971

Snøen ligger fortsatt i terrenget rundt Oggevatn stasjon denne tidlige ettermiddagen i slutten av mars for litt mer enn femti år siden. Klokka har passert 14, og det eneste som bryter stillheten er et diesellokomotiv som står med motoren i gang i sporet nærmest stasjonsbygningen. Lokomotivet har vært til overhaling ved jernbaneverkstedet på Krossen i Kristiansand, og på vei tilbake til Arendal har det fått midlertidig stopp på Oggevatn stasjon for kryssing med et sørgående godstog som er ventet om kort tid.

Lokføreren har gått ut av diesellokomotivet. I en reportasje i Fædrelandsvennen dagen etter ble det hevdet at lokføreren stod i samtale med stasjonsbetjeningen på perrongen et stykke bortenfor, mens en annen kilde sier at lokføreren gikk inn på stasjonskontoret for å samtale med betjeningen der. Hva som er riktig, er ikke veldig viktig. Lokføreren og stasjonsbetjeningen var uansett plassert slik at de ikke hadde muligheten til å påvirke det som var i ferd med å skje.

Og det som skjer er fullstendig uventet: Det førerløse lokomotivet begynner plutselig å kjøre! Det er ikke noen lokfører om bord, men lokomotivet har satt seg i bevegelse og er på vei mot det røde lyset i enden av spor 1. Da lokføreren oppdager dette, løper han fortvilet etter lokomotivet, men hverken han eller stasjonsbetjeningen som står igjen på perrongen

har noen mulighet til å nå bort til det førerløse lokomotivet. Lokomotivføreren løper og løper og løper, men avstanden fram til lokomotivet bare øker. Jeg vil anta at det var slik at togveien for sørgående godstog var lagt slik at det kunne kjøre gjennom stasjonen uten å gå inn i avvikende spor, det vil si at det kunne kjøre rett fram. Likevel klarte det tunge løsloket å presse på plass den sporvekselen som for dette lokomotivet lå feil. Lokomotivet kjører gjennom sporvekselen i enden av stasjonsområdet uten å spore av og legger i vei nordover i hovedsporet. Og i det sporet er et motgående godstog ventet om kort tid!

Alarmen går!

De kildene jeg har hatt tilgjengelig forteller ikke noe om hvem det var som umiddelbart slo alarm, men etter som lokomotivføreren hadde lagt i vei etter lokomotivet i panisk fortvilelse, vil jeg tro at det var togekspeditøren på stasjonen som ringte toglederen i Kristiansand for å varsle om det som nå ubønnhørlig kom til å skje: Og det som ville skje var at det ville oppstå en alvorlig ulykke et eller annet sted nord for Oggevatn stasjon. Et godstog og et løslok var på vei mot hverandre på en strekning med bare ett spor.

Dersom det skjer et uhell eller en ulykke, skal togleder straks sette i verk nødvendige tiltak for å begrense eventuelle skader på personer og materiell. Dette gjelder også når det er fare for at slike hendelser kan oppstå. Og nå var det slik at en alvorlig hendelse ville oppstå.

Men toglederen i Kristiansand hadde ingen muligheter til å avverge ulykken. Da melding fra Oggevatn stasjon kom pr. telefon kl. 14.20, hadde sørgående godstog allerede passert Fidjetun stasjon, og nordgående løslok hadde forlatt Oggevatn. Det er ingen stasjoner mellom Oggevatn og Fidjetun som kunne varsles. Godstoget og løsloket gikk mot hverandre på samme blokkstrekning.

Toglederen i Kristiansand hadde ikke noen mulighet til å ta kontroll over løsloket som fortsatte sin førerløse ferd mot en uunngåelig kollisjon. Automatisk togkontroll (ATC) ble ikke innført på denne strekningen før i 1987. Løslokets hastighet ville bare øke etter som dette diesellokomotivet hadde automatisk giring – etter hvert som loket akselererte ble det koplet over til høyere gir. Og farten økte inntil det smalt, og smalt gjorde det . . .

Toglederen gjorde det han kunne: Han koplet umiddelbart ut kjørestråmmen på strekningen i håp om å dempe farten på godstoget, og han alarmerte nødetatene. Kort tid etter var ambulanser på vei mot Oggevatn før noen i det hele tatt visste når og ikke minst hvor kollisjonen ville skje. Det eneste de visste



// Og smalt gjorde det! Her ser vi fronten på det elektriske lokomotivet El 13.2124 etter at diesellokomotivet Di 2.829 er fjernet. Foto: Vennesla Historielag. //

var at kollisjonen var uunngåelig, og at den ville skje et sted mellom stasjonene Fidjetun og Oggevatn.

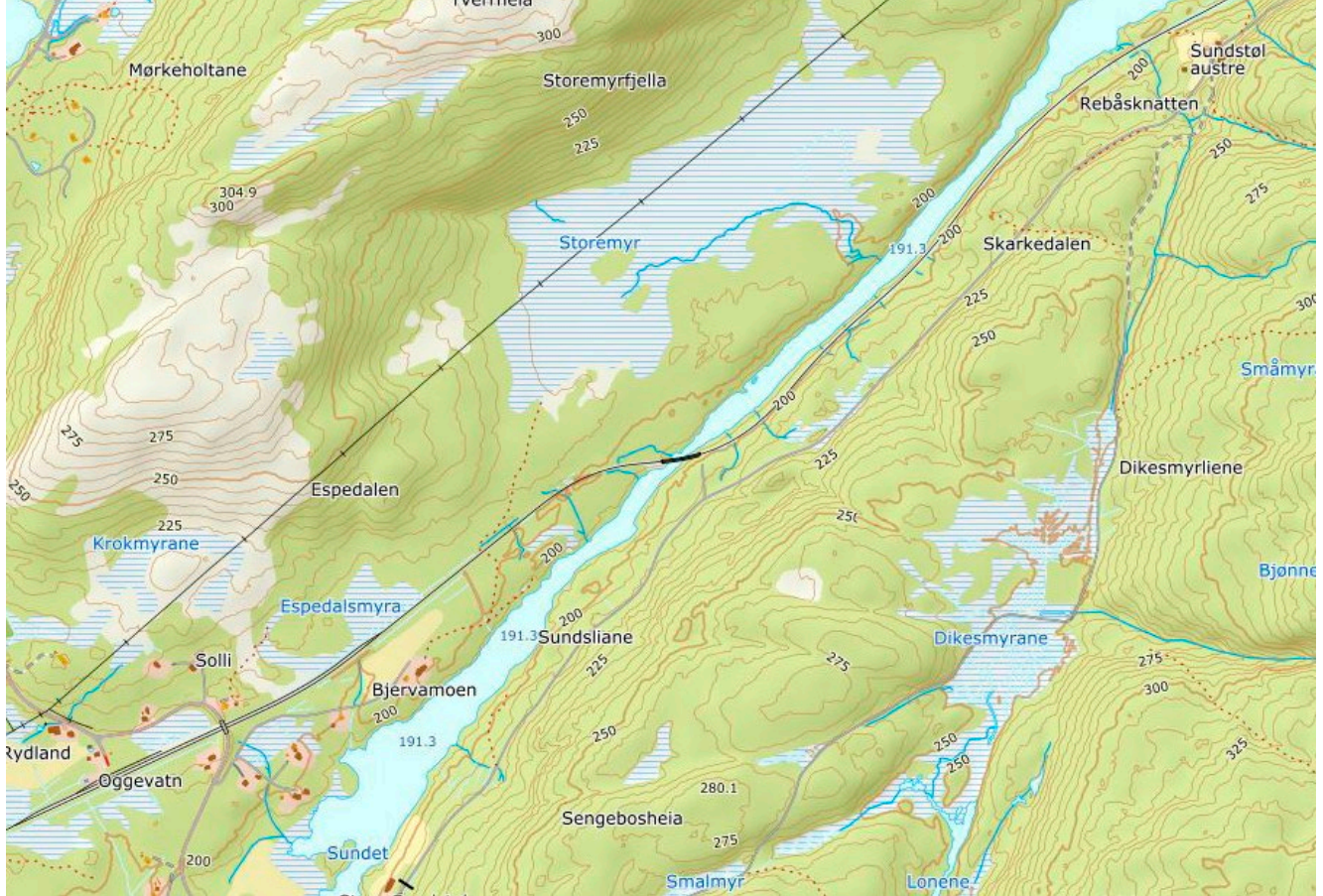
Jeg vil tro at det er vanskelig for de fleste å forstå fullt ut hvordan han som løp og løp etter det førerløse lokomotivet følte det, eller hva som raste gjennom hodene på de som stod igjen på stasjonen og bare kunne vente på den kollisjonen som ikke var til å unngå. Det kan ikke herske noen tvil om at det var en helt forferdelig situasjon, spesielt for lokomotivføreren som hadde ansvaret for at lokomotivet ble ført trygt fram til bestemmelsesstedet.

Kollisjonen inntreffer

Som nevnt sørget toglederen for å slå av kjørestrømmen umiddelbart da meldingen fra Oggevatn kom. Imidlertid hadde ikke dette veldig stor innvirkning på godstogets hastighet. Bortfallet av strøm ble av lokførerne ikke oppfattet som om en katastrofe var nær forestående. Strømbrydd forekommer fra tid til annen, også på jernbanen,

og lokførerne på godstoget hadde derfor ikke noen indikasjon på at en ulykke var i emning. Hverken togradio eller mobiltelefon var i bruk i norske tog på denne tida, så toglederen hadde ingen mulighet til å sette seg i forbindelse med lokførerne. Bremsene var ikke satt på, og godstoget rullet ufortrødent videre basert på den bevegelsesenergien som allerede fantes i togsettet. Og den var ikke liten. Lokomotivet og de 29 tilkoblede vognene hadde en vekt på mange hundre tonn, det er ikke all verdens friksjon når stålhjul ruller på stålskinner, og på den aktuelle jernbanestrekningen er det ikke stigninger av betydning. Dermed ble ikke godstogets hastighet redusert i særlig grad. Og som vi har sett – sørfra kom løskloket med økende hastighet.

Ca. 1,2 kilometer nord for Oggevatn stasjon krysser Sørlandsbanen Nessundet, en smal tarm av innsjøen Ogge. Banen går her på ei bru som av jernbanefolk ofte benevnes Oggevatn-brua. Noen hundre meter nord for denne brua skjedde kollisjonen. Løskloket braste inn i godstoget, begge lokomotivene fikk seg en skikkelig trøkk, og i godstoget ble



// Kartutsnittet viser Oggevatn stasjon i venstre hjørne nederst. Brua over Nessundet midt i bildet. Noen hundre meter lenger nord skjedde kollisjonen. //



// Redningsmannskaper og redningstog har nådd fram til ulykkesstedet. Her si vi den sterkt ramponerte konduktørvogna som gikk like bak lokomotivet. Foto: Vennesla Historielag. //

konduktørvogna like bak lokomotivet fullstendig knust av trykket av de 28 tunge godsvognene som fulgte bak.

Som vi har sett var det ingen fører i løsloket – han stod igjen et sted på linja mellom Oggevatn stasjon og kollisjonsstedet, sjokkskadet og med blodsmak i munnen etter en hard og forgjeves løpetur. Foran i loket i godstoget satt lokførerne Nils Thonhaugen og Kjell M. Eriksen. Fronten på lokomotivet var fullstendig smadret, og i den knuste konduktørvogna like bak lokomotivet satt konduktørene Njål Eggen og Arnt Håland. Kunne dette ha gått bra?

Redningsmannskapene ankommer ulykkesstedet

Det var et fryktelig syn som møtte de første redningsmannskapene da de kom til ulykkesstedet bare 40 minutter etter at alarmmeldingen kom fra Oggevatn stasjon. Allerede på litt avstand kunne de se godsvogner som var stablet oppå hverandre, og enkelte vogner stod på høykant. Da de kom litt nærmere, så de to sterkt ramponerte lokomotiver og ei knust konduktørvogn. Redningsmannskapene fryktet det verste – kunne noen ha overlevd i dette kaoset av forvridd metall og knust treverk?

I den kraftige kollisjonen ble 10 godsvogner totalskadd. Et elektrisk lokomotiv måtte avskrives for framtida, skrev Fædrelandsvennen, og det ville bli vanskelig å få diesellokomotivet i drift igjen. Skinnegangen var revet opp i en lengde av 200

meter – ulykkesstedet var fullt av forvridde skinner og sviller som hadde knekt som fyrstikker. I en pressekonferanse ut på kvelden uttalte distriktssjef H.Z. Christiansen i NSB Kristiansand distrikt at det var skader for millioner av kroner. Noe mer eksakt kunne han ikke si foreløpig.

Men hva med de fire menneskene, de to lokførerne og de to konduktørene som var med toget? Hva hadde skjedd med dem? Slike tanker kvernet selvsagt i hodene på redningsmannskapene da de nærmet seg ulykkesstedet.

Slik gikk det med togbetjeningen i godstoget

Den mer enn 80 år gamle traseen på denne delen av Sørlandsbanen har mange kurver. Til alt hell skjedde kollisjonen på en rettstrekning, slik at lokførerne Nils Thonhaugen og Kjell M. Eriksen så det løpske løsloket komme mot dem tidsnok til at de kunne løpe bakover i lokomotivet. Det førte til at de fikk maskinrommet mellom seg og det knuste førerrommet foran i lokomotivet. Dette reddet trolig livene deres. Med bare mindre skader kunne de selv krabbe ut av det sterkt ramponerte lokomotivet. Setene som de satt på sekunder før det smalt var fullstendig flatklemte, og hadde de blitt sittende der kunne ulykken for deres vedkommende ha fått en fatal utgang.

I første vogn bak lokomotivet, i konduktørvogna, satt de to konduktørene Njål Eggen og Arnt Håland

// Her er konduktørvogna sett fra den andre sida. Foto: Vennesla Historielag. //





// Kaos: Vogner på høykant og hulter til bulter! Foto: Vennesla Historielag. //

og ante fred og ingen fare. De hadde ikke anledning til å gjøre de samme forberedelser som lokførerne. Eggen og Håland så ikke løsløket komme mot dem – de satt der de satt til det smalt. Da kollisjonen inntraff, trykket 28 tunge godsvogner på bakfra. Vogna konduktørene satt i ble fullstendig knust ved at tre kraftige vognunderstell ble presset inn i konduktørvogna bakfra. Bare taket var sånn noenlunde helt. Det hadde lettet og falt ned igjen og la seg som et teppe over vrakdelene. Men det utrolige skjedde: Ut fra vrakhaugen krabbet Njål Eggen ved egen hjelp. Han hadde brukket noen ribben og var ganske forslått, men ellers var han like hel, og utrolig nok i live.

Arnt Håland var fortsatt der inne i vrakdelene et sted, og det kom melding til Oggevatn stasjon om at han satt fastklemt i vogna. Det ble sendt opp brennerutstyr, men det viste seg at meldingen ikke var riktig. Redningsmannskapene fant Arnt Håland på den eneste hele plassen som fantes i den knuste vogna. De kunne lett trekke ham ut fra vrakhaugen, og Håland slapp unna med et benbrudd og en avkuttet finger.

Alt i alt fikk denne alvorlige ulykken et heldig utfall sett i forhold til hva det kunne ha blitt. Det er enorme krefter som blir utløst ved slike kollisjoner som det

her er tale om, og utfallet kunne ha blitt så mye, mye verre.

De skadede i kollisjonen ble med motordrevet dresin brakt raskt ned til Oggevatn stasjon hvor ventende ambulanser stod klare for å bringe dem videre til Sentralsykehuset i Kristiansand. De fire tjenestemennene på godstoget og den sjokkskade lokføreren på løsløket var alle brakt til behandling ved sykehuset innen kl. 16, halvannen time etter ulykken – det må en kunne si var godt levert av nødetatene – dette var noen år før Norsk Luftambulansetjeneste etablerte sin tjeneste.

De tre lokførerne ble utskrevet fra sykehuset allerede dagen etter, men føreren av dieselloket var fortsatt såpass sjokkskadet at avhøret av ham ble utsatt. Det ble rapportert at tilstanden var bra også for de to konduktørene.

Opprydding etter ulykken

To lokomotiver, en konduktørvogn og 10 godsvogner ble totalskadd i ulykken, skriver Fædrelandsvennen. 200 meter skinnegang var ødelagt. Utrykningslederen, trafikkinspektør Ove Johnsen, uttalte umiddelbart etter ankomsten til

ulykkesstedet at han på ingen måte hadde ventet at det skulle være så store ødeleggelser. Det faktum at det hadde gått så bra med de fire tjenestemennene om bord i godstoget bidrog selvsagt til at han trodde at ødeleggelsene skulle ha vært atskillig mindre.

Sørlandsbanen ble sperret for trafikk mellom stasjonene Fidjetun og Oggevatn. Det ble etablert busstrafikk mellom Herefoss og Kristiansand for å transportere passasjerer forbi ulykkesstedet.

Tidlig samme kveld kom et lokomotiv østfra fram til ulykkesstedet for å trekke bort de 18 bakerste vognene i godstoget. Disse vognene som fortsatt stod på sporet og tilsynelatende var uskadede, ble i første omgang trukket til Fidjetun stasjon ca. ei mil lenger nord. NSBs katastrofekran, den bar for øvrig tilnavnet «Gullkalven», gikk fra Oslo kl. 18.30 og var framme ved ulykkesstedet omkring midnatt. Straks den ble satt i arbeid, ble det større fart i oppryddingen.

Tidlig kom det også et redningstog fra Kristiansand med mannskaper, verktøy og redskaper, slik at oppryddingsarbeidet kunne foregå fra to kanter, og allerede et par timer etter ulykken var det rekvirert de skinner og sviller som var nødvendige for å få reparert den ødelagte skinnegangen. Således var det stor aktivitet både på Fidjetun og Oggevatn stasjoner de nærmeste dagene etter ulykken, og stor trafikk og mangel på ledig sporplass på Oggevatn stasjon var nok den direkte årsaken til at skitoget dit måtte innstilles påfølgende søndag.

Mandag formiddag var linja fortsatt stengt, men trafikken kom i gang igjen ut på ettermiddagen, ca.

tre døgn etter ulykken. Natt til søndag hadde de fått gjennom flere godstog på ei provisorisk linje som var lagt opp, mens persontrafikken kom i gang igjen da linja var ferdig ryddet og reparert ut på ettermiddagen på mandagen.

Hva var årsaken til ulykken?

Ingen kunne i utgangspunktet forklare det som hadde skjedd. Hvordan kunne et lokomotiv starte fra stasjonen uten fører? Lokomotivet som dro i vei på egen hånd var i likhet med øvrige norske lokomotiver utstyrt med en såkalt «dødmannsknapp». Det er en innretning som lokomotivførerne må trykke på med jevne mellomrom, enten med fotpedal eller med hånden, for å tilkjennegi at de er til stede og at de er våkne. Hvis denne kvitteringen fra lokføreren ikke blir gitt, vil nødbremsen utløses automatisk, og toget vil stoppe. Om bord i det løpske diesellokomotivet var det ingen fører som kunne betjene dødmannsknappen. Hvorfor det ubetjente lokomotivet likevel kunne fortsette ufortrødent videre framstod som en gåte som NSBs ulykkeskommisjon måtte løse. Kommisjonen startet med bil fra Oslo mindre enn en time etter at kollisjonen hadde funnet sted og kom fram til Oggevatn seint samme kveld.

Allerede dagen etter (lørdag) ble det spekulert i om dødmannsknappen ikke virket, men på mandagen uttalte inspektør G. Raustad i ulykkeskommisjonen at det ikke var funnet noen feil med dødmannsknappen og at det måtte være en kombinasjon av andre omstendigheter som likevel førte til at lokomotivet ble drevet framover. Noe mer kunne han ikke si på dette tidspunkt.



// En annonse som viser den minst alvorlige konsekvensen av togulykken ved Oggevatn. //

Onsdag 7. april kom Fædrelandsvennen med et forsøk på forklaring. Overskriften lød «**Teknisk feil årsak til tog-kollisjonen. Hydraulisk ventil hang seg opp – bremsene sto ikke på**», og det fortsatte slik: «En teknisk feil ved diesellokomotivet førte til togkollisjonen øst for Oggevatn stasjon fredag 26. mars. Det var ventilen for en hydraulisk veksler på lokomotivet som hadde hengt seg opp. Dette sammen med at bremsene ikke var satt på som foreskrevet, førte til at lokomotivet satte seg i bevegelse uten fører, går det fram av en melding som er sendt ut av hovedadministrasjonen i Norges Statsbaner.»

Lokomotivførere betrakter det ikke som noen alvorlig feil at man glemmer å trekke til bremsene på et diesellokomotiv når motor-spaken er satt i riktig stilling, får Fædrelandsvennen vite. Lokomotivføreren som gikk ut av ulykkeslokomotivet på Oggevatn regnes som en særdeles nøyaktig og pliktoppfyllende tjenestemann. Den fatale ventilfeilen oppstod i forbindelse med spaken hvor også dødmannsknappen befinner seg. Når ventilen hadde hengt seg opp førte dette til en lekkasje på oljekanalene, og denne lekkasjen førte til at motoren ble koplet på samtidig som dødmannsknappen ble satt ut av funksjon.

Kunne ha gått verre

Ulykken kunne ha fått et atskillig verre utfall dersom løsloket hadde kollidert med et persontog. Hadde løsloket gått fra Kristiansand mindre enn en time senere, kunne nettopp det ha skjedd. Daghurtigtoget fra Oslo ble stående i nærheten av Nelaug stasjon da kjørestrømmen ble slått av kort tid før kollisjonen inntraff. Dette toget hadde 70-80 passasjerer og skulle ha vært ved Oggevatn

stasjon mindre enn en time etter at ulykken inntraff. Tilfeldige forflytninger av lokomotiver og annet materiell er selvsagt ikke med i det ordinære ruteopplegget. De blir «puttet inn» på sporet i ledige tidsrom, og kryssinger blir satt opp og tilpasset den ordinære trafikken. Løsloket ble satt opp til å krysse med godstog på Oggevatn stasjon. Det kunne like gjerne ha vært et persontog. Heldigvis var det ikke det.

Elektrisk lokomotiv El 13.2124 – en «fugl Føniks»

Nå har vi sett at det gikk bra med de menneskene som var direkte involvert i ulykken, men på en måte hører det vel hjemme i historien å ta med det som videre skjedde med de to mest verdifulle materiellenhetene som ble skadet i ulykken, nemlig de to lokomotivene. Som nevnt ble det dagen etter ulykken rapportert i Fædrelandsvennen at det elektriske lokomotivet var totalskadd og måtte kondemneres. Det ble også hevdet at diesellokomotivet, løsloket, ville bli vanskelig å få tilbake på skinnene igjen. Men også med lokomotivene gikk det bedre enn ventet.

For å ta diesellokomotivet først: Det løpske løsloket som var det minst skadede av de to lokomotivene, ble sendt til NSBs verksted Marienborg i Trondheim. Her ble det reparert, og det kom tilbake til Kristiansand distrikt, hvor det i mange år fortsatte å trekke tog mellom Arendal og Nelaug, på Kragerøbanen mellom Neslandsvatn og Kragerø og i distriktet for øvrig. Det ble også benyttet i skiftetjenesten og til å trekke korte lokale godstog, såkalte kipp tog. Dette lokomotivet, Di 2.829 ble levert til NSB i 1964. Det gikk nesten hele sin tid i

// Her er det elektriske lokomotivet under reparasjon på jernbaneverkstedet på Grorud. Foto: Erik W. Johansson. //



Kristiansand distrikt inntil det ble utrangert i 1994 og hugget året etter.

Det elektriske lokomotivet, El 13.2124, ble levert til NSB i 1958. Det hadde således vært i drift i 13 år da det havarete og fikk så omfattende skader at det nesten ble kondemnert der og da. På dette tidspunktet hørte dette lokomotivet til blant de nyeste og kraftigste lokomotivene som ble benyttet på Sørlandsbanen. 13 år er ikke noe alder for et lokomotiv, og hadde det blitt slik Fædrelandsvennen skrev dagen etter ulykken at det elektriske lokomotivet i godstoget var totalskadd og måtte avskrives for framtida, ville det ha blitt et følbart tap for NSB.

Men slik skulle det ikke gå. Lokomotivet ble fraktet til jernbaneverkstedet på Grorud, hvor det ble foretatt en omfattende reparasjon. Det ble blant annet sveiset på et helt nytt frontparti, og 11. april 1972 var lokomotivet ferdig reparert og gikk sin første prøvetur før det igjen ble overført til Kristiansand distrikt.

Lokomotivet fortsatte i NSBs tjeneste inntil det i 2003 ble lakkert grønt og overført til Ofofbanen AS. Dette selskapet brukte lokomotivet på den såkalte Malmbanen mellom Narvik og Luleå og på det norske og det svenske jernbanenettet for øvrig inntil

selskapet ble begjært konkurs i 2008.

I 2010 ble lokomotivet overført til Skandinaviske Jernbanor, hvor det ble brukt i godstog mellom Uddevalla og Gøteborg. Det var i bruk i hvert fall så sent som i 2019 og hadde da tjent sine forskjellige eiere i mer enn 60 år. Om det fortsatt er i drift, vet jeg ikke. Uansett så kan vi vel si at NSBs elektriske lokomotiv El 13.2124 var en slags «fugl Fønix» og fikk et langt liv etter at det i 1971 lå vellet med knust frontparti og andre betydelige skader et par kilometer nord for Oggevatn stasjon på Sørlandsbanen . . .

Kilder

Bane NORs hjemmeside: <https://www.banenor.no/Jernbanen/Jernbanedrift---eit-komplisert-samspel/Ordforklaringer/>.

Erik W. Johanssons bildesamling.

Fædrelandsvennens historiske arkiv.

Norsk Jernbaneklubb: Materielldatabasen.

Norsk Jernbaneklubb: Medlemsbladet «På Sporet» nr. 6 juni 1971, nr. 7 desember 1971 og nr. 8 juni 1972.

Thor Bjerke – Finn Holom.: Banedata 2004. Data om infrastrukturene til jernbanene i Norge.

Vennesla Historielags bildearkiv; <https://www.venneslahistorielag.org/bilder> .

Wikipedia.



// El 13.2124 i Uddevalla i Sverige i 2017. Foto: Erik W. Johansson. //

Utdrag fra Trygve
Kittelsens skriv til Hunsfos
bedriftsidrettslags
50 års jubileum

Hunsfos bedrifts- idrettslag

Årene 1956-1971



Turlangrenn

En viktig begivenhet dette året var at en rekke av våre skiløpere startet i turlangrenn for første gang. I årene som fulgte har som kjent disse løp vært meget populære.

Med bedriftslegens velsignelse deltok også 50 - 70 åringer i turlangrennene. Også de med grå hår har godt av hard mosjon bare treningen tas alvorlig. Det gikk ikke bedre for en av våre eldre ved slutten av et Høringvannløp enn at han fikk krampe og ble tatt igjen av en smågutt som interessert utbrøt: "Blir du sist?" Svaret var: "Det kan du lite på, men det viktigste er å delta - husk det!" Vår mann hadde ikke tilsvarende trøbbel senere da han hadde sørget for å trimme noen timer hver uke året igjennom. De grå hår til tross var han med i en årrekke og var fremdeles fornøyd med siste plassering. Trivsel og god form var belønning god nok.

Vi kan trygt si at vi bedriftsløpere under langrenn svetter ut det som måtte være av aggresjon og stresssymptomer. Og smøringen var overordnet alle andre problemer. Typisk var en samtale i smørebua før et Himmelsynløp. "Hvilken gang går du?" Det ukonsentrerte svaret var "Passgang". Ellers var antall ganger en hadde gått løpet et tegn på "verdigheten".

En annen gang hadde en av våre løpere en opplevelse på bussen mellom Evje og Vegusdal. Han satt sammen med en hyggelig mann som tydeligvis ikke ville tilkjennegi hvem han var. Han var opptatt av om han kanskje hadde gjort noe galt - han hadde spist søndagsbiffen kvelden før. De fant ut at det kanskje ikke var så dumt, finske langrennsløpere hadde jo med seg bjørnekjøtt. Mannen var ingen ringere enn presidenten i Norges Idrettsforbund, general Bangstad. Etter løpet innrømmet en av de kvinnelige løpere at hun hadde strammet seg ekstra godt opp med å ta lange seige tak da hun ble oppmerksom på at det var presidenten som kom bak.

Barnelangrenn

Skigrupeen fortsatte sitt fremragende arbeid - også for den yngre garde. I barnelangrennet i 1969 startet 150 barn.

Skytterlaget gjorde på denne tiden et glimrende arbeid. De drivende krefter var Ove Madsen, Narve Åsheim og Sverre Olsen. Det ble skaffet penger til geværer og dioptersikter som de nå var gått over til å bruke. Senere har Arne Lonebu gått aktivt og administrativt inn i arbeidet. Under et avdelingsmesterskap i 1969 ble PM 1-2 mestere og

Lonebu ble best individuelt.

Nevnes skal at damene gjorde sin entre som skyttere. En dame ved navn frk. Gudrun Thorsen fikk en hederlig 2. plass i et kretsstevne og en herre ved navn Sverre Thorsen fikk hakk i Hunsfos Arbeiderforenings vandrepokal, han vant knepent foran Roar Lunden og Arne Lonebu.

Orienteringsløp og turorientering

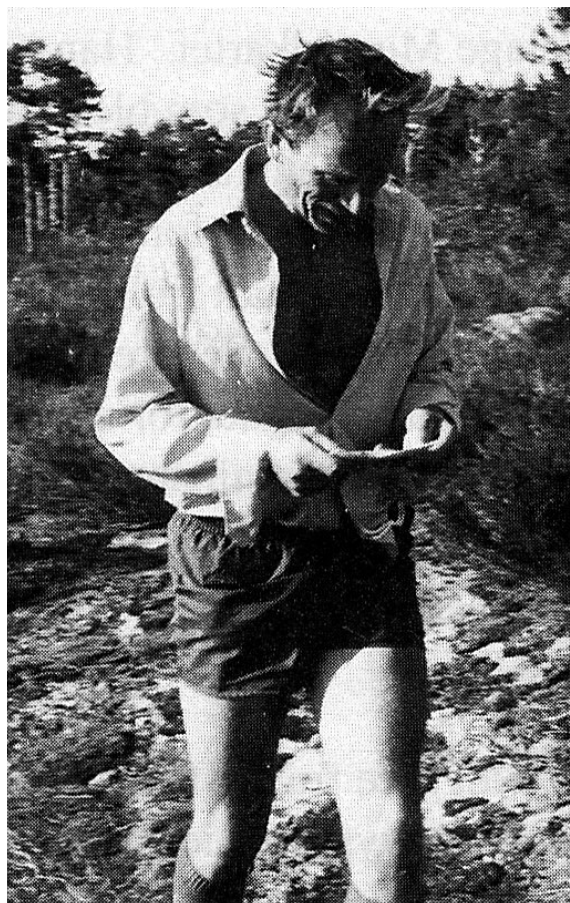
Terrengløp har vært på programmet til HBIL i mange år. Vi fikk tildelt av Vest-Agder Bedriftsidrettskrets å arrangere to kretsløp - et vårløp og et høstløp. Steder som ble benyttet var Kvi vollen med Høgevollane på Vikeland som vårløp og Moseidløypene eller Jorvannet Rundt som høstløp. Interessen for vår deltakelse var dalende. Til slutt var bare "den harde kjerne" igjen. Vår ski- og terrenggruppe etterkom i 1966 alminnelig ønske om at vi skulle trekke oss som arrangør for kretsløpene og istedet gå inn for orientering som hadde ligget nede i Vennesla i mange år. Det fantes en del kart over nærområdet. En god hjelp var instruksjon av Svein Moseiu som selv var aktiv løper og hadde vært med på å lage Moseidkartet. Han var også veileder under vårt første O-løp ved Linvann. Kartet som ble benyttet fikk vi kjøpt av Vest-Agder Orienteringskrets. Senere benyttet vi kart over Verås, Vareland, Moseid, Langevann for å nevne noen. De første løpene var på 4 km samt 10 km, eller lengre løp på høsten med start fra Loland eller Kjåvann med mål på idrettsplassen på Moseidmoen. Senere ble det lagt 3 løyper 2, 4 og 6-8 km. Den korteste løypa var beregnet for nybegynnere og for barn som fikk ledsagelse og instruksjon. Terminlistene inneholdt som regel ca. 20 løp. I 1975 ble det første "Kosvikløpet" holdt. Det er nå arrangert ca. 20 ganger og går fra Kostøl i Ålefjær og over Sletthei. Innkomsten er i hagen til Gerd og Karl Hodnemyr på Vikeland hvor forfriskninger venter.

De mest aktive orienteringsløpere og løypeleggere fra HBIL har vært Sigurd Hagen, Harry Vareland, Karl Hodnemyr, Øystein Lie, John Leland, Thorbjørn Olsen, Tryggve Kittelsen, Bjørn Johansen, Alf Renstrøm og Helge Nordhagen. Turorientering (Skautrim) er et populært opplegg med familievennlige løypevalg. Her har flere hundre personer deltatt gjennom årene. De ivrigste har fått 5 års, 10 års, 15 års, ja endog en 20 års plakett for fullført årlig kamp for å finne alle postene i heia.

Etter noen år overtok Vindbjart vårt opplegg, men fremdeles med hjelp av våre folk. For Vindbjart kom denne idrettsgrenen til å bli en av lagets største aktiviteter.

Ski- og terrengløpgruppa drømte vel neppe i starten om at orientering skulle bli en masseidrett til glede for store og små av begge kjønn. Det er sagt at den som først er bitt av "Bacillus Orientalis" ikke blir kvitt krypene! En av grunnene for dette er at man kan bruke en tid som passer for den enkelte, og det er bare moro når man bommer på en eller flere poster.

Under løp er som regel humøret på høygir. En fryd er det å høre kommentarene etter løpet om veivalg og tabber som ble gjort. Dramatisk ble det en gang vår eldste løper hadde dristet seg til å velge den lengste løypa mens de to arrangørene fra laboratoriet gikk ut fra at han hadde valgt den korte. Da tiden dro ut satte de i gang leting etter den bolde løper som angivelig måtte ligge skadet et sted, eller hadde gått seg bort. Men han kom frem til startplassen. Da det ikke var noen der noterte han tiden og dro hjem. Det hadde seg slik at han skulle ta "melkeruta" om morgenen til Oslo. Ankommet dit sendte han telegram til laboratoriet: "Ankommet Fornebo - alt vel"! Verre var det for en o-løper som startet i et løp fra Kjerrane ved byen og kom aldeles på villstrå. Så fant han ikke annen råd enn at han fikk ta en bybuss på Setesdalsveien som kom beleilig. Men akk og gru! Bussen gikk på E-18 og han befant seg på vei til Mandal!



// O-løp. Hvor i all verden? //

25 års jubileet 1971

Vi som var til stede bevarer et godt minne om en hyggelig fest med særdeles god underholdning. Men så var ikke ukjente Øystein Lie formann i festkomiteen og lagets formann var Elias Omdal! Blant de 80 deltakere var Bernhard Olsen som lagets drivende kraft de første vanskelige årene, og teknisk direktør Egil Lie med fru Helga. Videre tre veteraner Albert Lie, Sigurd Jortveit og Tryggve Kittelsen som fikk overrakt blomster for god Itakelse i bedriftsidretten. Leder for underholdningen var vår alles og "alltid" tilstedeværende Harry Arntzen. Det var oppsatt premier til tre av lagets beste trimutøvere og disse gikk til Sigurd Hagen, Øystein Lie og Karl Hodnemyr.

Egil Lie overrakte en plakett fra bedriften hvor den (de) som hadde gjort seg særlig bemerket administrativt og idrettsmessig det siste året skulle få sitt navn innrisset. Det var ikke vanskelig å finne den som skulle stå først på listen. Det var en iherdig fotballspiller og en dyktig instruktør for herre- og damehåndballen Sverre Thorsen. Vi gjengir de som gjennom årene har fått sitt navn på plaketten som henger i kantinen.

Årets navn:

Sverre Thorsen	1971 †
Elias Omdal	1972
Sigurd Hagen	1973
Kåre Abrahamsen	1974
Karl Hodnemyr	1975
Tryggve Kittelsen	1975
Helge Nordhagen	1975
Gunnar Grundetjern	1976 †
Øystein Lie	1977
Gudrun Lian	1978
Edgar Sakariassen	1979
Alf Hodnemyr	1984
Åsta Ingebretsen	1985
Ragnhild Aurebekk	1986
John Leland	1987
Liv Tone D. Larsen	1988
Thorbjørn Olsen	1992
Inger Flateland	1993

Det var hilsninger og gaveoverrekkelser fra Kretsen, Forbundet, Hunsfos Arbeiderforening og fra Vige-Wall. Aimar Larsen hilste fra Helsesportslaget. Men så over til den hyggeligste delen: Utnevning av lagets fire første æresmedlemmer som ble foretatt av Sigurd Hagen. Hver enkelt av de fire fikk tildelt en minneplakett med inskripsjon samt blomster. De

utvalgte var: Bernhard Olsen, Arnold Beurling, Elias Omdal og Gunnar Grundetjern.

Festdeltakerne gikk vel fornøyde hjem. Mon tro om enkelte allerede gledet seg til 1996?

Ridderrennet 1971

Med støtte fra Hunsfos avdeling av NPIAF deltok 2 blinde, Oddmar Joreid og Tore B. Lund Andersen i Ridderrennet med gode tider. Tar vi i betraktning at dette løpet er 32 km langt, forstår vi hvor stor prestasjon det er å gjennomføre løpet tross handikaket. Tankevekkende er den enorme glede som løpet er besjelet av.

Håndball

Samme år gikk Hunsfos til topps i serien i herrehåndball. Deltakere var Alf Olsen, Trygve Rosseland, Kjell Homme, Ole J. Tharaldsen, Reidar Andersen, Kåre Abrahamsen, Thorbjørn Olsen, Svein Bronebakk, Edgar Sakariassen og klippen i forsvaret Thor Olsen.

I 1971 kom det en forespørsel fra kretsen om Hunsfos kunne tenke seg å stille et damelag i en prøveserie i bedriftshåndball. Det var da 35 år siden det sist hadde vært spilt bedriftshåndball for damer i Vest-Agder. Sverre Thorsen og datteren Gudrun (Lian) tok seg en runde i fabrikken og fikk samlet en gjeng med damer (jenter). Første kampen spilte de 17. mars mot Kristiansand Kommune som de vant overlegent 8-0.

De som var med på den første kampen var Berit Belland, Astrid Hodnemyr, Gudrun Thorsen, Anne Marie Kløvfjell, Else Engedal, Randi Thomassen, Mai Britt Dahl, Astrid Beurling, Elin Askedal og Karin Beate Svendsen. Lagleder Sverre Thorsen.

I flere år fremover vant damene med diverse utskiftninger av spillere kretsserien overlegent.

Fotball

Vi deltok med 2 lag i 1. div. og i 5. div. Toppscorer var Torstein Lian.

Trimgruppa. Imponerende er ordet for det denne gruppa presterte med Sigurd Hagen som leder. Foruten turorientering ble det avviklet 16 orienteringsløp og 17 trimløp med skyting. Det var satt opp innsatspremier for deltakelse 5 - 10 og 15 ganger i gruppas grener. 17 deltakere ble premiært.

Videre ble det arrangert et terrengløp og et skogsløp hvor hele kretsen kunne delta. For første gang ble løpet "første mann til Nasbøvarden og tilbake" gjennomført. Det deltok 10 deltakere. De beste ble Sigurd selv og Karl Hodnemyr med den fabelaktige tiden 23,20.

Hver onsdag kveld deltok ca. 20 stk i et mosjonsparti for menn med Harry Voreland i spissen i Venneslahallen. Der foregikk jogging, gymnastikk, håndball- og fotball-lek.

I alt må vi vedgå at året 1971 bragte trivsel og helse til mange på Hunsfos og interessen for trim var økende.



// Bildet er fra 1973. Bakfra venstre: May Britt Dahl, Gudrun S. Lian, Ellen Johannessen, Else Sundt og Åsta Ingebretsen. Foranfra venstre: Aud Aagesen, Britt Olsen, Wenche Arntzen og Kari Juklerød. //



// Her er Magnus i
sving oppe i tårnet.
Foto utlånt av
Magnus Hannevik. //

Magnus på taket

Tekst av Øyvind Bakken

For 60 år siden var det nødvendig å foreta et relativt omfattende vedlikehold av spiret, den øverste spisse delen av tårnet på Vennesla kirke. Denne artikkelen er basert på et intervju med en av de som deltok i dette «luftige» arbeidet, Magnus Hannevik fra Vennesla.

Mange som var barn på 1950- og 1960-tallet vil nok huske Astrid Lindgrens fornøyelige figur «Karlson på taket». Han som hadde motor og dobbel propell og som kunne fly både fram og tilbake. Magnus Hannevik hadde hverken motor eller propell, og han kunne ikke fly, men han hadde heller ikke høydeskrekk den gang da han for 60 år siden, i 1961, stort sett oppholdt seg på utsida av spiret på Vennesla kirke i to måneder. Spiret måtte ha en overhaling, renoveres og beslås på nytt. Men mer om det senere.

Magnus ble født 10. mars 1938 og var eldste sønn til Klara og Markus Hannevik. Egentlig ble han døpt Karl Magnus, men til daglig ble han vanligvis kalt Magnus. Familien bodde i Ravnåsveien da Magnus ble født. Huset hvor han bodde i barndoms- og ungdomsår lå like over veien for det østre målet på idrettsplassen. I dag er Magnus bosatt i Heradsbygd i Elverum.

Magnus tok forleden kontakt med historielaget og spurte om vi kunne være interessert i noen opplysninger om jobben på kirkespiret, se på noen bilder, samt det verktøyet som ble brukt, og det var vi jo. Magnus hadde ellers litt av hvert å fortelle. Det viste seg dessuten at han er en veldig god forteller, så vi avtalte halvveis at på neste Sørlandstur må vi få festet historien hans på film.

Men før vi kommer til toppen av spiret skal vi berette litt om hva Magnus ellers hadde å fortelle. Rett etter at han ble dimittert fra militæret i 1959 skulle han delta i et sykkeløp. Han gikk da til innkjøp

av sin første racersykkel, og da falt valget på vår egen lokale sykkelforretning Arthur Syvertsen.

Magnus deltok i fem-seks norgesmesterskap hvor han endte omtrent på midten av resultatlista. Han ble sørlandsmester i 1961. Videre har han statuetten for 10 ganger Trondheim - Oslo. Dessuten deltok han på masse ritt rundt om i landet og også i Sverige. Vättern rundt ble en av favorittene.

Det året han vant sørlandsmesterskapet som gikk i Kristiansand tok han i forkant en «liten» treningstur, Trondheim - Oslo - Kristiansand. Han kom fram på en lørdag, og vant sørlandsmesterskapet på 100km dagen etter.

Da han dro til NM første gang, gikk dette i Stavanger. Da syklet han like godt begge veier – kom fram lørdag, syklet løpet på søndag før det bar rett hjemover etter målgang, og 50 mil ekstra på sykkelen. Fra tid til annen mente nok foreldrene at det ble litt mye det heile, hvilket i skrivende stund det er lett å si seg enig i. Sykkelløp deltok han i til han var godt opp i 70-årene, og da fullførte han

også Trondheim – Oslo. Han dreiv på som rittsyklist i ca 50 år.

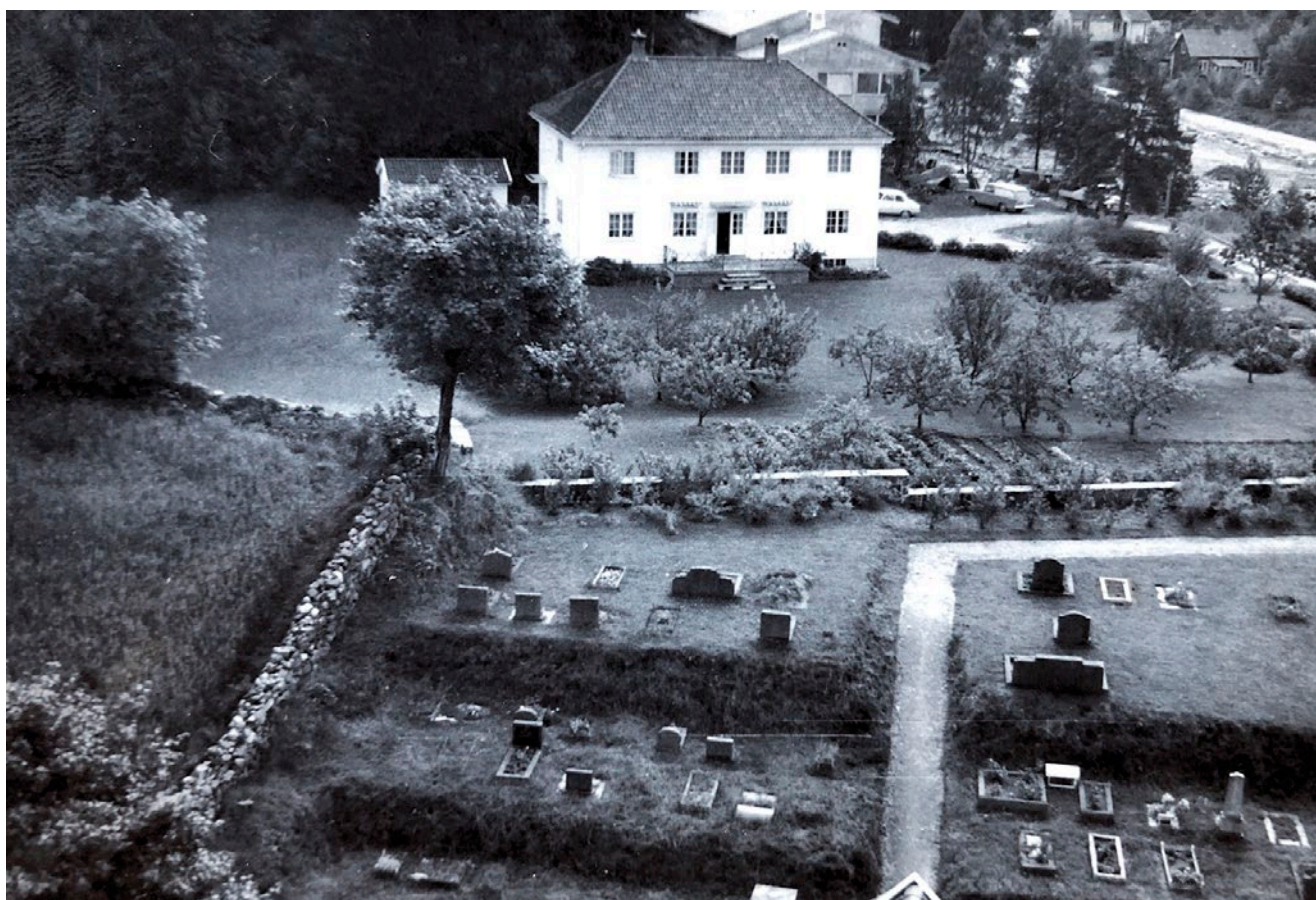
Hva dreiv han så ellers på med når han ikke satt på sykkelsetet og trakk et av gårde mil etter mil? Magnus begynte på verkstedet hos blikkenslager Nils Ingebretsen i første halvdel av 1950 tallet mens Ingebretsen ennå hadde verkstedet hjemme i sin egen kjeller, og Magnus ble med på flyttelasset da verkstedet flyttet til Vikelandsida av Hallandsbroa.

I 1964 reiste Magnus til sjøs og ble sjømann i 9 år. Etter sjølivet ble han fengselsbetjent, og han tjenestegjorde både i Kristiansand kretsfengsel, Ila og Ilseng. Han var fengselsbetjent i 29 år før pensjonsalderen innhentet ham.

Så kommer vi inn mellom alt dette til spiret på Vennesla kirke. I 1961 fikk Nils Ingebretsen blikkenslagerarbeidet på denne jobben som han da utførte sammen med sin sønn Kjell og Magnus Hannevik. John Hagen og Einar Kollstad tok seg av snekkerarbeidet. Blant annet ble kvistene som var i tårnet, og som kan sees på bildet under.

*// Kvistene der tårnet
smalner inn ble fjernet
ved renoveringen i 1961. På
bildet ser vi også tydelig at
selve kirkeskipet er oppført
i stein. Foto utlånt av
Magnus Hannevik. //*





// Disse to bildene viser at det var en luftig arbeidsplass de hadde da spiret ble renoverert i 1961. På det øverste bildet ser vi Venneslafjorden full av tømmer. Nederst ser vi prestegården som ble revet i desember 2019, og bautasteinen er ennå ikke flyttet opp fra Graslia. Foto utlånt av Magnus Hannevik. //

På 1960-tallet var det ikke samme fokus på Helse, miljø og sikkerhet (HMS) som det vi har i dag. Sikringen bestod av et enkelt rekkverk på stillaset som John og Einar hadde bygd opp. Det var satt opp med bord å gå på i forskjellige høyder, da stillaser som kunne høydereguleres lå noen år fram i tid.

Magnus som i motsetning til John var kort av vekst, klaget litt på at det var vanskelig for han å komme fra plattform til plattform. Han måtte sette opp ei kasse for å komme opp, og han klagde litt på dette. Da kom det tørt fra John: «Det må du leve med. Vi kan ikke gå med bøyd haue, eller risikere å skalle» Så da var denne noe ustabile løsningen noe Magnus bare måtte akseptere.

Plattformen kunne jo heller ikke gå helt inn til spiret for der skulle det jo jobbes. Derfor var det en halvmeter åpning rundt det hele, med utsikt 33 m rett ned. I tillegg til Nils som var sjefen var sønnen Kjell den som tok imot det som ble plukket ned, for å lage nytt nede på verkstedet. Og da så dette kom på plass var det stort sett kun Magnus som befant seg høyt der oppe, bortsett fra da selve toppspiret skulle ned for at nytt skulle komme på plass.

Da sto Magnus, Kjell og Einar på øverste plattform, mens John Hagen hadde spikret et ekstra bord på tvers av vinkelen på rekkverket, og sto så på toppen av rekkverket for å kunne løfte denne delen klar av toppen, og da kom den nye opp med årstall 1830 opp som står der i dag. Det var litt svai i rekkverket denne dagen helt der oppe, men med god balanse og et tau rundt livet kom det siste på plass.

Det stod noe annet på toppspiret før, men hva som stod der har gått i glemmeboka. Men kanskje noen som leser dette kan huske det? På et av



// Noe av det verktøyet Magnus brukte under renoveringsarbeidet i 1961. Falsetang til venstre og blikksaks. Foto: Øyvind Bakken. //

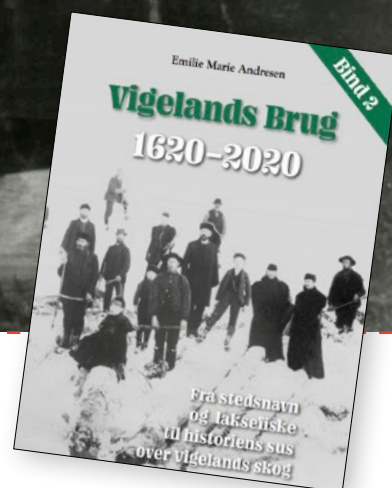
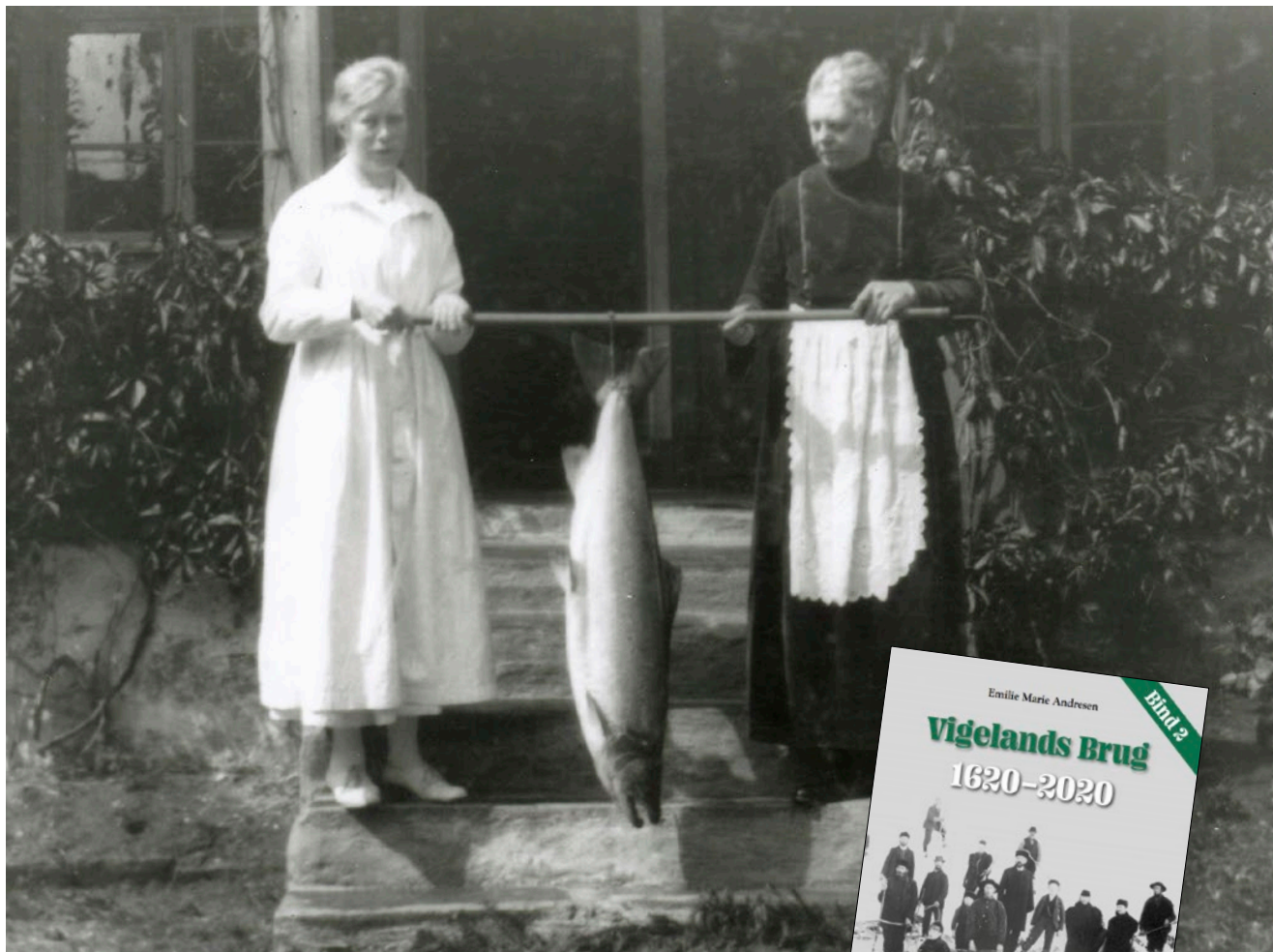
bildene ovenfor kan vi se at kirka hadde umalt mur mens de holdt på, og kirka ble da malt. Da de fjernet platene som var rundt spiret, dukket det opp tusenvis av daue fluer som lå mellom platene og taket og som drysset ned på hvitmaling samtidig som en lærer svingte innom for å spørre om det var den hvite fargen kirka skulle ha. Men som den skøyeren Nils var sa han at det kun var grunning og at det var bestemt at kirka skulle bli grønn. Læreren undret seg veldig over dette, mens det etter sigende visstnok etter en diskusjon på lærerværelse, ble en slags aksept for at det kanskje ikke var så dumt. Magnus hadde også med seg alt verktøyet han brukte på denne jobben, og det var ikke mye, men akkurat nok.

Tidligere har vi på historielagets nettsted, venneshistorielag.org, lagt inn en film om bygningshåndverkere i bygda, og helt i starten av denne kan vi se fargefilm fra da spiret på Vennesla kirke fikk sin renovering.

Til slutt fikk vi Magnus med bort på kirkebakken, og da ble han avbildet sammen med spiret «sitt», begge 60 år eldre enn den gang.



// Magnus Hannevik med Vennesla kirke og det omtalte spiret i bakgrunnen i september 2021. Foto: Øyvind Bakken. //



BIND 2

VIGELANDS BRUG

1620-2020

Tekst av **Emilie Marie Andresen**

I fjor markerte aluminiumsbedriften Hydro Vigeland's Brug 400-årsjubileum. I den anledning skrev jeg ei bok om bedriftens industrihistorie og historien til Vigelandgården. Vigelandeiendommen har imidlertid mye mer spennende å by på så som laksefiske og lokalhistorie langs elva og i skogen. Dette omtales i bind 2 som ble trykket nå i høst.

Bind 2 er på over 500 sider, av disse omhandler nær 300 sider laksefisket i elva. Det er i all hovedsak strekningen fra Vigeland til Haus som omtales, men av og til tas også noen avstikkere lenger sørover for å få med viktig lokalhistorie.

I boka får du innblikk i unike gamle dokumenter helt tilbake til 1600-tallet, og mye informasjon fra den tida da laksefisket var viktig matauk, fangstredskaper som ble brukt samt reglene man hadde for utøvelsen av fisket. Du får også presentert skildringer av utenlandske fiskegjester i elva; Sir Humphry Davy, Frederick Metcalfe og Horatio

Herbert Kitchener for å nevne noen. Fra 1896 til 1963 var det den engelske Hawkshawfamilien som eide Vigeland hovedgård. I boka kan du lese om Hawkshawfamiliens tid der, og se utdrag fra deres «Fishingbook» der de blant annet beskrev fangstene og hvilke fluetyper de brukte mest. Noen av Gunnstein O. Lians (f. 1860) verdifulle beskrivelser av laksefisket gjengis og likeledes lyriske skildringer om lystring i Kjeksebekk ved Mørvollen, ført i pennen av Gustav G. Moseidjord (f. 1891). Du kan også lese hittil ukjente opplysninger om at eier av Vigelandeiendommen, Marcus Wild og de andre fiskerettighetshaverne nedover elva, allerede i 1873 protesterte mot forurensningen som de visste ville finne sted når Otterelvans Papirfabrikk startet opp.

Hvis du ønsker å vite mer om de ulike protestene som ble framsatt mot forurensningen og arbeidet for å få elva helt rein og hjelpe fram laksestammen, ja da vil du finne mye interessant lesestoff i boka som er rikelig illustrert med bilder av gammel og ny dato. I tillegg til laksefisket kan du lese om stedsnavn og lokalhistorie langs elva på strekningen som Vigeland eide fra gammelt av. Den andre siden av elva der Heisel- og Moseidgårdene var eiere tas også med. Boka avsluttes med en spennende reise i skogen som tilhørte Vigelandeiendommen der vi ser på lokalhistorie, stedsnavn, et svært dramatisk sagn, detaljerte opplysninger om mangangruvne i Dalen, unike gamle kart fra 1700-tallet tegnet av Michael Rosing og mye, mye mer.



// En flott laksefangst vist fram av Signe Olsen og Ingrid Eskildsen ved Vigeland hovedgård i 1920. //



// En laks ved Ravnås fotografert høsten 2020. //



// Kopi av en laks fisket i 1899 ved Vigeland av bestyrer Peder Mørch. Denne laksen føyer seg for øvrig inn i rekken av de lakser som ikke dør når de dør, men isteden fortsetter å vokse. Du kan lese flere eksempler på slike forunderlige og begivenhetsrike fangster i bind 2 av jubileumsserien. //





VIGELANDS BRUG

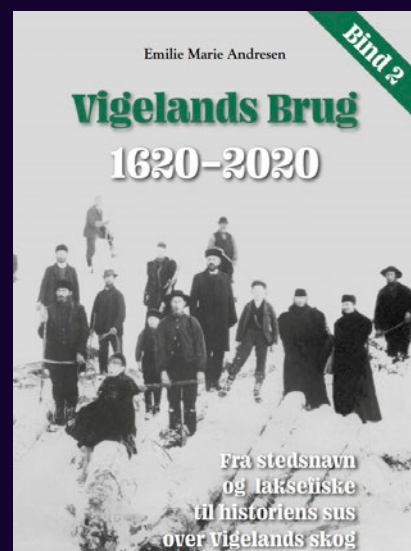
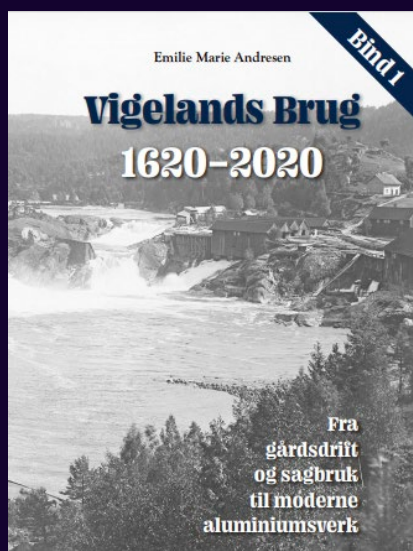
1620-2020

bind 1 og 2

I bind 1 kan du lese om historien til Vigeland hovedgård og om industrivirksomheten ved Vigelandsfossen.

Bind 2 handler om laksefisket og kulturhistorien langs elva og i Vigelandsskogen. Bøkene er rikt illustrert.

Kr 499,- pr bok
Pris for begge bøkene er
kun kr 799,-



Bøkene selges på Reklamehuset, Many Colors og på Løa ved Vigeland hovedgård. Det er kun kontant betaling eller Vipps (ved Løa brukes kun Vipps).

Når trykkekostnaden er betalt går alle inntekter til vedlikehold av Vigeland hovedgård.

Historielagets nye nettside

Bildearkiv - filmarkiv - årsskrift

Tekst av
Øyvind Bakken

I starten av desember 2020 gikk vi på nett med historielagets nye og oppdaterte nettside, med samme adresse som før, og den gamle hjemmesiden ble slettet. Forut for dette hadde en liten gruppe bestående av Knut John Bakken, Kåre Lie, Yngvar Hannevik, Asbjørn Sandåker og Øyvind Bakken da brukt noen måneder på å fylle nettstedet med innhold. Mer enn 1000 bilder var skannet, et knippe filmer lagt ut, og alle utgavene av historielagets årsskrifter var skannet og gjort tilgjengelig for alle brukere av internett.

I tillegg til alt dette la vi ut en del dokumenter med lokalhistorisk innhold samt lenker til andre nettsteder med innhold for den historieinteresserte.

Promotek AS på Hunsøya stod for layout og funksjoner, og med litt rettinger og justeringer kunne vi gå online i desember 2020, og vi var særdeles spente på mottakelsen.

Og bare så det er sagt, det startet med et brak. Vennesla Tidende hjalp oss med å få ut budskapet om den nye hjemmesida, senere også Radio Loland. Med disse på laget og ved bruk av sosiale medier fikk vi mange til å gå inn på sida vår. Det var veldig artig å kunne følge med på et analyseprogram hvor vi kunne se hvor mange som var inne og tittet samtidig.

Dette ga oss i gruppa enda mere inspirasjon, og nå et år etter lansering har vi passert 2800 bilder og det drypper stadig inn nye. Etter som nettstedet ble mere kjent kom det flere henvendelser fra publikum om bilder som de ville dele med oss, og det setter vi

umåtelig pris på. Vi kan også kommunisere direkte med publikum, for hvis det blir oppdaget feil eller folk har nye opplysninger, kan kontakt oppnås med henvendelse direkte fra det enkelte bildet. På den måten har det kommet masse henvendelser som hjelper oss i arbeidet.

Vi var også så heldige at vi fikk tillatelse til å legge ut de bygdefilmene som Olav Strandberg redigerte og publiserte for en del år siden, og der er vi godt i gang med arbeidet med å legge ut disse filmene.

Fra Arne Krogstad fikk vi også flere filmer som vi har begynt å legge ut på hjemmesida. Arne Krogstad kunne vi stadig observere med filmkamera ute i bygda, og hos ham beror det ufattelig mye flott stoff som vi håper at vi kan jobbe med videre.

Vi har oppnådd flere tusen brukere både fra inn og utland på nettstedet, og disse har klikket på en eller flere ting ca. 1,3mill. ganger, så vi synes det er stor stas.

Vi tenker stadig på å kunne komme med nytt stoff, men vi er selvsagt avhengig av at dere der ute er villige til å dele med oss. Vi hjelper gjerne med skanning, kopiering og hva det måtte være. Historien har krav på å bli tatt vare på og ført videre til nye generasjoner. Er du i tvil om det du besitter kan ha interesse, ja det får du svar på ved en henvendelse, og det blir som regel et rungende ja.

Besøk Vennesla Historielags nye hjemmeside.
Adressen er <https://www.venneslahistorielag.org/>



// Bilde av gruppa som har jobbet med nettsiden. Fra venstre Asbjørn Sandåker, Kåre Lie, Yngvar Hannevik, Øyvind Bakken, Knut John Bakken. //



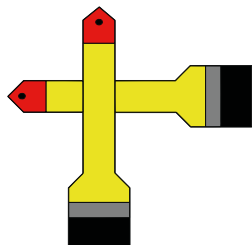
// Skjerm bilde av ny nettside utviklet av Promotek AS på Hunsøya. //

Medlemsliste

ABRAHAMSEN, Bjarne Egil
ABRAHAMSEN, Terje
ABRAHAMSEN, Vidar
ABRAHAMSEN, Walter
ABUSLAND, Aud Kirsten
ALBRETSSEN, Lars Magne
AMUNDSEN, Per Thoralf
ANDERSEN, Gerd Lillian Falkum
ANDERSEN, Greta
ANDERSEN, Jan Erik Back
ANDERSEN, Kai Anstein
ANDERSEN, Nils Arne
ANDERSEN, Randi
ANDERSEN, Gunvor
ANDERSEN, Tormod
ANDREASSEN, Øystein
ANDRESEN, Emilie Marie
ANDRESEN, Kåre Gustav Berg
ARNEBERG, Kurt
ARNTZEN, Finn Arild
NAMSRAI, Gundegmaa
ARNTZEN, Marion
ARNTZEN, Ove Holmquist
ARNTZEN, Rolf Holmquist
ASKEDAL, Sven Arve
ASKEKJÆR, Rune Nesland
ASLAKSEN, Morten
AUNE, William Johan Ingvard
ØSTERHUS, Anna
BACK, Anders Ronald
BAKKAN, Anna Karin
BAKKEN, Andreas
BAKKEN, Bjørn
BAKKEN, Daniel
BAKKEN, Jorun
BAKKEN, Knut John
BAKKEN, Rune
BAKKEN, Svein Torbjørn
BAKKEN, Åse Karin
BAKKEN, Tor Endre Viksnes
BAKKEN, Øyvind
BARSGÅRD, Solveig
BECH, Anne Mette
BERG, Arnhild
BERGKVIST, Roy
BERGLAND, Vidar
BERNTSEN, Rolf
BERNTSEN, Sylvi Tambini
BERTELSEN, Jostein
BEURLING, Ester Johanne
BIRKENES, Else Marie
BJELLÅS, Yngvill Gunnbjørg F.
BJERKLI, Unni Elisabeth
BJORÅ, Øystein
RAKKESTAD, Mona
BJØRK, Bjørn Mona
BJØRNESTAD, Olene Kristine
BJØRNSHEI, Ragnhild
BJØRNSHEI, Reidar Olaf
BLINDBÆK, Terje
BOTN, Kjetil Omestad
BRONEBAKK, Harald
BRULID, Aud Venke Renstrøm
BRYNE, Maria
BRYNE, Odd Egil
BRØVIG, Anne Siri
BRÅDLAND, Synnøve
BØE, Borgny Håland
BØRJESON, Erik
BÅRDSSEN, Anne Berit
CASTLE, Hedda Hagen
DAGSLAND, Torleiv Bjørn
DALE, John
LUNDEN, Evelyn
DALEN, Ivar Steen
DJUPESLAND, Britt
DJUPESLAND, Kåre
DUNSÆD, Frode
DØVIK, Bjørn Torunn
DØVIK, Britt
DØVIK, Odd Terje
EGELANDSAA, Odd
EGELANDSAA, Sylvi
EIDET, Arild
DALE, Ingeborg Andrea
EIDET, Finn Arild
EIDET, Rolf Trygve
EIDET, Svein Egil
EIKELAND, Kari Ingebjørg
ALVÆR, Margit
EIKELAND, Svann Gregar
EILERTSEN, Wenche
EINSTABLAND, Inger
EIVINDSON, Arne
EIVINDSON, Eivind
EIVINDSON, Olav
EIVINDSON Olav Kr.
ELIASSEN, Erling
ELIASSEN, Finn Ole
ENERSEN, Sissel
ERICHSEN, Linda
ERIKSEN, Einar
ERIKSEN, Geir
ERIKSEN, John Kåre Emil
ERIKSEN, Gretha
ERIKSEN, Reinhart
ERIKSEN, Steinar
ESPEGREN, Agnar
FJELLESTAD, Beate
FJELLESTAD, Ellen
FJERMEDAL, Brita
FLØRNES, Unn
FORGARD, Bjørn
FREDRIKSEN, Berit
FREDWALL, Torunn
FRIBERG, Inger Lise
FRITZMAN, Georg
FROLAND, Inger Marit
FROLAND, Per Kristian
FRØYSÅ, Kirsten
WIK, Ottar
FRØYSÅ, Torfinn
FURHOLT, Jostein
FURUBORG, Hans Petter
FURUNES, Elin
GAUDESTAD, Osmund
GAUTESTAD, Gerd Torhild
GAUTESTAD, Sandra
GAUTESTAD, Tor Helge
GISLEFOSS, Gerd Solveig
GRANLY, Per Erik
GROSS, Irene
GRUNDETJERN, Bjarne Kåre
GRUNDETJERN, Kirsti Olsen
GRØNVOLD, Kari
GUNDERSEN, Ingjerd
GUNDERSEN, Liv
GUNDERSEN, Roald
GUNNUFSEN, Arild
GUNNUFSEN, Randi
GUNSTENSEN, Astrid
HAGEN, Allis Bjørnshei
HAGEN, Borghild
HAGEN, Oddbjørn
HAGEN, Randi
HAGEN, Randi Sofie
HAGEN, Solleif
HANNEVIK, Endre Johan
HANNEVIK, Gunvald
HANNEVIK, Helge
HANNEVIK, Karl Magnus
HANNEVIK, Yngvar
HANSEN, Anne Britt
HANSEN, Emil Andreas
HANSEN, Finn Oskar
HANSEN, Gerd Wiik
HANSEN, Ole Johnny
HANSEN, Jan
HANSEN, Jane
HANSEN, Kjell Guttorm
HANSEN, Knut Erik
HARKET, Martin
HAUG, Turid
HAUGEVIK, Inger
HAUGLAND, Allis
HAUGLAND, Sonja
HAUGLAND, Svein Harald
HAUS, Thorkild Odd
HEGLAND, Anne Britt
HEGLAND, Anne Marie
HEGLAND, Kjell Reidar
HEGGLAND, Rune
BERNTSEN, Oddveig
HEISELDAL, Odd Åge
HEISTAD, Ole Gunnar
HELLUM, Torvald
HENRIKSEN, Arve
HILDEBRANDT, Dagfinn
HILLESTAD, Øyvind
HODNEMYR, Alf
HODNEMYR, Eirik
HODNEMYR, Gerd
HODNEMYR, Jørdis
NORDBØ, Reidar
HOLBERG, Aud Karin
HOLBERG, Ellen Klepp
HOLBERG, Kjell
HOLMENE, Helga
HOLMENE, Jens Olav
HOLT, Knut
HOMME, Bjørn
HONNEMYR, Anne Berit
HONNEMYR, Finn
HONNEMYR, Finn Ole
HONNEMYR, Ingrid Jeppestøl
HONNEMYR, Henriette
HONNEMYR, Håkon
HONNEMYR, Karly Mardon
HONNEMYR, Thora
HORRIGMO, Kirsten J.
HUNSBEDT, Magne
HÅVERSTAD, Kåre
INGEBRETSEN, Finn
INGEBRETSEN, Nils Sverre
INGEBRETSEN, Siri Kitt
ISAKSEN, Odd Willy
IVERSEN, Ove Jarl
IVERSEN, Reidar Jortveit
JAKOBSEN, Torhild Nordal
JAKOBSEN, Øivind
JANZ, Erwin
JENSEN, Bernt
JENSEN, Gunnar
JENSEN, Gunnar Willy
JEPPESTØL, Gunnar
JEPPESTØL, John Olai
JEPPESTØL, Svein Morten
JOHANNESSEN, Gro B.
JOHANSEN, Alf Reidar
JOHANSEN, Bjørn
JOHNSON, Kirsten Viksnes
JOHNSON, Torstein
JOREID, Tove
JORTVEIT, Inger Benda
JORTVEIT, Trygve
JORTVEIT, Åse
JØRGENSEN, Anne Bergit
KALSNES, Astrid Smith

KALSNES, Magne Anders
 KARTEVOLL, Håvard
 KIRKEBY, Monica
 KLEPP, Magne Gustav
 KNOBEL, Ellen
 KNUTSEN, Kristi
 KNUTSEN, Viggo
 KOLBU, Harald
 KRISTIANSEN, Karin Bryne
 KRISTIANSEN, Randi Marie
 KROGSTAD, Arne
 KVARSTEIN, Bernt
 KVARSTEIN, Tor Gunnar
 KVARSTEIN, Vigdis
 KAASE, Odd Inge
 LARSEN, Egil
 LARSEN, Ingrid
 LARSEN, Nils Olav
 LARSEN, Øystein
 LARSSON, Freddy
 LEDANG, Jan
 LELAND, Ingjerd
 LIAN, Gudrun Sigrd
 LIAN, Svein
 LIE, Egil
 LIE, Kåre
 LIE, Sverre Ravnsborg
 LILLØY, Ole Louis
 LIMM; John Aleksander
 LINDEKLEIV, Svein
 LINDEKLEIV, Øystein
 LJOSLAND, Grete
 LJOSLAND, Tor Øyvind
 LOLAND, Anne Britt
 LOLAND, Øystein Enok
 LONEBU, Glenn
 NYGAARD, Michelle
 LUND, Øyvind Endresen
 LUNDE, Dagny Marie
 LUNDEN, Jan Olav
 LUNDEN, Oddbjørn
 LUNDEN, Sigbjørn
 LUNDEN, Steinar
 LUNDEVOLD, Finn Helge
 LUNDEVOLD, Kari Bjelland
 LUNDEVOLD, Lillian
 LUNDEVOLD, Vidar
 LØYNING, Kåre Solås
 MAGNUSSEN, John
 MANGSETH, Ingjerd
 MARTENS, Ronny
 MARTINSEN, Paul S.
 MARTINSEN, Øystein
 MARTINIUSSEN, Rune
 MESSELT, Marit Vennesland
 MITANDER, Kai Rune
 MITANDER, Svein Yngve
 MJÅLAND, Ingeborg Sofie
 MJÅLAND, Mary
 MORTENSEN, Kjell
 MOSEID, Torgeir
 MOSEIDJORD, Asbjørn
 MOSEIDJORD, Gunnar
 MOSEIDJORD, Torbjørn
 MYHRE, Åvald
 MYKLAND, Kjell Åge
 MYKLAND, Ole Harald
 MYRE, Kjell
 NESET, Alf Tellef
 NESET, Inger Cecilie
 NESET, Tone
 NIELSEN, Jack Holland
 NILSEN, Else Turid
 NILSEN, Jan
 NILSEN, Stein Magne Hagen
 NILSEN, Stein Ove
 NOMEDAL, Ruth
 NORDAHL, Janne
 NORDHAGEN, Bjarne
 NORDHAGEN, Brede
 NORDHAGEN, Mariann Øgaard
 NORDHAGEN, Terje
 NORDHØY, Liv Reidun
 NORDHØY, Ragnar
 NORDLI, Odd Arild
 NORDVIK, Anne Britt
 ARROCHA, Miguel
 NYGAARD, Ebba Andrea
 NYGAARD, Janne
 OLAISEN, Even Halvard
 OLSEN, Anne Turid Engedal
 OLSEN, Ingunn Andresen
 OLSEN, Kirsten Rasmussen
 OLSEN, Lillian Holberg
 OLSEN, Liv Bjellås
 OLSEN, Oddvin Jarl
 OLSEN, Roy Steven
 OLSEN, Solfrid
 OLSEN, Solfrid Mygland
 OLSEN, Terje
 OLSEN, Kirsten Reidun
 OLSEN, Thorbjørn Harald
 OLSSON, Henny
 OLSSON, Monica
 OMDAL, Aud Hennie
 OMDAL, Dag Søren
 OMDAL, Ellinor
 OMDAL, Hans Gunnar
 OMDAL, Målfrid
 OMDAL, Oddvar
 OMDAL, Ole Petter
 OMDAL, Roald
 OMDAL, Tone Nessler
 OMDAL, Torfinn
 OSALAND, Per Ivar
 PEERSEN, Erik
 RAMSE, Jan Willy
 RAVNEVAND, Dagfinn
 RAVNEVAND, John
 REINERTSEN, Helge
 REINSVOLLSSVEEN, Berit E.
 REKEVIK, Ellen
 RENSTRØM, Andor
 RENSTRØM, Torhild Berg
 REYMERT, Liv Randi
 RIVENES, Thorbjørn
 ROBSTAD, Bjørn
 ROBSTAD, Inger Johanne
 HANSEN, Bjørn Arvid
 ROBSTAD, Ellen Nora
 ROBSTAD, Erna Irene
 ROBSTAD, Gunvor
 ROBSTAD, Liv
 ROBSTAD, Terje
 ROBSTAD, Ole Jørgen
 ROBSTAD, Solveig
 ROBSTAD, Svein
 ROBSTAD, Tor Robert
 ROLAND, Bjørg Reidun
 ROLAND, Grethe
 ROLAND, Turid
 ROSENVOLD, Arne Sigbjørn
 RUENES, Jon Terje
 RUENES, Oddmund
 RUENES, Torunn
 RYSSTAD, Anne Synnøve
 RYSSTAD, Oddvar
 RYSSTAD, Knut
 RYSSTAD, Signe
 RØDAL, Liv Torunn
 RØED, Alf
 RØED, Margot
 RØED, Jens
 RØLLAND Liv Kirsten
 RØLLAND, Øyvind
 RØNNING, Marit Wiik
 RØNNING, Trygve
 RØNNING, Tor Gunnar
 RØRAAS, Linda Brovig
 RØSAND, Torhild
 SAGEDAL, Øyvind
 SAGEN, Gudmund
 SAGEN, Randi
 SAKARIASSEN, Magne
 SAKARIASSEN, Reidar
 SAKARIASSEN, Turid
 SALVESEN, Roar
 SANDAKER, Einar
 SANDAKER, Kristian
 SANDÅKER, Asbjørn
 SELJÅS, Tom Egil
 SILJAN, Sigmund
 SJØBERG, Rigmor
 SKAIÅ, Kjell
 SKAIÅ, Øyvind
 SKOMEDAL, Anne Siri
 ABRAHAMSEN, Wenche
 SKOMEDAL, Tor
 SKOVLY, Reidar
 SKULLERUD, Ester
 SLETTEDAL, Dagfinn
 SLETTEDAL, Randi
 SMISETH, Kjell Inge
 SMISETH, Margit
 SOLEM, Sissel Vennesland
 SOLHEIM, Erling
 SOLHEIM, Wiggo
 STALLEMO, Målfrid
 STEINSLAND, May Britt
 STOKKELAND, Rolf Egil
 STOKKELAND, Turid Møller
 STRANDBERG, Arne
 STRANDBERG, Marit Eikås
 STRANDBERG, Tor Jeppestøl
 STRENGENES, Gudrun
 STRENGENES, Roy
 STORHOLM, Kjell Roy
 STRØMME, Magne
 STØYLEHOMMEN, Arild
 SYVERTSEN, Ellinor
 SYVERTSEN, Rolf
 SYVERTSEN, Øyvind
 SØDAL, Kari Olivia
 TAMBINI, Rolf
 TANG, Dagfinn
 TANGSTAD, Wenche
 TARALDSEN, Erlend
 THOMASSEN, Grete
 THOMASSEN, Ole Kenneth
 THOMASSEN, Randi
 TOPLAND, Beate
 TOVES, Britt
 TRESNES, Kirsti Lundevold
 TRY, Torstein
 TRY, Ulla
 TVEIT, Hans Kristian
 TVEIT, Kjell Jacobsen
 TVEIT, Olav
 ULEBERG, Grethe
 ULEBERG, Odd Inge Rønning
 ULSTEIN, Laila
 ULVØY, Torunn
 UPSTAD, Ellen Haus
 URDAL, Anne Krogstad
 URDAL, Ester
 VASSBØ, Marion
 VENNESLA VGS, Anne Erfjord
 VALLE, Karin
 VERÅS, Asbjørn
 VORELAND, Ole
 WATNE, Anne Lill
 WEHUS, Anne Marie
 WEHUS, Karl Ove
 KRISTIANSEN, Ingvald
 WERGELAND, Torunn
 WESTBERG, Ellinor
 WIIG, Willy
 WINTHERBO, Nancy
 WITT, Torhild
 WITZØE, Sigfrid Elisabeth
 ZAKARIASSEN, Jan Kåre
 ZAKARIASSEN, Kjell Otto
 ZAKARIASSEN, Reidun
 ØSTREM, Torbjørn
 ØYNA, Leif Øyvind
 AABEL, Alf Jakob
 AABEL, Heidi
 AABEL, Odd Kaare
 AABEL, Ole Bjørn
 AABEL, Hagny
 AABEL, Sigmund
 AABEL, Tor Jørgen
 ÅBELVOLD, Anne
 AAMDAL, Anna Elisabeth
 AAMDAL, Karl
 AAMLID, Gaute
 AARDALEN, Oddbjørn
 AAS, Anne Marit
 PEDERSEN, Arvid
 AAS, Inger
 AAS, Knut
 AAS, Mardon
 AAS; Olaf
 AAS, Sigmund
 AAS, Trygve
 AAS, Øyvind
 AAS-LYNGBY, Lillian
 AAS-LYNGBY, Oddbjørn
 ÅTEIGEN, Velaug Vollen

Ramse Malerservice As



Jan-Willy Ramse

Tlf: 902 70 738

janwilly@ramse-mal.no

Grundetjern

4730 Vatnestrøm

Effektivitet, kvalitet og service

eLON

Er du interessert i lokalhistorien til bygda vår Vennesla?
Da er det naturlig å bli medlem hos oss!
Om du vil engasjere deg aktivt eller bare være støtte-medlem, er du like velkommen.

Lagets formål er

... å arbeide for at alt av historisk interesse innen lagets virkeområde blir tatt vare på og vernet om.

... å vekke, øke og spre interesse for, og kunnskap om Sognets historie.

... å organisere og lede lokalhistorisk virksomhet.

... å arrangere møter, kurs og ekskursjoner.

... å foreta registreringer, innsamlinger av muntlig tradisjon, stedsnavn og annet av historisk interesse.

... å arbeide for at det blir gitt ut bygdebøker og andre skrifter om Sognets historie.

... å arbeide for vern av fortidsminner og andre kulturminner.

INNMELDINGSSKJEMA

Navn: _____

Adresse: _____

Telefon: _____

Mobil: _____

E-post: _____

Medlemskapet koster kr. 250,- pr. pers. pr. år inkl. årsskrift.

Skjema sendes til: Vennesla Historielag v/ Gerd Wiik Hansen, Bakhei 2, 4708 Vennesla

E-post: gerdwiik@hotmail.no

www.facebook.com/venneslahistorielag



**SPAREBANKEN
SØR**

Vedtekter for Vennesla historielag

§ 1: Medlemskap og virkeområde

Medlemskapet er åpent for alle. Vennesla Historielag har sitt virkeområde i Vennesla sogn.

§ 2: Formål

Lagets formål er:

- Å arbeide for at alt av historisk interesse innen lagets virkeområde blir tatt vare på og vernet om.
- Å vekke, øke og spre interesse for, og kunnskap om Sognets historie.
- Å organisere og lede lokalhistorisk virksomhet.
- Å arrangere møter, kurs og ekskursjoner.
- Å foreta registreringer, innsamlinger av muntlig tradisjon, stedsnavn og annet av historisk interesse.
- Å arbeide for at det blir gitt ut bygdebøker og andre skrifter om Sognets historie.
- Å arbeide for vern av fortidsminner og andre kulturminner.

For å nå målsettingen skal laget samarbeide med andre historielag og Agder Historielag.

§ 3: Årsmøtet

Årsmøtet er lagets høyeste myndighet. Ordinært årsmøte holdes innen utgangen av mars måned. Ekstraordinært årsmøte innkalles når styret finner det formåls-tjenelig. Årsmøtet bekjentgjøres i dagspressen og innkalles med minimum 2 ukers varsel.

Årsmøtet behandler: Årsberetning, regnskap og fastsetter medlemskontigenten.

Dessuten foretas det valg på leder, sekretær og kasserer, samt 4 styremedlemmer og 3 varamedlemmer.

I tillegg kan Hunsfos Historielag velge en representant til styret.

Videre velges 2 revisorer, valgkomite og andre tillitsvalgte.

Lagets leder velges for 1 år, de øvrige medlemmer og av styret velges for 2 år. Varamedlemmer, revisorer, valgkomite og andre tillitsvalgte velges for 1 år.

Saker som skal behandles av årsmøtet må være oversendt styret senest en uke før årsmøtet.

§ 4: Styret

Styret administrerer og leder lagets arbeid i årsmøteperioden. Styret er beslutningsdyktig når minst 4 medlemmer er til stede og innkallingen er foretatt på vanlig måte. 1.varamedlem innkalles fast til styremøtene.

Styret foretar valg på nestleder og representanter til offentlige utvalg, styrer og råd. Funksjonstiden er 1 år.

De valgte representanter fremlegger uoppfordret rapporter, årsmeldinger og referater fra møter i de respektive utvalg, styrer og råd.

Videre er styret lagets kontaktledd med andre historielag og med de kommunale myndigheter. Styret forvalter lagets eiendeler.

§ 5: Arkivering

Innsamlet skriftlig materiale, originalmanuskripter til lagets årsskrifter, m.m., og lydbånd- og videoopptak foretatt i lagets regi skal, i den utstrekning styret finner det formålstjenelig, deponeres i Vennesla Bibliotek's lokalsamling.

§ 6: Inaktivitet

Dersom styret ikke holder årsmøte i to (2) påfølgende år, kan en frivillig gruppe av lagets medlemmer, etter vanlig kunngjøring, holde årsmøte. Det foretas valg på nytt styre, som overtar det gamle styrets rettigheter og plikter.

§ 7: Oppløsning

Oppløsning av laget kan bare skje etter enstemmig årsmøtevedtak. Styret i Agder Historielag skal konsulteres.

Lagets midler kan overføres til andre historielag i kommunen, eller stilles til disposisjon for tiltak i kommunen, som samsvarer med lagets formål. Lagets arkiv deponeres i Vennesla Bibliotek's lokalsamling.

Revidert på Vennesla Historielags årsmøte 19.mars 2009.



Årsskrift 2021

Årsskriftet inneholder artikler som omhandler steder, hendelser eller personer i bygda vår.

Noe hendte for veldig mange år siden, noe er hentet fra nær fortid. Felles for dem alle er at det er lokalhistorie fra Vennesla.