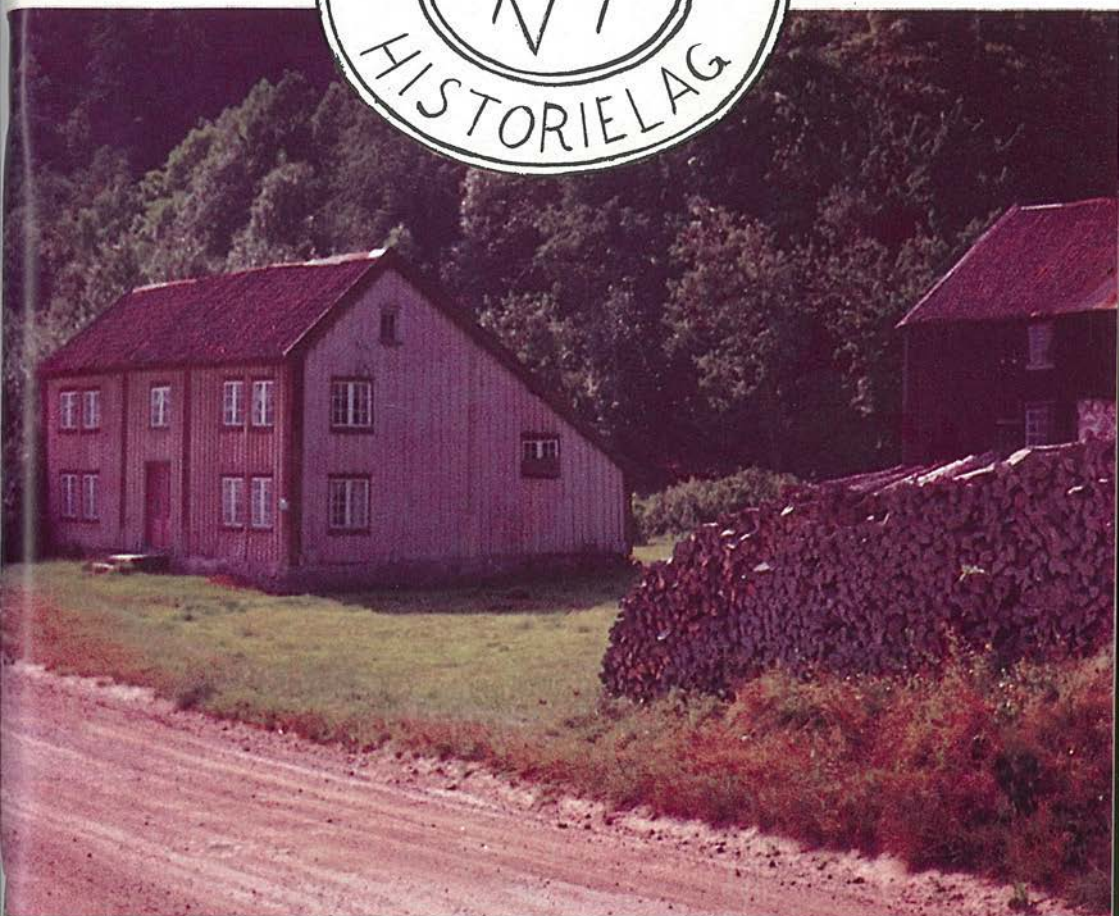




Årsskrift 1985

Nr. 2

Kr. 20,-

Liten nok til å høre på deg – stor nok til å hjelpe deg

Snakk med oss – du skal se det kan lønne seg

Sparebanken
Agder



VENNESLA
SPAREBANK



Årsskrift 1985

Red. Torvald Hellum

Forside:

Bommen gård, 1960. Nylig innkjøpt av Vennesla kommune og er nå innlemmet i Vennesla Bygdemuseums samlinger. Vil i framtiden huse elve- og fløtnings-historiske samlinger – trolig for regionen.

Utgitt av
Vennesla Historielag
Eget forlag
November 1985

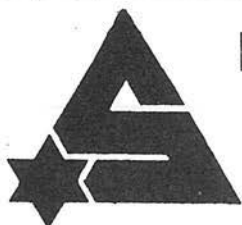
Trykk 16 A/S

VIGELAND METAL REFINERY $\frac{\%}{\%}$

er et raffineringsverk som produserer aluminium med en renhet på 99,99 – 99,999 % Al og er markedsført som "Super Purity aluminium". Råstoffet, som benyttes i produksjonen, er vanlig aluminium med renhet 99,5 – 99,7 % Al.

Produksjonen er for tiden 4.500 tonn pr. år, og bedriften har ca. 100 ansatte. Hele produksjonen går til eksport.

Den høyere aluminium brukes i dag vesentlig i elektroindustrien – og da som bearbeidet til elektrokondensatorer i T.V. og radiomottakere og i telekommunikasjonsanlegg o.s.v. En del av produksjonen brukes også som grunnstoffet i den så moderne bilfargen "Metalic". De relativt store kraftmengder som brukes til en slik produksjon blir levert av søsterselskapet, A/S Vigelands Brug, som ved den regulering Otra har pr. 1984, har en årsproduksjon på ca. 200 GWh.



**DU ER I TRYGGE
HENDER HOS**

STJERNEBYGG

Tlf. (042) 56 517 - Lundeveien 41 - Vikeland



Vi har byggeklare tomter på Lomtjønn

Innholdsfortegnelse

FORORD

av Historielagets formann, Egil Lie s. 5

SØKKINGSFISKE

av Olav Jortveit s. 7

VASKEPLASSER I VENNESLA

av Toralv Fiskedal s. 11

OM TØMMERFLØTINGA I ELVA OG FJORDEN

av Trygve Jortveit s. 17

SETESDALSBANEN OG KRAFTUT- BYGGINGEN I NEDRE DEL AV OTRA

av Knut John Bakken s. 59

RADIKALISME OG REPUBLIKK

av Stein Tveite s. 74

Norges eneste kassettverksted holder til i
Vennesla!

Venneslas **laveste** priser på:
Alt i audio- og videokassetter.
Rensekassetter – spolebånd.
Tilbehør etc.

**Kun kr. 15,- pr. reparasjon –
uansett feil**



KASSETTSERVICE

BRANDÅSEN 4 – 4700 VENNESLA – TLF (042) 55 828

Bind 1 av
Bygdeboka for Vennesla
Gard, plass og ætt
er til salgs hos
Kommunekassereren
i Vennesla

Pris kr. 230,-

Bestilling pr. tlf. 042/55 211, l. 162.



Vennesla Sentrum

Telefon 55 720 – 55 605

Forord

Vennesla Historielag har snart det annet arbeidsår bak seg, et år som har vært interessant og med god oppslutning om våre arrangementer.

Det som kanskje først og fremst har preget 1985, er lagets engasjement med hensyn til innkjøp av eiendommen Bommen.

Vi er svært glade og takknemlige for at Vennesla kommune gikk til det vedtak å kjøpe eiendommen med henblikk på bevaring og fremtidig utnyttelse.

Historielaget støtter tanker om å utnytte Bommen i en større sammenheng. Vi tenker da på Kringsjø kraftstasjon, Setesdalsbanen, Venneslafjorden, Bommen, Vigeland hovedgård og ytterligere den historiske utvikling med hensyn til utnyttelse av vann og fossefall som grunnlag for bygdas næringsliv.

Rammen rundt det hele kunne på lengre sikt utvikles til å bli det vi har kalt «De elvehistoriske samlinger».

Vi er svært glad for at kulturstyret i kommunen har startet arbeidet med å finne frem til mulige alternativer og aktuelle løsninger, og vi vil gi uttrykk for at Vennesla Historielag alltid vil være aktiv medspiller i dette arbeid.

Av ovennevnte årsaker syntes vi derfor at Årsskriftet for 1985 i hovedsak skulle presentere stoff med tilknytning til elva.

Vi håper med dette å ha gitt et ytterligere bidrag for å øke interessen og derved mulighetene for å finne fram til en verdifull utnyttelse av Bommen, og på sikt en mulighet for å gjennomføre «De elvehistoriske samlinger» i Vennesla.

Vennesla Historielag

Egil Lie

formann



Telefon 55 514 — Vennesla



Bygdas møtested
Husk vår utlevering av selskapsmat
Tlf. 56 252

I BUTIKKHUSET finner du



Søkkingfiske

Mennesker som er vant til eit spesialisert samfunn der dei kan få kjøpt alt dei treng i forretningar, vil i krisetider bli tvungne tilbake mot naturstadiet, – mot ei intens utnytting av det nære miljøet for å få stetta grunnleggande behov.

Me opplevde dette under krigen. Når butikkane greidde å skaffe oss bare noe av maten, kleda o.a. som me trong, måtte me venda auge og tanke i ei anna lei for å finne det som skulle hindre oss i å svelte og fryse.

Og folk synte i rikt mon at dei hadde fantasi og visste å utnytte jorda, skogen og vatnet der dei budde. – Plenar blei spadde opp og gav rom for kjøkkenhage og små potetåkrar. – I små uthus bygde dei ut tronge fjøs for ei ku eller eit par sauer. I det minste fekk dei plass til ein gris eller 6-7 høner. – I større fjøs auka dei mengda av dyr. – Under låvebruer og bakom uthus bygde gutungane små og store kaninbur. Travle gute- og jentehender skar eller reiv gras langs vegkantane og gjerda. – Der var god mat for kaninane, som i sin tur blei fin og nærande kjøtmiddag. – På elva rodde folk i mange ærend.

For oss var «elva» den delen av Otra som renn mellom Steinsfossen og Hunsfossen. Mangt av menneskeleg verksemd gjekk føre seg der. – Det var fyrst og fremst tømmerfløytinga. Men det var au fiske langs strendene, frå båt eller på «flådane». Og med båt kunne me hente ved, lauv, gras – eller sagspon frå saga på Grovane. Det siste blei bruka til strø under dyra når me hadde «skjørt» hos dei.

Det er uråd i en liten artikkel å skrive inngåande om all denne travle verksemda som var knytta til elva. Eg avgrensar meg her til å gå nøye inn på eit døme som tydeleg syner den fantasi og vilje folk hadde den gongen til å utnytte ressursane i elva: Fiske av «søkinge».

Ein «søkking» er ein tømmerstokk som er så gjennomtrekt av vatn at han søkk og blir liggande på botnen av elva. Gjennom åra samla det seg store mengder søkkesømmer på botnen av Venneslafjorden. Folk frå fabrikkane og sagbruka prøvde på ulike måtar å berge det. Ein måte var å bygge eit apparat som hadde ei lang stong med ein kraftig stålspiss i enden. Stålspissen hadde mothakar. Når karane køyrde denne «stikkårten» ned i vasane av søkkesømmer, saug spissen seg fast i stokkane som så blei heiste opp til overflata.

Det kunne lønne seg for fabrikkane å ta opp «søkkinge» der det ikkje var straum i elva. Men i straumdraga ovanfor og nedanfor Venneslafjorden låg det au ein god del søkkesømmer som dei ikkje brydde seg med. Det var for tungvint å få tak i det.

Ein eller annan av rekvedsammlarane vågde å dra i land og sage opp noen «søkkinge» som var lette å få tak i. Då voks vedlaget hans fort. Det var mykje ved i ein einaste tømmerstokk. Snart tok andre etter.

Då «søkkingane» som låg nær land var berga, måtte ein lengre ut i elva for å finne dei. Dei var lette å sjå, svarte og grå som dei var mot den lyse elvesanden, men verre å få tak i fordi her var djupare. Så fann dei på å lage sine egne «stikkårte» med dei store «stikkårtane» til fabrikkane som mønster. Men dei nye «stikkårtane» blei ikkje monterte på no apparat slik at dei kunne styrast loddrett ned mot elvebotnen. Dei var handreiskap fullt og heilt.

Ein «stikkårt» var fyrst og fremst ei lang, slank stong – helst av seintveksande gran, tre som hadde stått i skyggen av andre tre og strekt seg langt og smalt for å nå opp i lyset. Som spiss nytta dei ein bindhake som eine kroken etter beinet var retta ut på. Denne hadde smeden kvesst, laga mothakar på og herda. Det andre beinet på bindhaken blei slege inn i tjukkenden av stonga så langt innpå at den herda spissen stakk høveleg langt utom enden. Så blei bindhaken pressa mot stonga med eit par kraftige kramper og skikkeleg surra med stålt-råd.

Den som bruka «stikkårten» låg på kne bak i pråmen og stirde og speida ned mot elvebotnen. Når han fann ein stokk, bad han ro-karen å halde båten rolig over tjukkenden av «søkkingen». Så førte han spissen på «Stikkårten» ned mot stokken, kjende etter og såg at stålspissen glei over rotenden. Nå hadde han sikta inn, løfta «stikkårten» raskt opp og støyrde han så hardt han kunne mot botnen og håpte å treffe med spissen midt oppå stokken. Som oftast var han heldig og fekk fast fisk. Men der straumen var sterk og elva temmelig djup, kun-

ne ein mang ein gong bale lenge før «stikkårt»-spissen sat skikkelig godt slik at stokken let seg løfte og flytte.

Nå var det ro-karen som fekk bruke kreftene. Når stokken var stor, gjekk det seint mot land. Undervegs dunka «søkkingen» mot steiner og ujamne parti, og ikkje sjeldan losna taket. Og så måtte ein sikte inn på ny og få nytt feste. Vel i land blei stokkane saga opp i vanlige vedlengder. Så blei pråmen lasta, og veden rodd heim for å bli kløyvd og lagd opp til tørk.

Å fiske «søkkinge» var slitsamt, men au spennande. Det var ei god kjensle å få ei kraftig og frisk stukk i land. Ikkje mindre tilfredsstillande var det å sjå vedlaget vekse med fin gul-kvit furuved. Enkelte «søkingfiskåre» greidde å finne nok ved til vinterforsyninga på denne måten i eit par år. Men etter ei tid blei det så vanskelig og slitsamt å finne ny fangst at fisket døydde ut av seg sjølv. Det låg nok ein del tømmer igjen i «Jybålen». Men det ville koste for mykje tid og krefter å få tak i det.

Dei siste som strevde med dette fisket, prøvde seg i den stride straumen nedom Jeideryggen, altså like ovom og nedom der brua mellom Venneslamonen og Moseidmonen seinare blei bygd. Ein god del tømmer blei drege inn på baksida av Kaninøya. Denne øya ligg midt i stryket under brua, og eit av brukara er plassert på ho.

Forklaringar

Flådane: Tømmerstokkane som dei lagra i Venneslafjorden, blei lagde i kryss oppå kvarandre lag for lag. Dette var «flådane». Det var fint å ligge å fiske med makk der – gjennom eit av dei firkanta hola som blei danna av dei krosslagde stokkane. Ein låg gjerne med nasa heilt ned i vasskorpa slik at det var lett å sjå fisken når han beit. Mest spennande var det når ålen etter den store sjebba, «treskosjebba», kom på besøk.

Jeideryggen – er ein ganske kvass liten markert fjellrygg eller odde som stikk ut i elva like nedom der nyvegen langs elva svinger nordover mot kjørka. Ein kan greitt sjå han frå brua i dag. Ryggen er 6-7 m lang, eit par meter brei og omlag ein meter høg når vass-standen i

elva er normal. Han er glasskurt og fin å sitte på for dei som badar. Mellom Jeideryggen og land låg ei fin sandbukt der mange av ungane frå Revia og Torsbyen lærte å somme.

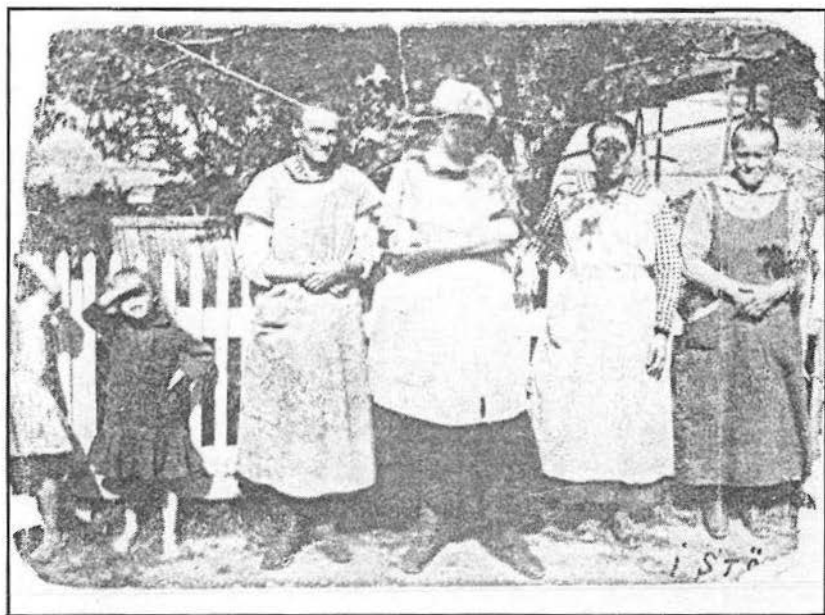
Kaninøya – fekk namnet sitt fordi ein og annan sleppte kaninane sine på beite der om sommaren. Det var visst nok eit magert beite, for i flaumtider hende det at elva gjekk høgare enn øya. Det blei såleis lite jord igjen for grasvekst. Eg minnest me ein gong fann daue kaninar utpå der. Om det var sjukdom eller svolt som hadde teke dei, veit eg ikkje.

Jybålen – er langsetter elva der ho er på det djupaste og straumen gjeng sterkast. «Jybålen» svinger og buktar seg nedetter omtrent langs midten av elva.

Skjøre – er å gjere det reint og trivelig hos husdyra ein har i fjøset.

Olav Jortveit
Fyresdal

Vaskeplasser i Vennesla



Personene fra venstre skal visstnok være: Halvt skjult: Inger i Støa, Tulla i Dalen (Gunhild), Søvrine i Dalen, Åse i Støa, Anne Søvrine Verås og Anne Marie Hammen.

Bildet er fra tiden omkring 1920-23 og er tatt i Støa. Det kan være fra en vaske-dag i Støa. I bakgrunnen skimtes noe av (antakelig) kjerraten til den gamle Vennesla Sag som brant ned i 30-årene.

Fra langt tilbake i tiden har det vært faste vaskeplasser langs elva og langs de mange bekker som renner ut i elva som går gjennom Vennesla.

Å prøve å gå i detaljer om alle disse vaskeklassene vil føre alt for vidt, så jeg må prøve å ta for meg det som jeg minnes fra min oppvekst og det som er blitt meg fortalt om dette på «min side» av elva. Men det er helt klart at det har vært faste vaskeplasser endelangs hele elva på begge sider og i hele bygdas lengde.

Også bekkene var mye brukt som vaskeplasser.

Vaskeklassene var i bruk til godt etter siste krig, til et stykke ut i 50-årene da de fleste fikk innlagt springvann og de mere moderne vaske-maskiner kom i bruk. Det er vel neppe noen som bruker vaskeklassene i dag.

Jeg vil prøve å få med meg vaskeklassene på Kilandsbekken og nordover på østsiden av elva og har jeg glemt noen, ber jeg om unnskyldning for det.

Kanskje er noen av de stedsnavn jeg vil bruke noe ukjent for endel mennesker, men jeg får prøve å gi en forklaring på dette. Jeg må også bruke endel personnavn, men jeg tror ikke at noen skulle ta skade av det.

Det var ofte slik at det var to som vasket sammen for å kunne kose seg mere og ha det mere praktisk, men det var slik at det var ikke hvem som helst som kunne gå sammen om dette. Nei det måtte være bestemte koner som gikk godt sammen.

Under krigen var det slett ikke så godt med klær og de kunne bli både hullet og frynset og da ble det fortalt at enkelte prøvde å skjule det verste. Da var det best å ha en plass for seg selv.

Tøyet som skulle vaskes ble som regel bragt til vaskeplassen på ei trillebåre eller på ei handkjerre og på samme måte ble veden kjørt på plass. Det var som regel speleved som ble brukt og den ble hentet gratis på sagbrukene. Ofte rodde man til Grovane-saga og hentet den og prammen kunne være helt søkklasta.

Det var som regel ei stor sinkgryte som ble brukt til koking, men flere steder ble også store jerngryter brukt. Tøyet ble som regel «lagt i blod» (til bløting) en tid i forveien.

Mange steder hadde mannfolkene satt opp stativer og klessnorer på plassen og på en fin dag ble det vasket mye.

Og spør om tøyet ble rent og luktet godt. — Joda, det ble rent som gull, selv uten fosfater, enzymer, optiske blekemidler, perborater og mykemidler.

Så til **Kilandsbekken**

Kilandsbekken følger Ålefjærveien og renner ut i Kilane og videre ut i elva.

Et stykke opp i denne bekken, litt nedenfor Amerikanerkjerringa var det en fin vaskeplass som ble brukt av de som bodde i Tvangsdalen og andre som naturlig grenset til dette stedet. En kulp som var demmet opp var en god vaskeplass og her var det også en fin stein som ble brukt til å skure dekken og svart arbeidstøy.

Her holdt fru Mangseth gryte til alle som vasket med såpass mange, skulle man tro at det var avtalt faste vaskedager.

Går vi så videre nedover denne bekken kommer vi til **Kilane** der Oskar Hansens familie hadde sin vaskeplass og der var det også visstnok et vaskehus.

Dette var dengang Kilane var uten forurensninger og var en yndet badeplass med fin sandbunn. Ser man på Kilane i dag er den nesten tilgrodd og neppe egnet til å bade i.

I Graslia fikk de tidlig lagt inn springvann og det var ingen vaskeplasser langs elva, men like nord for den gamle hengebrua over til Hunsøya var det et vaskehus som ble benyttet av konene i brakkene og boligene som hørte til Hunsfos.

Graslia fikk springvann fra en brønn oppe i Skodane og det er vel trolig at endel familier der også vasket hjemme.

Man kunne ofte se en stamp stå under der takvannet rant ut og der samlet man vann til å skylle og vaske i. Det var stor aktivitet og mange mennesker i Graslia på den tiden.

Litt lenger opp i elva, der hvor **Barselbekken** (vi sa alltid Koldalsbekken) renner ut var et sted som vi kalte **Ia**. Det var dem som vasket her også, men oppover Koldalsbekken var det større aktivitet og flere vaskeplasser. Der vasket Gunnu's Anna og litt lenger oppe vasket Anna hos Gonnår Verås. Familiene Ravnevand og Bergstøl i Erkleivveien vasket også i Koldalsbekken.

Sikkert også en hel del andre familier vasket i Koldalsbekken.

Lengst inne i Koldalen var ei lita tjønn. Fra mitt hus oppe på toppen mot Erkleivveien hadde Ole Andresen laget en løypestreng ned til

denne tjønna. Til denne løypestrengen var festet en pøs og på denne måten hentet han vann til seg og sine.

En praktisk og grei måte å ordne dette på. Like i nærheten av denne tjønna var det også ei kaldvannskjelle med meget godt drikkevann og når brønnene rundt i heimene «trøyd» om sommeren, gikk de som grenset til dette stedet til denne kjella og hentet drikkevann. Ja heilt fra Venneslamoen gikk folk hertil og hentet vann.

Ofte samlet konene seg ved denne kjella for å ta seg en prat og for å kose seg for en liten stund. Ragna hos Andreas Hammen pleide å si «at det er helsebod i vannet fra denne kjella». Dette lille sosiale samværet rundt kjella hadde nok sin misjon. Som liten fanget jeg endel fisk i Koldalsbekken, ja helt på andre siden av jernbanen, nederst i Rundåslia var jeg ofte og fisket. Auren var ikke så stor, men den var der og til glede for oss gutter.

Litt lenger oppe i elva, der Vennesla brua nå er vasket Anna Ellingsen. Der rant det ut en liten bekk som kom fra Tvistøvlane (vi sa det den gang, ikke Tvidøblane). Oppe i denne bekken, like innforbi der Håkon Gundersen nå bor hadde Gunvald Kjønnvold rigget til en vannrenne av tre, slik at det ble litt fall på vannet og der rant vannet greit ned i en trestamp. Så blei det fyrt og kokt og der var det vann nok til flere.

Så til **Aurabekken**: Der den renner ut like nord for Venneslabrua var det en meget brukt vaskeplass og her vasket flere fra Torsbyen. Mannfolkene i Torsbyen hadde laget en grei vei derfra og ned til elva og det er trillet mange trillebårer med ved og klær ned den veien, som ble kalt for Promenaden.

Ellen Stokkeland forteller at de gledet seg til vaskedagen, det var moro. De bragte med seg mat og kaffe og ofte var barna med og badet og koste seg.

I Torsbyen var det «greit å bu», alle gikk så godt sammen, både voksne og barn og folk var flinke til å hjelpe hverandre. I tørre somre når brønnene gikk tomme gav elva både drikkevann og vaskevann.

Oppover Aurabekken var det flere vaskeplasser. Tar vi dem nedenfra så var det Maren Dynestøl's plass, lenger oppe var det Kristine Osen (Marthinsen) som hadde sin plass. Her var det mange som vasket, blant andre fruene til forstander Sandvand. Rett oppforbi, der bekken krysser veien vasket Gurine Robstad og noe lenger opp var det en stor vaskeplass der flere vasket og kokte sitt tøy. Lenger oppe i bekken ved Repstad og enda lenger oppe ved Martin Omdal og inne ved Myra til Ole Heiseldal var det fine vaskeplasser.

I tørre somre kunne Aurabekken gå tørr og da trillet vaskekonene sitt tøy ned til elva som ikke var så langt unna den veien. På den måten var det praktisk og greit. I Aurabekken var det også mye fisk og vi fisket helt inn til der ungdomsskolen nå ligger. Om høsten da auren «gikk på bekken» lå vi på postveien og fisket med snøre, krok og «beidemakk». Da var det mye fisk og lite trafikk.

Ved elva like nedenfor «Albert hos Gonnår handler» ligger **Geiteryggen** og **Bukta** og der er det kokt og vasket mye tøy av folk som bodde i nærheten.

I **Revia** var det også vaskeplass, likedan oppover elva derfra mot Gottfred i Nesane som hadde sin vaskeplass. Nesodden hadde også sin vaskeplass og runder vi Nesodden, er vi i **Nesane** og der var det en av de store vaskeplassene. Det er meg fortalt at det var 2 gryter i Nesane. Det var også felles snorer til å henge tøyet på og det var visstnok «Gottar i Nesane» som satte opp dette. Her i Nesane blei også lasteflodane brukt til skylling og skuring, men ellers var det vanlig at pråmmene blei brukt til det samme. Praktisk og greit var det sikkert også å skylle fra båten. Til Nesane kom det vaskekoner fra Røllend, Nesbakken, Nesegrøvan, Heia og fra flere andre steder, så det må ha vært en fin og god vaskeplass.

I **Kalvehagen** var det også vaskeplass, men litt lenger opp var **Støa** og det var nok i sin tid den største vaskeplassen på den siden av elva.

Til Støa kom det vaskekoner fra Vardeheia, fra Venneslagardene, fra Pøntebakken og fra bygdelaget omkring der.

Ofte var det slik at de lånte handkjerra til «Søren på Landhandelen» for å bringe ved og klær til Støa. På forhånd var det sanket troseved, fliser og kongler til å fyre med. Det ble mye røyk og trafikk ut av dette og så vidt vi vet, ble det av den grunn slutt med vaskingen i Støa. Det var også et vaskehus i Støa og det var visstnok bare så vidt at «Inger i Støa» som da var en jentunge fikk reddet seg ut da dette brant ned.

På Kvernvollen og hos Torgrimsen var det faste vaskeplasser.

Ved Torgrimsen renner **Kjørkebekken** ut og innerst i den ved «Tjønna» der festplassen nå er var det en vaskeplass som ble brukt av folkene som da bodde på dette stedet.

Tuden hadde sin vaskeplass og i **Ludefladen** var det flere. Det skal også ha vært vaskeplasser i bekken som renner gjennom Ludefladen og som kommer fra Venneslaheia.

Oppover **Eikelandsbekken** og **Grunnevannsbekken** lå vaskeplassene, ikke langt fra hverandre og det var stor aktivitet også her.

Egelandsåna hadde sin plass og på Bomtreåsen var det en fin vaskeplass nede ved elva. Oppover **Rogåna** var det vaskeplasser på rekke og rad helt fra elva og oppover mot Honnemyr. Likedan var det i **Skjerkebekken** oppover mot Husan.

Så tilsammen på denne strekningen av bygda var det et stort antall vaskeplasser som alle ble flittig benyttet i den tiden av året det gikk an å vaske og det var fra våren til langt på høsten. Om vinteren blei det vel å bære vann og vaske inne.

Alle vaskeplassene var nesten fredede plasser, man var redd for å gjøre noe galt med disse plasser og folk respekterte at det skulle være slik.

Fyrstedene var gjerne laget til av 2-3 steiner til å sette gryta på, eller det ble smidd til et stativ til å sette den på. Mange fikk nok laget dette på Hunsfos i den tiden. Men som sagt, dette fikk som regel stå i fred og den fine slitte steinen som ofte blei brukt på vaskeplassen, den finnes vel kanskje enda.

Å vaske på denne måten kunne selvsagt være et slit, men kosen med å vaske og med en varm kaffekopp oppveiet kanskje noe av slitet. Ofte var det en stor ungeflokk som skulle ha sitt og merkelig nok var det tid til å ta seg av dem også. Det var tid til å ta dem på fanget å gi dem den ro og trøst de alle skulle ha.

Nesten alle bekkene jeg har skrevet om er i dag gjemt og glemt og mange vet vel ikke engang hvor de er å finne i dag? De ligger i rør, – beklageligvis, til glede for noen, men et savn for andre.

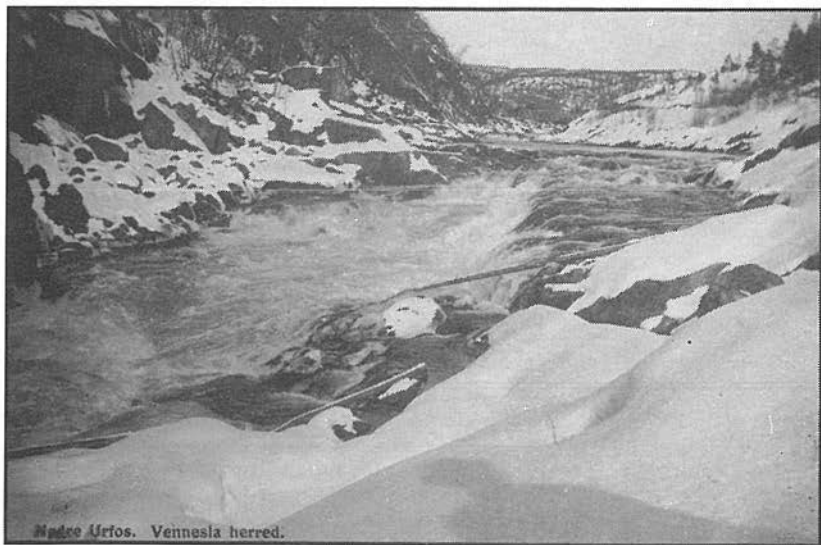
*Toralv Askedal
Vennesla*

Om tømmerfløtinga i elva og fjorden

Pir og høne

Som liten tykte eg det var eit syn å se elva nedenfor huset vårt i Revehola gå full av last som var på vei frå Nesodden ned til Hunsfoss eller til sagbrukane i Kristiansand.

Var veret fint, kunne eg sitte i lange stunder på Rabe og se dei tusen på tusen av stokker flyte forbi. Store stokker og små, korte og lange, tykke og tynne. Titt var stokkane kvitskurte og litt oppfliste i endane.



Nedre Urfoss. Vennesla herred.

Nedre Urfoss. Paulebrua i bakgrunnen. På venstre side av elva er det bygd ein skjerm for å lette støydinga.

Noen hadde brekt. Langveisfarande – tenkte eg. Kom kanskje heilt frå Valle og Bykle og hadde fått ein hard medfart i fossane nedigjennom Fidjefoss, Urfoss, Paulenfoss, Steinfoss, Røyknesfoss. Ja, fleire fossar visste eg ikkje navna på då. Iveland lå langt borte for ein gutonge. Og Bykle og Valle var for meg noe fjernt med kvinnfolk i stakk og karfolk med skinnfu. Nå ligg desse bygdene så mye nærara og eg veit navna på mange fleire fosser oppigjennom.

I si ville ferd i fossane blei fleire stokker brekte og skava opp. Dei blei til pinneved og bråd. Bråd kalte me toppendane som var brekte av i fossane. Denne veden og brådane blei så lett skyvd under bommen som var strekt frå Jeideryggen og oppover for å hindre lasta i å legge seg i Revia. I la samla veden seg i store mengder. Me dro den på land og fyrte med den om vinteren.

Så hendte det så titt at me rodde opp fjorden. Det kunne vere til Grovanssaga for å henge spon til strø i fjøset, eller til Drivenesøya og Mønen for å hente lauv til kyrane. Eller me rodde opp i fjorden rett og slett for å fiske og bade.

Då så me fløterane som strevde med sitt. Det var Tønnes i Nesane og hans folk som sto for fløtinga eller støydinga som me seie, frå fjorden til Hunsfos. Så var det Knut Lundevold og dei andre som arbeide med skilling i fjorden. Me rodde ut til dei. Det smalt i bosshagstenger og skvulpa i vann. «Ein pir, ein Kjøyta, ei høne...» blei det ropt. Og skrivaren skreiv. Stokk etter stokk. «Høne» var furustokker til Hunsfos Fabrikker og «pir» var gran. Skrivar då var Ammund Vennesland.

Interessa for det som gjekk føre seg i elva og på fjorden blei vel vekt då. Og det er lystelig å skrive om det. Då er det au vanskelig å sette grenser for hå ein skal ta med og ikkje ta med. Tenk bare så mye ein kunne skrive om fløteren, om heimen hans, og kona og bønnane. Åsså om livet på elva. I regn, i sol, i snø og sludd, vind og stille. Arme sommerdager.

Som dykk seinere vil se he eg setta grenser. Denne gonga skriv eg om når tid fløtinga tok til i Otra. Så skriv eg om åssen dei frå gammelt av ordna fløtinga frå dalen og nedover til Strai. Eg he au tatt mye med om Vennesla bom eller Breibommen som me kalte den som bønn. Breibommen strekte seg frå Støa til Bommelandet. Med det same eg skriv om Breibommen skriv eg au om kjerane og bomfestane og andre bommer i området Kvennevollane – Støa – Bommen – Sønninga (jordane og stranda syd for gården til Tordis og Gunnuf Drivenes) – hen mot Lundevold.

Noe om fløterane he eg au tatt med. Eg må skrive om dei. Åffår? Jau, fordi me finn så lite om dei i skriftlege kjelder. I protokoller og slikt.

Når tok fløtinga i Otra til?

Me må rekne med at folk som busette seg langs elva he brukt den til støyding av last heilt frå den tida då dei fyste gong fekk redskap dei kunne felle tre med. Altså frå steinalderen. Dei hogg trevirke dei hadde bruk for. Og elva var sikkert til hjelp for mange då stokkane skulle fraktes fram til buplassane.

Her i artikkelen ser eg bort frå den støydinga folk dreiv slik i det små for å dekke sitt eige behov for trevirke. Den støydinga eg skriv om er støydinga av lasta frå skogen opp gjennom dalen fram til oppkjøpere ved kysten og fram til sagbruk og fabrikker som etter hvert blei bygde langs elva og i Kristiansand.

Når tok så den støydinga til?

Den fyste eksport av last fra Norge som er nevnt i skriftlege kjelder gjekk føre seg på 800-900-tallet. I den islandske Vatnadøla-saga fortelles det at kongen (Harald Hårfagre) i året 890 ga den islandske høvdingen Ingemund Thorsteinson ei full skipslast med tømmer då han kom til Norge for å hente bygningsmateriale. I tillegg ga Harald han eit skip fylt med tømmer. Andre islandske skrifter fortel au om eksport av last frå Norge til Island.

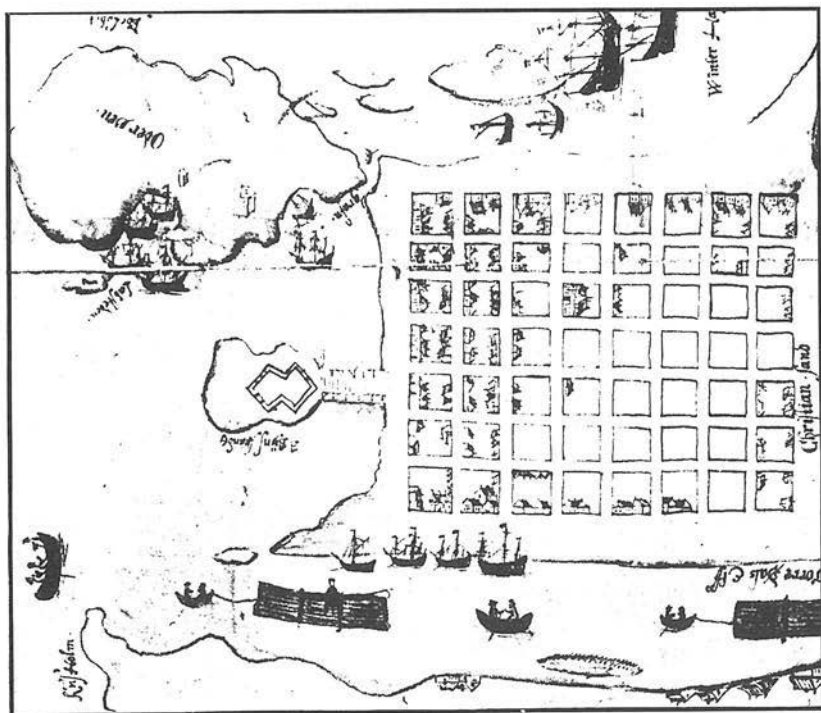
Etter hvert kom det oppkjøpere til Norge frå fleire andre skogfattige land rundt Nordsjøen. Særleg kom det hollendere og englendere hit. Dei kjøpte både rundlast, bjelker og hoggenbord.

Frå fysst av tok dei nok lasta frå dei nære kyststrøkane. Då det min-ka med skog der, måtte dei hente lasta lenger inne i landet. Då tok dei den ved elvane og støyda den ned til kysten der dei utanlandske tømmerdragarane lå. Mengda last som blei støyda i elva då var nok liten.

I Frostadtingsloven frå det ellefte til det trettende århundre kalles fløtbare elver for «flotrenner». Otra var ei fløtbar elv og me må rekne med at den blei tatt i bruk til fløting eller støyding av trevirke for eksport til Island og landene rundt Nordsjøen svært tidlig. Kanskje så tidlig som på 800-900-tallet.

Då dei fyste vannsagene blei tatt i bruk, auka nok mengda med fløtningslast i Otra noe. Vannsagene fekk innpass i Norge rundt år 1500. Når og hå henne den fyste vannsaga blei bygd i Vennesla, kjenner eg ikkje til. Det er trulig at det kan ha vore på Saga på Kvarstein.

Navnet Saga tyder på at just saga var grunnen til dei slo seg ned der. Gårdsgrunnen der hørte til den gamle Kvarstein-gården og det er nevnt under Kvarstein for fyste gong i 1604. Det er grunn til å tru at det var litt før den tida at den fyste vannsaga blei bygd i Vennesla. Fyste vannsaga i Birkenes, Flakk-saga, kom i 1571. Me må derfor kunne anta at det kom vannsag i Vennesla omkring 1550.



Teikning av Kristiansand frå 1662. Til venstre kan ein se fløting av last på «Torre Dals Elff».

På ei teikning av Kristiansand frå 1662 kan ein se dei støyde last nederst i «Torre Dals Elff». Lasta er lagt i flåter som blir slepa ned elva av små båtar. Flåtane må vere lagt sammen lenger oppe i elva, truleg ved Strai bom.

Det som me i vår tid he sett dø ut i fjorden vår, var altså slutten på noe som tok til fleire hundre år før oss.

Litt om organiseringa av støydinga

I fysstninga var det bonden eller skogeieren sjøl som sto for støydinga av lasta fram til der den skulle brukes eller leveres til kjøperen. Etter hvert kom det trelasthandlere inn i bildet. Dei kjøpte opp last langs elva og sørga sjøl for støydinga av den. Det var særleg hollenderne som var kjøpere. Dei hadde fått så godt tak på trelasthandelen at dei nær sagt bestemte prisane på lasta. På den måten dro dei av med profitten.

Frå 1662 blei det slutt på hollenderveldet. Frå 30. juli det året blei trelasthandelen lagt over på borgerskapet sine hender. Då blei «Privilegier for Kjøbestederne og deres Indbyggere udi Norge» vedtatt og satt ut i livet. I §2 i privilegiet heiter det mellom anna: «Trælasthandelen skal hos Borgerskabet alene forblive; dog at Ingen for vidt fra Kjøbstæderne boende skal derved være betvungen sin Last did at føre, men Borgerskabet ved deres Factorer, paa de vidt afliggende Steder, Lasten skal lade kjøbe, og Eiermændene saa billig Værd derfor give, saa ingen i ringeste Maader derover skal have Føie at klage; og skal Kjøbstæderne providere dem, som paa Landet boe, med al Fornødenhed, for billig Betaling, saa at dem intet til deres Ophold og anden fornøden Udgift kunde mangle, så vidt de for deres Lasts Salg kunde bringe til Veie».

Med dette gjekk all støydinga au over på byane og ladestedane. Bøndane var utspelt som selgere.

Då bøndane og seinare trelasthandlerane skulle støyde last, hende det etter hvert at fleire ville støyde på same tid og på same strekninga i elva. Då måtte lasta merkes så hver kunne få sitt igjen. Merkinga kalte dei for å «annamme». Det blei lagt bommer i elva så last kunne bli fanga opp og bli skilt etter «bierekernis annammelse».

Når den fysste bommen blei lagt øve fjorden vår, he eg ikkje noe nøyaktig svar på. I eit vedlegg til eit dokument datert Kjøbenhavn 23. mars 1665 er bommen i fjorden nevnt som «bommen ved vendesleff». Av dette dokumentet og eit anna dokument frå 1671 kan me anta at bommen er bygd lenge før 1665. Begge dei nevnte dokumentane he eg sitert heile innholdet av seinare.

Den fysste lov som kom om støydinga var «Forordning av 17. oktober 1794». Denne «forordning» ga grunneierane langs elva rett til å legge bommen til «fløtningens lettelse mot derfor at oppebære en billig godtgjørelse». Dersom grunneierane langs elva ikkje kunne bli enige med trelasthandlerane om godtgjørelse, skulle den fastlegges ved

skjønn. «Forordninga» ga au rett for trelasthandlerane til å legge bommer. Om grunneieren sjøl ikkje ville legge bom, så hadde altså trelasthandlerane rett til det. Dersom grunneieren var uvillig, skulle det au avgjøres ved skjønn.

Før 1794 må me rekne med at trelasthandlerane og grunneiarane ordna seg med eigne to-sidige avtaler. Det var gjerne private eller forretningsfolk som eide bommane. Som regel måtte dei betale for bomfeste til grunneiarane. Trelasthandlarane måtte så betale ein avgift for all last som blei støyda gjennom bomleet.

I dokumentet fra 1665 som eg nevnte, finn me ein del opplysningar om prisen dei måtte betale i Venneslafjorden for å samle lasta og legge den i ein eigen bom, «apart bom». For 100 tylfter måtte dei betale 6 riksdaler og 1 ort. For vedlikehold av denne «apart bom» måtte dei betale frå 10-20 Rdr. avhengig av størrelsen på bommen og åssen dei kom ut av akkorderinga med den som eide bommen. For støydinga frå bommen i fjorden til fossen måtte dei betale 9 ort for 100 tylfter.

På Strai er det tatt vare på ei gammel «bombok» der avgiften m.v. er ført inn. Det viser at det i årane 1720-30 var ei madam Wexels som betalte festeleia for Strai bom. Etter madam Wexels skifta både bommen på Strai og på Vennesla eiere fleire gonger. I 1814 kjøpte Georg Moe Strai begge bommane. Slehta Moe eide dei fram til 1900 då Fellesfløtinga kjøpte dei for 28.000 kroner.

Det var fritt for hvem som helst å støyde i elva fram til 1829. Det året holdt trelasthandlerane eit møte i Kristiansand der dei blei enige om ein konvensjon eller ein traktat om folks fløting i Otra. Konvensjonen blei underskreven med ei gong. Framst i protokollen frå møtet står det:

«Aar 1829, den 27 May var undertegnede Trelasthandlere i Christiansand forsamlede i følge Indkallelse av Johannes Nielsen udstædt den 23 dennes – hvilken vedlegges denne Protokoll – for i overensstemmelse med en av oss under dags dato underskrevne Konvention, at tage de fornødne beslutninger med hensyn til felles føllingen i Torridals vassdrag.»

Det blei satt opp regler og krav til dei som ville vere med i fellesfløtinga. Dei måtte «erlegge deres andel i Inventariet og forøvrig deltage i fellesutgiftene og forpliktelser som Konventionen inneholder.»

Lovane for «Konventionen» blei tinglest i Kristiansand byting 2. juni 1829 og ved Odde Sommerting same år.

«Konventionen» gjalt for strekninga Flårenden i Valle til Vennesla bom. Denne strekninga blei delt i fire distrikter. Det nederste distriktet strekte seg frå Kile til Vennesla bom. For hvert distrikt skulle der etter «Konventionen» vere ein fløtningsformann. Han skulle vere «påskrivningsmann», d.v.s. han skulle skrive under på at lasta var levert i rett tid til fløtinga. Fløtinga skulle ledes av ein fløtingsstyrar, valgt for eit år blant trelasthandlerane.

Etter at «Koventionen» var komen istand og fellesfløtinga organisert, blei det kan hende meir fart i fløtinga. Med det meiner eg å seie at tida frå lasta blei sloppe på elva til den kom fram der den skulle leverast, blei korta ned. Eg he seinere omtala fløtningsforholdane i elva. Dei var vanskelige. Det kunne ta fleire år før lasta kom på elva oppe i dalen til den kom fram til Venneslafjorden og Kristiansand.

Støydinga blei frå 1829 ordna slik at dei støyda ei «følle» frå Flårenden til Vennesla bom. Der blei lasta skilt. Hver trelasthandler måtte sjølv sortere ut si last i Vennesla bom. Han måtte au sørge for støydinga frå Vennesla til Strai bom. Trelasthandlerane trakk lodd om rekkefølgen på støydinga frå Vennesla bom og nedover. Ingen måtte støyde meir enn 200 tylfter i ei «følle». Hadde «følla» foran passert Vigelandsfossen, kunne dei ta neste «følle» fra fjorden og ned til Vigeland.

Konvensjonen av 1829 blei stadig endra. Jamt til det betre. Det kom nye lover og regler i 1842, 1851, 1874 og 1906.

Ein konvensjon av 13. august 1842 omhandla særleg vedlikehaldet og tilsynet av Vennesla bom og Strai bom. I denne konvensjonen er der ein oversikt som viser avgifter som måtte betales til dei som eide Vennesla bom. For den lasta som blei støyda frå fjorden og nedover var avgiftane:

Bjelker	6 shilling pr. tylft
Pålebjelker	6 shilling pr. tylft
Saugtømmer	4 shilling pr. tylft
Smaalast	3 shilling pr. tylft
Ekebjelker	shilling pr. tylft
Spirer	6 shilling pr. tylft

Me ser her at dei au støyda «ekebjelker» og «spirer». Det viser at lasta au skulle brukes til bygging av skip. «Spirer» var store stokkar i heile lengder som mellom anna blei brukt til skipsmaster.

Som eg nevnte blei elva fra 1829 delt i 4 distrikt. Distriktsinnndelinga blei endra med dei nye lovane og reglane som kom seinere. Otra var til sist delt i 8 distrikt. Dei to nederste var:

7. distrikt: Sågestølkvisla (Kile) – Vennesla bom

8. distrikt: Vennesla bom – Strai bom – Kristiansand

Som eg nevnte skulle fløtinga ledes av ein fløtingsstyrer valgt for eit år. Det var såleis bare ein valgt trelasthandler som utgjorde «bestyrelsen». Regnskapet blei ført av eit firmakontor. Sjøl om lovane frå 1829 blei endra fleire gonger, var det lite «bestyrelsen» blei endra. Fysst i 1906 fekk fellesfløtinga ein «Direktion» på 8 medlemmer og det blei tilsatt eigen fløtningsbestyrer. Etter dette var G.A. Vennesla bestyrer fram til 1913. Frå 1913 til 1918 var Th. P.P. Spilling bestyrer.

Alt frå 1871 hadde fellesfløtingen tilsett ein fløtingsinspektør. Han tok seg av det praktiske med fløtningsarbeide i elva. Desse he vore fløtningsinspektører:

1871 – 1891: Gunder Thorkildsen

1891 – 1917: E.G. Aamoth

1918 – 1948: John Natland

Etter Natland som døde i 1948, blei det ikkje ansett noen ny fløtningsinspektør.

Arbeidet i elva blei delt mellom fleire fløtningsformenn. Siste fløtningsformann i Vennesla bom var Knut Lundevold som nå bur på Kvarstein. Knut var av fløtningsfamilie ved fjorden. Eg he omtalt han seinere – der eg skriv om fløterane. Knut var formann i bommen til han blei pensjonert i 1981, 70 år gammel. Han hadde då vore formann i bommen frå 1952.

Frå 1918 då dei slutta med fløtningsbestyrere, blei det tilsett fløtningssjef i Otra. Alt året etter blei Fellesfløtinga i Otra og Fellesfløtinga i Tovdalsvassdraget enige om å ha felles fløtningssjef og felles kontor. Fløtningssjefen skulle ha vassdragsteknisk utdanning.

Frå 1918 he me hatt desse fløtningssjefane:

1918 – 1950: Aasmund Vinje

1950 – 1951: Martin Folkestad

1951 – 1959: Sigurd Aas

1959 – 1970: Sigurd Aulien

1970 – 1981: Anders Buestad

Etter 1981: Nic. Prebensen

Eg skal ikkje her komme nærare inn på overgangen frå fløting til bil. Eg kan bare nevne at det i 1977 ikkje blei levert last til fløting. Bilane hadde då tatt heilt over. Det året blei det samla og støyda ca. 136 m³ last mellom Åraksbø og Vennesla bom. Dette blei gjort for å få med dei siste restane av last langs elva.

Det var Knut Lundevold og fleire av dei andre fløterane som gjorde den siste opprenskingsjobben. Knut Lundevold og Torkel Skomedal renska begge strendene frå Åraksbø til Byglandsfjord. Frå Byglandsfjord og ned til Venneslafjorden var fleire med på større eller mindre strekninger av elva. I tillegg til Knut var desse med: Tønnes Viksnes (Lilletønnes), Torgrim Moseid, Anders Fennefoss, Ragnvald Lian, Andreas Bakke og Karl Lundevold, bror til Knut.



Knut Lundevold, siste fløtingsformann i Venneslafjorden. Her sammen med kona si Olga i heimen dei he på Kvarstein. Bildet er tatt 18.11.1982.

Om fløtningsforholdane i elva

Samanlikna med elvane på Østlandet var elvane på Sørlandet vanskelege å støyde last i. Åssen fløtningsforholdane var i elva vår i året 1664, he me frå eit dokument i Riksarkivet. Dokumentet er ei «betekning» som Daniel Knoff, tollforvalter sønnenfjells, gjer til rentemester Mogens Friis. Dokumentet er datert i København 23. mars 1665. Med si «betenkning» legg Knoff ved eit skriv som er skrive under av 17

«fattige undersaatter udj Chr.sand og Augdesidens lehne» om lettelse av den trelastttiende dei var pålagt å betale kongen. I dette skrivet gjev dei 17 ein «Allerunderdanigste Specification och Opschrift om Bielkebrugets Beschaffenhet» i Otra, frå «Vadtz-Enden» ytterst i Byglandsfjorden til Kristiansand.

Då dokumentet he mange detaljer om forholdane i Venneslafjorden og i fossane i Vennesla, tek eg det med her. Det he denne ordlyd:

Allerunderdanigste specification och Opschrift om Bielkebrugets Beschaffenhet.

Torredals Elff gaar op langs med Byen Christianssand paa dend ene side, strecker sig op i landet saauit med bielcker handlis 16 mile vdj same Elff 9 mile fra byen, kjøber borgersckabit med bønderne som hver paa de 7 mile weys offuen fare, huis last bønderne kand tilveye-bringe.

Same sted kaldis vasEnden, huor lasten kjøbis for denne pris 1 tylt bielcker 4 Rd., 4½, 5, 5½, 6, 6½, 7, 7½ Rdr. mindre och mere, ligesom lasten er goed til och borgerne med bonden kand accordere.

Denne bielcke handel och kjøb scher iche uden en gang om aarit, nemblig 14 dage effter Stj. Handdag midsommer.

Naar same bielcker ere kjøbte slaais dj paa Elffuen och Fossene ved be^{re} vadtzEnde huorfra de schal ved folch och stoer bekostning følgis til dj kommer i vendesleff bom, som er 7 miles vey, huor mand huer Vge maa giffue huer Karl til løn 1 Rdr. och deris frj Kaast, och enda tit och ofte lidet eller intet Vdrette efftersom Elffuen er i laug til, Imidlertid udj Elffuen der Imellom bliffuer mange bielcker borte, mange af fossene brut en deel af steenene gnaffuit och forderffuit och en deel Kjøbt for goede som dog ere vrag, och en stoer deel bliffuer bestaaendis i Fossene och paa schierene, huor ingen kand komme til dennem och der gandsche forraadner, saa dend største part aff bielckerne bliffuer beliggende paa Elffuen fra it Aar til it Andet och en deel der aff 3-4-5-6 Ja 10-15 Aar udkommer, och en deel der aff aldrig nogen til gauffn. De bielcker som nu kommer i bommen ved vendesleff, derpaa schal giøris bekostning, och giffuis for 100 tylter at samle 6 Rdr. 1 Skilling, huor dj da henleggis udj en Apart bom, som dertil med stoer bekostning holdis vedlige, och derfor aarligen forsagt penge giffuer, nemblig 10-12-20 Ja 24 Rdr. ligesom bommens storlighed er, och dj med dend bommen holder ved magt kand accordere, huor tit och ofte formedelst stoer flum och stængte veyer bommen udgaar och last for 10-12 Ja 16 000 Rxdr. bortgaar der offuer mange geraader udj. Armoed.

Naar bielckerne nu schal stödis, Giffuis for 100 tylter at flode udaff bommen och til fossen 9 ort, huor dj slaaes løs och gaar paa fossen.

Huelken borger som støder 100 tylter bielcker, holder fra Fossen til Høus, som er 1 mil weys – 12 Ja 16 Mand, som udfølger bielckene igiennem fossene, til dj kommer til dennem som tager och binder dennem sammen, och giffuis huer Mand om dagen 1 ort och frj Kost. same Elff och fossen kand och vere saaledis, at mand paa 100 tylter kand vere 2-3 Ja 4 dage, och undertiden paa en dags tid, ligesom Elffuen er i goed stødelaug.

Der er och nogle smale løb, som Elffuen gaar I giennem Klipperne, huor borgerne ofte lider stor schade, I det naar en bielcke kommer tuert for det smale løb och stercke vand, bliffuer der staaendis fast undertiden 10-20-30 Ja 50 tylter bielcker, som maa med liffs fahre, schade och stoer bekostning igienløsis, saa der kand bliffue mange tylter sønderbrut och sønderhuggen. Inden dend igien kand vorde løst, tilmed giffues dj folck som fossen igien tør och vill løse 4-5 Ja 10 Rxdr. Nock schal holdis ved Løns, som bielckerne schal sammenbindis paa 100 tylter 9 Ja 12 Mand, som giffuis huer til løn om dagen 1 ort och frj kost, saa lenge dj alle bielckerne haffuer bundit, som ofte kand være 2 Ja 3 dage, Item schal holdis ved Løns til at tage bielckerne i Land 8-10 J 12 baader med 2 Folck i huer baad, om dagen 1½ ort och frj Kaast.

Til 100 tylter bielcker bekostis paa bastetoug, vidier, klaffue, Kieppe, Vngeferthig 3 Rxdr. Item til bielckebrugs fornødenhed, maa en huer holde en stoer bomtraase, som kand koste 30 Ja 40 Rxdr., smaa traaser at flode med 6 Ja 8 Rxdr. liner ellers udj Elven oppe i landet 4 Rxdr: En baad i fossene 6 Rxdr. En pram oppe i landet 4 Rxdr: En stødøxe 2 Rxdr. buløxer och nauffre 3 Rxdr: pramme och baade i fossene, saauelsom dennem fossefolkene schal holde til os 5-6-7-9 Ja 12 Rxdr.

Disligste bekostis meget paa bielckerne, naar Elffuen haffuer verit stoer, och igien bliffuer liden, lægger bielckerne i landet paa Engene och i skouffvigerne, huor vandet dennem hauffuer opsat, Giffues for huer tylt at Kiøre aff landet 1 ort, och maa derfor Vden betale dennem, som haffuer lidet schade paa deris Enge. Naar nu bielckerne ere kommen i floede, maa betalis for landet huor dj kand leggis ved. Efftersom borgerne och dend landet tilhører kand accordere, Indtil dj bliffuer sold, saa och betalis til dennem som landet eyer, huor dj giøris i floede aarlig 2-3-4 Rxdr. Noch huer gang mand støder en villighed paa 1-2 Rxdr: for deris fischerj uanseet hans Ko. Man kand haffue aff dennem alle sammen om aarit 1 fj. lax som landet eyer, och dog tit och ofte tør

true bommen at ville løse och lasten bort at lade driffue. Vdaff huer støding bliffuer borte och effterliggendis udj fossene nogle bielcker, huilcke fossefolckene iche kand faa med sig, som siden enten en Ringe ting igien affbekommer, eller slett intet oh maa giffue for tylden aff dennem som bliffuer bierget 1 ort. Saa lenge bielckerne ligger støt i Elffuen maa betalis en Mand, som tager vare paa dennem, Efftersom mand med hannem best kand accordere och lasten lenge ligger til. Naar bielckerne ere soldt til schipperne, schal giffues aff huer 20 tylder at flode til schibsborde En Rxdr. foruden det Euentyr borgerne maa udstaa til dj schipperne ere leffuerede: huor da schipperne undertiden vrager $\frac{1}{2}$ -1 och 2 tylder bielcker Ja undertiden mindre och mere.

Belangende bielckernis annammelse aff bonden, da gaais der stoer omkostning paa, baade for sig selffuer som oppe i Landet schal Reyse, saauelsom sine foclk och tiennere, som lasten schal mercke, saa mand tit och ofte kand vere 1-2-3 Ja 4 Vger fra sit hus.

Nesten alle dj bielcker som Kiøbis udenfor vasEnden, er iche aff Verdj och pris, saauelsom ey aff stoerlighed och got træe, Ey heller saa dyre och gode, som de der kiøbis offuen for bem te sted, men giffuis for 1 tylt $2\frac{1}{2}$ -3- $3\frac{1}{2}$ -4- $4\frac{1}{2}$ Ja 5 Rxdr mens bekostningen och schaden er lige stoer paa alle bielcker, at regnis fra dend sted dj annammis paa, och til dj igien ere solte, och ved schibsborde til shipperen leffuerit.

Bielckernis forhandling til Hollenderne, da selgis dj Vnderliden och i slap tid for lidelige och slet kiøb och sonderlig i denne Elf, nemblig for 1 tylt bielcker 3-4-5-6- $6\frac{1}{2}$ -7- $7\frac{1}{2}$ -8-9- $9\frac{1}{2}$ Ja 10 Rxdr. Efftersom bielckerne ere gode til. Vdi denne Elf ere bielcker och soldt for 11-12 Ja 13 Rxdr tylden, dog ey af bønderne kiøbt, Mens dj som dennem haffuer soldt, haffuer selffuer ladet hugge dennem, och med stoer bekostning til weye bragt.

Smaa-Last Handling.

Smaalast. Nemblig 10 och 12 Allen furtimmer, som aff denne Elf kommer och igien forhandlis til schipperen, Giffuis bonden for 1 tylt $3\frac{1}{2}$ ort Ja 1 Rxdr. undertiden 4 eller 6 o. mere eller mindre, selgis tylden igien der aff til skipperne for 1 Rxdr. 6 s, $4\frac{1}{2}$ ort och i det alldyrreste 5 ort, huor paa borgerne maa giøre omkostning med flodeløn til skibsborde.

Huad Topdals Elff belanger, huelchen Last som deraff udkommer her och for byen forhandlis derom kand vj Undertegnede som paa same Elff hanterer och bruger med ald sandhed bekiende at der iche

mindre bekostning paagaar, end som tilforn om Torredals Elff er specificeriet, Men offuer 1 Rxdr mere paa tylden, efftersom Elffvernis beskaffenhed ere u-lige, och flodningen fra dend siste fos, som bielkerne sist udstødis langt besuerligere.

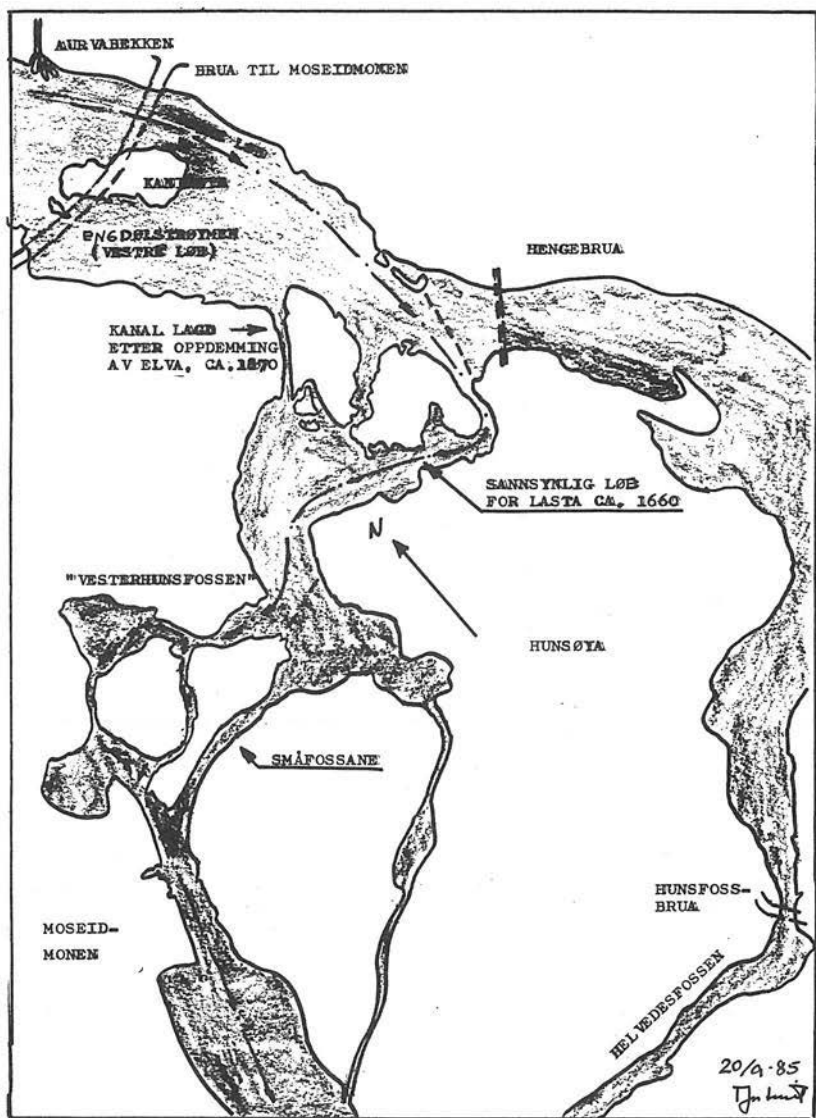
Av skrivet kan me se at det i 1664 var bonden som for eigen rekning og med eigne folk ordna fløtinga i tverrelvane og bomfløytinga over Byglandsfjorden. Der fallbyr han lasta si til «Borgerschabit» ved «Vadtz-Enden». Her er ei gong om året, 14 dager før St. Hans, «accordering» om salget med trelasthandlerane. Når så lasta er kjøpt og «annamet» (merka), kastes den på elva og «følgis» av leide fløtere den 7 mil lange og vanskelige fløtbare strekinga til «vendesleff bom».

I fossane brekkes og skaves lasta. Ved fløym blir den liggande på land og utilgjengelige skjer, «saa den største part aff bielkerne blifuer beliggende på Elffuen fra it Aar til it Andet, och en deel der aff 3-4 Ja 10-15 Aar; ud kommer och en deel der aff aldrig nogen til gauffn.»

I eit av avsnittane i dokumentet er der nevnt at «Der er och nogle smale løb, som Elffuen gaar gjennem Klipperne...» Eg rekner med at trelasthandlerane her skriv om «Småfossane» – fossane som var på vestre side av Hunsøya. Eg he ikkje funne ut om dei i den tida, rundt 1660, tok lasta ned Helvedesfossen, øst for Hunsøya, eller om dei tok den ned Småfossane. Før papirfabrikken blei bygd og elva stemt opp, så var der fleire løp på vestsida av øya. Desse er på gamle kart kalt «Småfossane». På østsida var der bare ett som nå – Helvedesfossen. Grunnen til at eg antar at dei støyda lasta ned Småfossane er at det i eit anna dokument frå 1670 som eg skriv nærare om seinare, er nevnt at ein Arent Tønnesen skal ha «oprettet et Bolverch ved Vesterhunds fossen, item anlagt tvende Bomme aff nye oppe i Elffven til deres som Trælast brugen drifver, Beste og Fordel». Eit «Bolverch» er ifølge Ivar Aasen: «Forbygninger, især imod vandet» – altså ein skjærm e.l. som dei bygde opp for å få betre løp i fossen. På hollandsk blir slike skjermer kalt bolwerk.

Det er au nevnt af Arent Tønnesen «haffver til hver Mands Nytte la-det avbrænde tvende Field i Elven».

Eg he diskutert med Gunvald Neset og andre som kjenner elva rundt Hunsøya godt om hå for eit løp dei kunne ta lasta ned på vestsida av øya. Me he konkludert med at dei ved «Stemmane» måtte ha ein bom over elva som leda lasta inn i det løpet som lå nærast ned mot hengebrua som gjekk frå Brakkane (der Helsehuset står) og over til Hunsøya.



Teikning av Otrå frå Kaninøya til forbi Husøya slik den omtrentlig så ut før dei større stemmane blei bygd i fossane. Sannsynlig løb for lasta omkring 1660 er teikna inn. Til orientering er teikna inn brua ved Herredshuset, den gamle Hengebrua og Hunsfossbrua.

Frå her tok dei så lasta å leda den ned det løpet som gjekk nærast mot Moseidmonen.

Eg he altså antatt at lasta blei støyda ned i fossen lengst vest. Her var sannsynligvis det beste løbet. Men her kunne au lasta sette seg fast «I det naar en bielcke kommer tvert for det smale løb och sterile vand, bliffuer der staaendis fast undertiden 10-20-30 Ja 50 Tylder bielcker, som maa med liffs fahre, schade och stoer bekostning igien lösís, saa der kand bliffue mange tylder sønderbrut och sønderhuggen, Inden dend igien kand worde løst, til med giffues dj folck som fossen tør och vill løse 4-5 Ja 10 Rxdr.»

Frå gammelt tok dei lasta ned mellom Kaninøya og Venneslamonen – i «det østre løb» som fløterane kalte det. Seinare då elva blei oppdemd, blei det laga ein svær «undervannstemme» i elva nedenfor Kaninøya. Den kan dykk se i elva nedenfor Moseidmonbrua. Det blei au laga ein kanal slik at lasta kunne støydes meir direkte inn til fabrikken då den blei bygd. Dei tok au til å bruke Engstølstrøymen på vestsida av Kaninøya. Dette løbet kalla fløterane for «det vestre løb». Som teikninga viser var der et skjær i dette løpet. Det var store stein som lå der. Desse blei skoten vekk i 1937. Navnet Engstølstrøymen mellom Kaninøya og Moseidmonen kjem frå navnet på den dalen, «renna» eller segget som gjekk frå omtrent der Menighetshuset på Moseidmonen er tvers over monen ned til elva straks nedom Biblioteket og Brannstasjonen. Egra mellom Menighetshuset og Endre Moseid sin gård heiter Engstølegra og alle holdikane der gikk ned i Engstøl. Den lille bukta der er i elva rett under Moseidmonbrua på Moseidsida, er enden av dalen Engstøl. Bukta kalla me som små for Dauingbukta. Hå det kom av veit ikkje eg.

Det var ikkje bare fossane som var eit problem i elva. Fløymane kunne au vere eit stort problem. Der var ju ingen reguleringer i elva då. Om det ser me trelasthandlerane skriver «naar Elffuen haffuer verit stoer, och igien bliffuer liden, lægger bielckerne i landet paa Engene och i skouffvigerne, huor vandet dennem haffuer opsat». For å få lasta ut på elva igjen, måtte trelasthandlerane betale «for huer tylt at Kiøre aff landet 1 ort».

Det blei bygd stem i dei forskjellige fossane då papirfabrikken blei bygd. Konsul Kirsebom som bygde fabrikken, inngjekk i desember 1873 ein avtale med grunneiarane på begge sider av elva ovenfor Helvedesfossen om at han skulle få lov til å bygge stem og øke vannstanden 6 fot. Det er klart at denne økinga av vannstanden virka i på støy-

dinga både gjennom fossane og oppover langs elva. Åssen dette virka inn he eg ikkje studert nærare. Det er blitt meg fortalt at det virka inn på vannstanden heilt opp i fjorden. Etter oppdemminga blei det mellom anna ikkje lenger mulig å ri med hest over frå Nesane til Strøyen – noe det visstnok var før.

Det blei bygd stemmer i fossane mot Moseidmonen. For lasta laga dei ei lasterenne som gjekk fra nålestemmen i øvre ende av Småfossane over dei to øyane eg he teikna inn i småfossane. Denne lasterenne kom ut i elva litt lenger vest enn den siste lasterenne dei hadde ved sliperiet på Hunsfos.

Dette får vere ein smakebit på åssen fløtingsforholdane kunne vere i elva forbi Vennesla. Det blei i 1854 vedtatt ein «Lov om Fløtnings- og Flodrensningsvesen». Etter at loven kom, blei det i årane 1868-76 brukt kr. 76.178,16 til arbeide for støydinga i Otra. Blant anna blei det gjort store arbeider i fossane ovenfor fjorden. Om dette skreiv Amund Helland i Norges Land og Folk, bind IX i 1904: «I Steinfoss er oppført en stor skjærm på høire side (1875). I Paulen er den saakalte Paulskvisle på høire side afstængt med en stor træskjærm (1868). Udenfor og nedenfor denne er afsprængt et fremstaaende fjeld; venstre løb, som gaar gjennom Paulebjerg, er afstængt med en stor træskjærm (1876); udenfor og nedenfor den er foretaget store sprængninger. Paa høire bred længer ned er udført tre træskjærme (1868).»

Om ordet «kvisle» i navn som Paulskvisla og Sågestølkvisla seier Ivar Aasen at det er «en Elvekløft, Green eller Arm af en Vandstrøm. Ogsaa en Banke eller Holme, som dannes ved en sidegren af en Elv.» Ordet blei brukt i Raabygdelaget seier Aasen.

Det kunne vere interessant å se nærare på desse og andre arbeider som er gjort i elva. Det får me gjere seinare. Kan hende i et anna årsskrift.

Om Vennesla bom

Som eg alt he vore inne på, må Vennesla bom vere godt eldre enn frå 1665. Når den fyste bommen blei lagt over fjorden vil me vel aldri få vete sikkert. Det einaste ville vere om me fiska opp noen av dei gamle bomstokane som ligg i fjorden. Så kunne me datere dei. Men ville me så ha fått tak i dei eldste?

Eg nevnte tidligere eit dokument frå 1670 der det sto noe om arbeider som var gjort i «Vesterhunds Fossen». Det omhandler au «Wen-

dersleff Bom» og vedlikeholdet m.m. av den. Dokumentet har denne ordlyd:

Christianus Qvintus pp.

Gjør alle vitterligt: at eftersom Vi af Laurids Andersens Laugmand udi vor Kiøbstæd Christiansand, og Fogdens Peter Stephensens, deres efter Voris Befaling datert den 21 December 1670 indgiffne skriftlig Relation, angaaende Wendersleff Bom, som skal være Lochelsen for Træelasten udi Torredahls Elff, allernaadigst fornemmer, hvorledes Arent Tønnesen, Borger og Indvohner i bemeldte vort Kiøbstæd, sig skal have paataget benæfnte Bom med fornøden tilsuun og Reparation at vedligeholde, med de Vilchor at han for saadan hans Umage og Omkostning maatte nyde en billig Penge af de Vedkommende som med den groffve Trælast der handler, og han allerede en temmelig Udgift derpaa skal have anvendt; idet han foruden Bommens Vederholding haffver til hver Mands Nytte ladet afbrænde tvende Field i Elven, som formedelst Anstødning ofte skal haffve de Handlende merchelige Skade. – Han skal og haffve oprettet et Bolverch ved Vesterhundsfossen, item anlagt tvende Bomme aff nye oppe i Elffven til deres som Træelast brugen drifver, Beste og Fordeel. – Da efter saadan Beskaffenhed sampt benæfnte Laugmands og Peter Stephensens herom allerunderdanigste Erklæring haffve Vi allernaadigst bevilget og tilladt, saa og hermed bevilger og tillader at benævnte Arent Tønnesen mod imod fornæfnte Bomhold og derpaa anvendende Bekostninger niude Vederlag og fyldest paa efter følgende Maade, nemlig: at eftersom der skal være en Plads udi Elffven hvor Bielcher samles, kaldet Staas = Iê n, paa hvilchen hver Borger maae med viitløfftig Bekostning en Trosse holde, da, og naar han udi Oxebeck holder forsvarlig Trosse for alle Træelasthandlere, maae og skal han indtil paa anden Anordning, niude og oppeberge, af hver Tylt Eeg og Furre = Bielcher store og smaae Fiire Bling dansk; af hver Tylt Saugtommer tu Bling, af hver Tylt ti, ni og siuf Allen, en Bling; Stolper og deslige derfor aff Tylten, – en Bling Hvad ellers benæfte Arent Tønnesen prætenderede tilbørlige Restituoion for de forrige Aaringers Bomhold og Bekostninger angaaer, da skal enhver af de Vedkommende efter som de haver igiennem Bommen stødt, hannem derfor i alle billige Maader skadeløs holde og betale. – Forbindendes Alle og enhver, herimod indtil paa videre Anordning, nogen Hindring eller Forfang at gjøre, under Vor Hyldest og Naade.

Givet paa vort Slot Kiøbenhavn den 11 July 1671.

Gienpartens Rigtighed bevidnes Cancelliet den 13 February 1813.

Lyders Cancellieraad og Achivarius i det Dansk Cancellie. – Den originale Cancellie-Gienpart har Hr P: Mørch erhvervet, og altsaa i hans forvaring.

Som me ser her hadde Arent Tønnesen tatt på seg «fornøden tilsium og Reparation af vedlikeholde» bommen. For dette «skal enhver af de vedkommende etter som de haver igjennem Bommen stødt, hannem derfor i alle billige Maader skadesløs holde og betale.»

Vedlikeholdet av bommen var sikkert viktig. Bommen blei jo utsatt for store påkjenninger under fløymane og då lastemengda som lå mot dei var stor. Is og vind kunne au gjere sitt.

Av navnet på gården Bommen skjønner me at Vennesla bom i alle år he ligge omtrent der den lå då den blei tatt ut av bruk i 1978. Den strekk seg frå Støa til litt nord for «Uraaen» eller Bombekken som me kalte den. Gården Bommen er fysste gong nevnt i 1660.

For at me for ettertida skal ha noe på papiret om åssen bommen var bygd og åssen bomsystemet var i fjorden, he eg i det vidare gått nokså mye i detaljer. Sjølv skillinga av lasta he eg ikkje skreve noe om nå då eg meiner me seinere må skrive ein eigen detaljert artikkel om denne delen av arbeidet i fjorden.

Me veit ikkje om den bommen som lå frå Støa til Bommelandet i vår tid var den opprinnelige. Etter det Torbjørn Viksnes i Nesane meiner, så blei Breibommen som lå i fjorden i vår tid, bygd i ca. 1740. Er det slik, så må den bommen som er omtalt i 1664 ha blitt for gammel og derfor blitt skifta ut i ca. 1740.

Breibommen var bygd av svært stor og seinvokst furu. Furu blei brukt då den ikkje råtner så fort som gran. Etter det eldre folk meiner, så kom stokkane frå Bykle. Bommen blei lagd til i Vennesla. Hå henne dei sto å tilvirke stokkane veit me ikkje. Vanlege plasser å gjere slikt arbeid var i Støa og i Nesane i støa under Kuleberget. Dei siste bomstokkane som blei tilvirka til erstatning for gamle stokker, blei laga av Knut Lundevold og Salve Grosaas fra Iveland. Dei sto i Støa å gjorde jobben. Det var i ca. 1927.

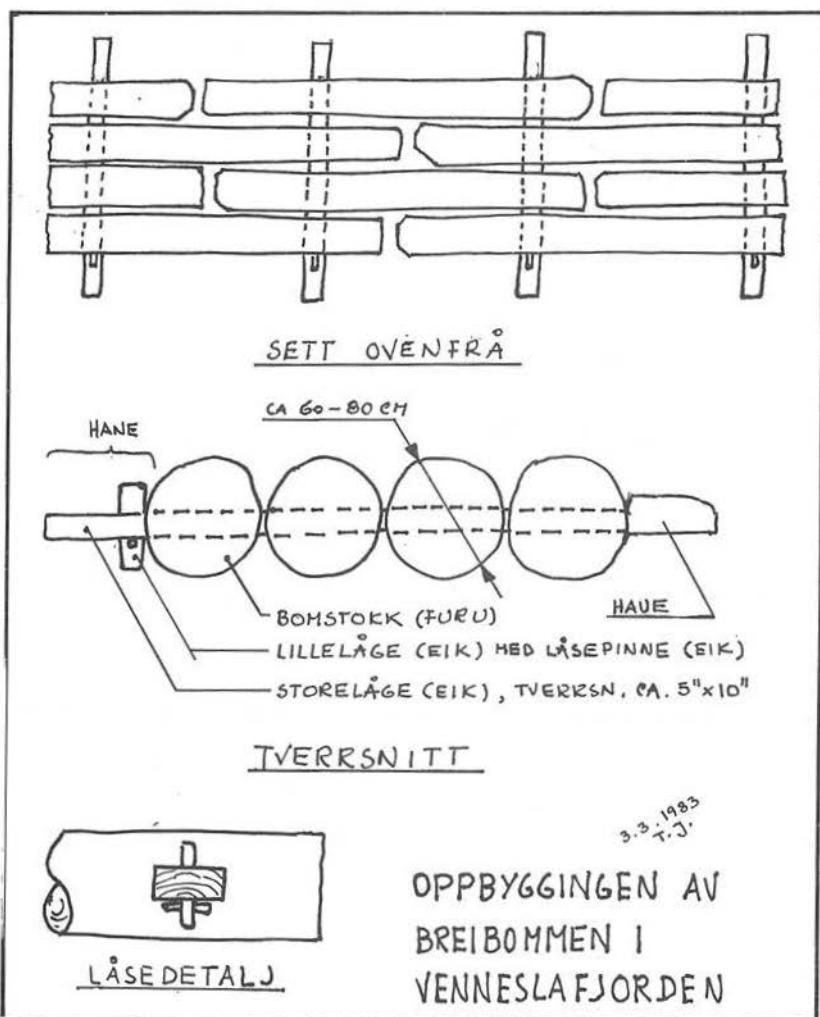
Då Knut Lundevold og min bror Olav i 1982 ville ta noen bilder av restane av Breibommen, var den søkt. Dei måtte til Strai for å finne ein bom som var lik den i Venneslafjorden. Eg he likevel vore så heldig at eg fekk låne eit bilete som viser bommen temmeleg bra.



Vennesla bom (Breibommen) ca. 1910-1915.

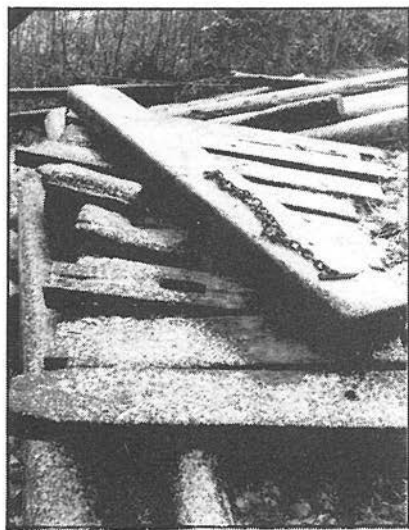
Av bildet av «Vennesla Løense» kan me se enden av bommen ligg litt inne på land på Støa-sida. På hi side av elva ser ein Bommen og ei tydelig kvit stripe langs elva. Det er Drivenesveien. Veien må just vere bygd då bildet er tatt. Veien blei bygd i 1911 – to år etter Hallandsbrua. Bildet kan då vere frå ca. 1910-15. Det ligg mye last på land både på Støa-sida og på Bommelandet. Det tyder på at bildet er tatt på sommeren etter vårfloymen. Som me au ser, så ligg bommen under vann eit stykke. Ein del av den var søkt ned slik for at det skulle vere mulig for alle å passere den. All trafikk opp og ned elva gjekk her. Ved sida av bommen, i vannkanalen, ligg to bomstokker som ikkje er i bruk. På den kan ein se holane for lågane som eg skriv om seinare.

Eg he laga ei teikning av Breibommen. Av den ser dykk at den hadde fire stokker i bredda. Bomstokkane kunne ha ein diameter på 60-70 cm. Bommen hadde ei total bredde på ca. 2,5 til 2,8 meter. Bomstokkane kunne variere i lengde. Dei var bygd sammen ved hjelp av store låger som teikninga viser. Til å låse lågane blei brukt smålåger. Smålågane blei igjen låst med låsepinner. Både dei store lågane, smålågane og låsepinnane – var laga av eik. Dei store lågane hadde eit «haue» og ein «hane» som begge var ca. 50-70 cm lange. Storelågen var ca. 5" x

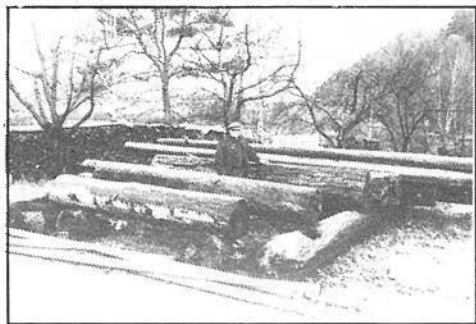


Breibommen, oppbygging og detaljer.

10" i tverrsnitt. Dei fyste lågane som blei laga, dei som kanskje var 200 år gamle, var for korte på hanen og haue. Dessuten hadde dei runde hauer. Korte haner og hauer var, som me seinere skal se, lite egna til å legge «letting» under.



*Rester av storelåger i Strai
bom. Bildet er tatt 19.11.1982.*

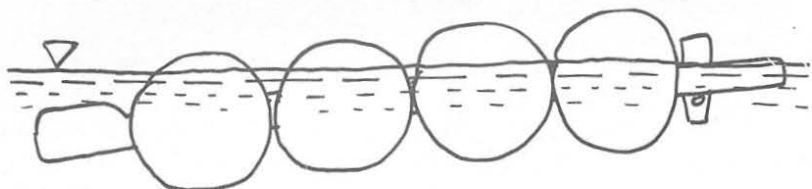


*Knut Lundevold attmed
restane av Strai Bom.
Bildene er tatt 19.11.1982.*

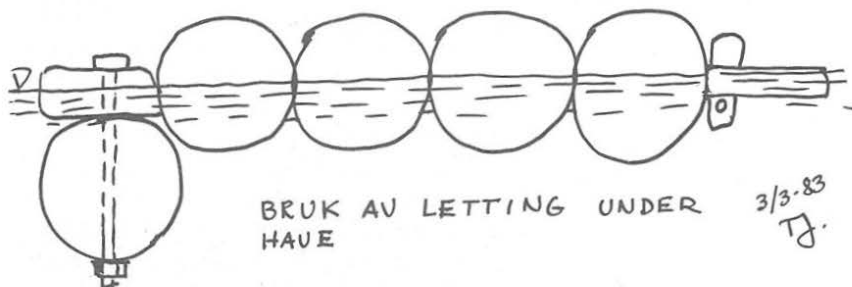
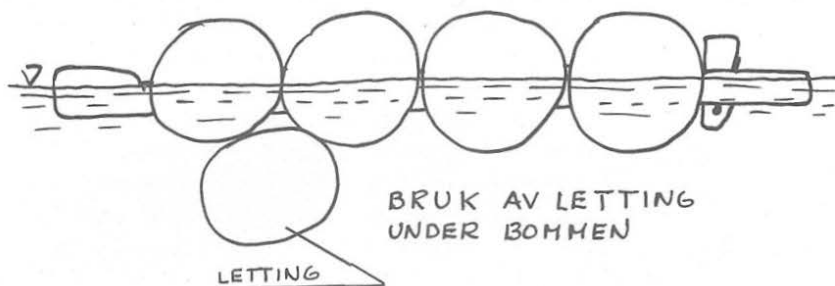


Om vedlikehold av bommen

Som eg he nevnt tidligare var vedlikeholdet av bommen svært viktig. Me så at det var slik rundt 1660 og me veit at slik var det au seinare. Då sagbrukane blei bygd ved fossane og då papirfabrikken kom på Hunsøya, blei nok søkelyset retta endå sterkare mot vedlikeholdet. Eit brot på bommen under fløym ville ikkje bare føre til tap av last for



HER ER BRUK FOR
LETTING



Då bomstokkane blei for tunge i vannet, måtte dei bruke «lettinger». Lettingane blei enten lagt under bommen eller under «haue». Å få lettingane under var eit svare strev.

dei som eide den. Lasta kunne au skade sagane og fabrikkbygningane sterkt om den kom i uhemma drift i fløyen nedigjennom.

Nå, når elva er nærmest fullregulert, merker me ikkje så mye til snøsmeltinga i fjellet. Før merka me den så lett. Vårfløyen kom alltid. Under slike fløyer og då det var sterk vind i fjorden, var fløterane alltid redd for bommen. Då sjekka dei bomfestane, kjettingane og sjøle bommen. Særlig oppmerksomme var dei på plassen der bommen hadde sidd ned noe på ei av sidane. Der kunne bommen vrenge seg. Det var dei redd for. Trykket ville då kunne bli så stort mot bommen at den kunne ryke.

For å holde bommen i vannrett stilling, måtte dei få løfta den opp på dei plassane den hadde sidd. Til å løfte den opp brukte dei «lettinger». Lettinger var store granstokker dei putta under bommen der den hadde slagside eller var sidd ned.

Lettingane kunne enten bli plassert under bomstokkane eller under haue eller hanen på dei store lågane. Dette ser dykk på teikninga.

Dei brukte alltid trestokker til å legge bommen med. Dei prøvde med ståltønner ei gong.

Det var «reine fiaskoen» som Gunvald i Nesane sa då med snakka om det. Dei sleit seg så lett laus.

Under den store vårfløyen i 1933 holdt bommen på å velte. Vannføringa var då over 18 gonger normalvannføringa. Den var 1400 kubikkmeter i sekundet. Normalvannføringa var 75 kubikkmeter. Største vannføring for å støyde last mellom Nesodden og Hunsfos var 400 kubikkmeter i sekundet.

Under flommen lå det 30.000 kubikkmeter last i bommen. Fløterane måtte gå vakt dag og natt i åtte døgn. Dei måtte bruke spak for å få bommen i vannrett stilling på plasser der den ville vri seg. Veien mellom Moseid og Drivenes lå under vann. På Lundevold hadde dei båten ved trappa. Fløterane, Knut Lundevold og Gustav Neset, måtte hente 12 stokker inne i gjødselkjelleren hos Gustav Drivenes. Udhuset hans lå då på motsatt side av veien enn det gjer idag.

Åssen dei he ordna seg med vedlikeholdet av bommen opp gjennom tidane frå Arent Tønnesen hadde vedlikeholdsansvaret rundt 1660, veit eg ikkje. Det he eg ikkje fått tid til å se på.

Frå 1900 og ut over til fløtinga slutta i fjorden hadde «Fellesfløtingen i Otteraaen» eit utvalg på «4 – fire paalidelige Mænd» til å foreta årlig besiktigelse av Vennesla og Strai bommen. Instruksen ser slik ut:

INSTRUKS

vedkommende Besigtelse af Vennesla og Strays Bomme.

1. Besigtelsen skal foregaa hvert Aar i Sommertiden paa den mest bekvemme Tid og helst naar Bommene saavidt muligt er ledige for Tømmer.
2. Til at foretage Besigtelsesforretningen udnævnes 4 – fire paa-
lidelige Mænd, der antages at være i Besiddelse af bedst Kjend-
skab og Kvalifikationer til at bedømme Forholdene. Desuden skal
Formanden, der har Overtilsynet med Flødningen i 8de Distrikt
(Vennesla og Strays Bom) være tilstede, hvis hans øvrige Gjøre-
maal i Flødningens Tjeneste tillader det.
3. Besigtelsesforretningen skal gaa ud paa, i Lighed med tidligere
Praksis, at efterse at alle Bomtrær, Laager, Fæstigheder, Kar,
Kjettinger og Trosser holdes i den samme gode Stand som tid-
ligere, og at Bommene har betryggende Bæreevne til at holde
Tømmeret under eventuelle større Flomme. Skjønsmændene har
ogsaa at paase, at Reparationer, som beslattes blir udført efter
Ordre.
4. Besigtelsesforretningen blir at indføre specificert i en dertil af
Flødningsbestyrelsen udfærdiget Protokol med særskildt Under-
skrift for hver Bom. Er ikke de Reparationer, som blev bestemt i det
foregaaende Aar, udført efter Ordre, blir dette at anmærke sær-
skildt i Protokollen.
5. Det paaligger Formanden, der har Overtilsynet med Flødningen
i 8de Distrikt, at sørge for, at de Reparationer, som Skønsmændene
hvert Aar beslutter, blir iværksat hurtigst mulig. Ligeledes har han
i Konference med Flødningsstyret at bestemme Tiden for Besig-
telsesforretningen og at tilkalde Skjønsmændene.

I Bestyrelsen for Fællesflødningen i Otteraaen
Kristiansand den 6te August 1900



Av punkt 3 i instruksen ser me at «Besigtelsesforretningen skal gaa ud paa at, i Lighed med tidligere Praksis, at efterse at alle Bomtrær, Laager, Fæstigheder, Kar, Kjettinger og Trosser holdes i den samme gode stand som tidligere, og at Bommene har betryggende Bæreevne til at holde Tømmeret under eventuelle større Flomme». Det tyder på at det som me finn i instruksen bare er ei videreføring av den praksis dei hadde hatt i lang tid før år 1900.

Av den protokollen utvalget skreiv fra besiktigelsene kan me se at dei så øve bommane ei gong i året.

For at dykk skal få eit innblikk i hå utvalget dreiv med og hå hvem av bomfolkane som var med i utvalget, har eg her tatt med to protokoller frå besiktigelsene. Den eine er frå 1900 og den andre frå 1917.

Aar 1900 den 8^{te} August affholdtes den aar-
lige Besigtelse af Vennesla Bom med til-
hørende Fæstigheder og Kar. En Skjønsmænd
forrettede Formand Nils Pasmussen Vigeland,
den tidligere Bomfogd Lorentz Porsdalen Vennesla
samt 4 af Læmmerne i Vennesla Bom nemlig:
Torrens Forbilleden Næset og Talus Olsen Bommen.
Admønsterspektori Samot og Formanden for
Fodninger i 8^{de} Distrikt Tyveret Vigeland var ogsaa
tilstede ved Forretningen.

Skjønsmændene fandt følgende Reparationer
og Forbedringer påkrævede:

1. Fem Bomtrær og fire Læger Kæserer og
erstatte med nye.
2. Endel Læger bliver at udtage og undersøge
og i Tilfælde af Feil ved nogen af dem
bliver disse at erstatte med nye.
3. Endel Lettingstrær bliver at underlagge.
4. Nye Pale nedsatte paa Læmningodden
ledet for de gamle.
5. Skulde der forøvrigt under Reparationen
findes Mangler, som Skjønsmændene
ikke er bleve opmærksomme paa, bliver disse
sambtidig at udbedre.

M. Pasmussen, Læge Bommen.
Torrens F. Næset, Lorentz Porsdalen.
B. J. Samot, Tyveret Vigeland.

Besiktigelsesprotokoll frå 1900, Vennesla bom.

Den 7^{de} August 1918 avholdtes den aarlige
besigtigelse av Vennesla bom med tilhørende fasthøhet
og kar. — Som skjønsmond foretokke Gulhorn
Olsen Lundevold, Reinert Gulhornsen Vennesla, Tønnes
Thorkildsen Neset og Andreas Andersen Vennesla,
Opsynsmond for fløddningen i 8^{de} distrikt Igross
i Vefslund var tilstede ved foretningen.
Skjønsmonden fandt følgende reparasjoner og forbedringer:
Hvæskrover
De gamle Bombrøer Raseres og erstattes med nye.
De gamle laager ombyttes med nye.
Løttingsstøt underlagges, hvor bommen viser sig at
være for tung.

Gulhorn Olsen Lundevold
Tønnes, T. Neset
Reinert Gulhornsen
Andreas Andersen.

Besigtigelsesprotokoll frå 1918, Vennesla bom.

Av protokollen frå 1900 ser me at «tidligere Bomfogd Svend Baard-
sen Vennesla samt to af samlerne i Vennesla Bom, nemlig Tønnes
Thorkildsen Neset og Salve Olsen Bommen» var med. Eg he seinere
tatt med noen «fløterbilet» der både dei og andre er med. Der skriv
eg au litt om dei.

Dei mest vanlige vedlikeholdsarbeidene var:

- Utskifting av bomtre.
- Utskifting av storelåger.
- Utskifting av smålåger.
- Underbygging av lettinger.
- Reparasjon av kjer.
- Reparasjon av kjettinger.

Andre jobber kunne og bli gjort. I 1934 skriv dei i protokollen: «Hus-
et ved Skilleleet er saa raadent og tungt at der bør opsettes et nytt.
Dette arbeidet maa udføres i løpet av sommeren». I 1950 skreiv dei:

«Sikringsbommen er røken fra dobba og til land, vi så helst at hele bommen blev laget nye».

«Sikringsbommen» var bommen frå Nesodden og over til Strøyen. Den lå der som ei ekstra sikring om Breibommen skulle ryke.

«Dobba» dei skriv om ligg der ennå. Det er snaut den nå greier å holde sin mose og tregrodde mage over vann. Siste protokoll om vedlikeholdet blei skreven 27. juni 1952 av Sigurd Aas som då var fløtnings-sjef. I den skeiv han: «Siden forrige besiktigelse er sikringsbommen laget.»

Me som bada så mye på Moseidgrunna minnes «sikringsbommen» og «dobba» med vemod. Me opplevde så mye der. Bommen var ikkje bare ei sikring om Breibommen skulle ryke. Den var ein bom me fiska på, bada på, traff jenter på. Og skulle me frå Nesane ha vore så uheldige at me tok feil rute frå byen på lørdagskvelden og mot all fornuft havna på hi sida av elva – ja så kunne me balansere på sokkeleisten over bommen frå Strøyen til Nesodden. Det var moro i varme sommeretter. Og me kunne balansere på bommen! I allefall dei doble.

Sikringsbommen ved Nesodden blei visstnok lagt i 1932.

Om bomsystemet

Bomsystemet i fjorden he nok endra seg litt frå tid til anna. Hovedsystemet med ein stor bom tvers over fjorden frå Støa til Bommen og landbommer på begge sider av fjorden ovenfor denne bommen, he nok alltid vore brukt. Der var nok gode grunner for å legge Breibommen her. Strøymer i elva ville holde lasta inntil bommen her. Med bommen så midt i fjorden ville der au bli god plass til uskilt last på oversida og skilt last nedenfor.

Det at lasta lå inntil bommen var svært viktig. Då kunne dei skille greit. Kom det sønnavind fekk dei problemet. – Lasta fløyt vekk fra skilleholet og fløterane måtte gje seg for dagen. Sønnavinden kalte dei for «tyddebervind». Navnet fekk den då Knut Lundevold var liten. Då kom ei gong fløtingssjef Vinje opp frå byen. Ingen fløtere var å se i bommen som lå full av last. Ein eldre mann fortalte at dei hadde reist for å pele tyddeber. Ei veke etterpå kom Vinje igjen og dei samme hendte. Bommen lå full av last og der var ingen fløtere. Den gamle mannen sa til Vinje: «De æ tydderbervinn i da au».

For å unngå problemene med sønnavinden, arbeide dei titt frå tri om morgenen til ni på formiddagen. Dei siste årane hadde dei montert

«strømdragere» i elva. Med dei lagde dei kunstig strøym som holdt lasta mot bommen.

Mengda last som blei skilt i bommen om året kunne vært svært forskjellig. I 1830 blei det skilt 8367 tylfter i Vennesla bom. I 1836 var tallet oppe i 16171 tylfter. Ut mot 1850 auka mengda ganske raskt. Og lasta var stor. Prissystemet gjorde at det ble levert stor last. Om prisane heiter det i §2 i Konventionen av 16. mars 1836:

«Lasten kjøpes i fremtiden efter fuldt alenmaal saaledes at hvad der ikke kan holde fulde 10 alen regnes for 10 alen. Hvad som ikke holder 10½" i tykkelse i toppen, kaldes undermaals og betales med ½ pris. Undermaals last der ei holder fullde 9" maa ei merkes kortere enn 9 a 10 alen og bliver aldrig at betale med andet enn varer. For maals last derimot tilstaaes ½ i penge og ½ i varer som for kontakt saadanne priser som disse var byens reelle handlende.»

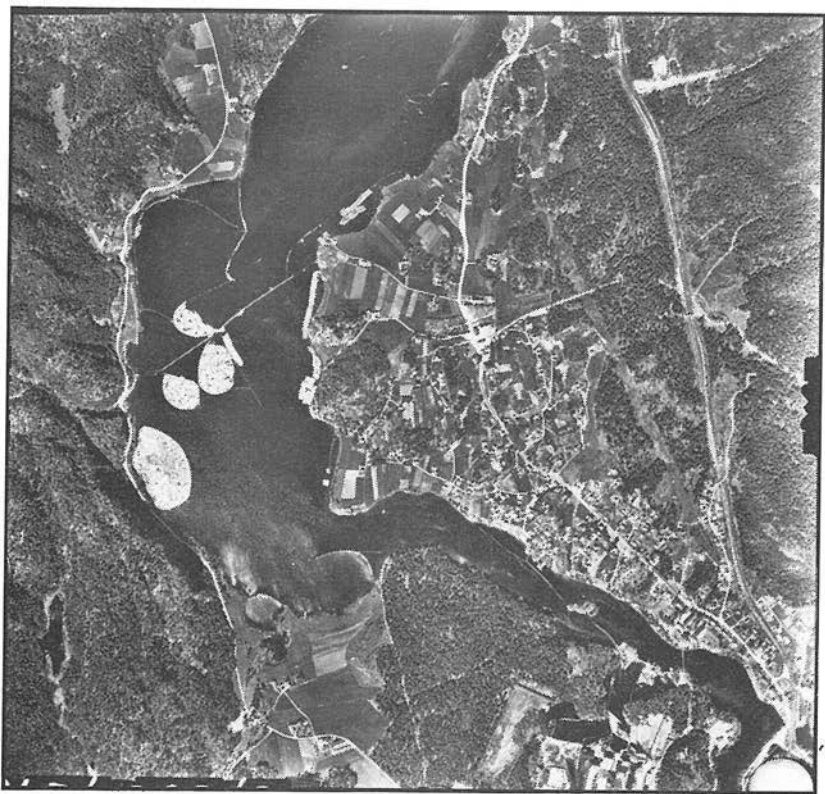
Frå 1914 til 1937 lå gjennomsnittlig årlig «fremført» mengde i Otra på 14894 tylften. Høgast lå den i 1916 då den var på 25001 tylfter. I 1933 var den heilt nede i 5680 tylfter. Etter krigen auka mengda. 1961 var rekordår. Men då var prissystemet på lasta eit anna – og lasta var mindre.

Det var mange årsaker til forskjellane i lastemengde frå år til år. Det var tømmerpriser som endra seg. Driftsforholdane i skauen og fløtningsforholdene spelte au inn. Det kunne au vere mangel på øvde fløtere.

Åssen bomsystemet var bygd opp med ledebommer eller landbommer langs strendane og forbi bukter og kilder, skillebom, ringbommer, sikringsbom, kjer og bomfester kunne eg vist med kart. Her he eg likevel valgt å vise systemet ved hjelp av flyfoto.

Eg he valgt å ta med eit flyfoto fra 1947 og eit frå 1962. Bildet frå 1947 er det eldste flyfoto me he over Venneslafjorden.

På biletet frå 1947 kan me se bomsystemet godt. Det lå landbommer langt oppover på Venneslaside. Starter me ved Ludeflaten, så lå der ein landbom frå fjellet ved Thoralf Bjørnstad og ned til fjellet ved Brennevinsdalen. Videre lå bommen frå Tuden forbi Kjørkebekken og ned til dei gamle kjerane utenfor Kvennevollan. Desse kjerane var stokkebyggde og fylt med store stein. Bommen gjekk så frå Kvennevolane forbi bukta og kjeret utenfor der saga i Støa lå, til kjeret rett utenfor «Klaua» i Støa. Klaua i Støa var støa for ferja som gjekk mellom Støa og Drivenes – altså ferja som var ein del av presteveien til Øvrebø. På vestre kant av kjeret var der ein åpning eller eit le i bommen der ferja

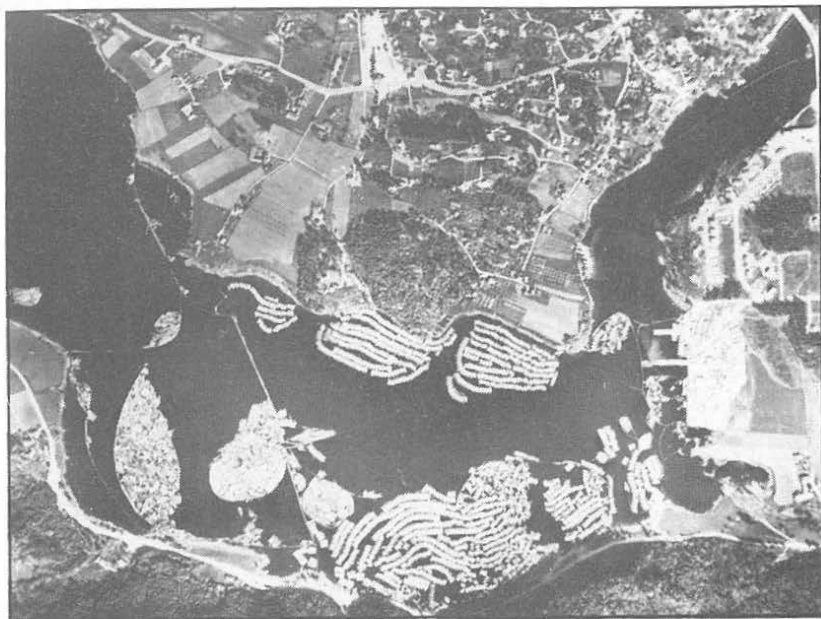


Venneslafjorden 18.6.1947. Breibommen strekker seg frå Støa til Bommen. Midt på er skilleholet. Der ligg skilt last i ringbommen og kryssflåter. Under Urane ligg ein stor ringbom. Ved Kvennevollen, Støa og Kalvehagen ligg kryssflåter. Under Kuleberget ligg stabler.

kunne komme igjennom. Me rodde gjennom den då me skulle nord i fjorden. Leet blei kalt «øvefartsleet for ferja».

Frå kjeret med Klaua gjekk bommen ut til eit stort kjer rett utenfor Støa. Dette blei støpt nytt i ca. 1951. Filip Olsen hadde støypejobben. Frå dette karet gjekk landbommen ned til den møtte enden av Breibommen.

Frå gammelt av var Breibommen festa i land. Seinere blei det støpt eit kjer rett utenfor der «Lineskjulet» lå. Kjeret blei støpt ca. 1928/29 av Jens Holberg, Knut Lundevold og Salve og Harald Grosås frå Ive-



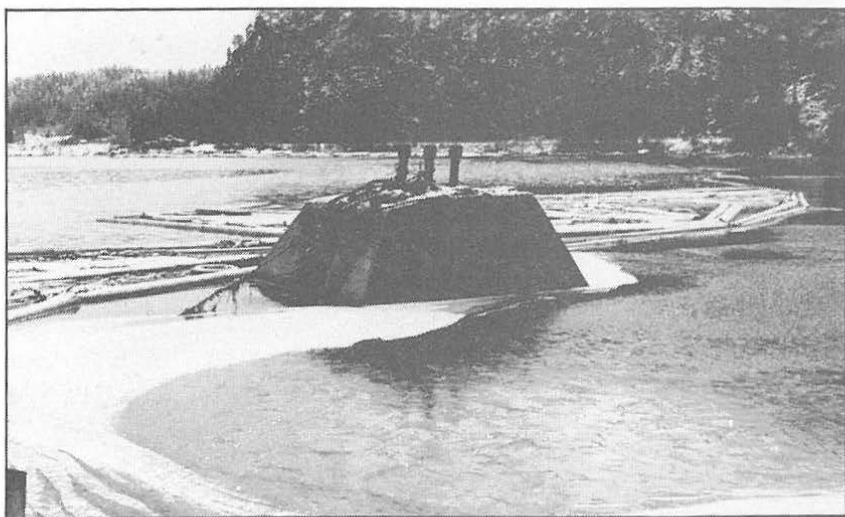
Venneslafjorden 7.6.1962. Ovenfor Breibommen ligg lasta klar til skilling ved skilleholet midt på bommen. Nedenfor bommen ligg skilt last i «mosen» og i ringbommer. Store mengder med «moser» er «flåda te land og belagt» på begge sider av fjorden. Under Urane er der kommet velteplass. På Moseidlandet har Hunsfos sitt nye anlegg.

land. Breibomfestet blei då flytta til dette kjeret. Kjeret er kalt «Støkaret». Frå Støkaret gjekk der kjettinger ut til Breibommen som lå litt lenger ute i fjorden. Mellom kjeret og Breibommen var der strekt ein liten enkel bom som var lett å komme forbi for folk som ville forbi med båt.

Skilleplassen var midt på Breibommen. Der var skilleholet eller skilleleet og ei kvilebu. Kvilebua kom i 1933. På Bommelandet var Breibommen festa i eit støypt kjer. Dette kjeret blei kalt «Bommekaret» eller Vestrekar». Frå gammelt var ikkje bommen festa i kjer her. Då var der eit bomfeste i ein stor stein ovenfor Bombekken (Uraaen). Bommekaret blei støypt i 1915. Det blei støypt av Thorbjørn Viksnes og far hans, Gunvald Viksnes.



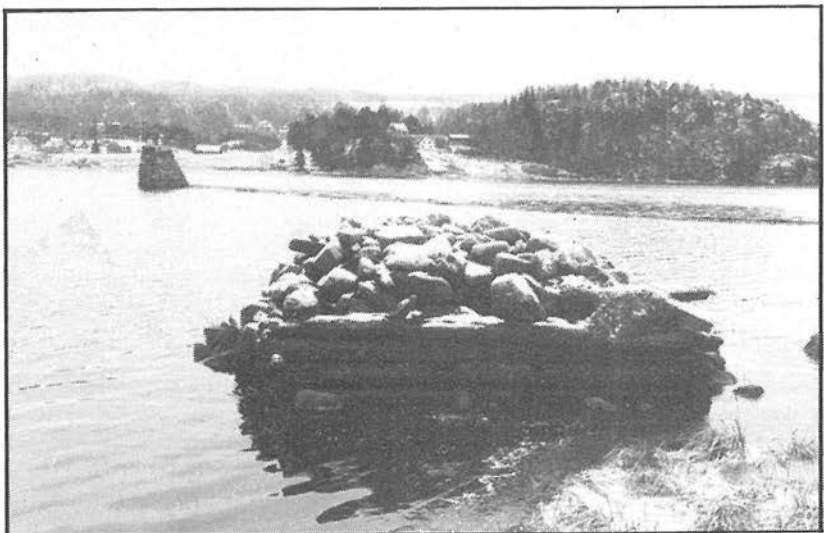
Knut Lundevold er i Støa og ser på det gamle landfeste for Breibommen. Bildane er tatt 19.11.1982.



Støakaret. Bildet er tatt 19.11.1982.



Det gamle Landfeste for Breibommen på Bommeland. Festet er i en stor stein litt nord for Bombekken. Bildet er tatt 19.11.1982.



Gammelt kjer ved Bommen. Dei gamle kjerane var stokkebygd og fylt med stein. Bildet er tatt den 19.11.1982.

Frå Bommekaret gjekk der ein landbom opp til eit gammelt stokkebygd kjer utanfor Bommen. Frå det var bommen strekt ut til ett par dobber og opp til et kjer som lå ute i elva utenfor Sønninga. Dette kjeret blei kalt «Sønningskaret». Frå Sønningskaret var igjen bommen strekt inn til Sønninga, på Odden syd for Gunnuf Drivenes. Der var den festa i ein svær trepåle i jorda. For å sikre at den siste bommen ikkje skulle bli pressa inn på land, så var der 4 støypte kjer langs land frå Bommen og oppover ved Lundevold. For å sikre at lasta ikkje skulle flyte nordover i fjorden då vinden kom frå syd, strekte dei somme tider ein bom frå Sønninga over til det store støypte karet ved Støa.

Fram til 1952 la dei lasta i kryssflåten og stabler då dei hadde skilt den. Ein kryssflåte hadde 2 lag stokker. En stabel hadde 4 lag. Kryssflåtane og stablane la dei så inn til eit av landane. «Flåte te land å belegge dei» kalte dei det. Det var dyrere å drive med flåte- og stablelegging. Då det var mulig, la dei lasta rett i ringbom. Det kalte dei «å renne i bom». Det var billigere. Last som skulle vidare til Strai bom blei rent i bom. Det same med last dei kunne ta rett ned til Hunsfos.

Der er mange detaljer ved skillinga eg burde ha skreve om. Det får vere denne gonga. Me får ei anna gong ta føre oss skillinga, trekkinga av ringbommane, flåtane og stablane til Nesodden og støydinga vidare nedover i elva. Det er mye å skrive om der au.

På bildet frå 1947 ser me at Wallboardfabrikkens inntak for last ved Moseidkilen og Urane ikkje var bygd. Heller ikkje er lastevelta under Urane bygd. Alt dette og meir til er komme på bildet frå 1962. På det bildet kan me se at Moseidgrunna er fylt ut ein del. Hunsfos har bygd lastemottaket der. Den beste leike- og badeplassen for borna i Nesane og på Moseidmonen er «industrialisert» og bygda er blitt fattigere.

Men fjorden ligg full av last – både last som skal skilles og last som er lagt i «mosen» og «flåda te land og belagt». Det ligg fullt både under Kuleberget, ved Nesane og under Urane. Ved Nesodden ligg «mosane» klar for støyding ned til Hunsfos.

Ved skilleleet er der full aktivitet og ved Breibommen inn mot Bombebben ligg ein stor ringbom.

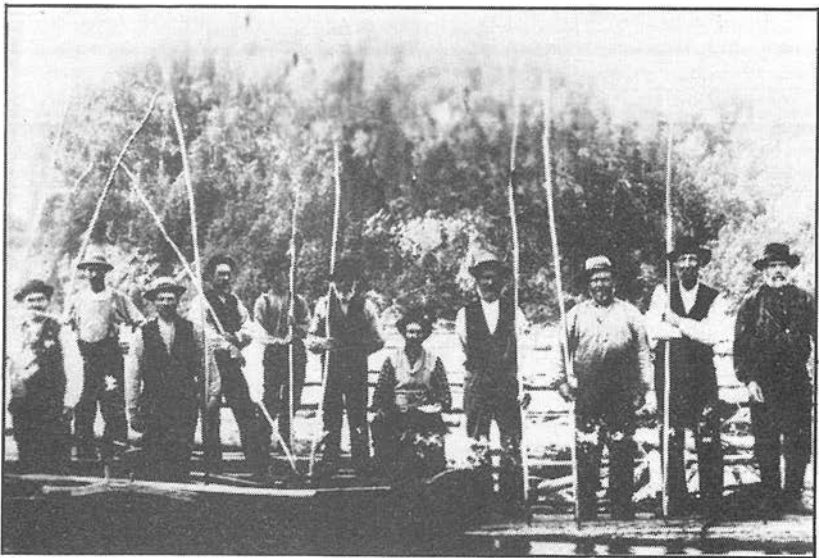
Litt om fløterane

Då eg sit her og skal skrive noe om fløterane så kribler det og lever i pennen. Den vil lissom springe av med meg – som fløterane sprang over stokkane. Snartenkte og raske var dei. Snadda hadde dei i munnvika. «Karva blad» kanskje?

Men her må me vere korte. Slikt drøymeri kan me skrive i andre blad.

Eg hadde håpa at eg skulle få tid til å samle meir stoff om fløterane og fløterfamiliane til dette årsskriftet enn det eg he. Tida he ikkje strekt til. Ville så gjerne ha fått kartlagt meir om hå henne dei budde, finne for noen familier som var typiske fløterfamilier. Fått meir svar på om der var noe inngifte mellom desse familiane og lignande. Ei oppgave vidare kanskje? Me får se.

Me starte med eit bilde frå ca. 1910.



Fløtere i Vennesla bom ca. 1910. Frå venstre Tønnes Andreas Thorkildsen Neset («Gamle Tønnes i Nesane») f. 1849, Ole Martin Torggrimsen f. 1874, Markus Lundevold f. 1879, Bård Neset («Bård på Vardeheia») f. 1862, Andreas Torggrimsen f. 1884, Svend Baardsen («Svend på Nesodden») f. 1836, Salve Bommen («Salve i Bommen») f. 1846, Anders Markussen Kalvehagen f. 1852, Gunnar Thorkildsen Neset («Gonnår i Støa») f. 1847, Lars Gunnarsen Neset («Lars i Bommen») og Bård Gunnuvsen («Storebård Kvennevollan») f. 1850.

Me tek for oss dei som er på bildet.

Tønnes Andreas Thorkildsen Neset var fødd i 1849. Dei kalte han «Gamle Tønnes i Nesane». Han var sønn til Torkell Gunnusven som var «arbeider ved tømmerflødningen», og Anne Sørine Knudsdatter Åmdal. Tønnes budde på «Heia» som me kalla det. Han var bestefar til Thorbjørn og Tønnes (Lilletønnes) Viksnes. Tønnes T. Neset var med i «Besiktigelsesutvalget» i 1900. Me finn han igjen på side 513 i Venne-slaboka under Nesbakken, bnr. 25.

Ole Martin Torgrimsen var fødd 14. mars 1874. Han var sønn til Torgrim Olsen som var «arbeider ved tømmerflødningen», og Torborg Markusdatter frå Vollane ved Drivenes. Ole Martin begynte i bommen i konfirmasjonsalderen og arbeide der til 1928. Han måtte då slutte på grunn av sjukdom. Far hans, Torgrim, var som me så fløter. Han arbeide for ein trelasthandler i byen. Det ligg ennå ei gammel regnskapsbok frå fløtinga etter han heime hos sønnesønnen Trygve som bur «hos Torgrimsen» som me sa som små. Det heiter visst Kvenne-vollegarden. – Huset ligg ved elva nord for Venneslaheimen – der Kvennebekken eller Kjørkebekken kjem ut.

Me finn Ole Martin igjen på side 496 i Venneslaboka under bnr. 21.

Markus Lundevold var fødd i 1879. Han var sønn til Anders Markussen som var «dagarbeider og elvearbeider». Mor til Markus, Kari, var frå Strai.

Anders he eg skreive om seinere. Markus var gift med Karine Blåka frå Eiken. Dei hadde 7 bønn, Knut Lundevold, som eg he nevnt fleire gonger, var sønn til Markus og Karine.

Markus og Karine budde på Lundevold med sine. Der hadde dei det svært greitt med kort veg til bommen der Markus jobba. Markus var formann i bommen frå ca. 1911 til 1952. Då var han 77 år gammel. Eg fekk arbeide sammen med Markus ein dag av mitt liv. Då var min onkel som var tømmermåler, og eg sammen med han ved Drivenesvanet og merka last. Markus hadde skau der. Det var trivelig dag. Etter den dagen he eg alltid skjont dei som sa at Markus var ein skøyer og «sette liv i heile bommen». Sønnen Knut sa det.slik: «Ette far æ dær fleire soge enn ette Kjutta – å dei æ sanne». I farten husker eg ei:

Det var Markus og fleire venndøler som hadde vore i dalen på misjonsstevne. Dei var blitt innkvarterte privat. Markus kom sammen med Søverin Stiansen og Anders K. Jeppestøl i ein heim. Om natta sov dei i same rom. På søndagskvelden kom dei tilbake med rutebil over Drivenesheia. Idet Markus gjekk ut av ruta henne på Lundevold, ven-

der han seg og roper til Søverin: «Så får du ha takk for samleie i natt Søverin».

Bård Neset budde på Vardeheia i det huset Alf Tellef Neset bur i nå. Bård var onkel til mellom andre Thorkild og Reidar Neset. Bård var fødd i 1862. Han var gift med Kari Sveen som budde på Kvarstein. Foreldra til Kari kom visstnok frå Gudbrandsdalen.

Foreldrene til Bård var Tønnes Torkellsen som kom frå Ravnevann, og Berte Gurine Bårdsdatter Kvennevollen. Mor til Bård var altså søster til Svend Baardsen eller «Svend på Nesodden» som me au he på bildet. Bård hadde fire søsken. Dei budde fysst på Kvennevollan og siden i Nesane. Derifrå he Bård fått etternavnet «Neset». Bård var alt «elvearbeider» i ein alder av 14 år. Mor hans dødde då han var 4 år gammel.

Bård og Kari hadde to bønn, Bernhard og Kristine. Dei budde sammen med foreldrane på Vardeheia og var begge ugifte.

Bård finn me igjen på side 408 i Venneslaboka. Me kalte Bård for «Bård på Vardeheia».

Andreas Torgrimsen var bror til Ole Martin Torgrimsen. Han var fødd i 1884. Han døyde i 1937 etter ei ulykke på Hunsfos. Han arbeide då i sliperiet. Før jul i 1937 fann dei han på golvet der i uвете. Han døyde på sjukehuset straks ette. Dei meinte det hadde komme ein kubbe i haue på han.

Andreas var gift med Kari Meland frå Eiken. Dei budde ei stund på Tuden. Så budde dei i Støa og sist i Bommen.

Anders og Kari hadde tri bønn, Borghild Kløfjeld og Torborg Friberg på Moseidmonen er to av dei.

Svend Baardsen var fødd i 1836. Han blei kalt «Svend på Odden» eller «Svend på Nesodden». Han var sønn til Bård Andersen Kvernevollen og Ragnhild Gunnuvsdatter frå Drangsholt i Tveit. Svend var yngst av 9 søsken. Han blei konfirmert i 1850 som nr. 3 av 17: «Meget Godt». Svend dreiv som «lændsearbeider» og var ei stund før 1900 bomfut. Svend var med i «Besiktigelsesutvalget» i 1900. Svend var gift med Helene Markusdatter som var fødd i 1840 og konfirmert i 1854 som nr. 2 av 13 «Udmærket godt».

Svend og Helene gifta seg i 1859. Dei hadde fire bønn. Den eldste, Ragnhild, blei gift med Endre Moseid som var far til stortingsmann Gabriel Moseid.

Kona til Svend døydde bare 30 år gammel. Svend budde fleire år på Nesodden. Fysst i eit lite hus som dei seier likna ei jernbanevogn så og

seie. Det sto noe nærmere veien ned til fergestøa til Moseid enn huset på Nesodden nå stend. Huset som er på Nesodden nå blei bygd av Svend sånn litt etter litt. Det var visstnok ferdig i 1911.

Me finn Svend igjen på side 525 i Venneslaboka under bnr. 8.

Salve Bommen var fødd i 1846. Han var sønn til Ole Salvesen Bommen som var bomfut i Vennesla bom, og Guri Jørgensdatter Vennesla. Salve og Guri eide Bommen og dreiv den.

Som me ser av biletet var Salve skrivar i bommen. Han var au med i «Besigtelsesutvalget» i 1900. Det fortelles at Salve var svært giktbroten og gjekk nesten tvikroket. Det var då han var blitt noe eldre. Som ung var han sersjant.

Det fortelles at Salve lå i ein krøll på slutten av livet sit. Å vere skrivar i bommen var sikkert ikkje så bra for han. Det var eit arbeid der ein sikkert fraus mye. Skriveren sat då bare på ei kasse. Då dei fekk arbeidsbu i bommen blei forholdane så mye bedre.

Salve finn me igjen på side 355 i Venneslaboka.

Anders Markussen Kalvehagen var fødd i 1852. Han var far til Markus Lundevold og bestefar til Knut Lundevold. Anders var «dagarbeider og elvearbeider». Han var sønn til Markus Jakobsen og Mari Olsdotter. Markus kom frå Askedal og Mari frå Godli. Markus og Mari budde i Støa. Markus var fergemann her.

Anders og kona Kari kjøpte Kalvehagen og busette seg med familien der. Anders og Kari hadde mange bånn

Om Anders er det ei soge om då han ei gong var på Besteland i Sætedalen. Han blei då spørt om hå mange bånn han hadde. Han svarte: «Æ høfjåorten. Men de he gått heilt i slårva i de siste. Æ kunne hatt dobbelt så mange». Då sa ein av dei gamle dølane: «Æ han vituge den mannen».

Anders finn me igjen på side 550 i Venneslaboka.

Gunnar Thorkildsen Neset eller «Gunnår i Støa» som dei kalte han, blei fødd i 1847. Han var bror til Tønnes Andreas Thorkildsen Neset som eg he nevnt tidligere. Gunnar kom altså au frå «Heia». Kona hette Anne. Gunnar er bestefar til Georg Grundetjern som nå bur i Rølland og oldefar til Bjarne Grundetjern i Brandehei.

Gunnar var i fleire år fergemann i Støa der dei budde.

Lars Gunnarsen Neset eller «Lars i Bommen» som han au blei kalt, blei fødd i 1839. Han var sønn til Gunner Gunnvvsen og Mari Gunnvaldsdatter Heisel. Lars var yngst av 9 bånn. Bestefar til Lars, Gunnv Gunnarson, var bomfut for kjøpmann Mørch og betalte lønn til fosse-

karane. Gunner og Mari budde i Nesane med bånnane sine. Mari døde i 1840. Året etter kjøpte Gunner Bommen og flytta over der med bånnane. Derifrå he Lars fått navnet «Lars i Bommen». Det står i Venneslaboka at Lars var ugift. Etter det eg har hørt var han gift med ei frå Skrehauane. Dette he eg ikke fått klarlagt.

Lars hadde gått Holt seminar og var lærer i øvre Vennesla krets frå ca. 1857-61. Han var konstituert som kirkesanger frå 1873-74.

Bård Gunnvsn var fødd i 1850. Han var sønn til Gunnuv Bårdsen frå Kvennevollan som var eldste bror til «Svend på Nesodden», og Helge Bårdsdotter frå Loland. «Svend på Nesodden» var altså onkel til Bård. Svend var au onkelt til «Bård på Vardeheia» som me så. Han var såleis onkel til to av dei han jobba sammen med i Bommen.

Bård Gunnvsn blei kalt for «Storebård Kvennevollen». Det kom av at han hadde ein yngre bror som au hette Bård. Han kalte dei «Lillebård» og var far til Karl Bårdsen og bestefar til mellom andre Gunnuv, Børre og Engly Bårdsen.

Datter til «Storebård» Hanna var gift med «Hans i Klemma».

Me finn igjen Bård på side 526 i Venneslaboka. «Storebord» budde der gamleheimen ligg nå.

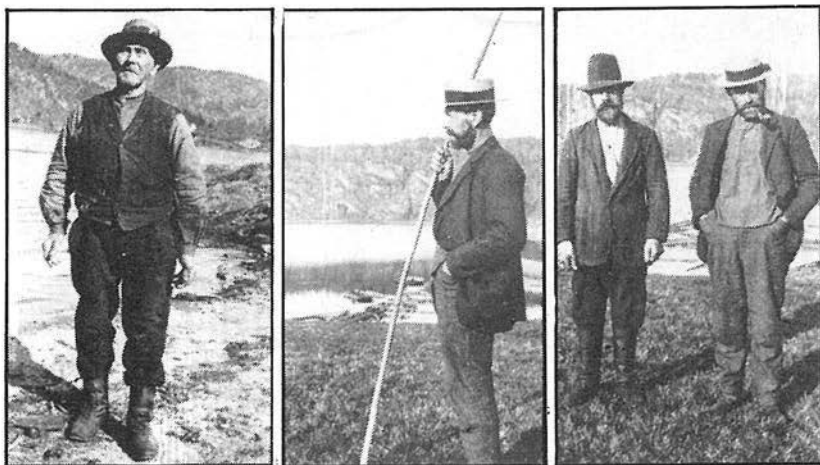
Då eg arbeide med bildet og desse venndølane på det, fann eg snart ut at dei kom frå få familier og at mange av dei var i nær slekt med hverandre. Der var far og sønn i flokken (Anders Markussen Kalvehagen og Markus Lundevold), og me finn to brødre (Ole Martin og Andreas Torgrimsen). Me så au at Svend Baardsen (Svend på Nesodden) var onkel til Bård Neset og Bård Gunnvsn.

For fleire måtte det være ein god følelse å ha nære slektninger å arbeide sammen med slik. Me ser au at fløterane kom frå eit svært begrensa geografisk område, ifra Kvennevollan, Støa, Kalvehagen, Nesbakken, Nesane, Bommen og Lundevold. Bare Bård Neset budde litt vekke – på Vardeheia. Men han hadde ju vokse opp i Nesane i fløtermiljøet der.

Studere me slektane som he budd på dei plassane fløterane frå århundreskiftet kom frå, så vil me se at det er «fløterslekter» som he budd der langt tilbake i tida. Dei arbeide i bommen og hadde småbruk med kreatur. Just slik med kjenne det frå me var små like før og under krigen. Dei før oss dreiv mye slik med kyr og båsen og eit anna direkte lønna arbeid ved sida.

Etter århundreskiftet he det au vore slik at fløterane kom fra buplasane rundt fjorden. Noen budde nok litt vekke, men dei hadde som oftest nær tilknytting til fløtermiljøet frå barnsbein av. Slik var det med Tønnes Vigsnes (Lilletønnes) i Graslia og Knut Lundevold på Kvarstein.

Frå tida etter århundreskiftet he eg her tatt inn noen bilder av litt nyere dato. Dessuten he eg tatt med to bileter frå 1951.



Fløtere på stranda i Støa. Frå venstre Søren Sørensen Skårane («Søren Skårane») og Ole Guttormsen Lundevold f. 1859. Til høgre står Reinert Guttormsen («Reinert i Ludefladen») f. 1862 sammen med sin bror Ola Guttormsen Lundevold.

Me tek ein titt på fløterane på bildane frå Støa.

Søren Sørensen blei kalt for «Søren Skårane». Han budde ei stund på Nesodden. Han var far til Rudolf Sørensen som var skrivar i bommen på eit seinare tidspunkt enn Salve i Bommen.

Ola Guttormsen Lundevold var fødd i 1859. Var sønn til Guttorm Andreas Gunnarsen i Bommen og Åse Bårdsdotter frå Kvennevollan som budde på Kleivane. Ola var gift og budde i huset som sto der tunnelinnslaget er på banen ved Kilane. Dei flytta frå der i 1930 og då banen blei bygd. Ola er mellom andre far til Nils, Guttorm og Knut Lundevold (ikkje han på Kvarstein), Olga Solheim og Elevine Bronebakk.

Reinert Guttormsen eller Reinert i Ludefladen var fødd i 1862. Han var bror til Ola Guttormsen Lundevold. Reinert var gift to ganger.

Av bånn kan eg nevne Hjalmar og Viktor Reinertsen. Reinert budde innerst i Ludefladen. Han blei au kalt Reinert på Kleivane.

Sven på Nesodden som er nevnt tidligere, var au onkel til Ola og Reinert. Me finn igjen Ola og Reinert på side 339 i Venneslaboka.



Fløtere i Vennesla bom 1951. Frå venstre Andreas Andersen Kalvehagen, Ola Søverin Jakobsen, Andreas Vennesland, Knut Lundevold, Tønnes Vigsnes og Markus Lundevold (far til Knut). På stokken sit skrivaren Ammund Vennesland.

På dei siste to bildane, dei frå 1951, ser me fløterane som me kjenner der frå vår ungdom. Markus Lundevold er her den einaste som au var med på det gamle bildet. Markus var far til Knut som er på bildet. Ola Søverin Jakobsen budde på Lundevold. Far og stemor til Ola Søverin var Jakob og Søverine Skårane som budde i Brennevinnsdalen.

Då dei siste bildane er så nye vil eg ikkje skrive så mye meir om personane på dei her. Vil likevel nevne at Knut tok over formannsjobben etter sin far i 1952. Knut var fløter frå han var 16 til 23 år. I den tida var



Fløterane frå 1951.

han sammen med både faren og bestefaren. Etter eit opphold då han mellom anna forpakta ein gård på Mykland i Iveland, tok han til som fløter igjen i 1947. Han arbeide då som fløter fram til han blei pensjonert i 1981, 70 år gammel.

Pipa var som me ser av siste bilde ein fast følgesvenn for mange i bommen. Både over og under vann skulle ein tru. Ei gong Reinert på Kleivane falt ut med Ola Søverin og ville slå til ham med bosshagen, så datt Ola i vannet mellom stokkane. «Det sjågte i piba då han jekk onner» seies det.

SLUTTORD

Å gå inn i dette store emnet om støydinga av last i elva he vore som å kravle i grustaket på Måneglytt slik det var før i tida. Der krabba og krabba me uten å komme opp.

Så snart eg kjem inn i nye ting om emnet, så åpner der seg nye felter me skulle ha sett på. Bare ein prat med Gunvald i Nesane, Knut Lun-

devold, Trygve Torgrimsen, Thorbjørn Viksnes, Hilmar Andersen og alle dei andre som he gjett meg ei hand med ette, ga meg nye ting å tenke på. Bare lite he eg fått med. Helst av skort på stoff.

Me må få med meir. Om tida strekk til då. Hå mer skal me ha med? Ja, det er eit spørsmål me må drøfte sammen.

Breibommen sokk i 1981.

Kjelder brukt til denne artikkelen:

1. Ragnvald Bødker: Norsk Fløtningshistorie inntil 1860. Aschehoug. Oslo 1938.
2. Amund Helland: Norges Land og Folk IX Nedenes Amt og X Lister og Mandals Amt. Ascheoug. Kristiania 1903/1904.
3. Norges Historie, bind 6 og 15. Cappelen. Oslo 1977/1980.
4. Ivar Aasen: Norsk Ordbog, Christiania 1873.
5. Manuskript om «Fløtningens historie i Otra og Tovdalselva» skrevet av Tønnes Hagestad.
6. Stein Tveite: Vennesla, Gard, plass og ætt. Vennesla kommune. 1956.
7. G. Kvarstein og B.J. Kvarstein: Fra kirke- og kristenliv i Vennesla. Kristiansand. 1948.
8. Diverse arkivmaterieell på fellesfløtingens kontor i Kristiansand og diverse gamle kart.
9. Båndopptak og samtaler med bl.a. Knut Lundevold, Gunvald Neset, Trygve Torgrimsen, Arne Andersen Støa, Jørgen Almedal, Hilmar Andersen Støa og Thorbjørn Viksnes.

*Trygve Jortveit
Øvre Landvik*

Setesdalsbanen og kraftutbyggingen i nedre del av Otra

Innledning

Den 25. november 1896 ble Setesdalsbanen, den 78 km lange jernbanestrekningen mellom Kristiansand og Byglandsfjord, høytidelig åpnet. Snaut 66 år senere, 2. september 1962, gikk det siste toget. Da ble den gjenværende delen av den smalsporete jernbanen, den 58 km lange sidelinja til Sørlandsbanen fra Grovane til Byglandsfjord, lagt ned. Trafikken hadde stadig blitt mindre, utgiftene og driftsunderskuddene økte år for år, materiellet var nedslitt og umoderne, og banen ble erklært for overflødig, nytteløs og forgangen. Den hadde blitt en økonomisk belastning og kunne ikke lenger forsvare sin plass i det moderne samfunnet. Setesdalsbanen hadde overlevd seg selv.

Slik hadde det ikke alltid vært. Det var tider da Setesdalsbanen virkelig var til stor nytte. I mange år, før bilene kom, var banen helt uten konkurranse. Trofast trakk den tunge lass oppover og nedover dalen, brakte menneskene det de trengte og mere til. Den ble en vektstang for økt velstand, både for by og land.

Jeg skal ikke her forsøke å analysere årsakene til at Setesdalsbanen ble nedlagt. Heller ikke skal jeg gi noen omfattende oversikt over de forhold som i sin tid førte til at banen ble bygd. Enkelte trekk ved utviklingen i siste halvdel av forrige århundre bør likevel trekkes fram, trekk som nok kan ha vært medvirkende årsaker til at dette jernbane-prosjekt ble realisert.

Det raste nærmest en jernbanefeber over landet, stimulert av høykonjunktoren i begynnelsen av 1870-årene, og det kan vel tenkes at kravet om bygging av Setesdalsbanen kan ha hatt et visst aspekt av prestisje over seg. De fleste byer av noen størrelse krevde jernbaner på denne tida, om de da ikke allerede hadde en. I årene før siste århundreskifte var nasjonalfølelsen sterkt stigende; det var denne tida

som ledet fram til unionsoppløsningen med Sverige i 1905. Det har blitt hevdet at denne sterkt voksende nasjonale bevissthet var noe av drivkraften bak en rekke prosjekter i slutten av forrige århundre. Dette kan ha vært tilfelle også for dem som kjempet fram Setesdalsbanen. Man ønsket å vende ryggen til utenlandsk innflytelse og herredømme. Videre ønsket man å knytte til seg det ekte norske, og det mente man å finne i de indre delene av landet, som alltid hadde ligget mer eller mindre avsondret fra fremmede makters innflytelse. Setesdalen skulle være et godt eksempel på dette. I hundrevis av år hadde kontakten med andre miljøer vært svært liten, og de gamle skikkene ble holdt i god hevd.

Det var vel likevel optimismen og forventningene om vekst i næringslivet som var den mest tungtveiende grunn for Setesdalsbanens forkjempere. Den nye industrien som var etablert ved Otra; Høie Fabrikker ved Mosby, papir- og cellulosefabrikken ved Hunsfoss i Venesla (Otterelvens Papirfabrik – forløperen til Hunsfos Fabrikker), Evje Nikkelverk, samt en begynnende modernisering av de eldre brukene ved elva, var en vesentlig del av bakgrunnen for det sterke kravet om en jernbane mellom Kristiansand og Setesdalsbanen som ble reist i 1870-årene. Man var av den oppfatning at disse virksomhetene var av en slik art at transportbehovet ville bli best dekket ved en jernbane.

I tillegg til dette hadde man nok i tankene de store uutnyttede kraftkildene som lå bundet i Otras mange fosser og stryk. Det ble antatt at ved å bedre kommunikasjonene gjennom dalen, ville man legge forholdene til rette for en bedre utnyttelse av vannkraften, og ny industri ville bli satt i gang. Dette var før det ble vanlig å bygge kraftstasjoner og transportere elektrisk energi dit det var behov for den. Man bygde fabrikker ved vassdragene, slik at vannkraften kunne utnyttes direkte.

Forventningene om ny virksomhet ble ikke oppfylt. Den industrielle utviklingen kom ikke til å finne sted langs vassdraget i den utstrekning man hadde forutsatt. De største nyetableringene skjedde ute ved kysten eller i nærheten av den. Omformingen av vannkraft til elektrisk energi førte til en mindre intim forbindelse mellom industri og vassdrag. Ved lokaliseringen av nye industrianlegg ble det i økende grad tatt hensyn til markedene, og til beliggenhet i forhold til eksporthavnene. Økt transport av elektrisk kraft førte til mindre behov for transport av råvarer og ferdige industriprodukter.

Derfor er det vel riktig å hevde at kraftutbyggingen i nedre del av Otra på lang sikt førte til at Setesdalsbanens trafikkgrunnlag ikke ble så godt som ventet.

Det er imidlertid en annen side ved kraftutbyggingen jeg ønsker å belyse her, nemlig dens positive betydning for Setesdalsbanen. I flere tilfeller førte oppdemmingen av Otra til at det måtte foretas til dels betydelige ombygginger av banen. Disse ombyggingene kunne ha blitt nøkkelen til en ombygging til normal sporvidde for hele banestrekningen fra Grovane til Byglandsfjord.

Jeg skal også se litt på den trafikkmessige betydning selve anleggsvirksomheten fikk på kort sikt.

Kraftutbyggingen i Otra tar til

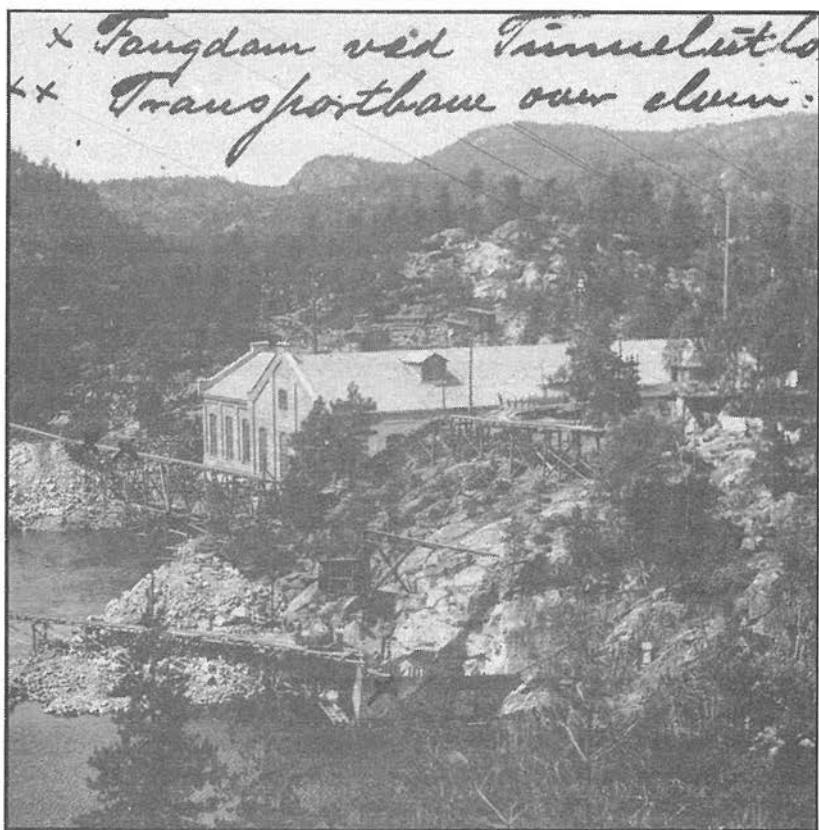
Når man ser bort fra mindre reguleringer i forbindelse med tømmerfløtingen, lå Otravassdraget urørt inntil år 1900. Dette året ble Otteraaens Brugseierforening stiftet, blant annet med henblikk på å regulere vassdraget for kraftproduksjon og for bedre å kunne utnytte vannføringen i industriell sammenheng. Det konstituerende møtet ble holdt på Kringsjå i Iveland den 1. september. Her møtte bestyrer A.J. Vig for Hunsfos Fabrikker, dispasjør Thv. B. Heistein for Kristiansands Fossefald & Elektrisitetsverk og bestyrer P. Mørch for J.C. Hawkshaw, Vigeland (A/S Vigeland Brug).

Den 1. mai 1899 ble Aktieselskabet Kristiansands Fossefald stiftet med formål: «At udnytte Kraften fra de Selskabet tilhørende Vandfald i Otterelven paa Strækningen Grovene – Beiehølen og anden i Forbindelse dermed staaende Virksomhed, deri ogsaa indbefattet Udnyttelse af den Selskabet meddelte Koncession paa Anlæg og Drift af Elektricitetsværk for Kristiansand S.»

Aktieselskabet Kristiansands Fossefald ble kjøpt av Kristiansand kommune i 1914, og Kristiansand Elektrisitetsverk var dermed dannet.

Det er blitt bygd i alt fem kraftstasjoner for utnyttelse av fallhøyden mellom Kilefjorden og Venneslafjorden; Kringsjå, Nomeland, Iveland og de to kraftstasjonene Steinsfoss 1 og Steinsfoss 2. Sistnevnte kraftstasjon er av så ny dato at den faller utenfor rammen for denne beretningen. Steinsfoss 2 ble satt i drift i 1985. De øvrige kraftstasjonene vil jeg ta for meg i den rekkefølge de ble bygd, da de alle fikk sin betydning for Setesdalsbanen.

Kringsjå kraftstasjon



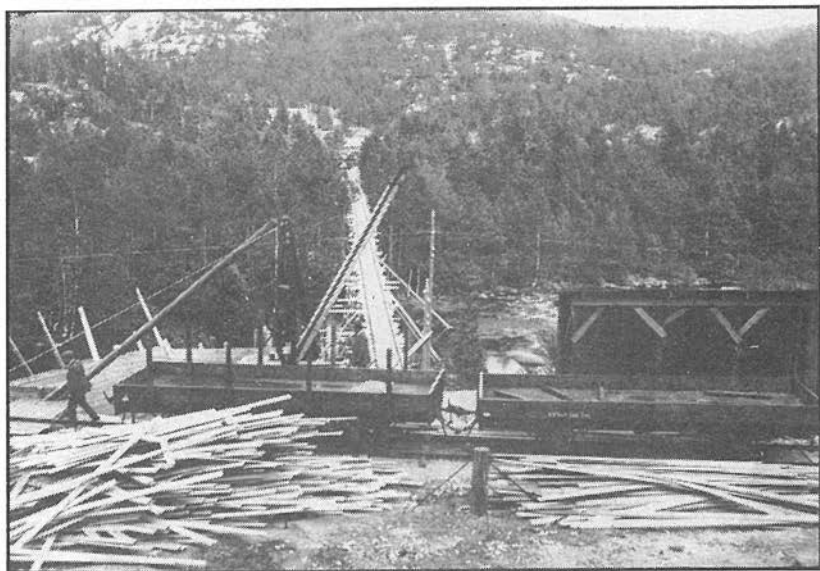
Kringsjå kraftstasjon under utvidelsen 1915-16. Trallebanen over elva ses like foran vinduene i kraftstasjonen.

Kringsjå kraftstasjon er den eldste av de kraftstasjonene som er nevnt ovenfor. Den ble påbegynt sommeren 1899 og ble satt i drift 21. november 1900.

Dette anlegget fikk ikke like stor betydning for Setesdalsbanen som de senere anleggene fikk. Det var ikke nødvendig med noen omlegging av jernbanen som følge av oppdemmingen, og anlegget fikk heller ikke den trafikkmessige betydning for banen som anleggene ved Nomeland og Iveland/Gåseflå senere fikk.

Kringsjå-anlegget var for det første betydelig mindre enn de senere anleggene. For det andre ble demningen bygd av naturstein som det var nok av på stedet, og transporten av bygningsmaterialer ble følgelig mindre enn den ble for de anleggene hvor det ble bygd demninger av betong.

Det er imidlertid klart at fraktmengden på banen økte som følge av utbyggingen ved Kringsjå. Materialer og maskiner ble fraktet med jernbane fram til Grovane. Herfra foregikk transporten langs en ca. 3 km lang anleggsvei til Kringsjå. Ved transporten av en del tyngre kolli langs denne veien måtte man i noen utstrekning gjøre bruk av taljer for å trekke godset opp de bratte bakkene. Ennå kan man enkelte steder langs veien se noen av de boltene de satte fast i fjellet til feste for taljene.



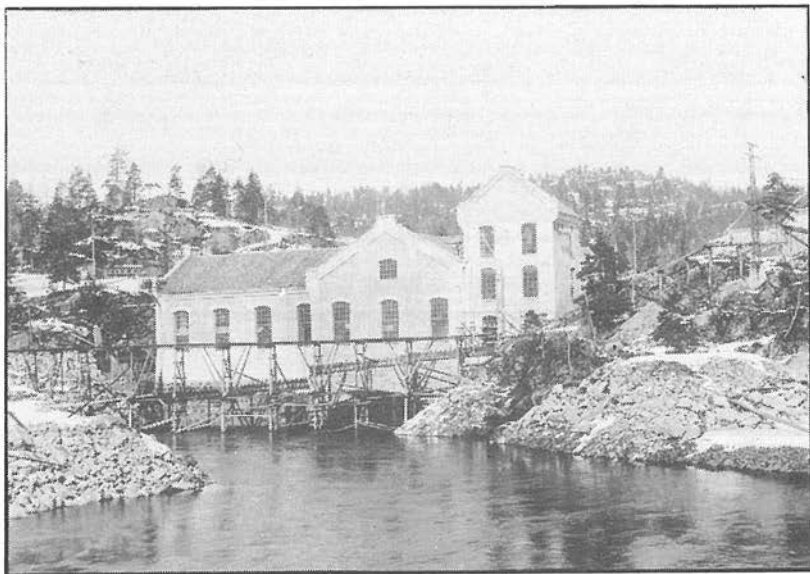
*Sidesporet til Setesdalsbanen og trallebanen over elva ved Paulen.
Fra utvidelsen av Kringsjå kraftstasjon i 1915-16.*

Kringsjå kraftstasjon ble utvidet flere ganger, og ved utvidelsen i 1915-16 ble det bygd et kort sidespor til Setesdalsbanen i nærheten av Paulen. Dette sidesporet var ca. 60 meter langt, hvorav ca. 20 meter var lagt på en oppbygd trerampe. Under denne rampen var det en sandsilo, hvor man losset støpesand som ble fraktet med jernbanen

fra grustaket ved Hægeland stasjon. Fra sandsiloen ble det bygd en ca. 500 meter lang trallebane over Pauløyna og Otra til kraftstasjonen på den andre sida av elva.

Også annet materiell til kraftstasjonen ble losset ved dette sidesporet, og transporten må ha hatt et visst omfang, siden man fant det regningssvarende å bygge sidesporet.

Den 18. desember 1957 ble Kringsjå kraftstasjon stoppet for godt, samtidig som den første kraftstasjonen ved Steinsfoss ble satt i drift.



*Kringsjå kraftstasjon i mars 1920.
Bygningen oppe til høyre er maskinmesterboligen.*

Bebyggelsen på Kringsjå og selve kraftstasjonsbygningen ble stående i en del år, og det bodde fortsatt folk der. I begynnelsen av 1960-årene hadde Vennesla kommune i virksomhet en komité som skulle undersøke mulighetene for å få etablert industri i kraftstasjonsbygningen. Dette arbeidet førte ikke til noe resultat. I 1969 ble de siste husene på Kringsjå revet – bare grunnmurene står igjen etter det som en gang var Kristiansand Elektrisitetsverks første og i en del år, eneste kraftstasjon.

Nomeland kraftstasjon

Utbyggingen av Nomelandsanlegget ble gjennomført i en vanskelig tid, nemlig under den første verdenskrigen og i de første årene etter krigen. Lønnsutgiftene økte voldsomt i løpet av byggetida. Det var vanskelig å oppdrive nødvendige materialer, og de måtte kjøpes til høye priser. Gjentatte streiker forsinket arbeidet mange måneder.

Anlegget ble påbegynt i 1916, og det første aggregatet ble satt i drift 21. november 1920, nøyaktig 20 år etter igangsettelsen av driften ved Kringsjø kraftstasjon. Monteringen av de øvrige to aggregatene ble fullført i løpet av 1922.

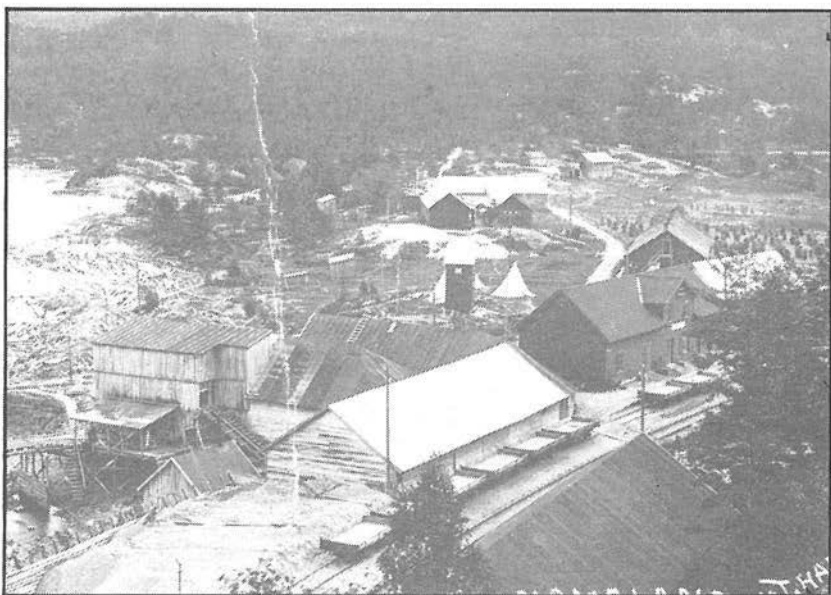
I forbindelse med oppdemmingen ved Nomeland var det nødvendig å foreta en vesentlig omlegging av Setesdalsbanen. Ved damstedet måtte banen heves ca. 10 meter. Broa over Bennestveitkilen måtte heves tilsvarende. For å gjøre dette mulig måtte man bygge om strekningen fra broa over Langåna ved Røyknes til ca. 400 meter syd for Iveland stasjon – en strekning på 5.380 meter målt etter den gamle linja. Den nye hovedlinja ble litt kortere enn den gamle. Den målte 5.129 meter.

Diskusjonen om ombygging av Setesdalsbanen til normalspor hadde startet allerede før Nomelandsomleggingen tok til i 1916. Dette året ble det inngått en avtale mellom Norges Statsbaner og Kristiansand kommune. I denne avtalen ble det slått fast at Kristiansand skulle bære omkostningene ved jernbanens omlegging med opprettholdelse av smalt spor og de for Setesdalsbanen anvendte bestemmelser med hensyn til minste kurveradius, stigningsforhold m.v., mens Statsbanene skulle svare for de meromkostningene som ville oppstå ved ombygging til normalsporet bane.

Den nye linja ble utført med planering for normal sporvidde og med en minste kurveradius på 200 meter, men med overbygning for smalt spor.

Siden Kristiansand Elektrisitetsverk måtte opprette egen administrasjon for utbyggingen av kraftanlegget, ble det bestemt at de også skulle ta seg av arbeidet med omleggingen av jernbanen. Dette arbeidet ble således utført av elektrisitetsverket, men under tilsyn og kontroll av NSB's distriktskontor i Kristiansand.

Arbeidet ble igangsatt i november 1916 etter at Arbeidsdepartementet, ved skriv av 27. oktober 1916, samtykket i at arbeidet ble påbegynt samme høst, under forutsetning av at kommunen på egen risi-



Nomeland i Røyknes.

ko forskuddsvis utredet samtlige utgifter ved ombyggingen. Først 8. juni 1917 ble ombyggingen vedtatt av Stortinget.

Ombyggingen ble fullført i mars 1920. Det meste av tida var 80-100 mann beskjeftiget med dette arbeidet.

De samlede omkostningene ved jernbaneomleggingen beløp seg til ca. 1,3 mill. kroner inklusive Statens andel. 1,3 mill. kroner for ca. 5 km jernbane synes kanskje ikke å være så mye, men når vi vet at de totale anleggsomkostningene ved Nomeland kraftanlegg utgjorde ca. 9,5 mill. kroner inklusive jernbaneomleggingen, ser vi at jernbaneomleggingen representerte en vesentlig del, nemlig 13-14%.

I forbindelse med anlegget ble det høsten 1916 bygd et midlertidig sidespor til den gamle linja ved Nomeland. Her ble det også anlagt et midlertidig stoppested, hvor Kristiansand Elektrisitetsverk bygde ekspedisjonshus, pakkehus o.s.v. Det midlertidige stoppestedet fungerte omtrent som en vanlig stasjon under det meste av anleggsperioden, når man ser bort fra at «stasjonen» ikke var bemannet med NSB-personell. Sidesporet ble senere forlenget og lagt over to broer helt fram til kraftstasjonen på østsida av elva.

Etter at omleggingen var ferdig og trafikken overført til den nye hovedlinja, beholdt man den gamle linja nedenfor Nomelandsdammen. Den ble sammen med det midlertidige sidesporet, brukt som sidespor/trallebane mellom Røyknes stasjon og kraftstasjonen. I årene 1946-48 ble dette sidesporet ombygd til vei.

Den nye hovedlinja ble åpnet for trafikk 15. mars 1920, og det midlertidige stoppestedet ble nedlagt fra samme dato. 23. mai 1928 åpnet NSB permanent holdeplass ved Nomeland.

I årene 1919-22 opplevde man på Setesdalsbanen en markert økning i passasjertrafikken, og dette kan nok delvis tilskrives Nomelandsanlegget. Likeledes fikk Nomelandsanlegget betydning for godstrafikken i og med at store deler av det nødvendige anleggsmateriellet og maskineriet til kraftstasjonen ble fraktet med banen. Transporten av grus til den nye jernbanetraséen og støpesand til demning og kraftstasjon var betydelig. Grus og sand ble for det meste tatt ut i Fosvik grustak litt syd for Evje stasjon, der elektrisitetsverket bygde et sidespor. I en kortere periode ble det også kjørt sand og grus fra et grustak ved Mosby.

Sand- og grustransporten foregikk stort sett med ekstratog, og det bød ofte på problemer å få fraktet fram tilstrekkelige mengder til anlegget. Disse problemene oppsto delvis som følge av at Evje Nikkelverk også hadde behov for ekstratog i perioden fram til 1920, samtidig som det på grunn av krigen var en meget følbar kullmangel. Tidvis måtte elektrisitetsverket selv skaffe brensel til Setesdalsbanens lokomotiver for å sikre den nødvendige transprot til anlegget. Når trafikken var på det høyeste, gikk det 5-6 ekstratog i uka med 8-11 vogner pr. togsett.

Sementtransporten hadde nok også sin betydning for banen. Det skal i løpet av anleggsperioden ha gått med ca. 50.000 tønner sement.

Nomelandsanlegget fikk betydning for Setesdalsbanen på to måter: For det første ble banen tilført betydelig trafikk av både passasjerer og gods gjennom flere år, og for det andre ble ca. 5 km av linja forbedret i og med at den fikk planering for normalspor. På den tida ble det siste sett på som meget viktig, med tanke på en senere ombygging til normal sporvidde av hele strekningen fra Kristiansand til Byglandsfjord.

Iveland kraftstasjon

Utover i 1930-årene ble det klart at kraftstasjonene ved Kringsjø og

Nomeland ikke kunne dekke Kristansands kraftbehov i særlig lang tid framover.

For å kunne tilfredsstille det stadig økende behovet for elektrisk kraft, ble det utarbeidet planer for utnyttelse av fallene mellom Kilefjorden og Nomelandsdammen.

Selv om tidspunktet var så ugunstig som vel mulig, ble utbyggingen av Iveland kraftstasjon satt i gang i 1942. Faglært arbeidskraft og materialer var for lengst blitt mangelvare. Utbyggingen måtte foregå så vidt mulig i stillhet, fordi en motvillig okkupasjonsmakt vurdererte prosjektet så tidkrevende at det ikke hadde krigsviktig betydning.

Første byggetrinn omfattet bygging av en lav overfallsdam ved utløpet av Gåseflåfjorden, en 2.760 meter lang tunnel mellom inntaket og kraftstasjonen, og selve kraftstasjonen på østsida av elva ved Skajævjå (på andre sida av elva ved Iveland jernbanestasjon).

I planene hadde man også tatt med bygging av sidespor fra Iveland stasjon til kraftstasjonen. Allerede i 1938 hadde man innledet forhandlinger med Norges Statsbaner om bygging av sidesporet, og dette arbeidet var noe av det første man tok fatt på våren 1942. Sidesporet med tunnel og bro ble bygd ferdig i løpet av krigen. Broa hadde et spenn på 38 meter, og sidesporet var ca. 350 meter langt. Både broa og tunnelen ble bygd med profil for normalspor med tanke på senere ombygging av Setesdalsbanen. I gulvet i selve kraftstasjonen ble det støpt ned 3-skinnet spor (kombinert spor for normal og smal sporvidde) som forøvrig ligger der ennå.

Den første oppdemmingen ved Gåseflå gjorde det ikke nødvendig å legge om jernbanen, men man fryktet på forhånd at oppstuvning av vannmassene ved større flommer kunne gjøre det nødvendig å heve linja ca. 0,6 meter over en strekning på ca. 1.200 meter fra demningen og oppover. Det ville da også bli nødvendig å heve taket i to korte tunneler på til sammen 34 meter ved Gåseflå. Senere viste det seg at man ikke behøvde å gjøre dette.

Sprenging av den 2.760 meter lange tunnelen fra inntaket ved Gåseflå til kraftstasjonen ble påbegynt i 1943. For å kunne drive tunnelen fra fire angrepspunkter, ble det sprengt et tverrslag ved Tveitøyna. Fra innslag 1 ved kraftstasjonen ble tunnelen drevet oppover, fra innslag 2 ved Tveitøyna oppover og nedover og fra innslag 3 ved Gåseflå nedover.

På østsida av elva, fra kraftstasjonen til tverrslaget ved Tveitøyna og videre opp mot Gåseflå, er det et vanskelig terreng, og bygging av anleggsvei ville ha blitt meget kostbar. Man fikk derfor NSB's tillatelse til å opprette midlertidig holdeplass ved Tveitøyna, ca. en kilometer nord for Iveland stasjon. Holdeplassen ble opprettet i 1945 og nedlagt i 1955. Det ble også gitt tillatelse til oppføring av anleggsbrakker på jernbanens grunn i nærheten av holdeplassen, bygging av trallebane over elva, bygging av provisorisk transformatorstasjon o.s.v.

I 1945 ble det også opprettet en midlertidig holdeplass et kort stykke ovenfor demningen. Holdeplassen fikk navnet Gåseflådammen. Den ble benyttet helt til banens nedleggelse.

Holdeplassene ved Tveitøyna og Gåseflådammen ble opprettet for at man skulle kunne benytte tog helt fram til arbeidsplassene. Det fantes ikke vei i området, og man ville prøve å unngå at linja ble brukt som gangvei.

I forbindelse med holdeplassen ved Gåseflådammen var det planer om å bygge et sidespor mellom hovedlinja og elva. Disse planene ble aldri realisert, og gjennom hele anleggsperioden, både for første og andre byggetrinn, ble vogner losset mens de sto på hovdelinja.

Til byggingen av den første demningen gikk det med ca. 40 vogner sement og ca. 160 vogner sand. I tillegg til dette gikk det med store mengder sand og sement til kraftstasjonen og utjevningsbassenget ved Iveland, samt til betongutførelser i deler av hovedtunnelen.

Første byggetrinn ble fullført høsten 1949, og den 2. november 1949 ble Iveland kraftstasjon koplet inn på fjernledningen til Kristiansand.

Før mån var ferdig med første byggetrinn var forberedelsene for andre byggetrinn godt i gang. Dette byggetrinnet omfattet blant annet bygging av en ny demning ca. 70 meter nedenfor den «gamle». Vannstanden i Gåseflåfjorden ville herved øke med 10-11 meter og komme opp i omtrent samme nivå som Kilefjorden, og en omfattende omlegging av Setesdalsbanen var nødvendig. På grunn av oppdemningen ville jernbanelinja bli satt under vann i en lengde av ca. 3 kilometer, og man måtte derfor legge en ny linje ca. 5 kilometer lang, opp til 7 meter høyere i terrenget.

Ombyggingen av jernbanen ved Gåseflå er vel den som er mest interessant. Diskusjonen om Setesdalsbanens framtid var inne i en meget avgjørende fase i slutten av 1940-årene, og det skulle vise seg at det kom til å stå strid omkring Gåseflåomleggingen – skulle omleggingen foretas for smalt eller normalt spor?

Allerede mens Setesdalsbanen var relativt ny, lanserte man de første ombyggingsplanene. En annen plan som ble mye diskutert utover i 1930- og 1940-årene, gikk ut på å forlenge Setesdalsbanen fra Byglandsfjord gjennom Valle og Hovden til Ustaoset eller Haugstøl på Bergensbanen. Den samlede utbygging av strekningen Grovane – Bergensbanen ville imidlertid ha blitt så dyr at denne planen ble nedprioritert til fordel for andre investeringer Norges Statsbaner måtte foreta i oppbyggingsperioden etter krigen.

NSB's distriktsadministrasjon og politikerne i de berørte kommuner gikk sterkt inn for at ombyggingen ved Gåseflå måtte utføres etter de krav som stilles til normalsporet bane. Det ville bli betraktet som regelrett sløsing først å bygge banen om for smalt spor på grunn av kraftutbyggingen, for deretter å bygge om til normalsporet bane når og hvis dette skulle bli aktuelt for hele strekningen fra Grovane til Byglandsfjord.

Allerede i 1925-26 hadde NSB utarbeidet planer for omlegging av Setesdalsbanen i forbindelse med Sørlandsbanens framføring til Kristiansand. På grunn av kraftutbyggingen ble planene revidert i 1943. I disse planene gikk man ut fra at damstedet ved en framtidig utbygging av Steinsfossen, ville bli ved Vrengen og ikke ved Beihølen. Dette ville ha medført at banen måtte legges på østsida av Otra, fra Paulen bro gjennom Kuadalen til Beihølen, hvor det måtte bygges en ny bro over til elvas vestsida.

Dersom denne planen hadde blitt fulgt, ville det ha betydd at Kristiansand Elektrisitetsverk måtte ha vært med på å finansiere en vesentlig del av strekningen Paulen bro – Beihølen. Strekningen Homevassevjå – Øvre Gåseflå måtte bygges om på grunn av Ivelandsanlegget, og tidligere hadde ca. 5 km mellom Røyknes og Iveland blitt bygd om og fått planering for normalspor. Dersom man ser bort fra to kortere strekninger på begge sider av Iveland stasjon, ville nesten hele strekningen Grovane – Hægeland herved ha fått normalsporet planering. Fra Hægeland til Byglandsfjord ville en ombygging ha blitt relativt rimelig på grunn av lettere terreng.

Kristiansand Elektrisitetsverk var imidlertid ikke villig til å delta i ombyggingen av Paulen bro – Beihølen på dette tidspunktet (i 1943), for det første fordi Steinsfossutbyggingen lå såpass langt inn i framtida, og for det andre fordi det var høyst usikkert om Vrengen ville bli valgt som damsted. På den annen side var elektrisitetsverket villig til å yte sin del til ombyggingen ved Gåseflå på forskudd for å få i gang

Setesdalsbanens ombygging til normalspor.

Det var altså stor vilje i distriktet til å bygge om Setesdalsbanen, men de sentrale myndigheter fulgte ikke oppå. I Stortingsproposisjon nr. 10 1949 gikk Samferdselsdepartementet inn for at ombyggingen ved Gåseflå skulle skje smalsporet, og at Kristiansand Elektrisitetsverk således måtte betale kostnadene i sin helhet (ca. 1,5 mill. kroner). Departementet fant ikke å kunne gå inn for løftet linje med normalsporet planering. Dette alternativet var beregnet til å koste ca. 3,4 mill. kroner, som ville bli å fordele med ca. 1,9 mill. kroner på Staten og ca. 1,5 mill. kroner på Kristiansand Elektrisitetsverk.

Innstillingen fra Samferdselsdepartementet førte til sterke reaksjoner og utstrakt møtevirksomhet på lokalplanet. En rekke kommunestyre gjorde vedtak om at ombyggingen måtte bli gjort med bredsporet planering, og avisene flommet over av innlegg i saken.

I et siste forsøk på å redde Setesdalsbanen foreslo NSB's distriktssadministrasjon at ombyggingen skulle foretas slik at man valgte horisontal og vertikal trasé for bredt spor, men med smalsporet planering og med en lettere skinnetype enn opprinnelig forutsatt. Dette alternativet ville koste kr. 2.460.000, hvorav kr. 960.000 ville falle på Staten og kr. 1.500.000 på elektrisitetsverket.

I innstilling S. nr. 141 1949 gikk Stortingets vei- og jernbanekomiteé inn for dette forslaget, og Stortinget fattet 27. juni 1949 vedtak i samsvarende innstillingen.

Det vedtatte alternativet som vel var ment som en redningsplanke for Setesdalsbanen, ble egentlig ikke noe mer enn en utsettelse av dødsdommen. Selv om man valgte horisontal og vertikal trasé for normalsporet bane, ville en senere ombygging til normalspor ha blitt omfattende, og dertil ville den ha blitt vanskeligere å utføre mens banen var i drift.

Arbeidet med jernbaneomleggingen tok til i midten av oktober 1949. Kristiansand Elektrisitetsverk hadde ledig kapasitet i sine anleggsbrakker ved Tveitøyna og Gåseflådammen. NSB's arbeidsstyrke som ved starten var ca. 35 mann, fikk plass i disse brakkene. I anleggsområdet ble det satt ut noen utrangerte smalsporete personvogner, som ble brukt som hvile- og spisebrakker. NSB's arbeidsstyrke ble etter hvert økt til ca. 60 mann, da det viste seg vanskelig å få de bestilte maskiner i rett tid.

Anleggsarbeidet ble hindret av dårlig vær både sommer og vinter. Sommeren 1950 og sommeren 1951 kom det uvanlig mye regn. De

store vannmassene hindret arbeidet i vesentlig grad – stikkrenner rant over, fyllmasse raste ut o.s.v. Ved Øvre Gåseflå måtte man flytte den gamle linja, da jord, sand og stein raste utfor de bratte skråningene fra den nye linja.

I tillegg til dette var vinteren 1950/51 en veritabel snøvinter med opptil 3 meter høye snøkanter. Fra januar til april 1951 ble linja således totalt nedsnødd tre ganger. Situasjonen var da også prekær for driftsbanen, og anleggets arbeidere måtte lånes ut til snømåking en stor del av nevnte tidsrom. All anleggsvirksomhet opphørte i 3 måneder.

Disse hindringene førte til at arbeidet måtte forseres mot slutten. Arbeidsstyrken ble økt til ca. 100 mann, og visse deler av arbeidet foregikk 24 timer i døgnet. Ved å gjennomføre denne forseringen oppnådde man å få den nye linja ferdig i tide. Den sto ferdig 6. desember 1951. Denne dagen, presis kl. 15.00, ble den siste skinnestrengen lagt inn ved en improvisert høytidelighet ved Gåseflå. Elektrisitetsverkets daværende direktør, Axel Oftedahl, fikk æren av å føye sammen skinnegangen med to skruer, og den nye linja var et faktum.

Anleggsarbeidet pågikk den siste tida under stort press, og det ene grustoget etter det andre rullet nedover fra grustaket på Kile. Takket være stor innsats fra anleggsarbeiderne lyktes det å fullføre arbeidet etter en effektiv arbeidstid på ca. 20 måneder med en gjennomsnittlig arbeidsstyrke på ca. 70 mann. På tross av alle vanskeligheter ble arbeidet utført bare en måned etter planen, og det var tidsnok til å unngå å forsinke fyllingen av dammen.

Det ble imidlertid ikke nødvendig å ta i bruk den nye linja med en gang. Dette skjedde først i månedsskiftet februar/mars 1952, og tida fram til da ble benyttet til en del etterarbeider, som grusing, justering av skinnegangen o.s.v.

Den nye linja ble målt til 5.051 meter, mens den gamle var 5.150 meter.

Dalføret er meget trangt og kupert med bratte fjellsider på deler av den ombygde strekningen. Den nye linja ble derfor på de fleste stedene liggende like inn til den gamle, men i et høyere plan. Dette forholdet vanskeliggjorde fjellsprengingsarbeidet i vesentlig grad, idet man måtte ta hensyn til trafikken på driftsbanen og foreta all sprenging med stor forsiktighet og bare på bestemte tider av dagen.

På den 5 km lange nye linja ble det sprengt ut ca. 50.000 kubikkmeter stein, hvorav ca. 12.000 kubikkmeter ble sprengt ut i 5 tunneler.

Tunnelene var til sammen ca. 600 meter lange. Videre ble det fjernet ca. 12.000 kubikkmeter jord. Omtrent midt på den omlagte parsellen krysset den nye linja et forholdsvis bredt dalføre på en stor steinsfylling. I denne fyllingen gikk det med ca. 31.000 kubikkmeter stein. En god del av disse steinmassene måtte transporteres fra fjellskjæringer og tunneler som lå opptil 2,5 kilometer unna, og nettopp denne fyllingen ble derfor en flaskehals under arbeidet med ombyggingen. Til transporten ble det brukt anleggslokomotiver som kunne trekke opp-til 8 steinvagge i 15 o/oo stigning.

På grunn av den korte tida man hadde til å fullføre arbeidet, ble det også tatt i bruk annet maskinelt utstyr. Det ble straks anskaffet kompressor og utstyr for fjellboring. Senere ble det også satt inn lasteapparater for opplasting av utsprengt stein i tunneler og skjæringer. Jordskjæringene ble for en vesentlig del planert ved hjelp av bulldosser.

Ombyggingen kostet kr. 3.504.000, fordelt med kr. 1.337.000 på Staten og kr. 2.167.000 på Kristiansand Elektrisitetsverk. Elektrisitetsverket måtte dessuten koste bygging av private lastespor både ved Øvre og Nedre Gåseflå. Dette kostet til sammen kr. 34.000.

Sidesporet ved Øvre Gåseflå lå like ovenfor Åsen tunnel, som var den siste tunnelen man kjørte gjennom på vei fra Grovane til Byglandsfjord. Det sidesporet som ble bygd ved Nedre Gåseflå, lå omtrent midt mellom damstedet og Gåseflå tunnel, der hvor veien fra Gåseflå til Kile i dag tar av fra den gamle jernbanetraséen. Begge steder står lasterampene ennå.

Omtrent samtidig med at jernbaneanlegget startet, begynte man å rigge til for arbeidet med den nye demningen. Den ble bygd av betong med to store sementluker av stål. Sementlukene var på dette tidspunktet blant Europas største. Her luke var 6 meter høy og 24 meter lang og veide ferdig montert ca. 72 tonn.

Bygging av demningen, som på det høyeste er ca. 30 meter, krevde store mengder sand og sement. Om lag 300 jernbanevogner måtte til for å frakte de ca. 40.000 sekkene med sement som gikk med. Fra grustaket på Hægeland ble det fraktet om lag 5.000 kubikkmeter sand. Dette utgjorde ca. 1.000 vognlaster.

I grustaket på Hægeland ble det også tatt ut grus til den nye jernbanelinja, slik at det til tider var stor trafikk på sporet inn til grustaket. Dette sidesporet gikk forøvrig under navnet Mandalssporet. Inne ved grustaket var en gravemaskin i sving, og den gjorde ca. 30 manns ar-

beid. De små godstogsettene (ca. 10 vogner) ble lastet opp på en halvtime. Atskillig mer tungvint var det når sanden skulle losses nede på anlegget, hvor man utelukkende var henvist til håndkraft. Et større antall arbeidere måtte til for å losse vognene mens toget sto på hovedlinja.

Arbeidet med demningen gikk parallelt med jernbaneombyggingen og var ferdig en stund etter at jernbanetrafikken var lagt over til den nye linja. Den gamle linja ovenfor demningen ble satt under vann i løpet av 1952.

Nedenfor demningen ligger den gamle traséen fortsatt på det tørre, om enn noe tilgrodd. Dersom man står nede ved elva f.eks. ved Homevassevja, kan man tydelig se forskjellen på jernbanebygging i 1890-årene og 1950-årene: Nærmest elva ser man den gamle traséen med forstøtningsmurer av sirlig tilhogde stein, mens den nye traséen hviler på steinfyllinger hvor steinene ligger hulter til bulter.

Mens man gjennomførte de forberedende arbeidene for Iveland kraftanleggs 2. byggetrinn, ble også 3. byggetrinn planlagt. Dette omfattet installasjon av nok et aggregat, det tredje, i kraftstasjonen. Noen vesentlig betydning for Setesdalsbanen hadde ikke dette byggetrinn; det skal bare nevnes at det ble fullført i 1955.

Steinsfoss kraftstasjon

I 1953, to år før Iveland kraftanlegg var fullført, begynte man å pusse støvet av de 30 år gamle Steinsfoss-planene.

Som nevnt førte nok kraftutbyggingen til at Setesdalsbanen på lang sikt ikke fikk det trafikkgrunnlaget som ny industri langs hele Otra skulle skape. Men det er selvsagt ikke grunnlag for å hevde at kraftutbyggingen var årsak til at banen ble lagt ned. Tvert imot førte utbyggingen til at banen ble tilført store fraktmengder gjennom en rekke år, og betydelige deler av traséen ble forbedret. Det var bare to alternativer for Setesdalsbanen – enten ombygging eller nedleggelse. De ombyggingene som ble foretatt på grunn av kraftutbyggingen, og som for en vesentlig del ble bekostet av kraftutbyggeren, kunne ha blitt et verdifullt bidrag til ombygging av hele strekningen mellom Grovane og Byglandsfjord, men det var altså ikke slik det skulle gå.

Det faktum at en del av traséen kort tid etter nedleggelsen ble satt under vann, gjorde det klart for alle og enhver at nå var banen nedlagt for alltid; det fantes ingen vei opp av vannet igjen. Siden 1963 har demningen ved Beihølen vært museumsbanens bastante endepunkt.

Når utbyggingen av kraftstasjonen Steinsfoss 2 nå har gjort det mulig å gjenopprette banen til Røyknes, kan man vel på en måte si at ringen er sluttet. Den opprinnelig planlagte ombyggingen av banen ved Beihølen ble ikke utført i 1950-årene. Men i dag, nesten 30 år senere, ser det ut til at denne ombyggingen kan fullføres.

Kilder:

Axel Oftedahl:

Kristiansand Elektrisitetsverk gjennom 50 år. 1900-1950. Dreyer, Stavanger, 1950.

Axel Oftedahl:

Otteraaens Brugseierforening gjennom 50 år. 1900-1950. Dreyer, Stavanger, 1950.

Kristiansands Fossefald & Elektricitetsverk:

Årsberetninger 1900-1914.

Kristiansand Elektrisitetsverk:

Årsberetninger 1915-1963.

Kristiansand Elektrisitetsverk:

Utlkippsbøker med klipp fra:

Fædrelandsvennen

Dagbladet Sørlandet

Christianssands Tidende

Agder Tidend

Kristiansand Elektrisitetsverk:

Diverse arkivmapper

*Knut John Bakken
Kristiansand*

Radikalisme og republikk

Mange kjenner til folkerøystinga 13. august 1905, då berre 185 gjekk inn for framhald av unionen. Meir ukjend er den andre folkerøystinga 3 månader seinare. Den gjaldt kongedøme eller republikk, kongsemnet var klart – den danske prins Carl. Frammøtet var på 75 prosent, mot 85 i den fyrste. Det blei eit avgjerande fleirtal for kongedømet, med 260.000 mot 69.000. Prins Carl blei til kong Haakon VII.

Men i grunnen var det utruleg mange som røysta for republikk. Det var noko nytt og uprøvd, kongedømet hadde tusen års tradisjon i ryggen. Så godt som alt av samfunnsmakt blei kasta inn på ja-sida. Friomsregjeringa la heile prestisjen inn på kongedømet si side med ein «Proclamation til det norske folk». Partia og næringsorganisasjonane fylgde opp. På toppen av det heile blei det berre to veker med valkamp, regjering og storting ville ha saka ut av verda snøgt og ikke la motstandarane få tid til å svinge folkemeininga.

For det fanst motstandarar, og dei kunne spele på mange strenger. Men motstandarane var ikkje organiserte. Rett nok gjekk to parti mot kongedømet – Arbeiderpartiet og Arbeidardemokratane. Men desse var utan oppslutning i storparten av landet. Arbeidarpartiet hadde berre organisasjon i dei større byane, Arbeidardemokratane hadde styrken i dei indre Austlandsbygdene.

I Vennesla var det uvanleg stort frammøte til røystinga, heile 84%. Og det blei stort fleirtal mot kongedømet, berre 91 ja mot 238 nei, 69% for republikken.¹ Korleis forklare dette klare avviket frå det «normale»?

Det ville her vere naturleg å dra inn kommuneutvalet to år etter. Arbeidarlista fekk fleirtal, med 7 mann mot 5 frå Vinstre. Grunnlaget var

¹ Tala er så små avdi kvinner fyrst fekk røysterett ved stortingsval i 1907.

å finne i den faglege organiseringa, med Vennesla Arbeiderforening (Hunsfoss) 1906 og Vigeland Arbeiderforening 1907. Samstundes kom det sosialistavis i Kristiansand, med stor utbreiing i Vennesla. Kan vi ikkje sjå republikanismen som eit utslag av det same, sosialisme mot kongedømet og den gamle samfunnsstyringa?

Ei slik forklaring kunne i og for seg ha mykje for seg. Fagforeiningane i Kristiansand gjekk ut med opprop mot kongedømet. I Vennesla hadde det vore fleire foreiningar i åra like før, det er rimeleg at ein slik agitasjon kunne fengje i arbeidarmiljøa i bygda.

Men dette kan ikkje vere hovudforklaringa på det republikanske fleirtalet. Som sagt gjekk Arbeidardemokratane² mot kongedømet, ut frå radikal-nasjonal argumentasjon. Dette partiet blei skipa 1903, som politisk organ for arbeidarforeiningane. Midt i 1890-åra fanst ei Vennesla Arbeiderforening, som må ha vore tilknytt denne lause samskipnaden. Aske Røskeland, læraren på Hunsfoss bruksskule, var den sentrale mannen. For dei lokale arbeidardemokratane ville det vere naturleg å gå inn for republikken, med Røskelands prestisje ville standpunktet ha stor gjennomslagskraft.

Arbeidardemokratane var i sers tett samarbeid med Vinstre, både lokalt og på Stortinget. I røynda var det ein organisert fraksjon i partiet. Samleis i Vennesla, arbeidarforeininga gjekk saman med vinstreforeininga ved nominasjon til vala. Det var ikkje noko klart skilje mellom dei to grupperingane, i alle fall ikkje utanfor dei områda der Arbeidardemokratane stod sterkast. Gjekk Arbeidardemokratane mot kongedømet var det ventande at mange vinstremenn ville ta same standpunkt. Og det gjorde dei, ikkje minst på Agder. Og det trass i at den mest kjende partimannen, Jørgen Løvland frå Evje, var ein god nummer to i Michelsenregjeringa.

Vinstre blei kløyvd i 1888, Moderate Vinstre skilde seg ut, og kom inn som eige parti på Stortinget (den tids Kristeleg Folkeparti), 1903 braut ei ny gruppe ut, dei «liberale» og gjekk ilag med Høgre i Samlingspartiet (Michelsen var ein av dei). Samlingspartiet og Moderate gjekk mannjamnt inn for kongedømet.

Dei liberale var ein byfraksjon, medan dei Moderate serleg stod sterkt i ein del av bygdene. Partiet var serleg tufta på dei lågkyrkjelege organisasjonane. Ved stortingsvalet 1888 gjekk dei saman med Høgre i Kristiansand, vann, og fekk den eine representanten. Viktiga-

² Det seinare Radikale Folkeparti.

re for oss er det at dei moderate tok Lister og Mandals amt, der Søren Jaabæk hadde brote med det partiet han hadde grunnlagt. Men i Vennesla gjekk det ikkje slik. Bygdepartiet fylgde det «reine» vinstre, med Nils Robstad og Endre Moseid i brodden. (Lærar Horrisland på Vigeland gjekk over til dei moderate).

I 1905 sat Vinstre med full kontroll i Vennesla, det var berre vinstremenn i heradstyret. Det var mellom 150 og 200 medlemmer i partiet og ingen andre politiske organisasjonar i bygda. Framfor alt var ein god del av arbeidarane på Hunsfoss med. Vinstre i Vennesla var å finne på den radikale eller harde sida av partiet. Her var det god grobott for republikanismen og det denne stod for.

Regjerings-Vinstre var for kongedømet og fekk fylgje av dei fleste stortingsmennene. Men den radikale fløyen opponerte. 200 kjende menn gjekk ut med eit opprop for republikken, noko som starta ei mannjamning landet over. Det var i Vinstre avgjerda ville falle. Frå debatten nasjonalt og lokalt kan vi skilje ut fleire argument til saka.³

Det er viktig å understreke at innhaldet i standpunktet var det negative – dei var mot. I dette gjekk mange moment saman, noko som syner seg i debatten. Kongedømet var dyrt, med hoff og det heile. Her kunne kritikken knytte seg til den gamle bondepolitikken, med vekt på å spare staten for ikkje-produktive utlegg. Dertil stod kongedømet for stas og luksus, med uniformar, ball og kongemiddag. Dette var mot eit vidare samfunnsyn, med vekt på arbeid og nøysemd.

Og ved sida kom grunnleggjande politiske stridsspørsmål. Kongedømet var *unasjonalt*. Kongen var symbolet på unionen, den som endeleg var ute av verda. Attpåtil var kongemnet dansk, noko som gjorde saka endå verre i nasjonale krinsar. Overskrifta i Fædrelandsvennen dagen før valet var: «Lad aldri nogen fremmed faa raade for Norge!».

Dertil var kongedømet *udemokratisk*. Kongemakta hadde vore den siste skansen mot dei folkelege kreftene som samla seg i Vinstre, med gjennomføringa av parlamentarismen 1884 som den avgjerande sigeren.

I nær tilknytting kom synet på kongedømet som *usosialt*. Det var ein del av overklassen, med hoffet som symbolsk topp på denne. Kongedømet var ein del av pengemakta. Framfor alt gjaldt det dei «kongegale» i hovudstaden. Dermed blei kongedømet eit uttrykk for *sentral-*

³ Eg har stort sett nytta Fædrelandsvennen og Chr.sands Tidende. Her blir det au referert kva som skjer på topp-planet.

makt. Her kunne den republikanske agitasjonen spele på djupe strenger. Ikkje minst gjaldt det den striden som bøndene hadde ført for å hevde det kommunale sjølvstyret.

Og så kom i tillegg ei stadfesting av det siste momentet gjennom det spelet som regjeringa førde. Folk i desse bygdene såg det slik at her blei eit viktig spørsmål avgjort over hovudet på dei. I folkemøte t.d. i Iveland blei det kraft at folket sjølv skulle avgjere styreforma. Slike møte var det som pressa gjennom eit vedtak om folkerøystinga, mot det regjering og stortingsfleirtal eigentleg hadde tenkt seg.

Slike argument var det som hadde gjennomslag i Vennesla. Lettast er det å syne at det nasjonale stod sterkt i sentrale politiske grupper. Dei var knytta til høgskulerørsle og målsak – ungdomslag, skyttarlag og idrettslag var nære organisasjonar i bygda. Men her var ikkje Vennesla i ei serstode, og nok heller ikkje ved dei andre momenta. Kanhende fenga det usosiale argumentet sterkare her, ut frå samansettinga av folket i bygda.

Kor som er, republikanismen på Agder var ikkje noko som berre hørde til i Vennesla. Striden gjekk høgt i Kristiansand au. Grosserar Ludvig Lømsland var ein av dei 200 i landsoppropet for republikken, han fekk fylgje av 18 andre vinstremenn i eit lokalt opprop, 12 andre svara for kongedømet. Men dei 19 var politisk tyngst. Der fanst Anders Grindeland frå Finsland, redaktør av Fædrelandsvennen, den beste pressemannen Agder har hatt. Han gjekk beinhardt ut for republikken og hudfletta dei kongevenlege, både lokalt og nasjonalt, i og utanfor partiet. Regjeringa fekk svar med same mynt, han nekta å ta inn «proklamasjonen».

Og Kristiansand blei den større byen der republikanarane gjorde det best. Det var på hengande håret at det ikkje blei fleirtal, med 1084 mot 1099. Rett nok gjekk fagforeiningane i byen klart ut, som nemnt. Men dei stod ikkje serleg sterkt og det tok mange år før Arbeiderpartiet fekk god oppslutning. Det avgjerande her var korleis Vinstre stilte seg. Her som i landet elles var sjølvsgagt Høgre og høgrefolk mannjamnt for kongedømet.

Det var sjølvsgagt viktig for den republikanske mobiliseringa at den største avisa i byen tok eit klart standpunkt. Det gjaldt for bygdene au. Etter det heile var over kunne Anders Grindland nytte statistikken til å syne «hvor forholdsvis vaagen dette distrikts befolkning dog har været». I byen og «opland» var det 4118 nei, mot berre 2474 ja. Det kan likevel ikkje vere slik at Fædrelandsvennen aleine makta dette. Alt i

landsoppropet for republikken frå amtet, forutan ordførarane i Tveit, Søgne, Hægeland og Finsland. Den siste var Ola Grindeland, bror til redaktøren. Dei tok nok begge standpunkt ut frå det samfunnsyn dei hadde frå før, det som dominerte i heimbygda.

Saka var at Vinstre i Kristiansand var eit innflyttarparti, i opposisjon mot dei gamle førande krinsane i byen. Kjernegruppa kom frå dei øvre bygdene. Dei styrde partiet og kontrollerte Fædrelandsvennen. Dei var «bønder i byen». Den fremste var Thorjus Skajaa frå Iveland, disponent for trelastfirmaet Otterdalen Interessentskab. Med seg i oppropet hadde han to til som kom frå same bygda. Thorjus Skajaa var gift med dotter til Kittel Taraldsen Vennesla, broren Anders med dotter til Nils Robstad. Alle hørde til det «harde» Vinstre, og her var godt grunnlag for oppslutning i Vennesla.

Thorjus Skajaa skulle ikkje klage på svaret frå heimbygda. Alt to dagar etter den fyrste meldinga om kongeplanane heldt dei eit stort folkemøte i Iveland, mot Karlstadforliket og for republikken. Slike møte kom i fleire bygder i området, men ikkje i Vennesla. Det er i det heile ikkje eit knyst å høyre. Korkje gamleordføraren Endre Moseid eller etterfylgjaren Olaf Vennesland rykka ut.

Ålment var det slik at kystbygdene på Agder var kongevenlege, dei indre bygdene i mindre delen av landsluten gjekk inn for republikken. Kring Kristiansand nådde republikanismen heilt ut til havet, 215 mot 52 i Tveit. Men i dei øvre grannebygdene til Vennesla gjekk folk mann av huse mot kongedømet. Øvrebø hadde 138 mot 12, Hægeland 160 mot 9, Iveland kring 300 mot 5! *Desse var dei mest republikanske bygdene i heile landet.*

Kvifor slog slike argument så mykje sterkare gjennom i desse Agder-bygdene? Saka er sjølv sagt komplisert. Men vi kan få ein tanke om svaret ved å sjå det andre området der republikanarane stod sterke – det eigentlege Telemark (dei øvre bygdene). Det er av gammalt samfunn med bondesjelveige og i strid mot styring utanfrå. Røystinga 1905 var eit uttrykk for krefter som hadde vore aktive i hundrevis av år.

Eit tidlegare uttrykk for ein slik bygdemotstand er nettopp å finne i Otterdalen Interessentskab. Det var det fyrste tiltaket i sitt slag i landet, skipa 1868. Framståande bønder i dalen gjekk saman om å bryte det monopolet som Kristiansandkjøpmennene hadde i trelasthandel og treforedling. Her var folk frå Vennesla med, mellom andre Nils Robstad.

Problemet blir ikkje å forklare det store republikanske fleirtalet i Vennesla. Det blir heller eit spørsmål om kvifor fleirtalet ikkje var større. Vennesla hadde ikkje skilt seg ut frå grannebygdene tidlegare, i alle fall ikkje i den retning at folk her var meir bundne til autoritetane. Her kom det oppslutning om Thrane, med ei uvanleg mannsterk arbeidareining. Der var au fleire av bøndene på Vennesla med. Få år etter organiserte bygdeeliten seg i ei bondeforeining, og slutta opp om Jaabæk. Dei dominerte i bygdestyringa og skipa vinstreforeining 1883. Det radikale og opposisjonelle Vennesla hadde djupe historiske røter.

Men kvifor var det då mindre avvisning av kongedømet her enn i grannebygdene? Kjernegruppene i motstanden fanst her au. Det var dei aktive i partiet, og krinsar kring ungdomslaget og skyttarlag. Banda til grannebygdene var sterke, og med det til dei som organiserte motstanden.

Ein grunn til skilnaden er nok å finne i det sereigne bygdesamfunnet i Vennesla. Industriarbeidarane var i fleirtal. Det gamle sagbruksmiljøet på Vigeland hadde vore utanfor bygdestyringa, det kan vere at dei her hadde større vyrndnad for dei med makt i storsamfunnet. Viktigare var det nok med den nye industrien – Hunsfoss. Her var for det fyrste ei lita gruppe med funksjonærar. Dei var innflytta og det same gjaldt for storparten av arbeidarane. Det er klart at dei fleste arbeidarane må ha gått inn for republikken. Eg vil hevde at forklaringa ligg i at så mange kom frå bygdene ovanfor. Dei kongevenlege var helst å finne mellom dei som kom langvegs frå – skal vi seie austlendingar og svenskar? For desse kunne det nok vere viktig at næringsorganisasjonane gjekk inn for kongedømet. Det kan lyde paradoksalt at industrialisering fører med seg mindre radikalisme. Men noko av det same var tilfelle med Evje, med grunnlag i nikkilverket der.

Men ei anna gruppe kom i tillegg, og det var folk som høyrde heime i bygda. Eg nemnde at dei moderate fekk inkje å seie i Vennesla. Det kom mellom anna av at dei lågkyrkjelege var så få på den tid, dei var helst å finne ytst i bygda. Dei var ikkje med i Vinstre. Leiinga i bygdepartiet sytte for å halde dei borte ved å leggje nominasjonsmøte på sundagen! Det er rimeleg å tenkje seg at denne gruppa var å finne mellom ja-folka, ut frå det ålmenne synet dei hadde på autoritet og samfunn.

Ei styrking av denne forklaringa kan vi finne i den store målstriden i Vennesla få år etter. Då blanda næringsorganisasjonane seg inn på

ny, målfolk hadde ikkje industrien bruk for! Riksmålsfolket fekk dertil økonomisk hjelp av dei to fabrikkane i bygda til reising av privatskule. Dette måtte verke som ein raud klut på mange i bygda, og gjorde nok sitt til at landsmålet kunne bli ståande på Vigeland, Hunsfoss og Vennesla. Men Kvarstein heldt på riksmålet, der stod dei lågkyrkjelege sterkt. Ved kommunevalet 1913 stilte Riksmålspartiet liste og fekk inn 3 mann. Og her er det ein tydeleg allianse mellom «bedehusfolk», funksjonærane og ein del av arbeidarane ved fabrikkane. Landsmålet blei på si side innført av ein koalisjon mellom den gamle bygdeeliten og industriarbeidarar frå bygdene ovanfor. Stutt sagt: Dei kongevenlege i 1905 står fram i Riksmålspartiet 8 år seinare.

Stein Tveite

Oslo

Vennesla historielag er stiftet 13. oktober 1983 og har som formål bl.a. å fremme interesse for lokalhistorie. Laget har pr. nov. 1985 150 medlemmer og har plass til mange, mange fleire. Medlemsskapet koster kr. 25,- pr. år. Årsskrift kan bestilles og medlemsskap kan tegnes hos formannen: Egil Lie, Utsikten 6, 4700 Vennesla eller hos sekretæren: Torvald Helum, Brandeåsen 4, 4700 Vennesla.

Bygdas eget trykkeri



TRYKK 16 a/s

4700 Vennesla Tlf. 042-56 366

*Vi leverer selskapsmat til
enhver anledning.*

- ☆ Middag
- ☆ Koldtbord
- ☆ Smørbrød
- ☆ Snitter
- ☆ Gryteretter



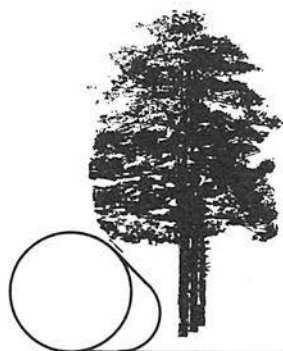
**Vennesla
SELSKAPSMAT**

Lundeveien 41
4700 Vennesla
Telefon: 58 404/57 521



Robstad
Gull & Sølv

Butikkhuset, 4700 Vennesla. Telefon 042/55971



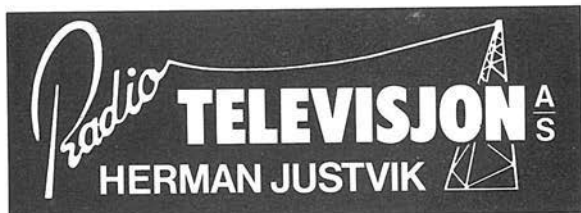
**KONTORPAPIR
TRYKKPAPIR
EMBALLASJEPAPIR
TAPETPAPIR**

HUNSFOS

HUNSFOS FABRIKKER

N - 4700 VENNESLA





KRISTIANSAND: Dronningensgt. 51 – 4600 Kristiansand – Tlf. 042/24 512 - 26 451
MANDAL: Torjushegt. 6b – 4500 Mandal – Tlf. 043/63 535
VENNESLA: Vennesla Sentrum – 4700 Vennesla – Tlf. 042/56 320.

*KLÆR TIL RIKTIG PRIS
 FOR HELE FAMILIEN*



GRASLIA

VENNESLAHUS

VENNESLA BYGNINGSHÅNDVERKERE AS

Sentrum, 4700 Vennesla - Telefon (42) 55 333

Bor du i Vennesla skal du ringe/sende kupongen til: Venneslahus, Vennesla Bygningshåndverkere A/S, Sentrum, 4700 Vennesla.

Jeg vil gjerne ha tilsendt huskatalog.

Jeg kunne tenke meg å se på et ferdig oppsatt Venneslahus.

Jeg ønsker å få tilsendt en oversikt over ledige tomter.

Navn:

Adresse: Tlf.:

Postnr./sted:

Hos oss får du alt på et sted

Videoutleie/videospillere

Kommisjonær for

NORSK TIPPING AS

Åpent hver dag til kl. 22.00

**Vennesla
Kiosk og
gatekjøkken**

Tlf. 042/56 555
Butikkhuset

De gode nyhetene får du i lokalavisen



Butikkhuset
4700 Vennesla
Tlf. 56 777



***Start med SMS,
så får du
nesten kr. 2000,-
i skattelette og
rente allerede første året!***



**SØRLANDS
BANKEN**

4700 Vennesla
Tlf. 042/55 555