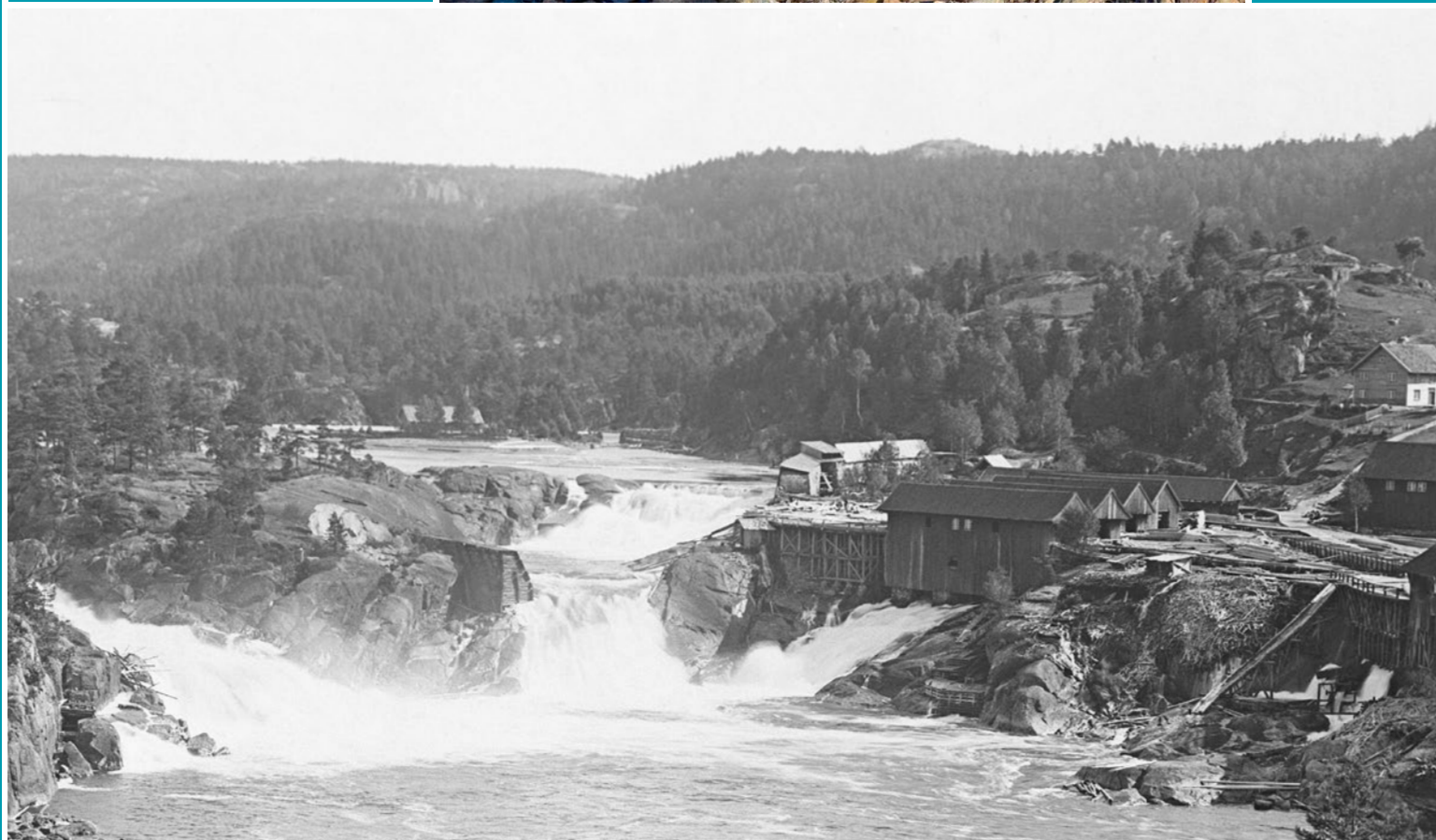




35. årgang



2020



Årsskrift





Årsskrift 2020

Utgitt av
Vennesla Historielag
Desember 2020



Byggvell



Bademiljø

BEST PÅ BAD

OLTO VVS

Innhold

Styret	7
Forfattere	8
Venneslasangen	9
Ord fra redaksjonen	10
Portrett: Arne Krogstad	12
Mai-minner	14
Fra det gamle album	27
Hvis steiner kunne snakke	28
Liebermanns bakeri	42
Ungdommer om Liebermanns bakeri	52
Hunsfos Bedriftsidrettslag	54
Vikeland, Gårdsnummer 5 i Vennesla	58
Plassen Rakkestad	62
Stedsnavn og lokalhistorie ved Otra	68
Ny vei gjennom Vikeland	84
Tuntreet	91
Årets julegave	92
Intervju med Olav K. Eivindson	94
Medlemsliste	101
Innmeldingsskjema	104



Schindler



BYGGMESTER

Dag Søren Omdal

- Garantert håndverk -

Styret 2020



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

Øyvind Bakken / Leder

Vidar Abrahamsen / Nestleder

Yngvar Hannevik / Sekretær

Gerd Wiik Hansen / Kasserer

Inger Aas / Styremedlem

Tor Skomedal / Styremedlem

Torunn Ruenes / Styremedlem

Karin Valle / 1. varamedlem

Jan Olav Lunden / 2. varamedlem

Morten Aslaksen / 3. varamedlem

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

Kontakt redaksjonen

Øyvind Bakken

E-post: oyvindbakken1@gmail.com

Telefon: 908 60 947

www.facebook.com/venneslahistorielag

Forfattere



Knut Holt

er født i 1948 på Mosby. Etter mange år i Kristiansand bor Knut igjen på Mosby. Han har vært journalist i 33 år og var fast tilsatt som kulturmedarbeider i Fædrelandsvennen og frilanser i Vennesla Tidende. Han har skrevet en rekke kriminalnoveller og vunnet to novellekonkurranser. I 1994 ble han tildelt Kristiansand kinos kulturpris. Han har en stor slekt i Vennesla. Som et resultat av dette er han medlem av både Vennesla historielag og Vennesla Vin og Viseklubb.



Knut John Bakken

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



Emilie Marie Andresen

er født i 1972. Hun er fra Kvarstein og har i flere år vært skribent i årsskriftet til Vennesla historielag, i år er hun også med i redaksjonskomitéen. Lokalhistorie har i mange år vært en av Emilie Maries hovedinteresser og i høst gir hun ut ei bok om Vigeland's Brug i anledning 400-årsjubileet ved bedriften.



Yngvar Hannevik

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



Arne Krogstad

er født 1932 i Froland. Han kom til Vennesla ungdomsskole som rektor ved oppstarten og ble i denne stillingen i 37 år. Han har alltid vært interessert i lokalhistorie, og har vært å se med videokamera på utallige arrangementer. Arne er forfatter av flere bøker.



Øyvind Bakken

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



Tobias Vetrhus

er bosatt på Lomtjønn. Han har gått på Hunsfos skole og Vennesla videregående skole. Nå er han å finne på UIA der han studerer IT og informasjonssystemer. Han har en ekstrajobb på KIWI. Av hobbyer er engelsk fotball – og da Manchester United på topp, og han er i tillegg en racer på videospill.



Nina Vigsnes

Nina er ei ekte Venneslajente og har bodd i Nesane hele livet. For tiden er hun på Vennesla videregående skole men i januar skal hun i militæret. Frem til det jobber på Moseid bakeri, i svømmehallen og er tilkallingsvakt i barnehage. Og som hobby står tur og friluftsliv på toppen.



Torleif Mjåland

er født i 1983 og er sønn av Øyvind og Ingebjørg Mjåland. Han er gift med Bendicte og har to døtre. Han jobber som lærer på Vennesla skole, der hans farfar, Eiliv Mjåland, var rektor i sin tid.

Venneslasangen

“MI KJÆME HEIM”

Tekst: Olav Nilsen
Melodi: Odd Magne Myre

Sangen ble skrevet da Vennesla kommune feiret 150 år som egen kommune i 2011, og er den nyeste i en rekke av sanger om Vennesla.

Når røygen stige opp frå Hunsfossriba
På Wallboarden æ hjulane i gang
Då bli der penge i kommunekassa
Då bli der arbeite ein arbeidsmann!

Når bilan svinge inn mæ skituriste
Å fylle tanken opp på Hægeland
Då æ det helg på Trevarefabrikken
Mi ter ein skitur opp te Høversland

Når tåge pibe neri Beihøldalen
Då våkne Røyknes opp, då æ det vår
Frå Grovane ter mange søndassturen
Mæ banen som he gått i hondre år

Når traktorduren varsle sommertia
Frå gård te gård på Li å Stallemo
Når snøen smelte oppå Sandribheia
Då bli der liv, då spire det å gro

Mæ Kvarsteinbrua vage Otralaksen
Ein varm å solrig junisommerda'
Frå Drivenes mi ser udøve fjorden
Å synge på vår sang om Vennesla

REFRENG:

Mi kjæme heim når skifte det æ øve
Mi kjæme heim når da'en æ forbi
Når sola sende sine siste stråle
Udøve fjord å hei i bygda mi
Udøve fjord å hei i bygda mi

Ord fra redaksjonen

Vi var så godt i gang. Den første mimrekvelden for året var avholdt med Egil Lie, Åse Voreland, Arne Krogstad og Torvald Hellum, alle fire fra historielagets aller første styre tilbake til 1983. Styret hadde avholdt et par gode arbeidsmøter for planlegging av videre aktiviteter utover året, og det meste var på stell. 20 frivillige møtte på skolemuseet for å gjennomgå gjøremål for å pusse opp 4 rom, og arbeidet skulle påbegynnes uka etter. Farger på vegger og tak var bestemt, verktøy innkjøpt. Arbeidsledere utnevnt og folk fordelt rundt om på huset - så som lyn fra klar himmel ble landet stengt. Koronaen inntok landet og alt stoppet opp. Dugnad og møter avlyst.

Men mye går likevel sin gang, og et av resultatene ligger foran dere nå, årsskriftet fra Vennesla historielag. Men også her har det skjedd endringer, Morten Aslaksen måtte trekke seg som redaktør av personlige grunner et stykke ut i prosessen, og vi takker Morten for de årene han har hatt ansvaret for utgivelsen, og også for at vi kan be om råd underveis. Undertegnede sammen med Vidar Abrahamsen, Yngvar Hannevik, Emilie Marie Andresen og Tor Skomedal påtok oss å overta stafettspinnen for at et nytt årsskrift skulle få se dagens lys. Selv om jeg nok er litt inhabil går det også en ekstra stor takk til Knut John Bakken. Ved å lese årets utgave skjønner dere hvorfor, og han har ved tidligere anledninger drevet med slike redaktørproppgaver og ledet oss nå på riktig spor. Vi vil takke alle som har bidratt til årets utgave. Det har kommet inn godt med stoff, og sågar ligger noe på vent til neste år.

Som dere ser i begynnelsen av denne oppsummeringen og også nå, blandes det litt sammen, styreting og redaksjonssaker om hverandre. Siden jeg er leder av historielaget og også sitter i redaksjonskomiteen, blir det litt av hvert, men jeg håper det går greit. I fjorårets utgave skrev Morten at det jobbes med ny nettside, og da kan det opplyses at den er godt på vei. Layout er klar, alle tidligere utgaver av våre årsskrift er scannet og lagt inn. Lenker til andre ting av interesse er lagt til, og bildearkiv er under oppbygging, og når vi føler at vi har nok å tilby vil vi åpne nettsiden for hele bygda, og håper den vil bli satt pris på og mye brukt.

Når dere leser dette har vi forhåpentligvis, hvis ikke smittesituasjonen endret seg, klart å avholde «Fra ull til klær for» alle bygdas tredjeklasser, og et møte i kulturuka «Fra istid til nåtid, om stedsnavn langs fjorden», og om historisk virksomhet og dagligliv, så noe skjer det jo. En annen viktig ting har skjedd. Signe Rysstad fra historielaget og Connie Bakken utlånt fra kulturkontoret, har registrert utstillingene på skolemuseet med bilder og tekst. En stor og flott jobb som settes stor pris på.

Redaksjonen vil sette stor pris på om noen av dere der ute tar kontakt for å tilby stoff og bilder til neste års utgave. Vi vet at det finnes en uendelighet av flotte ting som burde komme fram i lyset. Og siden flere av oss sitter sammen både i styret, redaksjonskomiteen og også utarbeider nettsida, fortsetter sammenblandingen ut hele oppsummeringen. I tillegg til artikler til neste års utgave, vil bilder og stoff til nettsida være svært velkomment. Vi har gått til innkjøp av en god scanner som også scanner de fleste formater innen negativer, så det er bare å ta kontakt. Det blir en venn-vinn-situasjon ut av det: Vi får bilder til nettsida, og du får dine negativer ut som bilde. Kontor på Hunsøya har vi også fått, og flott tilgang på møtelokaler, noe vi er svært takknemlige for. Vi ønsker at enda flere av dere kunne engasjere dere litt i historielagets virksomhet, både på møter, dugnader og innsamling av stoff som er viktig å ta vare på.

Når dere har årsskriftet foran dere, håper vi det faller i smak, at det gir dere noe, og at det kanskje kan være en spore til økende interesse for vårt arbeide. Tar gjerne i bruk vår første leders ord - Egil Lie uttalte i fjorårets utgave: «En må kjenne fortida, for å forstå nåtida.»

Øyvind Bakken
for redaksjonskomitén

En må kjenne fortida, for å forstå nåtida.

Egil Lie





– PORTRETTET –

Kulturmannesket

Tekst av
Knut Holt

Han er mager som en kvist, Arne Krogstad, og han rager ikke høyt over bakken heller. Men, det er noe seigt over ham. Og denne seigheten er ikke bare en vag fornemmelse, den føles like tydelig som sol mot panna. Men når en så får høre i detalj om hans døgnrytme, forstår en det atskillig klarere.

Tidligere, hver eneste dag, i all slags vær, i alle type temperaturer, sto han opp klokken fem og løp fra Moseidmoen til Mosby på Ravnåssida. I dag står han like tidlig opp, men mye av morgentreningen foregår nå i et kjellerrom med blant annet ergometersykel og tredemølle. Da forstår en hvorfor han inngir dette preget av å være en sommerfrisk poppel, til tross for at han besitter mange av de klassiske trekk en får når livet har tæret på en gjennom 88 år. Vi behøver ikke å gå i detalj om de tegnene og trekkene, vi har dem alle sammen, eller vi får dem. Noe i språkføringen røper han. Det er noen glidende nyanser når han blant annet sier det som ligger nær «æ», der venndøler sier rund «o». Da blir det «tærdsdag» i stedet for «torsdag». Og han mangler den muntre yppigheten i selve språkrytmen, som ekte venndøler har.

Han tok lærerskolen i Kristiansand, fra 1951 til 1955. Han ble godt kjent der, i alle fire studieårene bodde han i Kvadraturen. Så ble det ett år i Larvik som lærer, et par år i andre steder Agder, så syv år i hjembygda Froland. Han giftet seg med Anne fra Øyestad i 1956. Han virket to år i Kristiansand, da bodde han i blokk på Tinnheia. Så i 1965, ble han ansatt som rektor ved den nyopprettede ungdomsskolen i Vennesla. Første året var ikke skolen ferdig rent fysisk, da holdt lærere og elever til i den gamle Vennesla skole, like ved Vennesla kirke. Året etter sto ungdomsskolen ferdig og Arne Krogstad var rektor der i 37 år. De første årene var skolen faktisk den eneste ungdomsskolen i storkommunen Vennesla, så elever fra både Øvrebo og Hægeland, pluss Iveland, gikk der.

Min eldre bror Arne Holt, var lærer ved Vennesla ungdomsskole i 45 år. Arne døde for to år siden. Han uttalte seg en gang om sin gamle rektor, sin gamle kollega og sin gamle venn Arne Krogstad:

“Han har den fine evnen at han ikke vil eller skal diktere. Han delegerer. Og det er etter min mening det største og fineste bevis på en god leder.”

Arne Krogstad og kona Anne bygde hus nesten rett over veien for Moseidmoen skole. Huset og

eiendommen er ryddig og velstelt, på en usnobbete måte, som Arne Krogstad selv. De adopterte to jenter fra Korea, i 1966 og 1969. Han har seks barnebarn og to oldebarn. Alle bor i regionen. Kona Anne gikk bort i 2018. Arne Krogstad har etablert et fint vennskap med en enke, hun er også bosatt i Vennesla. Han utdyper det en anelse, -Jeg tenkte: skal jeg velge en enslig levemåte, med mine bøker og mine personlige sysler? Eller skal jeg søke ut og prøve litt nærmere kontakt med andre mennesker? Jeg valgte det siste, og det har resultert i noen fine hverdager, for å si det helt enkelt.

Kultur og historie

Som en hvileløs ånd har Arne Krogstad alltid vært å se med sitt filmkamera under kulturelle begivenheter i Vennesla - smilende, godlynt, men meget påpasselig. Flittig som en bever. Han sier i den forbindelse, - Dette var ting jeg gjorde, og gjør, helt på egen hånd. Jeg var og er drevet av et engasjement, en glød, til å fange inn og bevare kultur, kulturbegivenheter, små og store. Opplesninger, visekvelder, teateroppsetninger, historielagets temakvelder eller historielagets mimrekvelder. Jubileer. All denne nitide fliden har resultert i at han i dag har et omfattende filmarkiv over kulturlivet i Vennesla gjennom flere ti-år. I tillegg filmdokumenterte han mye av arbeidet med fiskeskøyta «Liberty», ei skute som i samarbeid med kommunen og flere lag/institusjoner ble innkjøpt og på utallige dugnader ble satt i stand for at mennesker i den tidlige ungdom skulle kunne kanalisere sitt aktivitetsbehov inn i konstruktive former.

Og så må det i høy grad understrekes, Arne Krogstad var i kjernen som i 1983 etablerte Vennesla Historielag. Undertegnede velger her ikke å ramse opp et knippe med navn, det er alltid noen som føler seg forbigått i så måte. Selv sier Krogstad, - Jeg var med å etablere Vennesla historielag. Jeg var aktiv der i tolv år, i de første årene var jeg også lagets kasserer. Jeg er fremdeles medlem og veldig glad i Historielaget. Han var også en dynamisk kraft og pådriver av restaureringen for å få alle hjul i gang vedrørende Vigeland Hovedgård. Ikke alene, absolutt ikke, men i nært og fruktbart samarbeid med andre. Der må en framheve Angelo Tambini - vi kommer ikke utenom han. Og i restaureringen av uthuset, det som i dag er Restaurant Løa, må vi føre opp Gunnuf Drivenes. Et synlig, helt konkret bevis på denne innsatsen, vises i det faktum at i 1993 fikk Arne Krogstad Vennesla kommunes Kulturpris. Han sier enkelt, - Jeg er stolt over å ha fått den.

Bøker

Krogstad har, ved siden av sin rektorvirksomhet, sin omhyggelige filmvirksomhet, sitt arbeid i Vennesla Historielag og ved sin innsats for og med Vigeland Hovedgård, også drevet en skribentvirksomhet. Hele



// Aktiv som blant annet skribent. //

åtte bøker er det blitt. Noen står han som forfatter av, blant annet en ren historisk nedtegnelse av/om bedriften Vigeland Brug. Boken «Vennesla Hæran» er en bok han har redigert, i den dokumenterer ulike skribenter Vennesla i fortid og nåtid, fra hvert sitt ståsted, under hvert sitt lys. Arne Krogstad lytter til musikk. Og han steller i hagen. Men først og fremst og sterkest er opptattheten av historie og litteratur. Innen litteraturen er det de siste årene tre navn som har markert seg hos ham. Karl Ove Knausgaard, Krogstad har lest hvert ord av «Min kamp» serien. Den andre er Jon Michelet. Men der sikter han til Michelets krigsseiler-romaner, ikke de tidligere thrillerne og rene kriminalromanene. Det samme gjelder for svenske Jan Guillou - det er de siste års romaner fra hans ånd og hånd Arne Krogstad fremholder.

Privatmennesket

–Kan du prøve å gi en karakteristikk av Vennesla og venndølen?

–La meg først si at fra min første dag i Vennesla har jeg følt meg hjemme her. Venndøler er positive og humorfylte. Det er morsomt og stimulerende å være sammen med venndøler. De har en fruktbar omstillingsevne. Og med hensyn til framtida ser jeg ingen bekymring. Se bare hva Vennesla har fått til på Hunsfos. Og mer vil komme!

–Hvis det skal komme en oppsummering av livet ditt så langt i løypa, hvordan vil den lyde? Et smil først. Så...

–Jeg føler at jeg har hatt et rikt liv. Men jeg har aldri levd i henhold til en ideologi eller en religion. Hver dag har jeg prøvd å være så positiv, så oppriktig og så våken som det har vært mulig for meg. Mer kan jeg ikke si.

–Det hørte det, Krogstad!



// Elever fra Kvarstein skole 17. mai en gang på 1960-tallet.//

Mai-minner fra 1954 og 2020

og «någo attåt»

Av Knut John Bakken

Mai-minnene fra 1954 er en lett omskriving av en artikkel som jeg skrev til den avisen som ble utgitt av 17. mai-komiteen i Vennesla for et par år siden. Når jeg i det følgende også skriver om årets 17. mai-feiring, så er det selvsagt på grunn av den helt spesielle situasjonen som oppstod som følge av korona-virusets herjinger. «Någo attåt» er litt om kraftutbyggingen ved Kringsjø og kan sikkert virke litt malplassert i denne sammenhengen. Når jeg likevel tar det med, så har det sin bakgrunn i at min 17. mai-feiring i år foregikk i idylliske omgivelser akkurat der, i nærheten av stedet der Kringsjø kraftstasjon ble satt i drift for 120 år siden ...

Innledning

«Kom mai, du skjønne, milde ...» – en kjent og kjær sang vi sang som barn. Vi lærte den på skolen, og den ble gjerne sunget som oppvarming til den store festdagen i mai – grunnlovsdagen 17. mai. Mange mennesker synes å ha et spesielt forhold til måneden mai – det hviler et skjær av lys og glede over den måneden. I hvert fall gjelder det for meg. Riktignok har naturen allerede i april så smått begynt å våkne av vinterdvalen, men det er i mai at det virkelig «livnar i lundar». Det grønnes i skog og i hager, fuglene synger, temperaturen stiger, kveldene blir stadig lysere, og hvis jeg tenker tilbake på den tida for lenge siden da vi var barn – mai var den måneden da våren for alvor meldte sin ankomst, og foreldrene våre gav klarsignal for bruk av korte bukser og lave sko, eller «låge skåo» som vi sa.

De lange mai-kveldene satte fart i de aktivitetene som foregikk utendørs: Slå ball, jeppe pinne, «anti

øve», kaste på stikka, hellig hallo, hakke land, bom, hoppe lakk – lista over de lekene vi lekte kan sikkert gjøres mye lenger. Vi ble ganske oppslukt av disse lekene, og det var ikke alltid lett for foreldrene å få ungene inn om kvelden. Men så var da heller ikke TV og dataspill konkurrenter når det gjaldt barnas oppmerksomhet, simpelthen fordi disse formene for underholdning ikke fantes på 1950-tallet. NRK begynte ikke med regelmessige TV-sendinger før i 1960, og før det hadde de bare én radiokanal som ikke bød på de helt store fristelsene hverken for barn eller ungdom – tilbudet bestod stort sett av barnetimen for de minste, lørdagsbarnetimen, og da vi ble litt eldre, de to siste platene som ble spilt i mandagens ønskekonsert hvor inntekten gikk til radiogavefondet, postgirokonto 18. I rettferdighetens navn må det jo nevnes at vi noen få år senere fikk TV-programmet «Falkeklubben», hvor Rolf Riktor var den programlederen jeg husker best, og «dampradioen» vartet etter hvert opp med ungdomsprogrammet «12-16»

En liten idé ...

Før jeg helt forlater dette med barneleker, vil jeg nevne at det hadde vært interessant om noen kunne gripe fatt i akkurat det. Hvis noen kunne sørge for at våre barneleker ble beskrevet med de regler som gjaldt og hvordan lekene ble utført, tror jeg det vil kunne bli en verdifull tilvekst til historielagets årsskrifter, for eksempel i form av en artikkelserie. Kanskje noen har gjort noe med dette allerede. I så fall vil jeg oppfordre dem til å få det fram i lyset. Tidligere tiders barneleker er kulturhistorie – regler og utførelse bør beskrives og tas vare på for ettertida.

På Nasjonalbibliotekets nettsider og på andre sider på internett finnes det en god del litteratur og annen informasjon om dette, men jeg vil tro at slike barneleker forekommer i mange lokale varianter som kan være verdt å ta vare på.

Tidlig TV

Mine foreldre var tidlig ute med å skaffe seg TV-apparat. Asle Heiseldal satte opp en privat mast med en sender eller omformer på Svinefjell for å få TV-signaler ned til kafeen sin like over veien ved Moseidmoen skole, og denne masten hadde vi fri sikt til fra huset vårt i Åsveien. Vi hadde derfor tilgang til gode TV-signaler før den offisielle utbyggingen av sendere og omformere skapte gode mottakerforhold for alle.

Jeg husker at den dagen da TV'en vår skulle prøves for første gang, da var det satt fram mange stoler og en divan, slik at alle nabolagets unger, 15-20 i tallet, skulle få plass til å bivåne dette nye vidunderet. De satt vel en god halvtime før sendingen begynte og så på prøvebildet og hørte på en høyfrekvent og irriterende tone som lød ut fra dette nye «alteret» som var sentralt plassert slik at alle kunne se det.

En replikk fra en av ungene som var der har brent seg fast i minnet mitt. Etter at alle hadde sett en episode av barneprogrammet «På tokt med Mathilde» kom det en nyhetssending hvor vi fikk bilder av Cubas daværende statsminister, senere president, Fidel Castro. Og den uforglemmelige replikken fra en 6-7 år gammel gutt lød slik: «De' æ Jesus i militærklæe ...». Det kan ha vært i 1962, under Cubakrisen, men her strekker ikke hukommelsen min til.

17. mai 1954 (eller et annet år – hvem vet?) ...

Men nok om barneleker, kortbukser og «låge skåo». Jeg har satt meg fore å skrive litt om min opplevelse av den store festdagen, 17. mai, da jeg vokste opp i Vennesla på 1950-tallet. Men det er ingen lett oppgave så lenge min egen hukommelse er den viktigste og kanskje eneste kilden jeg har tilgjengelig. Riktignok har jeg rådført meg litt med et par venner fra folkeskolen, men de har jo også bare uttalt seg på grunnlag av det de husker. Heldigvis så har mine rådgivere og jeg sammenfallende minner, og da blir det kanskje sånn noenlunde riktig det jeg skriver.

Det er imidlertid et annet forhold som kompliserer det å skrive om feiringen av 17. mai så langt tilbake i tid. «Den søttende» var nemlig ikke den eneste store festdagen i mai – den var i hvert fall ikke det i Vennesla på 1950-tallet. Da jeg begynte på Kvarstein skole i august 1953, var det ikke mer enn litt over åtte år siden den tyske okkupasjonsmakten kapitulerte. Norge ble atter et fritt land, gjenoppbyggingen etter krigen tok til, og landsfaderen Einar Gerhardsen styrte det hele, først med en samlingsregjering og deretter med et sosialdemokratisk flertall i ryggen. I Vennesla i årene etter krigen var arbeidernes internasjonale kampdag, 1. mai, en høytidsdag helt på linje med grunnlovsdagen 17. mai. Barna gikk i barnetog også 1. mai, og vi spiste like mye is og pølser på denne første maidagen som det vi gjorde på grunnlovsdagen litt over to uker senere. Derfor kan det godt være at jeg blander sammen minnene fra disse to dagene, for det er ikke enkelt etter mer enn 65 år å skille disse minnene fra hverandre.

Minnene om barndommens 17. mai er selvsagt nært knyttet til barnetoget. Det var stor stas når en endelig ble stor nok til å gå i dette toget sammen med de større barna, forsøke å holde takten og synge for full hals de sangene vi hadde øvd på i flere uker.

Første gang jeg gikk i dette barnetoget var 17. mai 1954 da jeg gikk i første klasse på Kvarstein skole. De minnene jeg forsøker å beskrive her, er da enten fra det året, muligens året etter, altså enten 1954 eller 1955 – eller kanskje en blanding av de to. Vi møtte opp i skolegården på Kvarstein i god tid før toget skulle gå kl. 09.00, og da hadde mine små

bein allerede ført meg nesten 2 km fra Åsveien øverst i skolekretsen ned til skolegården. Men jeg kan ikke huske at jeg følte trøtthet, i hvert fall ikke før seinere på dagen. Følelsene var dominert av glede og forventning, og da lilleviseren på klokka omsider hadde beveget seg fram til 9-tallet og den store viseren sto rett opp, satte barnetoget med elever fra Kvarstein seg endelig i bevegelse.

*Kvarstein skule, hei, hei, hei –
Ingen skule æ'som dei!
Hurraaaa!!!!*

Glade unger i sin fineste stas, norske flagg, blå himmel, og elva nedenfor omkranset av jorder og lauvtrær som har fått sitt første strøk med vårgrønt. Den store ungeflokk, ledsaget av to-tre voksne, beveger seg i fint driv nedover fra Fenbakken, rundt Nabbesvingen og videre ned mot Moseidjord.

Første etappe, fra Kvarstein skole til jernbanestasjonen på Vikeland, var litt under 3 km, og vi gikk uten følge av musikkorps. «Lonnekleiva» kalte vi stigningen opp mot Lunden og Vikeland. Lundebekken renner her parallelt med veien og munner ut i Otra ved Heiselbrua. Omtrent midt i kleiva passerer vi en sidebekk til Lundebekken, og den sidebekken var faktisk årsaken til at jeg gikk i 17. mai-tog på strekningen mellom Kvarstein og Vikeland denne maidagen i 1954. Det hadde seg nemlig slik at denne bekken dannet grensen mellom skolekretsene Hunsfoss og Kvarstein, og jeg bodde 30-40 meter sør for bekken som hadde sitt utspring i heia ovenfor Eikebakken. Det har blitt meg fortalt

at denne grensen var så bastant og ukrenkelig at den til tider ble kalt «Den Hellige Flod», og denne grensen førte til at jeg måtte gå på Kvarstein skole. La meg med en gang få understreke at det var bare en glede å gå på skole nede på Kvarstein. Jeg trivdes veldig godt der sammen med greie skolekamerater, og jeg hadde to gode lærere, Edith Mykland og Aanund Aamlid, – jeg husker dem begge med stor glede og respekt.

«Den Hellige Flod» var som nevnt et navn som tidvis ble brukt på den bekken som dannet grensen mellom skolekretsene. Vi som vokste opp i området Åsveien og Naudeskaret kalte den for «Iversen-bekken», for det var like ved huset til Henrik Iversen at vi kjørte ut i bekken når vi ikke klarte den krappe svingen nederst i bakken når vi rant med rattkjelke eller sparkstøtting ned den bratte bakken fra Røllend. Vi ble vel slått litt gule og blå ved disse utforkjøringene, og av og til kunne det også dryppe litt blod, men heldigvis ble vi ikke særlig våte. Det var lav vannføring i «Den Hellige Flod» om vinteren. Emilie Marie Andresen har gjort meg oppmerksom på at et gammelt kart som ble tegnet i årene 1844-1847 viser at den heter Skjevlemyrbekken der den renner ut fra Skjevlemyr oppe på heia, og omtrent der husmannsplassen Bronebakk lå skiftet den navn til Nordbekken. Disse opplysningene forteller meg at det er svært viktig å ta vare på de gamle stedsnavnene, men nå fortsetter jeg å gå med barnetoget videre oppover «Lonnekleiva»

Da vi kom fram til Vikeland stasjon – den het faktisk Vikeland stasjon den gang – ble vi møtt av et yrende

// Typisk program for feiringen av 17. mai på 1950-tallet. Dette programmet gjelder for 1953, og her «mangler» barnetoget fra Moseidmoen til Vikeland. Det gikk første gang i 1954. Klipp fra «Fædrelandsvennen» 15. mai 1953. //

17. mai i Vennesla	
Kl. 7.00.	Revelje fra Kvarstein, Moseidmoen og Ludefladen. Bare norske flagg.
< 8.00.	Tale ved bautasteinen av feltprest Braun. Sang av Kvarstein blandetkor.
< 9.00.	Barnetog fra Vennesla og Kvarstein.
< 9.45.	Barnetoget går fra Vikeland st. til Vennesla kirke.
< 10.30.	Barnegudstjeneste ved pastor Johansen.
< 11.30.	Utdeling av brus og premier.
< 13.00.	Framsyning av «Venneslafilmen» for skolebarn (gratis).
< 15.00.	Sangerstevne i Holtheia. Tale av forstander O. W. Fredwall.
< 16.00.	Folketog Kvivollen—Festplassen. Tale av forstander O. W. Fredwall og sokneprest Aanund Tennessen. Sang av Vennesla Arbeidersangkor og Vikeland Mannskor.
(SørL.A.E.)	17. mai-komitéen.

liv. Et barnetog tilsvarende vårt hadde startet fra Vennesla og kom omtrent samtidig med oss til Vikeland. Jeg antar at det var elever fra skolene på Samkom, Eikeland og Vennesla som kom med dette barnetoget nordfra. Elevene fra Hunsfoss skole møtte også fram på Vikeland, og i 1954 kom elevene fra Moseidmoen skole med for første gang. Sistnevnte skole ble tatt gradvis i bruk utover høsten 1953 etter hvert som klasserommene ble ferdige, og da alle hadde flyttet over, ble Vikeland bruksskole nedlagt som den siste bruksskolen i landet.

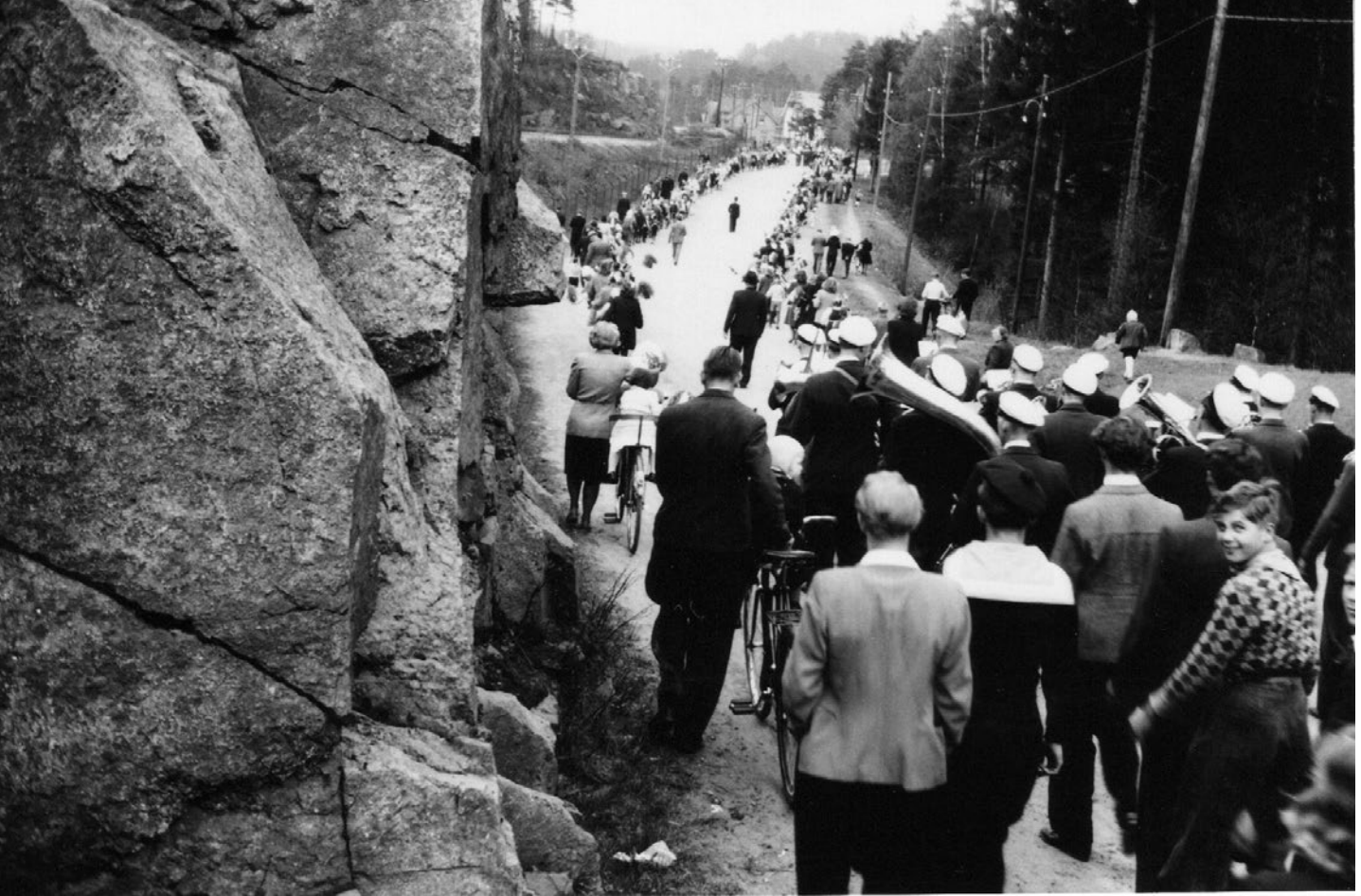
Dermed var elevene fra alle de seks skolene som fantes i Vennesla på denne tida samlet på Vikeland. Dette var nesten ti år før kommunene Øvrebo og Hægeland ble slått sammen med Vennesla og utgjorde én kommune fra 1. januar 1964. Bygdas to musikkorps var selvsagt også med. Det var Vennesla Musikkorps og Vennesla Kristelige Ungdomskorps. Skolemusikkorpsen ble stiftet i 1955 og var vel ikke med før 17. mai 1956.

Det var et langt barnetog som satte seg i bevegelse ved Vikeland stasjon 17. mai 1954. Til feiende korpsmusikk og sang fra hundrevis av barnestruper gikk toget oppover hovedveien, eller postveien som foreldregenerasjonen vår kalte den. Forbi Holteheia, Doktorsvingen, Tjovemoen, Hunsfoss, Kilane, Graslia og Venneslamoen før vi kom fram til Vennesla kirke etter å ha gått ca. 3 km fra Vikeland.

Etter gudstjenesten i kirken var det samling ved Vennesla skole, og her foregikk da det som for mange var et av dagens høydepunkter, nemlig utdeling av premier og diplomer etter at det tidligere i mai hadde blitt arrangert skoleidrettsstevne på idrettsplassen på Moseidmoen. Jeg tror det var slik at dette stevnet ble holdt på frigjøringsdagen 8. mai så fremt denne datoen falt på en vanlig hverdag. Så vidt jeg har oppfattet det, så lå dette idrettsarrangementet nede i mange år før det gjenoppstod i 2002, ikke minst takket være ildsjelen Ole Wilhelmsen.

// Barna fra Kvarstein skole har tatt plass i barnetoget ved Vikeland stasjon. Jeg kjenner igjen Bjarne Nilsen nærmest kameraet. Han til høyre og litt bakenfor Bjarne er Kjell Aage Mykland. Bak Bjarne Nilsen i den nærmeste rekka går Arne Kolbu. Deretter ser vi Kjell Lundevold, Thomas Skårdal, Kjell Senum, Arild Markussen og Per Kristian Froland. Det nærmeste huset i bakgrunnen er «Kvidbrakke» nr. 19. Her bodde mine besteforeldre Sigfrid og Knut Klepp i mange år, og her ble min mor født i 1924. Foto: Arild Eriksens samling. //





// Dette kan være barnetoget nordfra som er på vei sørover mot Vikeland stasjon for å forenes med barnetoget sørfra, men det kan også være et helt annet. Fotografen har stått på den andre sida av veien omtrent ved Thoralf Fredriksens slakterbutikk med utsikt nedover mot Doktorsvingen og Vikeland bedehus. Foto: Arild Eriksens samling. //

Ellers fikk vi også utdelt ei flaske brus, mener jeg å huske, og noen leker ble vel også arrangert. Jeg har noen vage minner om sekkeløp, klatring i ei stang for å plukke ned en av de premiene som var hengt opp, eller graving i en haug med sagespon til vi fant en Riegel eller Hasla sjokolade som kostet 25 øre den gang (tror jeg). Disse minnene kan jeg ha forvekslet med det som foregikk på Kvivollen på Barnas Dag.

Etter at arrangementet ved Vennesla skole var slutt, begynte turen sørover i «klatteløypa». Med det mener jeg alle de stedene underveis hvor det var mulig å bruke av de pengene som lå og brant i lomma. Første mulige sted for å «klatte» var kiosken til Olav Bakkan. Den lå kloss i veien straks nord for der Trekanten er i dag. Huset står der fortsatt, men jeg tror det gamle kioskklokalet nå er del av en vanlig leilighet. Videre nedover lå det flere steder hvor det var aktuelt å kjøpe et eller annet til å putte i munnen. De stedene jeg husker best er Alfred Vennesland på Danskehaugen og kiosken til Arthur Coldal like ved Vikeland bedehus, men det var selvsagt flere. «Gudmund i Bua» kunne jo være hvor som helst der mange mennesker var samlet. Han hadde ei bu med hjul på, og den kunne enkelt flyttes fra et sted til et annet. Gudmund, med etternavnet Neset, hadde vel litt av hvert i bua si, men det var nok komper og pølser m/ertestuing det gikk mest av.



// Typiske sjokoladepremier som kunne vinnes i lekene 17. mai på 1950-tallet. Foto: Lastet ned fra internett. //



// Kiosken til Olav Bakkan lå i underetasjen/kjelleren i dette huset med inngang gjennom døra midt i bildet. Foto utlånt av Frank Berntsen. //



// Kiosken til Alfred Vennesland holdt til i denne bygningen ved Danskehaugen. Inngangen var døra omtrent midt i bildet. Hvis trykken farer pent med bildet, kan vi se ei av vognene på taubanen Ålefjær-Hunfos til høyre. Om det er ei full vogn på vei mot kubbhaugen på Hunsøya eller det er ei tomvogn på vei mot Ålefjær, går ikke fram av bildet. Foto: Arne Andersen Støa.. //

Hadde du lite penger igjen, og det skjedde med meg rett som det var, kunne du få kjøpt et pappbeger med ertesting eller kompesø.

Selv om barnetoget for lengst hadde kommet i mål, var det ikke slutt på 17. mai. Jeg kan selvsagt ikke huske at det var i 1954 at det var gratis framsyning av «Venneslafilmen» på Vennesla kino – det kan ha vært året før eller året etter – men uansett var dette en del av tilbudet til barn en eller flere ganger under 17. mai-feiringen på 1950-tallet.

Ved flere anledninger var det også musikkstevner i Holteheia, den markante kollen mellom Vikeland bedehus og Doktorsvingen. På disse stevnene deltok både musikkorps og sangkor. Jeg tror det er ganske mange år siden sist det var slike aktiviteter i Holteheia, og de benkene som en gang sto der, ble fjernet for lenge siden. En del av selve heia ble også fjernet, skutt i stykker med dynamitt. Samtidig ble Vikeland kiosk nedlagt og revet. Den hadde tidligere blitt overtatt av Albin og Paula Moy, og de hadde drevet den noen år. De som er litt yngre enn meg kalte gjerne denne kiosken for «Moy-kiosken». Jeg kan ikke huske at vi kalte den noe annet enn «kiosken» – i min barndom og tidlige ungdomsår var dette den eneste kiosken på Vikeland, og det var ekteparet Anna og Arthur Coldal som drev den. Gerda Haus satte i gang med den såkalte «Haus-kiosken» litt lenger sør på Vikeland i desember 1964, og det var nok for å skille mellom de to kioskene at navnene «Moy-kiosken» og «Haus-kiosken» oppstod.

Som nevnt ovenfor ble Vikeland kiosk revet. Det skjedde tidlig i mai 1984. Den populære kiosken som lå mellom Vikeland bedehus og Holteheia måtte vike plass for veiutvidelse og etablering av sykkelsti. Holteheia har navnet sitt fra husmannsplassen Holtet som lå ved foten av Holteheia.

Her tar jeg et lite skritt til sides: På Facebook-sider med tilknytning til Vennesla blir det fra tid til annen lagt ut ord eller spørsmål om ord som hevdes å være helt spesielle for Vennesla. Og noen ganger er de det – de er ord som brukes i Vennesla, og kanskje bare der. Men det er også en del eksempler på at det noen ganger legges ut helt vanlige norske ord som får en litt spesiell uttale i vennesladiakten. Men når du finner ordet i norske ordbøker, for eksempel «Tanums store rettskrivningsordbok» (godkjent av Norsk språkråd), da er det ikke et venneslaord selv om det får en litt spesiell uttale i dialekten vår.

Men ordet «klatte» tror jeg må være spesielt for Vennesla – i hvert fall i den betydningen det har hos oss: Det betyr å bruke pengene på smågodt eller godteri, kanskje betyr det noe i nærheten av sløsing: «Du må'kje kjøpe så møe klatt!», og da brukes ordet også som substantiv – «klatt» er lik godteri. Etter forestilling på Vennesla kino og musikkstevne i Holteheia kunne vi ta oss ned til Kvivollen som den gang var utgangspunktet for folketoget, eller borgertoget som det også ble kalt. Her var det taler og musikk før toget ga seg i vei gjennom bygda. Og ingen ble vel overrasket dersom Gudmund var også der med pølsebua si.

*// Vikeland kiosk
29. april 1984 noen
få dager før den ble
revet. Foto: Knut
John Bakken. //*





// Her titter Albin Moy ut av luka i Vikeland kiosk som han han overtok etter Arthur Coldal. Klipp fra en av Olav Strandbergs filmer om Vennesla. //



// «Gudmund i bua», Gudmund Neset var hans egentlige navn. Pølsebua hans var et kjent og kjærte innslag i dagliglivet i Vennesla i 1950- og 1960-årene. Han stod oftest med den mobile bua si ved Vennesla kino på Vikeland. Klipp fra en av Olav Strandbergs filmer om Vennesla. //



// Sang- og musikkstevner i Holteheia like ved Doktorsvingen på Vikeland var populære innslag på 1950-tallet. Arild Eriksens samling. //

Målet for folketoget var festplassen som den gang var på baksida av det nye herredshuset som sto ferdig på Venneslamoen i januar 1953. Det gamle herredshuset som ble bygd på Graslia i 1935, brant ned til grunnen allerede i februar 1948. Men en trøtt 8-åring som til da hadde lagt bak seg 11-12 km, ble ikke med på turen til festplassen bak herredshuset. Beina var etter hvert blitt ganske tunge selv om de fortsatt stakk ned i et par «låge skåo», og det var vel heller ikke så mange penger igjen i lommene. Turen gikk hjemover til Åsveien hvor vi bodde. Og siste sjanse til å bruke penger, hvis det var noen igjen, var på automaten utenfor Hans Stiansens butikk i den gamle smia på Vikeland

Slik var min 17. mai-feiring på 1950-tallet. Jeg har valgt året 1954 – det første året jeg gikk i barnetoget fra Kvarstein skole til Vennesla kirke – men som nevnt kan minnene fra flere år være blandet sammen, og de kan være ispedd minner fra feiringen av 1. mai. Jeg har sikkert glemt mye, og kanskje er det slik at en husker det en ønsker å huske, og litt slik det har blitt etter at minnene har blitt pusset og polert gjennom de mange årene som har gått

Rammene for 17. mai-feiringen i Vennesla er ganske annerledes i dag. Så vidt jeg har forstått går barnetoget i stikk motsatt retning – de starter opp i området ved gamleheimen og Vennesla kirke og går til idrettsplassen på Moseidmoen. Det er ikke mye igjen av det Vikeland, som jeg på flere måter kan knytte til feiringen av nasjonaldagen. Som nevnt ligger Holteheia mer eller mindre brakk, den gamle kinoen forsvant for mer enn 30 år siden, i Monen er de fleste trærne borte, og Kvivollen har blitt en oppsamlingsplass for store hauger av jord, grus, pukk og stein. Kanskje er det den en gang nærliggende Marisknotten, som ble jevnet med jorden i 2010 som her ligger i biter på en midlertidig opplagsplass før den finner sin endelige hvile som fyllmasse et eller annet sted

Mye av Vikeland slik jeg husker det fra barndom og oppvekst, har forsvunnet. Motorsager, gravemaskiner og dynamitt har ødelagt mye av det gamle miljøet. Mye grønt er erstattet av asfalt og betong. Framskritt? Ja vel. Men det må jo være lov å synes at det er litt trist.

Et lite utdrag fra en svært populær svensk sang, «Lyckliga gatan», som ble lansert i 1967, kan kanskje passe her:

*Lyckliga gatan du finns inte mer
Du har försvunnit med hela kvarter
Tystnat har leken, tystnat har sången
Högt över marken svävar betongen
När jag kom åter var allt så förändrat
Trampat och skövlat, fördärvat och skändat*

Så er det da slik at det som regel finnes håp og glede rundt neste sving. Når man tenker bakover, er sjansen absolutt til stede for at det finnes noe trist bak der et sted, men for de fleste finnes det vel også noe å glede seg over. Hvis man tenker framover, vet man jo ikke, men også framfor oss finnes det helt sikkert både sorger og gleder.

Slik skrev jeg tidlig på nyåret 2020 da jeg så smått tok opp igjen arbeidet med denne artikkelen – det var nok før jeg helt hadde forstått omfanget av korona-pandemien og før jeg hadde tatt inn over meg alt det covid-19-virusets spredning kom til å bety i månedene som fulgte: Til tross for den tristhet som vel alltid vil dukke opp i noen grad når en mimrer om gamle dager, og det blir mer og mer klart at en tilhører den gruppe mennesker som har atskillig mer fortid enn framtid – til tross for dette – våren er i anmarsj, og mai er like rundt hjørnet, og jeg gleder meg.

Jeg hadde tenkt å slutte her med et lite svensk vers av Evelyn Lindström, selv om kanskje innholdet fjerner seg litt fra minner om barnetog, barneleker, kortbukser og «låge skåo»

*Nu grönskar det i dalens famn,
nu doftar äng och lid.
Kom med, kom med på vandringsfärd
i vårens glada tid!
Var dag är som en gyllne skål,
till brädden fylld med vin.
Så drick, min vän, drick sol och doft,
ty dagen den är din.*

Som sagt, jeg kunne ha sluttet min beretning her – latt 1954 være bak der et sted – jeg kunne ha arkivert disse minnene mine sammen med alt annet jeg har opplevd og som ikke betyr noe særlig for andre enn meg selv. Men så skjedde det noe som forandret på alt

17. mai 2020

.... og da vet nok mange hva jeg tenker på. Et lite virus, kalt Covid-19 eller korona-viruset, visstnok oppstått på et marked i storbyen Wuhan i Hubei-provinsen i Kina i desember 2019 og først identifisert av kinesiske helsemyndigheter 7. januar 2020 – et virus som satte hele verden på hodet. 12. mars 2020 erklærte World Health Organization (WHO) utbruddet som en pandemi, og dagen etter, fredag 13. mars, ble vårt land nærmest stengt ned. Jeg skal ikke utdype denne situasjonen noe mer – jeg bare konstaterer at denne nedstengingen av landet vårt fikk store ringvirkninger, både økonomisk og sosialt. Jeg skal heller ikke gå i detalj med disse ringvirkningene, men i denne sammenheng vil jeg nevne at vi i 2020 fikk en 17. mai-feiring som skilte seg veldig ut fra feiringen i 1954 og det vi ellers har blitt vant med i årene framover mot vår tid.

Det ble en annerledes og historisk 17. mai-feiring på grunn av koronapandemien. Det jeg har skrevet foran, om 17. mai-feiringen i 1954, er ikke lokalhistorie i en mer seriøs betydning. Det må vel nærmeste karakteriseres som mimring basert på mine personlige og subjektive minner og må helt klart være uten dypere betydning, historisk sett.

Men 17. mai-feiringen 2020 vil få plass i historiebøkene, håper jeg. Den ble nemlig en helt annerledes og forhåpentlig historisk 17. mai-feiring på grunn av den verdensomspennende pandemien som stengte ned mange virksomheter og satte en stopper for mange aktiviteter i vårt langstrakte land. Og håpet om at 17. mai 2020 vil bli historisk går selvsagt på det at vi inderlig ønsker at denne 17. mai-feiringen ikke vil bli gjentatt. 17. mai 2020 var spesiell, og vi vil håpe at den forblir nettopp det. Vi ønsker at 17. mai 2020 skal bli en 17. mai-feiring for historiebøkene.

Regjeringen bestemte blant annet at barnetogene slik vi har blitt vant med dem, ikke kunne gjennomføres. Korps og kor kunne spille, synge og marsjere, men de måtte sørge for at avstandsregelen ble overholdt. Flaggheising, kransnedleggelse og andre offentlige fellesarrangementer kunne gjennomføres, men antall deltakere måtte ikke overstige 50. Det ble i det hele tatt lagt mange restriksjoner på feiringen av nasjonaldagen.

I alle de årene jeg har levd, og de begynner å bli en del etter hvert, har barn og unge stått i sentrum for 17. mai-feiringen. Slik ble det ikke i år, i 2020. Det ble en svært annerledes og svært amputert feiring. Mange hadde nok planlagt at feiringen skulle gjennomføres i tråd med de tradisjoner som har blitt etablert gjennom mange år. Men slik skulle det ikke bli.

Etter at barnehagene åpnet igjen 20. april kan kanskje «rosarussen» ha hatt sine øvelser med marsjering, glad barnesang og hilsninger med norske flagg, men det ble ikke noe av selve gjennomføringen. Det samme med den «vanlige» rusen – de hadde gjort sine forberedelser og investeringer, men så ble det ikke noe av – festen ble avlyst. Russefeiringen for vårt barnebarn foregikk 17. mai 2020 på Kringsjå like nord for grensen mellom Vennesla og Iveland

Andre arrangementer som ofte foregår i mai, nemlig konfirmasjon, ble også avlyst eller utsatt, og et annet av våre barnebarn ble ikke konfirmert i mai slik planen var. Så det er ingen tvil om at barn og ungdom fikk smake mye av den «koronamedisinen» som ble ordinert.

Også en del eldre mennesker fikk vanskelige tider. På grunn av koronapandemien var det mange

ensomme, eldre mennesker som ikke fikk besøk av sine kjære, og det var faktisk en del av disse eldre som døde alene og ensomme på pleie- og omsorgshjem uten å ha sine kjære til stede hos seg i sin siste time. Tragisk!

Det har blitt skrevet og sagt mye om «disse koronatider», og det vil sikkert bli skrevet mye mer i tida som kommer. Jeg går etter hvert videre med en beskrivelse av «russefeiringen 17. mai 2020», men siden den foregikk på Kringsjå tar jeg først et lite historisk tilbakeblikk på dette idylliske stedet lengst sør i Iveland kommune.

Litt om kraftutbyggingen ved Kringsjå

Ved representantskapsbeslutning 23. og 24. mars 1899 ble Aktieselskabet Kristianssands Fossefald meddelt konsesjon for anlegg og drift av ledninger for elektrisk lys og kraft i Kristiansand. I konsesjonsdokumentet som ble stadfestet av Kristianssands Magistrat og Formandskab i april samme år slås det fast at «... *Kraften tages fra Selskabets tilhørende Vandfald paa Strækningen Grovene-Beiehølen, dog saaledes at Selskabet, om det saa maatte ønske, ogsaa er berettiget til at tage Kraften fra den Selskabet ligeledes tilhørende Fortuna Fos mellem Stationerne Iveland og Gaaseflaa under Forudsætning af at der fra denne kan leveres samme Kraft i Byen, som 2 000 natural H.K. ved Vandfaldene paa Strækningen Grovene-Beiehølen representerer ...*»

Etter dette ble Aktieselskabet Kristianssands Fossefald konstituert på generalforsamling allerede 1. mai 1899:

«Aar 1899, den 1ste Mai afholdtes Generalforsamling hvor man konstituerede det uansvarlige Selskab «Aktieselskabet Kristianssands Fossefald» til Nyttiggjørelse af de os tilhørende Vandfald i Otteraaen samt anden i Forbindelse dermed staaende Viksomhed».

Og utbyggingen av Kringsjå kraftanlegg ble satt i gang umiddelbart.

Noen få år tidligere hadde det vært liv og virksomhet i det trange dalføret nord for Grovane. I perioden 1893-95 ble Setesdalsbanen bygd langs vestsida av Otra gjennom området her ved Kringsjå. Men etter at banen var helt ferdig og ble åpnet for trafikk mellom Kristiansand og Byglandsfjord senhøstes 1896, ble det atskillig roligere i det vakre landskapet langs elva. I tillegg til fosseduren var det bare lydene fra de små togene som passerte noen få ganger om dagen på vei til eller fra Setesdal som forstyrret idyllen.

Dette ble det nå en forandring på. Nok en gang rykket anleggsarbeiderne inn i dalen ved Paulen og

Kringsjå. Staute, seige karer – flere av dem tilhørte de rallarene som tidligere hadde bygd jernbanen – nå satte de i gang igjen. Igjen oppstod den særegne stemningen som fulgte med anleggsdriften, særlig før moderne boremaskiner kom i bruk. Børernes sang til taktfaste feiselslag i lange arbeidsdager, drønnene når salvene gikk og de velkjente ropene før og etter at det smalt. Og det var sikkert ikke lydløst i brakkebyen heller – i «Beverstaden» som den ble kalt – etter arbeidsdagens slutt.

Her i området ved Kringsjå begynte de altså i 1899 å bygge den første kraftstasjonen i Otra som var ment å skulle levere strøm til såkalt «alminnelig forsyning». Tidligere hadde Hunsfos Fabrikker bygd en liten kraftstasjon (1897), og Vigelands Brug satte sin lille kraftstasjon i drift høsten 1899. Begge disse kraftanleggene var relativt beskjedne og leverte kraft kun til intern bruk ved disse to bedriftene. Kringsjå kraftstasjon som var atskillig større og leverte kraft til Kristiansand by, ble satt i drift 21. november 1900. I løpet av 16 måneder hadde man anlagt tre kilometer atkomstvei fra Grovane, bygget Kringsjå kraftstasjon, strukket overføringslinje til byen og fått på plass sekundærstasjon, fordelingsnett og husinstallasjoner, en solid prestasjon når man tar i betraktning de verktøy og hjelpemidler de hadde til rådighet den gang.

Det var ganske sikkert litt av en begivenhet da det elektriske lyset ble tent for første gang i Kristiansand 21. november 1900 – det er i år 120 år siden. Det ble sågar satt inn en advarsel i avisen:

Jeg tar med en litt artig historie som administrerende direktør Axel Oftedahl beretter i Kristiansand Elektrisitetsverks jubileumbok i 1950:



// Klipp fra «Fædrelandsvennen»
21. november 1900. //



// Anleggsarbeidere på Kringsjå 1899 – 1900 med «Beverstaden» i bakgrunnen. Foto: KEV's samling. //

«Få dager etter idriftsettingen kom Kristiansands ordfører, magistrat, formannskap og en rekke av byens fremtredende personer sammen med A/S Kristianssands Fossefalds direksjon og ledelse – til sammen 65 deltakere – til Kringsjaa for å besiktige det nye anlegg og feire begivenheten. Ved denne anledning ble den søndre del av maskinsalen tatt i bruk som plass for det festlige bord, og mens maskinene arbeidet ble festmåltidet inntatt. Det fortelles – om sant eller ikke skal være usagt, men det nevnes her som et koselig trekk fra de gode gamle dager – at maskinenes larm overdøvet talernes stemmer, og at byens fedre sammen med A/S Kristianssands Fossefalds direksjon derfor ble enige om å innstille strømleveringen til byen mens festtalene ble holdt.»

Hvis dette er riktig, betyr det ganske enkelt at de stoppet kraftstasjonen og strømforsyningen til Kristiansand mens festtalene ble holdt. Det hadde neppe blitt god tatt i dag!

Kringsjå kraftstasjon ble utvidet flere ganger, og i 1914 ble den kjøpt av Kristiansand kommune. Dermed oppstod den kommunale bedriften Kristiansand Elektrisitetsverk som senere ble skrevet Kristiansand Elektrisitetsverk. På 1980-tallet ble navnet endret til Kristiansand Energiverk, og i 1997 ble den kommunale bedriften omdannet til aksjeselskap med Kristiansand kommune som eneste eier. Kristiansand Energiverk (KEV) ble sammen med Vest-Agder Energiverk (VAE) og Aust-Agder Kraftverk (AAK) i 2000 en del av konsernet Agder Energi. Dessuten ble de fleste ansatte i Otra Kraft DA i løpet av denne fusjonsprosessen overført til Agder Energi.

Like før jul, den 18. desember i 1957, ble Kringsjå kraftstasjon stoppet for siste gang. Den gamle kraftstasjonen fra 1900 ble stoppet og nedlagt samtidig som Steinsfoss kraftstasjon ble satt i drift. Elvevannet ble fra denne dagen ledet inn i fjellet ved Beihølen vel 2 kilometer lenger oppe i elva, og elveleiet nedenfor Beihølen dam ble nesten tørrlagt store deler av året. Det var ikke lenger vann nok til å drive den gamle kraftstasjonen ved Kringsjå. Bolighusene rundt kraftstasjonen ble leid ut en tid, men etter hvert ble de fraflyttet og revet, og det lille samfunnet her forsvant.

En tid hadde de sågar egen skole på Kringsjå. Selvsagt ble skolen også nedlagt, og så vidt jeg kan erindre ble elevene overført til skoler i Vennesla, selv om Kringsjå-samfunnet som nevnt var en del av Iveland kommune. Hvis noen ønsker å vite mer om Kringsjå og samfunnet rundt kraftstasjonen, vil jeg anbefale boka «Mellom Iveland & Vennesla» av Odd Magne Røinås.

Russefeiring på Kringsjå 17. mai 2020

Så går jeg over til å skrive om den spesielle russefeiringen som foregikk på Kringsjå 17. mai

2020. Ingen av de som var til stede ved denne feiringen hadde vel tenkt at det var sånn det skulle bli. Omkring årsskiftet 2019/2020 ryddet jeg i kjellerboden vår. Da kom jeg over to gamle russeluer. Min kone Karen og jeg var begge rødruss i 1965, vi ble faktisk kjærester i russetida for 55 år siden, og det var våre to russeluer jeg fant. Jeg kunne jo ha kastet disse luene sammen med mye annet rart som jeg fant, men jeg gjorde ikke det.

Det var nemlig slik at vi begge var medlemmer i en jubileumskomiteé som hadde planlagt et 55-årsjubileum for 1965-russen. Det skulle etter planen foregå i august 2020, og da hadde det jo vært litt artig å kunne stille med disse gamle luene. Men så gikk det slik at vi måtte avlyse denne jubileumsfeiringen. Det var ikke bare årets russ som måtte droppe feiringen.

Det skulle likevel bli en slags russefeiring både for de gamle og for vårt barnebarn som var russ av året. Riktignok ble det en svært annerledes feiring enn den vi hadde tenkt oss. Det ble likevel veldig greit for oss gamle som hadde tenkt å feire 55-årsjubileum sammen med venner fra gamle dager. Feiring med datter, svigersønn og barnebarn som vi ikke hadde sett etter at tiltakene mot koronapandemien ble innført to måneder tidligere satte vi stor pris på, og jeg håper det ble et lite plaster på såret også for vår datterdatter.

I 2016 kjøpte vår datter og svigersønn den hytta som ligger på nordsida av Kuåna i bunnen av Kringsjå-kleiva. Det lå et bolighus her på den tida Kringsjå kraftstasjon var i drift. I følge boka til Odd Magne Røinås ble eiendommen her kalt «Granly», og det var den gangen det eneste privateide huset på Kringsjå. På 1950-tallet var det Fredrik Jensehaugen som bodde her med sin familie. Han var maskinist på kraftstasjonen.

Som nevnt ble det en annerledes feiring av vår nasjonaldag. Men det ble veldig fint. Været var ikke det aller beste. Det blåste en relativt kald vind, men der nede i kroken i bunnen av Kringsjå-kleiva er det ganske lunt, så det ble virkelig trivelig å sitte ute i sola med god mat på bordet, tre generasjoner sammen. Og tre generasjoner russ – to 55-årsjubilanter, mormor og morfar som var russ i 1965, en 30-årsjubilant, mor som var russ i 1990, og mors 18-årige datter som representant for årets russ. Og kl. 13.00 sang vi «Ja, vi elsker», slik regjeringen hadde bestemt.

Det ble en vellykket samling, men til tross for det håper jeg denne 17. mai-feiringen vil skille seg ut som den eneste av sitt slag. Nasjonaldagen vår er først og fremst barnas og ungdommens dag, men slik ble det dessverre ikke i år. I mine øyne finnes det ikke mye som er vakrere enn barnetoget tidlig på dagen 17. mai, særlig hvis været er bra: Blå himmel, grønt

// Hytta «Granly» i bunnen av Kringsjå-
kleiva 17. mai 2020.
Thomas' jorde i
forgrunnen. Her lå
«Beverstaden» under
anlegget på Kringsjå.
Kuåna som kommer
fra Jeppestølvannet,
renner mellom jorda
i forgrunnen og hytta.
Foto: Knut John
Bakken. //



// «Russefeiring»
på Kringsjå 17. mai
2020. Fra venstre:
Mormor Karen (russ
i 1965), mor Elisabeth
(russ i 1990), datter
Anna (russ i 2020) og
morfar Knut John
(russ i 1965). Foto:
Birger Haugeberg.//



lauv, det vakre norske flagget i rødt, hvitt og blått,
hornmusikk og glade unger som synger for full hals.
Foran har jeg brukt et par svenske vers, og det vil
kanskje mange oppfatte som temmelig sært etter
som det meste av denne artikkelen handler om noe
som vel er det mest norske som finnes – feiringen
av vår nasjonaldag – en feiring hvor glade unger
står i sentrum. Her er det ingen militærparader med
framvisning av store militærstyrker og avansert
krigsmateriell, men glade, herlige unger kledd i
finstasen – unger som roper, synger, vifter med flagg
og feirer dagen ...

For å bøte litt på bruken av svensk, trekker jeg fram
et par vers av Elias Blix:

*No livnar det i lundar,
no lauvast det i li,
den heile skapning stundar
no fram til sumars tid.*

*Det er vel fagre stunder
når våren kjem her nord
og atter som eit under
nytt liv av daude gror.*

Det er kanskje vel optimistisk å tro at vi allerede
neste år kan gjennomføre en normal 17. mai-feiring,
men det er jo lov å håpe. La oss håpe at vi unngår
flere år med amputert markering av grunnlovsdagen
– la oss håpe at årets 17. mai-feiring blir historisk og
ikke bare en betydningsløs parentes i årsskriftet til
Vennesla Historielag ...

Kilder

- Dommerud, Ole: Fra Watt til Megawatt – lys og kraft i Vest-Agder gjennom 50 år.
- Fædrelandsvennens historiske arkiv: <https://arkiv.fvn.no/?Menyfvn>.
- Oftedahl, Axel: «Kristiansand Elektrisitetsverk gjennom 50 år 1900-1950».
- Røinaas, Odd Magne: «Mellom Iveland & Vennesla».
- Wikipedia.

Fra det gamle album



// Ella Fossheim på Ålefjærveien. Bakeribilen til Hans Liebermann skal til Ålefjær med brød. Rolf Liebermann er sjåfør. (Foto fra Ella Fossheim).. //



// Johannes Terjesen startet opp med rute mellom Kristiansand og Vennesla i 1921. Broren Bendik kom med i 1924. Her er det antakelig Johannes vi ser. (Foto fra Olav Moens samlinger). //



// Steinhvelvbru på Setesdalsbanens opprinnelige trasé ved Øvre Gåseflå under nedtappingen av Gåseflåfjorden i 2020. Foto: Geir Daasvatn //

Hvis steiner kunne snakke

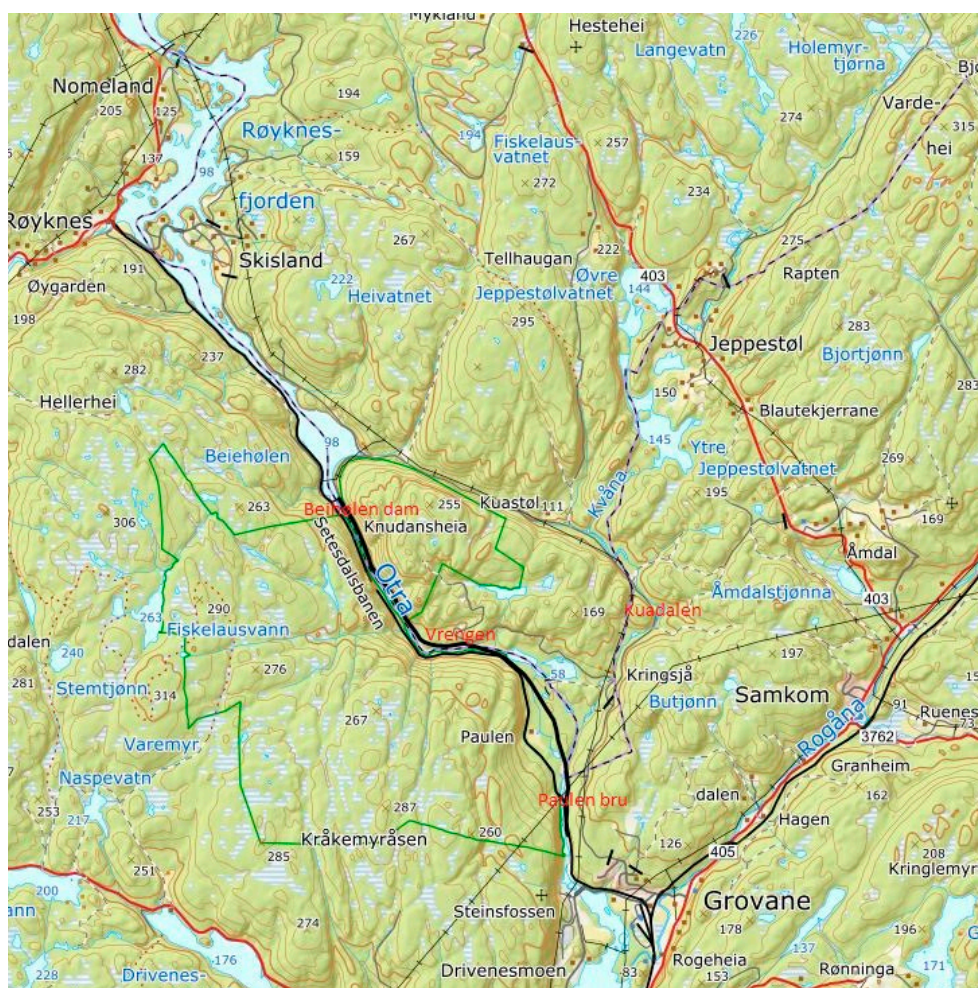
Litt om Iveland kraftstasjon, Gåseflåfjorden
og Setesdalsbanen

Tekst av
Knut John Bakken

Ei gammel bru dukker opp

År om annet blir damlukene i Gåseflådammen åpnet opp, og Gåseflåfjorden tappes ned. Da kommer mye av det som ble satt under vann første gang i 1952 til syne igjen – der i blant ei gammel steinhvelvbru ved Øvre Gåseflå. Denne brua ble bygd i 1895 da Setesdalsbanen ble anlagt gjennom området her. Det er ei lita bru – den var ikke stor nok til å få eget navn som en del andre bruer ved Setesdalsbanen, for eksempel Hornnes bru, Kvarsteinbrua eller Paulen bru, men den lille brua var ikke mindre viktig for det. Den var helt nødvendig for at banen kunne krysse den bekken som munner ut i Otra akkurat her. I år er denne brua 125 år gammel, men over halvparten av disse årene har den altså stått under vann.

Det fine bildet nedenfor fant jeg på Facebook-sida «Dalstroka innanfor», og det penset tankene mine inn på å skrive denne artikkelen. Vi ser den nedtappede Gåseflåfjorden i bakgrunnen og i forgrunnen brua som til vanlig står under vann. Fotografen heter Geir Daasvatn, og han har også sin egen Facebook-side, «Geir Daasvatn Foto». Jeg kan for øvrig nevne at det finnes veldig mange fine bilder på begge de nevnte Facebook-sidene, så de er absolutt verdt et besøk.



↑
 // Kart over strekningen
 Kile-Nomeland. En del
 lokale navn lagt til med
 rød skrift.
 Kilde: www.norgeskart.no //

←
 // Kart over strekningen
 Nomeland-Grovane. En
 del lokale navn lagt til med
 rød skrift.
 Kilde: www.norgeskart.no
 no //

Langs den nedlagte Setesdalsbanen og langs andre eldre jernbanestrekninger i Norge finnes det mange eksempler på flott steinarbeid. Et av de mest kjente byggverkene er Kylling bru på Raumabanen, jernbanen mellom Dombås og Åndalsnes. Man kunne bli fristet til å si det samme som Victor Hugo sa om katedralen Notre Dame i Paris – «en symfoni i stein». De kunne sitt fag de gamle anleggsarbeiderne! Nå er det slutt med den type konstruksjoner langs jernbaner og veier. Brubygging i våre dager dreier seg stort sett om betong, armeringsjern og ståldragere. Men nå må det i rettferdighetens navn nevnes at det i senere år har blitt bygd mange fine tunellportaler og forstøtningsmurer av grovt tilhogde steiner i forbindelse med nye veianlegg – forskjellen er at de i dag blir bygd ved hjelp av store anleggsmaskiner. De er utvilsomt flinke disse maskinførerne som lager disse murene, men den gamle steinkunstneren med sine håndverktøy ser vi ikke noe til lenger ...

Så tilbake til steinene i den vakre steinhvelvbrua ved Øvre Gåseflå. Hvis disse steinene kunne snakke, ville de kanskje ha fortalt oss omtrent den historien som følger nedenfor. Men før jeg forsøker å fortelle den historien skal vi se litt på betydningen av et stedsnavn.

Gåseflå

Man kan jo spørre seg selv, og det har sikkert noen gjort: Hva betyr egentlig navnet Gåseflå? For en del år siden hadde «Fædrelandsvennen» en fast spalte som tok for seg betydningen av en del stedsnavn rundt omkring på Agder. I denne spalten 1. februar 2007 uttaler eksperten Håkon Lilleholt følgende om stedsnavnet Gåseflå:

«Flå er et gammelt ord som betyr «vid flate». Noen steder blir det fremdeles brukt, særlig om flate områder i fjellet, men også om en brei del av en fjord. Opprinnelig har Gåseflå vært navnet på den utvidelsen av Otra som vi finner like nedenfor Kilefjorden, men navnet er senere blitt overført til gården som ligger like ved. Forleddet «gås» refererer ganske sikkert til gåsefugl.»

Så langt Lilleholt. Vi har flere steder i Otra hvor «flå» er en del av navnet, f.eks. Breiflå i Evje og Hornnes og Flåni i Valle. Navnet Gåseflå finnes ikke bare i Otra. Også i Evje og Hornnes kommune finner vi dette navnet – i nærheten av veien mellom Hornnes og Sveindal, ikke langt fra Matkroni. Så over til den historien jeg egentlig har tenkt å fortelle.

Sommeren 1895

Setesdalsbanen er under bygging. Arbeidet som tok til i nærheten av Mosby 10. januar 1893 har nå kommet så langt at strekningen Kristiansand-Hægeland begynner å nærme seg fullførelse. Ved

Øvre Gåseflå, i ei bukt i Gåseflåfjorden, renner det ut en bekk som har flere kilder i heia sør for fjorden, blant annet ved Lynghei og i Storevann i nærheten av gården Åsen. Her ved Øvre Gåseflå holder et arbeidslag på med å legge sist hånd på verket – ei vakker steinhvelvbru over Storevannsbekken. Det er den brua som er nevnt innledningsvis.

Litt senere på året, ved utgangen av september 1895, var planeringen helt ferdig på Setesdalsbanens første avdeling Kristiansand-Grovane. Her var også stasjonene skinnelagt, og sporene var ferdig gruset. På andre avdeling, Grovane-Gåseflå, var planeringen stort sett ferdig; bare en del fjellrensk gjenstod. Skinneleggingen var kommet til km 37,5, det vil si straks ovenfor Homevassevja, og strekningen fra byen til Grovane, 20 km, var fullt gruset og skinnegangen justert. På sistnevnte strekning var det også satt opp gjerder. Alle bruer fra Kristiansand til Kilefjorden, med unntak av brua over Langåna ved Røyknes, var ferdige, også «vår bru», brua over Storevannsbekken var klar for trafikk.

Midlertidig åpning

Et par måneder senere lå alt til rette for en midlertidig åpning av Setesdalsbanen på strekningen mellom Kristiansand og Hægeland stasjon på Kile, og den lille steinhvelvbroa over Storevannsbekken kunne ta fatt på sin langvarige oppgave – å bære alle Setesdalsbanens tog på sin korte, men sterke rygg

I Fædrelandsvennen mandag 25. november 1895 kan vi lese følgende:

«Den midlertidige Drift paa Sætersdalsbanen begyndte, som bebudet, idagmorges Kl. 7 med Afgang af et Tog til Vennesland. Kl. 9 gik Toget til Hægeland. Det bestod af 2 Passagervogne og en Godsvogn. Det var ikke ganske faa Passagerer med og en Mængde Skuelystne var mødt frem for at overvære Begivenheden.»

Det var ikke lagt opp til noen spesiell festivitas ved denne midlertidige åpningen, men det er ikke tvil om at dette var en stor begivenhet for folk langs banen, og ikke minst for hægdelene som fikk ha Setesdalsbanens endestasjon i nøyaktig ett år. Og da er det jo slik at 25. november i år (2020) kan det feires 125-årsjubileum for igangsetting av jernbanetrafikken til og fra Hægeland stasjon.

I og med at Hægeland stasjon var midlertidig endestasjon, ble det bygd lokomotivstall og svingskive ved stasjonen. Lokomotivstallen ble revet i 1948-49, mens svingskiva eksisterte helt til banens nedleggelse i 1962. Den lå rett ut for landhandelen til John Ropstad.



// Vi ser svingskiva like bak godsvogna midt i bildet. John Ropstads landhandel til høyre. I forgrunnen til venstre deler sporet seg. Til venstre hovedsporet mot Grovane. Til høyre Mandalssporet, sidesporet mot grustaket og lasteplassen for tønnestav. Bildet er tatt søndag 2. september 1962, den dagen selve avskjedstoget gikk. Foto: Setesdalsbanens samling. //

Det året Hægeland stasjon var endestasjon, var det korrespondanse mellom toget og dampbåten «Bjoren». «Bjoren» hadde trafikkert Kilefjorden fra Frøysnesodden ved Kile til Fennefoss ved Evje siden 1867. Etter at banen i 1896 ble åpnet helt til Byglandsfjord, ble båten flyttet til Byglandsfjorden i 1897, hvor den ble satt i trafikk sammen med «Dølen» som hadde gått på Byglandsfjorden siden 1867.

Det at Hægeland stasjon etter et år mistet sin status som endestasjon på Setesdalsbanen medførte ikke at stasjonen mistet sin betydning. I alle år inntil banen ble nedlagt i 1962, forble Hægeland stasjon en viktig stasjon. Spesielt viktig var den for den omfattende trafikken med tønnestav som gikk over denne stasjonen. «Stavkongen» John Ropstad kjøpte opp stav fra bygdene langs banen og fungerte således som en slags «stavgrosserer». Sentrum for hans virksomhet var Kile i Hægeland, hvor han også hadde sin landhandel. John Ropstad forble en av Setesdalsbanens viktigste trafikanter i mer enn femti år, og det var nok ikke tilfeldig at det var nettopp han som ved Byglandsfjord stasjon den 2. september 1962 holdt tale på vegne av trafikantene under markeringen av nedleggelsen av banen.



// Unionsflagget med unionsmerket, den såkalte «sildesalaten», i øverste hjørne mot flaggstanga. Illustrasjon fra Wikipedia. //

Åpning av Setesdalsbanen

Onsdag den 25. november 1896 opprant med mildt og klart vær. Dagen var lys og blank på mer enn en måte. Endelig var dagen kommet da Setesdalsbanen skulle åpnes på hele strekningen opp til Byglandsfjord, på dagen ett år etter at den midlertidige driften Kristiansand-Hægeland ble igangsatt. Det hadde tidligere vært vanlig at kongehuset var representert ved baneåpninger, men slik var det ikke denne dagen. Kong Oscar II var konge både i Sverige og Norge, men vi var inne i ei tid som førte fram mot unionsoppløsningen i 1905, så Norges forhold til den felles kongen var nok ikke det aller beste. «Det rene flagg» nevnes et par steder nedenfor, og det er nettopp et uttrykk som forteller litt om forholdene mellom de to landene på denne

//Kristiansand stasjon noen dager før åpningen. Stasjonsområdet er sperret av med et plankegjerdet mot Vesterveien, sannsynligvis for å unngå uønsket tilstrømming av publikum.
Foto: Vennesla Historielags samling.. //



tida. «Det rene flagg» er det norske flagget slik vi kjenner det i dag, uten unionsmerket, den såkalte «sildesalaten», i flaggets ene hjørne.

Litt mer enn fem år tidligere, 21. juli 1891, var det kongen som tok det første spadestikket på Setesdalsbanen ved Brønnstykket på Grim like utenfor bykjernen i Kristiansand. Her kom Setesdalsbanen, og senere Sørlandsbanen, til å gå i en stor jordskjæring. Blant jernbanens personale fikk den navnet «Kongeskjæringen», selvsagt på grunn av åpningshøytideligheten i 1891. Men på selve åpningsdagen i 1896 var det statsminister Francis Hagerup som var den mest prominente personen.

Til fastsatt tid, kl. 8.15 satte åpningstoget seg i bevegelse og gled langsomt ut fra Kristiansand stasjon til Brigademusikkens muntre toner. Med åpningstoget fulgte en rekke autoriteter fra byen og landdistriktene, samt representanter for statsmaktene og for jernbanen. Toget stoppet ved alle stasjonene som var behørig pyntet for anledningen.

Dagen etter stod blant annet følgende å lese i Fædrelandsvennen:

«Særlig smagfuldt var Arrangementet ved Grovene, hvor ogsaa en hel Del kunstvævede Tæpper var anvendt i Dekorationene, ved Kjile hvor Skolebørnene var fremmødte, samtlig med sit rene Flag, ved Hornnes og Evje hvor der med

megen Virkning for Anledningen var plantet en hel Del rankvokste Einerbuske i Anlægget omkring Stationen, og endelig ved Vassend, der som Endestationen ved Byglandsfjord, hvor den egentlige Aabningsakt skulde foregaa, var særlig rigt og smagfuldt dekoreret.»

På Hægeland stasjon stod stasjonsbetjent, senere distriktsskasserer N.A. Nicolaysen og serverte portvin til alle som var med toget. Ved flere av stasjonene ble åpningstoget mottatt med salutt og hurrarop fra bygdefolk som var møtt fram i stort antall. Over alt var det masser av flagg, de fleste rene, bemerket avisene, og disse vitnet om at dagen ble feiret som en stor festdag for bygdene.

Ved 12-tida kom toget til Byglandsfjord. Her møtte kommunestyrene fra Bygland og Valle sammen med masse folk fra dalen, gamle og unge, mange kledd i sine vakre bunader. På plattformen ved Byglandsfjord stasjon skulle selve åpningsseremonien foregå, og etter at statsminister Hagerup hadde hilst på en del av de frammøtte, holdt han åpningstalen. Etter statsministerens tale ropte stiftamtmann Jacob Stang ut et leve for Setesdalsbanen, som ble etterfulgt av kraftige hurrarop fra forsamlingen. Deretter foreslo medlem av festkomiteen, skipsreder Henrik Natvig, at det skulle sendes et hilsningstelegram til kongen.

De innbudte gjestene satte deretter kursen mot lokomotivstallen, som for anledningen var vakkert

pyntet og gjort om til spisesal. På tre langbord var det dekket til frokost med dessert. Under frokosten inne i lokomotivstallen fortsatte festlighetene med flere taler, og ikke minst med dikt og sanger.

Festtoget dampet ut fra Byglandsfjord stasjon ved 15-tida. Underveis stoppet det ved stasjonene, og det var ikke tilbake i byen før ved 18.30-tida. Om kvelden ble åpningen av Setesdalsbanen feiret med borgermiddag i «Klubben». Her hadde ikke damene adgang, så de holdt sin egen fest på Ernst Hotell.

Det var ikke bare de «kondisjonerte» som feiret Setesdalsbanens åpning. I Ekserserhuset i Kristiansand ble det holdt stor folkefest med musikk og dans. Her kunne hvem som helst komme inn, bare de betalte 25 øre for inngangsbilletten.

To dager senere, fredag 27. november 1896, startet den ordinære driften ved banen. Hverdagen hadde kommet til Setesdalsbanen. Togene gikk att og fram, i skiftende tider, i gode og onde dager. De første 20 årene med overskudd. Deretter kunne det bokføres et større eller mindre underskudd så lenge banen var i drift.

Og den lille steinhvelvbrua gjorde jobben sin i mange år uten at noe spesielt skjedde. Men så, tidlig på 1940-tallet skjedde det noe som pekte på at det ville kunne bli endringer også ved Øvre Gåseflå.

Iveland kraftanlegg – første byggetrinn

Men egentlig begynte det å skje ting allerede på midten av 1930-tallet, i hvert fall på planleggingskontorene. Industri og næringsliv fikk etter hvert mer fart på hjulene etter det som omtales

som «de harde tredveåra», depresjonsårene etter børskrakket på Wall Street i 1929.

Ved Kristiansand Elektrisitetsverk (KEV) ble man midt på 1930-tallet klar over at det måtte bygges et nytt kraftanlegg for å møte den økende etterspørselen etter elektrisk kraft, og de satte i gang med å planlegge utbygging av Iveland kraftanlegg for utnyttelse av fallhøyden mellom Kilefjorden og Nomelandsdammen. Konesjonssøknad ble sendt i juni 1938, men den ble avslått, blant annet på grunn av en uttalelse fra Vest-Agder fylke som fryktet konkurranse med fylkesverkets nylig etablerte Skjerka kraftverk i Åseral.

I august 1940 sendte KEV ny konsesjonssøknad, og i august året etter ble det gitt konsesjon for utbygging av Iveland kraftanlegg.

Utbyggingen av Iveland kraftanlegg ble satt i gang i 1942, selv om tidspunktet ikke var særlig gunstig. Landet var okkupert av tyskerne, og faglært arbeidskraft og byggematerialer var for lengst blitt mangelvare. De tyske myndighetene tillot ikke at det ved Ivelandsanlegget ble tatt inn arbeidere som kunne utføre krigsviktige arbeider for okkupasjonsmakten. Så langt det var mulig måtte utbyggingen derfor foregå i stillhet, fordi de tyske myndighetene vurderte prosjektet så tidkrevende at det ikke hadde krigsviktig betydning.

Første byggetrinn omfattet bygging av en lav overfallsdam ved utløpet av Gåseflåfjorden, en ca. 2600 meter lang tunell mellom inntaket og kraftstasjonen, og selve kraftstasjonen på østsida av elva ved Skajåevja, tvers over elva ved Iveland jernbanestasjon. I planene hadde man også tatt med



//Bilde fra ca. 1947. Til høyre i bildet ser vi at brua på sidesporet er på plass. Iveland jernbanestasjon til venstre. Foto: KEV's samling. //

bygging av sidespor fra Iveland jernbanestasjon 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 tunell og bru ble bygd ferdig i løpet av krigen.

Den midlertidige overfallsdammen ble bygd ved utløpet av Gåseflåfjorden. Denne første oppdemmingen til kote 156 gjorde det ikke nødvendig å bygge om jernbanen, siden den første oppdemmingen var relativt beskjeden. Sprenging av driftstunellen fra inntaket ved Gåseflå til kraftstasjonen ble påbegynt i 1943.

KEV fikk tillatelse til å opprette midlertidig holdeplass ved Tveitøyna, ca. 1 kilometer ovenfor Iveland stasjon. Holdeplassen ble opprettet 5. januar 1945 og nedlagt i februar 1955. Videre fikk man tillatelse til å bygge anleggsbrakker på jernbanens grunn i nærheten av holdeplassen, bygging

av trallebane over elva, bygging av provisorisk transformatorstasjon osv.

I 1945 ble det også opprettet en midlertidig holdeplass like ovenfor damstedet. Holdeplassen fikk navnet Gåseflådammen. Den ble benyttet helt til banens nedleggelse.

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 stod på hovedlinja.

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 bygging av kraftstasjon og utjevningsbasseng ved Skajåevja, samt til betongutføringer i deler av driftstunellen.

// Den første dammen, overfallsdammen, ved utløpet av Gåseflåfjorden ble bygd i februar-mars 1949. Steintippen i bakgrunnen er stein som er tatt ut fra driftstunellen. Foto: KEV's samling. //



// Iveland kraftstasjon mot slutten av byggeperioden. Oppe i åsen ovenfor kraftstasjonen ser vi at også det såkalte utjevningsbassenget er under bygging. Foto: KEV's samling. //



Det første maskinaggregatet ble satt i drift 2. november 1949, og Iveland kraftstasjon ble koplet inn på fjernledningen til Kristiansand. Montasjearbeidet på kraftanleggets andre maskinaggregat ble fullført i løpet av februar 1950. Den 10. mars ble dette satt i drift, og Iveland kraftanleggs første byggetrinn var dermed ferdig.

Iveland kraftanlegg – andre og tredje byggetrinn

Før første byggetrinn stod ferdig, 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 da stige med 10-11 meter, og høyeste regulerte vannstand ville komme opp i omtrent samme nivå som Kilefjorden, til kote 167. Ca. 3 kilometer av Setesdalsbanen ville da bli satt under vann, og en omfattende omlegging av banen var nødvendig.

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

Byggingen av demningen 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. 5000 kubikkmeter sand ble fraktet fra grustaket på Kile. Dette utgjorde ca. 1000 vognlaster. I grustaket på Kile 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 arbeid. 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 stod 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 traseen 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



// Demningen ved Gåseflå
en gang på 1980-tallet. Foto:
KEV's samling.. //

man den gamle traseen med forstøtningsmurer av sirlig tilhogde stein, mens den nye traseen 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. Anlegget ble fullført i 1955.

Ombyggingen av Setesdalsbanen

På grunn av oppdemmingen av Gåseflåfjorden ville jernbanelinjen som nevnt bli satt under vann i en lengde av ca. 3 kilometer, og man måtte derfor legge en ny linje, ca. 5 kilometer lang, opptil 7 meter høyere i terrenget. For å oppnå en akseptabel stigning på den omlagte linja, måtte omleggingen starte litt nedenfor Homevassevja og avsluttes i Sogelia, et stykke nedenfor Soga, Otras utløp fra Kilefjorden.

Sett i forhold til Setesdalsbanens videre skjebne er ombyggingen av jernbanen ved Gåseflå svært interessant. Diskusjonen om Setesdalsbanens framtid var allerede i slutten av 1940-årene inne i en meget avgjørende fase, og det skulle senere vise seg at det kom til å stå strid omkring omleggingen ved Gåseflå – skulle omleggingen foretas for smal (1067 mm) eller normal (1435 mm) sporvidde?

Tanken om å bygge om Setesdalsbanen til normal sporvidde ble født allerede mens banen var relativt ny. En annen plan som ble mye diskutert utover i 1930- og 1940-årene, gikk ut på å forlenge Setesdalsbanen fra Byglandsfjord gjennom Valle og Bykle og videre til Ustaoset eller Haugastøl på Bergensbanen. Tanken bak denne storstilte planen var å få en effektiv transportvei fra de rike fiskeriene på Vestlandet via Kristiansand og derfra ut til landene i Europa.

Den samlede utbyggingen av strekningen fra Grovane til Bergensbanen ville imidlertid ha blitt så dyr, at denne planen ble nedprioritert til fordel for andre investeringer Norges Statsbaner måtte foreta. Investeringsbehovet var stort etter at norske jernbaner hadde vært utsatt for fem års rovdrift under krigen, og det var helt klart at Setesdalsbanen ikke stod først i den køen! I det norske jernbanenettet var det mange jernbanestrekninger som var viktigere enn Setesdalsbanen, og den smalsporede banen mellom Grovane og Byglandsfjord tapte kampen og fikk ikke hånden særlig langt ned i «pengesekken». Denne sekken var dessuten langt fra å være en Sareptas krukke.

Norges Statsbaners distriktsadministrasjon i Kristiansand distrikt og politikerne i de berørte kommunene og i landsdelen for øvrig 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 den om til normalsporet bane når og hvis hele strekningen Grovane-Byglandsfjord skulle bygges om.

Allerede i 1925-26 hadde NSB utarbeidet planer for ombygging av Setesdalsbanen i forbindelse med Sørlandsbanens framføring til Kristiansand. På grunn av kraftutbyggingen ble planene omarbeidet i 1943. I disse planene tok NSB utgangspunkt i at damstedet ved en framtidig utbygging av Steinsfossen ville bli ved Vrengen og ikke ved Beihølen. Planen var da at man på grunn av oppdemmingen ved Vrengen ville legge den ombygde linja på østsida av Otra, fra Paulen bro gjennom Kuadalen til Beihølen, hvor det måtte bygges ei ny bro over til elvas vestsida.

Dersom denne planen hadde blitt fulgt, ville det ha betydd at KEV måtte ha vært med på å finansiere en vesentlig del av strekningen fra Paulen bro til Beihølen. Strekningen fra Homevassevja til Øvre Gåseflå måtte bygges om på grunn av Ivelandsanlegget, og tidligere hadde ca. 5 km mellom Røyknes og Iveland blitt bygd om på grunn av oppdemmingen ved Nomeland. Ombyggingen ved Nomeland var ferdig i 1920, og allerede den gang ble ombyggingen gjennomført etter de normer som gjaldt for normalsporet bane. Den ombygde strekningen fikk der kurvatur og planering for normalspor. En senere omlegging til normal sporvidde ville ha blitt relativt enkel, muligens med unntak av en nødvendig utvidelse av profilet i et par av tunellene på den ombygde strekningen.

Bortsett fra to kortere strekninger på begge sider av Iveland stasjon og den korte biten opp til Paulen bro fra Grovane, ville nesten hele strekningen opp til Hægeland derved ha fått normalsporet planering. Oppover fra Hægeland til Byglandsfjord ville en ombygging ha blitt relativt rimelig på grunn av lettere terreng, kanskje med unntak av strekningen Hægeland-Kiledal.

KEV var imidlertid ikke villig til å delta i ombyggingen gjennom Kuadalen 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 at Vrengen ville bli valgt som damsted ved utbyggingen av Steinsfoss kraftstasjon (da Steinsfoss ble utbygd på 1950-tallet viste det seg at damstedet ble ved Beihølen). 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.

Lokalt var det stor vilje til å bygge om Setesdalsbanen, men sentrale myndigheter fulgte dessverre ikke opp. I stortingsproposisjon nr. 10 1949 gikk Samferdselsdepartementet inn for at

ombyggingen ved Gåseflå skulle skje smalsporet, og at KEV således måtte betale ombyggingen i sin helhet (ca. 1,5 mill. kroner). Departementet fant ikke å kunne gå inn for løftet linje med normalsporet planering. Det alternativet var beregnet til å koste ca. 3,4 mill. kroner, som ville ha blitt å fordele med ca. 1,9 mill. kroner på staten og ca. 1,5 mill. kroner på KEV.

Denne innstillingen fra Samferdselsdepartementet fikk ikke passere uten oppmerksomhet. Den førte til mange sterke reaksjoner, og den førte til en utstrakt møtevirksomhet på lokalplanet. En rekke kommunestyre gjorde vedtak om at ombyggingen måtte bli gjort med normalsporet planering, og avisene flommet nærmest over av innlegg i saken, uten at det fikk noen virkning.

I et siste forsøk, nærmeste for å redde stumpene, foreslo NSB's distriktsadministrasjon at ombyggingen skulle foretas slik at man valgte horisontal og vertikal trasé for normalt spor, men med planering og profiler som for smalt spor, samt skinnevekt 25 kg/m i stedet for 35 kg/m. Dette alternativet var kalkulert til kr. 2.460.000, hvorav kr. 960.000 ville ha falt på staten og kr. 1.500.000 på KEV. I innstilling S. nr. 141 1949 gikk Stortingets vei- og jernbanekomité inn for dette forslaget, og Stortinget fattet 27. juni 1949 vedtak i samsvar med innstillingen.

Det vedtatte alternativet som vel var ment som et forsøk på å legge 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. KEV 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 tillegg til dette ble det satt ut noen utrangerte smalsporete personvogner i anleggsområdet. Disse vognene 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. Både sommeren 1950 og sommeren 1951 kom det uvanlig mye regn. De store vannmassene hindret arbeidet med jernbaneomleggingen i vesentlig grad — stikkrenner rant over, fyllmasse raste ut osv. Ved Øvre Gåseflå var det så ille at den gamle linja måtte flyttes, da jord, sand og stein raste utfor de bratte skråningene fra den nye linja.

//Utrangert personvogn som ble brukt til hvile- og spisebrakke for de som arbeidet i grustaket på Kile. Bildet er tatt ca. 1960, flere år etter at utbyggingen ved Gåseflå var avsluttet. Foto: Setesdalsbanens samling. //



//27. februar 1951. Den nye linja skuffes ved Maurbakken tunnel like nedenfor Gåseflådammen. Foto: Setesdalsbanens samling. //



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 knyttet til ombyggingen av jernbanen opphørte da i 3 måneder.

Disse hindringene førte til at arbeidet med omleggingen måtte forseres mot slutten. Arbeidsstyrken ble økt til ca. 100 mann, og visse deler av arbeidet foregikk 24 timer i døgnet. Arbeidet pågikk den siste tida under stort press, og det ene grustøget etter det andre rullet nedover fra grustaket på Kile. Ved å gjennomføre denne forseringen oppnådde man å få den nye linja ferdig i tide.

Torsdag 6. desember 1951 var den nye linja ferdig. Denne dagen, presis kl. 15.00, ble den siste skinnestrengen lagt inn ved en improvisert høytidelighet ved Gåseflå. Direktøren i KEV, Axel Oftedahl, fikk æren av å føye sammen skinnegangen med to skruer, og den nye linja var et faktum. Ved denne høytideligheten benyttet distriktssjef John Johnsen i NSB Kristiansand distrikt anledningen til å rette en takk til KEV's styre for den tillit som hadde

blitt vist anleggets ledelse. Johnsen rettet også en takk til arbeiderne for den store innsatsen de hadde gjort, spesielt i anleggets slutfase. Takket være strålende arbeidsinnsats 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 fullført bare en måned etter planen, og det var tidsnok til å unngå å forsinke fyllingen av dammen. Etter høytideligheten ble det foretatt en befaring av den nye linja.

Arbeidet med jernbaneomleggingen fortsatte en tid etter dette med grusing og justering av skinnegangen og en del andre etterarbeider. Dette førte imidlertid ikke til noen forsinkelse med hensyn til oppfylling av Gåseflåfjorden til ny høyde. Den nye jernbanelinja ble satt under trafikk den 27. februar 1952, mens dammen først ble fylt opp da vannføringen i Otra økte om høsten flere måneder senere.

Den ombygde strekningen fra Homevassevja til Sogelia var på 5.051 meter, mens den gamle linja var 5.150 meter. Dalføret hvor ombyggingen ble foretatt er stedvis svært trangt og med bratte fjellsider, slik at den nye linja mange steder ble



//Omtrent her har vi i dag krysset mellom sykkelrute nr. 3 og veien over Åsen til Kile. I forgrunnen ser vi at den store fyllingen er påbegynt. Til høyre i bildet ser vi inngangen til tunellen Gåseflå I, som i dag er satt under vann. Over taket til bua i bakgrunnen ses inngangen til den tunellen som benyttes i dag. Setesdalsbanens gamle hovedspor ses til høyre i bildet, og ved et sidespor i bakgrunnen er det plassert ei utrangert personvogn som fungerte som spise- og hvilebrakke for anleggsarbeiderne. Foto: KEV's samling. //

liggende like inn til den gamle, men i et høyere plan. Det at avstanden mellom gammel og ny linje var så liten vanskeliggjorde arbeidet med fjellsprenging i vesentlig grad, idet man hele tida måtte ta hensyn til trafikken på driftsbanen og foreta all sprenging med stor forsiktighet, og sprengingen kunne bare foregå 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 tunneller. Regnet sørfra var det disse tunellene: Homevassevja (93 m), Slemdal (242 m), Maurbakken (60 m), Gåseflå (95 m) og Åsen (75 m). På den gamle linja kan vi fortsatt finne tunellene Homevassevja (84 m) og Slemdal (86 m) i terrenget, mens Gåseflå I (25 m) og Gåseflå II (9 m) er satt under vann.

For de som i dag benytter den populære sykkelrute nr. 3, kan det nevnes at det er den lange og litt krumme Slemdal tunell som er utstyrt med belysning til hjelp for alle de som sykler her, og jeg må jo også legge til at det at var frivillige fra min tidligere arbeidsplass KEV som monterte denne belysningen på dugnad. Jeg må få lov til å si at den bedriften jeg jobbet i har bidratt sterkt til utviklingen av vårt moderne samfunn, både gjennom levering av kraft til

viktige virksomheter i samfunnet, men også gjennom å kunne gi sin støtte til så enkle tiltak som lyssetting av Slemdal tunell på sykkelrute nr. 3!

Tilbake til ombyggingen av Setesdalsbanen. Det ble under ombyggingen fjernet ca. 12.000 kubikkmeter jord. Omtrent midt på den omlagte parsellen krysset den nye linja et forholdsvis bredt dalføre på en stor steinfylling. I denne fyllingen gikk det med ca. 31.000 kubikkmeter stein. En god del av disse steinmassene måtte transporteres fra fjellskjæringer og tunneller som lå opp til 2,5 kilometer unna, og nettopp denne fyllingen ble derfor en flaskehals under arbeidet.

I dag ser denne fyllingen ganske beskjeden ut. Når de som sykler sørfra på sykkelrute nr. 3 passerer bommen like etter stedet der fylkesveien deler av mot Åsen og Kile, kommer de ut på denne «store» fyllingen. Den rager nå så vidt et par meter over vannet, men før Gåseflåfjorden ble demmet opp, var denne fyllingen virkelig stor. Oppdemmingen av Gåseflåfjorden skjuler mer enn steinhvelvbrua ved Øvre Gåseflå ...

Til transporten av de steinmassene som trengtes til denne store fyllingen ble det brukt



//Det er ikke bare steinhvelvbroa ved Øvre Gåseflå som ble satt under vann ved oppdemmingen av Gåseflåfjorden. Denne tunnelen, pluss en til, led samme skjebne. Ved nedtapping av fjorden dukker de opp igjen, og det er fint å se ...//



//Og her kommer sørgående tog på Setesdalsbanen inn mot Iveland stasjon. Brua på sidesporet til Iveland kraftstasjon ses i bakgrunnen. Foto: Svend Jørgensen.//

anleggslokomotiver som kunne trekke opp til 8 steinvaggar i 15 % stigning. Det var nok greit å ha maskinelle hjelpemidler til dette store arbeidet.

På grunn av den korte tida man hadde for å fullføre ombyggingen, ble det også tatt i bruk annet maskinelt utstyr. Det ble straks etter igangsettingen av anlegget anskaffet kompressorer og utstyr for fjellboring. Senere ble det også satt inn lasteapparater for opplasting av utsprengt stein i tunneller og skjæringer. Jordskjæringene ble for en vesentlig del planert ved hjelp av bulldosere. Det maskinelle utstyret som ble brukt var ikke tilgjengelig lokalt, så det ble utlånt fra NSB's sentrallager på Grorud.

Ombyggingen kostet kr. 3.504.000, fordelt med kr. 1.337.000 på staten og kr. 2.167.000 på KEV. Elektrisitetsverket måtte dessuten koste bygging av private lastespor og ramper 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 tunell, der hvor veien fra Gåseflå til Kile i dag tar av fra den gamle jernbanetraseen. Lasterampen ved nedre Gåseflå eksisterer fortsatt, mens rampen ved øvre Gåseflå ble revet for en del år siden for å gi plass til opplag av tømmer.

Iveland kraftstasjon II

I utgangspunktet hadde jeg ikke tenkt å ta med utbyggingen av kraftstasjonen Iveland II. Den hører til en nyere historie enn den jeg har forsøkt å formidle her. Men for å gjøre bildet litt mer komplett vil jeg bare nevne at det har blitt bygd en ny kraftstasjon, Iveland II, inne i fjellet ved siden av Iveland I. Den ble bygd for å kunne utnytte det betydelige flomtapet som fra tid til annen oppstår når «den gamle» Iveland I ikke kan sluke den store vannføringen som tidvis forekommer i Otra. Kraftstasjonen Iveland II ble satt i drift i juni 2016.

Den nye kraftstasjonen ble som nevnt bygd inne i fjellet, i motsetning til den gamle som ligger ute i dagen ved Skajāevja. Det ble sprengt en ny driftstunell med inntak i Dalanekilen, en smal og lang

kil som går inn fra Gåseflåfjorden til gården Dalane og helt inn til Øynaveien, det vil si den veien som greiner av fra Ivelandsveien litt nord for Skajå og går inn til gårdene Øyna i Iveland. Det ble også bygd vei fra Øynaveien ut til demningen ved Gåseflå. Andre enn meg kan forhåpentligvis skrive den historien om noen år.

Juli 2020

Nå har vi kommet til slutten av juli 2020. Jeg sitter her i hytta vår i sørenden av Kilefjorden, og jeg kan konstatere at vannstanden er tilbake til det normale. Skjønt kanskje litt høyere enn det normale. Det har vært en våt og kald juli, den kaldeste på 22 år ser jeg i Fædrelandsvennen, og et par dagers styrtregn har medført et lokalt tilsig som øker vannstanden i Kilefjorden til noe over det normale. Soga, det er det gamle navnet på de fossestrykene der Otras vannmasser forlater Kilefjorden og renner videre nedover, den har igjen roet seg ned. Den viste sitt gamle jeg da Gåseflådammen var tappet ned. Nå er lukene i demningen ved Gåseflå stengt igjen, og vannet i Soga renner stille uten skum og hvite bølgetopper ...

Otra, den kjære elva vår, har og har hatt en enorm betydning for Vennesla og de øvrige bygdene langs vassdraget. Arnfinn Sagedal skrev blant annet om det, og han kalte elva vår for «Sølvtråden». Jeg pleier å si at «Otra er smilet i Venneslas vakre ansikt», og det mener jeg.»

Nå er vannstanden i Gåseflåfjorden oppe til det normale igjen. De to tunellene ved Gåseflå og den vakre Steinhvelvbroa ved Øvre Gåseflå er igjen satt under vann.

Vannkraftverkene i Norge er solide og varige leverandører av energi til samfunnet vårt. Godt vedlikehold gjennom alle år er selvsagt en sterkt medvirkende årsak til at det gamle maskineriet fortsetter å levere. Generatorene i Iveland kraftstasjon har gått i 70 år – litt lenger ned i vassdraget passerer de eldste generatorene i Nomeland kraftstasjon 100 år i disse dager!

Og la oss håpe at det fortsetter slik. La oss håpe at det solide vedlikeholdet vil kunne fortsette i årene som kommer. Det kan det dersom vannkraftprodusentene får de rammebetingelser som skal til for å møte de kostnadene som påløper ved et slikt omfattende vedlikehold.

Derom det går slik – dersom kraftverkene får tilgang til de midler som skal til for å fortsette å vedlikeholde våre dyrebare kraftstasjoner, da vil vi i framtida se nye nedtappinger av Gåseflåfjorden på grunn av nødvendig vedlikehold – den lille steinhvelvbroa ved Øvre Gåseflå vil igjen komme til syne og taust fortelle sin historie til dem som evner å se den ...

Kilder

- Bjerke, Thor og Holom, Finn: Banedata. Jernbaneverket/Norsk Jernbanemuseum og Norsk Jernbaneklubb – Hamar/Oslo 2004.
- Fædrelandsvennens historiske arkiv: <https://arkiv.fvn.no/?Menyfvn>
- Oftedahl, Axel: «Kristiansand Elektrisitetsverk gjennom 50 år 1900-1950». Stavanger 1950.
- Olsen, Roar (red.): «Fra gamp til damp. Setesdalsbanen – de første 100 år». Kristiansand 1996. Deler av teksten i artikkelen ovenfor er gjenbruk av tekst fra denne boka, utgitt av Stiftelsen Setesdalsbanen. Den teksten som er gjenbrukt er skrevet dels av Olaf Ingebretsen, dels av Knut John Bakken.
- Skomedal, Sigmund: «I skiftende tider. Otteraaens Brugseierforening gjennom 85 år 1900-1985.
- Styrelsen for Statsbanene: «Afslutningsrapport for Jernbaneanlægget Kristianssand-Byglandsfjord». Kristiania 1899.
- Wikipedia.



// På bildet ser du: Elisabeth Liebermann, Hans Syvertsen, Hans Julius Liebermann og Gunnar Iversen. //

Liebermanns bakeri

1929-2020

Tekst av
Tobias Vetrhus og Nina Viksnes

I denne anledning vil vi gi en stor takk til dem som har hjulpet oss i denne forskningsprosessen. Vi vil først og fremst takke Frank Aabel og Sigmund Aabel, som ga oss masse nyttig informasjon gjennom intervju, som har utgjort store deler av oppgaven. Det har vært til stor hjelp. Vi vil også takke Anne Erfjord som har henvist oss til mange bøker om lokalhistorie i Vennesla på skolen, som vi har fått mye nytte av. Vi vil også takke Vennesla Historielag, spesielt Knut John Bakken og Øyvind Bakken, som har hjulpet oss å finne ut mye om Liebermann, og andre forretninger i Vikeland sentrum. Vennesla Kulturhus har også henvist oss til artikler om Liebermann, og vi har fått lov å granske i lokalhistorie ved deres lokale, noe vi har fått mye utbytte av og er svært takknemlige for. Til slutt vil vi takke lærerne Sylvi Egelandssaa og Hallvor Brunstad som har hjulpet oss med oppgaven i denne fordypningsprosessen.

1.0

BAKGRUNN FOR PROSJEKT

1.1 Bakgrunn for prosjekt og problemstilling

Gjennom historieprosjektet på Vennesla videregående skole har vi fått muligheten til å grave dypere i våre forfedres historie, og i den anledning skal vi ta for oss historien til bakeriet Liebermann på Vikeland. Vi skal først ta for oss hvordan det hele begynte, gjennom flytting. Innvandring fra Tyskland til Norge på 1800-tallet, og fra Norge til USA på 1900-tallet er en interessant del av vår families historie, og vi ønsker å finne ut av hvorfor Liebermann til slutt har endt opp i akkurat Vennesla.

Oppgaven er tildelt de fleste elever på Vg3, hvor oppgaven er å skrive om «min familie i historien». Vi har valgt å fokusere mest på selve familiebedriften Liebermann i denne oppgaven, fremfor å snakke om én spesifikk person. Vi skal likevel innom viktige personer knyttet til bakeriet, blant annet grunnleggeren Hans Julius Liebermann – vår tippoldefar. Som firmenninger har vi bestemt oss for å skrive om bakeriet, fordi det er noe vi begge vet altfor lite om, og en historie hele familien gjerne ville likt å få ned på papir. Vi skal i denne oppgaven snakke om bedriftens næringsliv i Vikeland sentrum, og hvordan bakeriet har utviklet seg fra det ble etablert i 1929, hvordan arbeidslivet var, hvem som jobbet der og hvordan bakeriet ble drevet.

Problemstillingen vår er dermed:

Hvordan har Liebermanns bakeri utviklet seg fra det ble etablert i 1929 til i dag?

Vi skal undersøke i historien for å finne bakgrunnen for at Liebermann ble etablert i Vennesla, hvordan reisen har vært for Hans Julius selv og familien hans å bo på Vikeland. Samtidig skal vi se på hvordan familiebedriften startet, og hvordan bakeriet har blitt drevet. Vi vil også fokusere på hvordan bakeriet ble påvirket av omstendigheter og hendelser i Norge og på Vikeland.

1.2 Avgrensing av problemstilling

Som regel skal man gjennom historieprosjektet fokusere på en historisk person, men vi har i stedet valgt å finne mer ut om familiebedriften Liebermann, fremfor grunnleggeren Hans Julius. Dette valgte vi fordi det er mer informasjon om bakeriet enn det vi ville ha funnet om Hans, som vi ikke ville hatt like mange kilder på. I tillegg er det mer interessant for oss og familien vår å vite mer om bakeriets historie, siden den er ganske ukjent for mange i dag. Likevel skal vi undersøke flyttingen til og fra Norge, noe

som er en viktig del av bakgrunnen for bakeriet. Vi vil også ta med hvordan det var rundt Liebermanns bakeri. Det var mange kolonier og andre butikker som kom og gikk, men Liebermann har vært der hele tiden. Dette synes vi er interessant, og vi er interessert i å få vite hvorfor ikke Liebermann flyttet med da Venneslas sentrum gradvis forflyttet seg fra Vikeland til Venneslamoen på 1970-tallet.

1.3 Fremgangsmåte

Måten vi valgte å utføre oppgaven på var gjennom intervju, digitalarkivet, historiske verk og nettsider som Norgeshistorie.no. Samtidig var vi i kontakt med Vennesla Historielag som kunne bidra med det de hadde av informasjon om bakeriet. Etter utført intervju med Frank Aabel (født 1938) og Sigmund Aabel (født 1947), skrev vi referat av intervjuet samtidig som vi satt i gang med oppgaven. Vi har også vært på biblioteket i Vennesla, hvor vi fant avisartikler og bilder vi kunne få bruk for.

1.4 Feilkilder

Hovedkilden for oppgaven er intervjuet vårt med Frank Aabel og Sigmund Aabel, og det er viktig å presisere at de tar utgangspunkt i minner, personlige opplevelser og egne synspunkter. Mye informasjon går langt tilbake i tid, og minner og situasjoner kan dermed bli tolket forskjellig fra person til person. Man kan huske forskjellig fra det som faktisk skjedde, noe som kalles en erindringsforskyvning. Det er derfor viktig å bekrefte informasjon med litteratur og andre kilder, noe vi har hatt problemer med å finne. Kilder vi har brukt er blant annet Norgeshistorie, Facebookgruppa "Vikeland, sentrum i vår tid", Perspektiver og Vennesla Historielags informasjon for å prøve å avkrefte eller verifisere informasjonen vi har mottatt. Intervjuet er dermed vår primærkilde til det vi har skrevet om.

Vi har intervjuet to personer samtidig, noe som forsterker kilde sikkerheten, ettersom de kan være enige, eller uenige med hverandre ved ulike hendelser, og de kan sette sine synspunkter opp mot hverandre. Lærebøker, og bygdebøker har vi også brukt, og disse er sett på som sikre kilder. Samtidig har vi brukt nettsider som snl, og norgeshistorie som oppleves som troverdige kilder, fordi de har fagansvarlige som er eksperter på innholdet i sin fagkategori.

Andre feilkilder kan være at intervjuobjektet ikke forteller alt, og at de eventuelt setter ting i et annet lys som får dem til å se bedre ut. Vi tror ikke at dette er tilfellet, men det er likevel en mulighet. De har også fortalt oss en del ting i intervjuet som, vi ble bedt om å ikke ta med i denne forskningsoppgaven. Det inngår også i det å ha god forskningsetikk, ved å utelate det som man blir bedt om å utelate.

2.0

FLYTTING TIL OG FRA NORGE

Karl Liebermann (far til Hans Julius) ble født i Erfurt i Tyskland i 1861 (Digitalarkivet). Senere flyttet han til Norge, og bosatte seg i Greipstad, hvor han etter hvert møtte sin fremtidige kone, Gunhilde Sofie som var født i 1862 og oppvokst i Kristiansand (Digitalarkivet). Dette markerer begynnelsen på en rekke utvandring og innvandring i vår families historie, men hva var det som fikk Karl til å forlate Tyskland? Gjennom intervju med medarbeider på Liebermann i Vennesla, Frank Aabel, sier han at Karl sannsynligvis flyttet på grunn av nød og kriser, og for å søke nye muligheter. Han var en del av en mindre kjent innvandringsbølge til Norge på 1800-tallet, hvor det hovedsakelig var den økonomiske utviklingen og urbanisering som drev folk på flyttefot, og Karl Liebermann som tysk baker, søkte muligens potensielle åpninger for å kunne leve som baker i Norge.

Den norske utvandringen til USA mellom 1830 og 1920 er velkjent blant nordmenn i dag, men Hans Julius tok ikke del i denne, han forlot Norge i 1925. Han ble født i 1891 og vokste opp med sine fem søsken i Greipstad. Som tredjemann i flokken, flyttet Hans Julius til Lillesand hvor han utdannet seg som baker - muligens for å følge sine fars fotspor. Her møtte han Elisabeth. De fikk tre barn, Hedvig, Rigmor og Hans Borge. Etter at opplæringen i Lillesand var over, reiste han over Atlanteren til USA, mens resten av familien flyttet til Kristiansand. Planen var at resten av familien skulle komme etter til USA, men grunnet sykdom ble disse planene endret.

2.1 Fra Tyskland til Norge

Karl vokste opp i Erfurt gjennom 1860-årene, når byen var en del av Preussen. Kong Wilhelm 1 utgjorde da den utøvende makt, mens Riksdagen var den lovgivende makt. Det var ingen parlamentarisme i landet, som gjorde at de var ansvarlige overfor keiseren.

Rikskansleren i Tyskland, Otto von Bismarck, var med på å samle Tyskland og Preussen i det nordtyske forbund. Landet gikk også gjennom den industrielle revolusjon, som de blomstret under. Dette gjorde Tyskland til det ledende industrilandet i Europa, samtidig som handelsflåten ble den nest største i verden (Julsrud, Ottervoll. 2019).

Hva var det dermed som fikk Karl til å flytte, hvis landet var i stor økonomisk vekst? Det kan være mulig at Norge i seg selv var attraktivt som nasjon,

fordi den industrielle revolusjon skjøt fart også her gjennom 1870-tallet. Ny teknologi kom gjennom "det store hamskiftet", og det var stor økonomisk vekst i Norge. Levestandarden økte betraktelig, og livene til nordmenn ble preget av større trygghet, flere arbeidsplasser og bedre helse. Samtidig var Norge blitt et parlamentarisk demokrati i mot slutten av 1800-tallet - Norge var i stor politisk, økonomisk og sosial vekst (Norgeshistorie, 2020).

I intervju sier Frank Aabel at Karl flyttet fra Tyskland grunnet dårlige tider, så flyttingen til Norge kan muligens ha vært, enkelt og greit, søken etter nye muligheter og et bedre liv. Yrkeslivet i Norge var i framgang, med økt privat forbruk og et mer allsidig og spesialisert arbeidsliv som kunne gi han muligheter til å lykkes som bakermester her i landet. Da Karl ankom Norge, bosatte han seg i Greipstad, og i perioden da han kom var bakeribedrifter i stor vekst i Norden (bakeri, 2019).

2.2 Fra Norge til USA

De fleste som forlot Norge reiste over Atlanteren til USA, men Hans Julius tok ikke del i de største utvandringsbølgene fram til 1920-tallet. Norge hadde sterk økonomisk vekst og høy levestandard, og nøden i Norge var i så fall ikke noe verre enn i andre land. Etter 1920 var det en mindre utvandringsbølge. Det var Amerika som trakk, fremfor at forholdene i Norge var dårlige, særlig på Hans Julius sin tid. I foregående bølger var det mange som flyttet grunnet politisk og religiøs forfølgelse, mens etter 1920-årene var det søken etter økonomisk vinning, og det å finne lykken som trakk. Hans Julius reiste dermed til USA i 1925, en tid hvor det var sterk utvandring fra Vest-Agder - til sammen var det rundt 31 000 som forlot fylket i 1920-årene. Utvandringen til USA var også fordelaktig for Agder fylkene, ettersom at det var høyt befolkningspress (Kristiansen, 1977). Da Hans Julius kom til USA, endte han opp i Chicago, hvor han jobbet på et lokalt bakeri. Drømmen hans var en dag å starte sitt eget bakeri i fremtiden. Interessant nok kom Hans inn i landet, selv om det var innført strenge nasjonale kvoter, og den tillatte innvandringen til landet hadde blitt kraftig redusert etter politisk reaksjon fra første verdenskrig, hvor mange Amerikanere ville gå tilbake til "normale" tilstander (Sirevåg, 2020).

2.3 Hans Julius vender hjem

Opprinnelig var planen at resten av Liebermann familien skulle komme etter til Amerika, men slik ble det ikke. Hedvig, eldstedatteren til Hans, ble alvorlig syk, noe som førte til at han flyttet hjem igjen til Norge, i stedet for at de kom etter. Det var ikke mye sykdom i familien generelt, men når Hans fant ut av dette etter 4 år i USA, reiste han hjem. Det ville vært altfor stor risiko at Hedvig, som alvorlig syk, skulle ut

på en så lang reise.

Det var normalt for nordmenn å komme hjem igjen etter å ha utvandret. Hele 25 % av utvandrerne fra Vest-Agder kom tilbake (Kristiansen, 1977), og Hans Julius returnerte dermed til Norge i 1929. Han og familien ble enige om å flytte til Vennesla. Han kjøpte "Liebermann bygget" av Martin Mosvold (som hadde drevet kolonialbutikk der) for 5000kr, samme år, og Hans Julius fikk endelig oppfylt drømmen om å eie sitt eget bakeri; H. Liebermann Bakeri & Conditiori.

3.0 NÆRINGSLIV I NORGE, VIKELAND OG LIEBERMANN

3.1 Oppstart

Hans Julius hadde tjent godt gjennom sin tid i Chicago, og etter at han hadde kjøpt bygget fra Mosvold i 1929, kom bakeriet i gang for fullt. Hans Julius hadde ansvar for bakervarene og bakingen, mens kona Elisabeth hadde ansvaret for de økonomiske og finansielle sidene ved bedriften. Også barna var med å hjalp rundt bakeriet helt fra de var små, noe som var med å dyrke verdien av familiebedriften Liebermann. Vikeland Samvirkelag som fra 1928 hadde drevet i leide lokaler hos Mosvold, fortsatte å leie av Liebermann inntil samvirkelaget fikk sitt eget bygg ved siden av i 1933. Dette gav en kjærkommen ekstraintekt for Hans og familien de første årene.

Årstallet bakeriet ble startet opp, 1929, er bemerkelsesverdig. Mange vil legge merke til dette året og assosiere det med børskrakket på Wall Street i New York, og som i årene som fulgte svekket verdensøkonomien. Eftervirkningene etter børskrakket kom med full tyngde til Norge på 1930-tallet, og er kjent som "de harde trettiårene". Det var vanskelig for mange bedrifter i denne perioden, og mange arbeidere endte opp som arbeidsledige. Fattigdommen ble mer utbredt, og hele 15 % av befolkningen i Norge var avhengig av offentlig fattighjelp i 1935 (Lange, 2020). Maten og varene måtte bli billigere, og da folk ble desperate etter penger, ble det overproduksjon av varer med lavere priser.

Det var spesielt vanskelig i bygdene i Norge, hvor gjelden var blitt til en byrde som familier ikke klarte å bære. Likevel lysnet det etter at den internasjonale økonomien var i bedring. Samtidig fikk

Arbeiderpartiet og Bondepartiet innført kriseforliket. Da ble staten mer aktiv i livene til folk. De fikk arbeidsmarkedet i fart igjen, ny industri ble etablert og velferdsordninger ble innført. Staten begrenset markedskreftene, og det ble økt kjøpekraft og etterspørsel, samt arbeid til flere (Madsen, Killerud, Roaldset, Hansen & Sæther, 2013).

Liebermann åpnet dermed dørene sine i en vanskelig periode, men takket være pengene Hans Julius hadde tjent opp i USA ble oppstarten enklere. En metode han brukte, som også lettet på det økonomiske presset, var vertikal integrasjon. Dette gikk ut på at han selv ordnet mye av det han trengte til produksjonen i bakeriet, uten å få det levert fra en leverandør, eller å måtte kjøpe alle råvarene han trengte i produksjonen. Bakeriet trengte blant annet mye egg for å bake, og bestemte seg dermed for å kjøpe egne høner, som han hadde i kjelleren. Dette for å slippe høye utgifter og gjøre det billigere for bakeriet. Etter hvert ble hønene sendt videre til Naudeskaret hos Sverre Rølland, som passet på dem og var god til å støtte med å holde produksjonen gående. Ved bruken av den vertikale integrasjonsmetoden, fikk han mindre kostnader, han kunne senke prisene i butikken, og dermed også tiltrekke seg flere kunder til det nye lokale bakeriet.

3.2 Næringslivet i Vikeland sentrum

På 1800-tallet og videre var Vikeland sentrum i Vennesla fram til rundt 1970. I sin tid bodde nesten 30 % av Venneslas befolkning på Vikeland, og det var sagbruk, mølle, jernverk og aluminium som det ble jobbet med der. Elva var også til stor nytte for arbeiderne. Det var mange forskjellige butikker på Vikeland som Vennesla bokhandel, Rolfs cafe, Caltex og Lavprisbutikken. Dette var populære butikker som hadde godt kjennskap til Liebermann.

Ifølge Facebookgruppen "Vikeland, sentrum i vår tid", har det vært fine arbeidsforhold og jobbmuligheter rundt på Vikeland. Årene mens Hans Julius jobbet som lærling i Lillesand, og gjennom sin tid i Chicago, mens resten av familien bodde i sitt midlertidige hus i Kristiansand, var det mange bedrifter som startet opp på Vikeland. Likevel var Liebermann et av de første bakeriene som kom til Vennesla, og Hans Julius og generasjonene etter har jobbet godt gjennom tidene for å holde dørene åpne fram til nå.

I 1922 startet Arthur Syvertsen opp sin egen sykkelforretning (Vennesla tidende). Arthurs sykkelforretning var en populær butikk. Her kunne man kjøpe sykkel, og Syvertsen kunne også reparere sykkelen om nødvendig. Ettersom det var vanskelige tider for bedrifter og butikker i Norge på 1930-tallet, begynte han også å reparere våpen samtidig som



//Arthur Syvertsens sykkelforretning. //

han også hadde salg av haglgevær (Vennesla tidende). Videre begynte han å lage racersykler, radioer og han hadde egne sykkelmerker. Arthurs sykkelforretning holdt dørene åpne i mange år, og hadde sitt beste år i 1980, men ble dessverre lagt ned i 1986.

I 1925 kjøpte Hans Sevrin Stiansen et stort hus på Vikeland ved Bakhei, like ved det framtidige Liebermanns bakeri. Han hadde da butikken i første etasje, og han leide ut leiligheter til to familier (Aslaksen, Årskrift 2016). Denne butikken solgte både dagligvarer og gaveartikler.

Dette var noen bedrifter som kom før Liebermanns bakeri, og en del av dem kom før han i det hele tatt tenkte på å flytte tilbake til Norge. Men, da familien tok en beslutning om å bosette seg på Vikeland, kjøpte Hans Julius Liebermann kolonialbutikken til Martin Mosvold, hvor Vikeland Samvirkelag drev butikken sin til 1933 i leide lokaler, noe som kan ha vært til god hjelp for Liebermann de første årene da virkningene etter børskraket på Wall Street i 1929 slo inn i Norge.

Etterhvert kom det flere kiosker og kafèer. Blant annet Rolfs Kafe og Vikeland Kiosk. Dette var veldig populære plasser å besøke for unge og gamle. Dessverre måtte Vikeland Kiosk legges ned på grunn av kommunens valg om å fortsette på sykkelstien vi har den dag i dag.

Liebermann har hatt åpne dører i over 90 år, og det kan ha spilt inn med beliggenhet. Som vi kan se på bildet under, ligger Liebermann rett ved jernbanen og andre butikker ligger rundt; noe som kan ha gjort at kommunen ikke tenkte tanken på å endre sentrum på denne tiden. Rundt Liebermann lå Vikeland Samvirkelag (også kalt Kopra), Frikstads melkeutsalg og Caltex.

Foran Liebermanns bakeri på luftfotoet over Vikeland ser du "Kvidbrakkane". Her bodde Jørgen Johan og Rigmor Aabel med sine tre barn, Frank, Ellinor og Sigmund. Det bodde flere familier i hver av disse "Kvidbrakkane". Disse ble bygd av Vigelands Brug fra 1914 til 1920, og sammen med "Rødbrakkane" på den andre siden av jernbanen utgjorde de arbeiderboligene på Vikeland (Årskrift



//Vikeland samvirkelagsbutikk 1928. //



//Vennesla bokhandel 1947. //



//Lavprisbutikken rundt 1970. //



//Luftfoto over Vikeland. //

2016). Rigmor som var datteren av Hans Julius var alltid bestemt på at hun skulle bo en plass hun kunne se Liebermanns Bakeri. I et intervju vi hadde med Frank og Sigmund Aabel, forteller de at man kunne høre alt rundt om i husene. Man hadde alltid kontroll på hvordan stemningen var hos naboen.

3.3 Vanskelige tider

I Norge ble det store endringer i økonomien etter andre verdenskrig. Under krigen var det vanskelige tider for alle generelt i verden, og det var utfordrende å holde bedrifter oppe. Folk hadde dårlig råd, og trengte billigere mat. Likevel, var det ikke like kritisk i Norge, som i mange andre land. Grunnen til at det var mindre økonomiske vansker i Norge var på grunn av det var få innbyggere de fleste plasser.

For Liebermann ble det også tunge tider under krigen. Frank forteller at når tyskerne kom til Vennesla, hadde mange flyktet opp til Iveland eller Vatnestrøm, og da brukte de varebilene og bakeribilene til å frakte både folk, mat og varer. Hele familien reiste oppover. En gang de skulle ned for å hente brød på Vikeland, åpnet bakdøra seg på vei tilbake, noe som førte til at mange av brødene falt ut av bilen. Men, det kom mye godt ut av det, fordi det var mange mennesker som trengte næring, og nærmest sultet, og når de fant brød på veien kunne de få i seg noe mat.

Etter å ha vært en stund oppe på Iveland, begynte ting å normalisere seg, og da flyttet de hjemover igjen. Det var mange fra Kristiansand som hadde flyktet til Vennesla i mellomtiden. Alle hjalp hverandre og folk som hadde flyktet fra Kristiansand fikk lov til å bo hos forskjellige venndøler på Vikeland. Det samme som skjedde med bildøra på vei opp mot Iveland, skjedde igjen på Vikeland - dørene åpnet seg, og alle sultne kunne komme og plukke brød fra veien.

Ifølge Frank gikk det greit for bakeriet under andre verdenskrig, det var vanskeligere enn tidligere, men folk trengte alltid mat. På den tiden hadde de også tobakksutsalg og diverse andre varer - ikke bare bakverk.

3.3.1 Brannen

«Den tradisjonsrike Vennesla-bedriften Liebermanns Bakeri og Konditori ble påført skader for et millionbeløp etter den eksplosjonsartede brannen» - Fædrelandsvennen

En av vanskelighetene som har oppstått i nyere tid, er brannen fra 1994. Nye brødvovner hadde blitt installert, og det var antageligvis feil ved isolasjon av elektriske kabler som førte til ulykken. Da Frank kom på jobb 04:00 på natten, hadde store deler

“Kristensen fra Bagehuset sa at det er vanlig å hjelpe konkurrenter i vansker – de er mer enn konkurrenter, de er kolleger som arbeider på samme fagfelt, og det er tradisjon å hjelpe hverandre i bakerbransjen.”

av nybygget blitt rasert, samtidig som det gamle bygget hadde enorme skader innvendig (særlig produksjonslokalene i 1. etasje), og ødeleggelsene førte til skader på minst en million.

Brannfolkene hadde fått kontroll på situasjonen da Frank ankom jobb, og bakeren som var på jobb fikk gitt rask beskjed, som betød at de fikk reddet bedriften. Hvis utrykningen hadde vært noen minutter senere, ville det mest sannsynlig ledet til at Liebermann lå i grus. Bakeriet har ikke opplevd noe slikt i hele sin historie, men bygget står fremdeles den dag i dag – det skal mye til for å kue familiebedriften Liebermann.

Aabel måtte ikke permittere noen ansatte, og opprydningsarbeidet var i gang, hvor flere enn kun ansatte var engasjerte. «Bagehuset» i Kristiansand hjalp også bedriften med å komme seg på fote igjen, gjennom å hjelpe til med produksjonen, noe som viser til den godhjertede sørlandske moralen hos bakeribedriftene. Konkurransen er glemt, og man hjelper hverandre i vanskelige tider. «Klart vi hjelper en konkurrent som er satt ut av spill på grunn av brann» - Øystein Kristensen ved Bagehuset.

Før bakeriet sto i brann hadde de over 700 bestillinger på bløtkaker alene, noe som tilsier at bedriften sto i enorme vanskeligheter med å levere varer til private kunder, og de mange forretningene. Men, ved hjelp fra konkurrenten i Kristiansand, lettet trykket seg. Beholdningen av varer var ødelagte og måtte i søpla, og Liebermann var avhengig av hjelpen de heldigvis fikk. De fikk i gang produksjon

i Bagehuset som tilbød arbeidsplasser og råvarer, og ved hjelp fra deres egne folk fikk Liebermann ut leveransene sine allerede samme morgen som brannen hadde funnet sted. Forretningene fikk brødene sine, og Frank lovte at kakene skulle komme på tide! Kristensen fra Bagehuset sa at det er vanlig å hjelpe konkurrenter i vansker – de er mer enn konkurrenter, de er kolleger som arbeider på samme fagfelt, og det er tradisjon å hjelpe hverandre i bakerbransjen.

Takket være Vågsbygdbedriften, var Venneslabedriften i full drift etter kort tid. Liebermann kom i full drift igjen halvannen uke etter brannen, etter at ansatte, rengjørere og håndverkere jobbet hardt og la inn en fantastisk innsats som fikk bedriften i stand igjen. Bagehuset hjalp slik at bakeriet opprettholdt sine forpliktelser overfor kundene allerede fra første dag. Det ble senere påvist at det var de nye brødovnene som var årsaken til brannen i det utvidede produksjonslokalet som ikke var mer enn 3 uker gammelt.

3.4 Arbeidsliv

Hans Julius startet arbeidet før sola var oppe. Han jobbet fra klokka 04.00 på natten, da han de første årene måtte fyre opp ovnene. Han klargjorde også alle deigene på forhånd. De andre bakerne kom klokka 06.00, og var ferdige med skiftet rundt 14.00. Hver dag ble det lagt en stor deig i sur - dette var viktig slik at det var klart til dagen etter.

Dette var disse klokkeslettene man gikk ut fra, men man jobbet til man var ferdig med alle sine arbeidsoppgaver - noe som kunne endres daglig. For sjåførene, som kunne være Sigmund og Frank, jobbet de til alt var levert. Kvinnene jobbet i butikken og med pakkingen. Det tok en god del år før det ble vanlig for kvinnene å jobbe med andre ting på bakeriet.

Slik var det generelt i arbeidslivet. Mennene hadde sine arbeidsoppgaver, og kvinnene sine, men kvinnene hadde som oftest sine arbeidsoppgaver hjemme. Det var ikke før på 1970-tallet kvinnene begynte å studere og arbeide andre steder enn hjemme. Det var unormalt da også, men det var starten på det nye normale (Norgeshistorie). Kvinnenes rolle i bakeriet, var dermed svært unormalt i samtiden.

Det var jo Hans Julius som var sjefen, men kona Elisabeth hadde også mye ansvar for bakeriet. Som skrevet tidligere, ville han bare bake, og hadde hovedfokus på det. Derfor ble det naturlig at noen andre måtte ta ansvar for alt det andre, dette ble da delt på familien. Frank og Sigmund, mente at det ikke var noe spesielt fokus på hvem som jobbet med hva, det handlet mer om å få ting gjort, noe kvinnene

på bakeriet også hadde blitt inkludert i helt siden 1929.

Arbeidslivet utviklet seg, og arbeidet ble lettere med årene. Elektrisiteten kom til Norge sent på 1800-tallet, men gjennombruddstiden for elektrisiteten var i mellomkrigstiden, og teknologien ble godt tatt imot. Det ble etter hvert vanlig å ha elektrisitet i hjemmet, og alle var glade for å slippe parafinlamper, og byrder som å måtte pusse lampeglass. Livet ble på mange måter forenklet, og det skulle bare bli enklere (Norgeshistorie).

Frank husker da de fikk oljefyr. De blåste ild inn i ovnene i lange tider - så kom elektrisiteten som gjorde arbeidet litt lettere for bakerne. Hans Julius var kjempefornøyd med å få strøm på jobb. Da ble det en slutt på å gå ut tidlig om morgenen å hente ved til ovnene. Liebermanns bakeri fikk trolig elektrisitet i 1939 ifølge Frank.

3.5 Konkurransen

Når det kom til konkurranse blant de forskjellige butikkene og bakeriene som kom etter hvert, var det svært lite ifølge Frank Aabel. Han kan ikke huske at det har vært noen form for konkurranse, men han kan huske at det var bakerier fra Kristiansand som kom til butikkene i Vennesla og spurte om de ville ha bakervarene deres i butikkene. Men, det svarte butikkene nei til, og ville heller fortsette med Liebermanns tradisjonsrike og gode bakervarer.

Det har vært en viktig verdi i Vennesla i mange år at man støtter det lokale. Men, i dag er det litt vanskeligere for dagligvarebutikkene, sier Sigmund Aabel. Dette er fordi det ikke lenger er sjefene i butikkene som styrer hvilke bakeri som får selge varene sine. Nå er det som oftest en høyere sjef, lengre unna, som mest sannsynlig ikke tenker så mye på de lokale bedriftene, men heller hva som er best økonomisk for deres egen butikk. Likevel er det mange dagligvarebutikker som selger Liebermanns bakervarer på Sørlandet, og de er fortsatt kjent for deres gode kvalitet som de har hatt helt siden 1929.

3.6 Hans Julius Liebermann som sjef og bestefar

Da Hans Julius Liebermann kom til Vikeland i 1929, tok det ikke lang tid før han begynte med forretning. Han leide ut til Vikeland Samvirkelag og fikk godt bekjentskap til bedriftene rundt. Det var aldri noe konkurranse mot andre bedrifter. Hans Julius brydde seg bare om å bake, han elsket det, og tenkte aldri noe spesielt på økonomien. Det var Elisabeth som styrte med økonomien og butikken. Han var alltid forsiktig med å bruke penger og spurte alltid Elisabeth om lov. Ifølge Frank og Sigmund, ble Hans Julius aldri sett på som en sjef, bare som

en bestefar. Noe som har gjort det til en ekstra god plass å jobbe. Det at Liebermanns bakeri var og er en familiebedrift, har gjort noe spesielt med hele bedriften. Det har gjort det til en tryggere plass å være og var også med på å skape gode forhold mellom andre ansatte. De fikk til og med konfirmasjonsgaver av andre bakere.

Hans Julius og Elisabeth Liebermann viste alltid takknemlighet for det familien gjorde i bedriften. Frank fikk alltid skryt og følte seg alltid verdsatt på jobb. Han synes ingenting var kjedelig og har gledet seg til å gå på jobb hver en dag. Før i tiden var det flere som slet økonomisk, og Hans Julius hjalp dem på forskjellige måter. Han hjalp de fleste med penger og av og til mat. Sigmund husker sin første sykkel veldig godt. Det var en Hans Julius forhandlet seg til med en som trengte penger. Sigmund hadde denne sykkelen i flere måneder, før han som eide sykkelen klarte å betale tilbake etter å ha klart å tjene seg opp litt penger igjen. Bakeren er husket som en omsorgsfull, sjenerøs, hjelpsom og familiekjær mann, noe som virker å ha gått i arv.

Frank begynte å kjøre for Liebermann som ung gutt, og etter hvert fikk han mer ansvar i bakeriet. Da han var rundt 20 år, viste Elisabeth han hvordan man skulle jobbe med økonomien. Frank forteller at en dag sa Elisabeth at hun ikke orket å ha ansvaret for økonomien lenger. Så hun lærte opp Frank, og hjalp han de første månedene. Etter det fikk han hele ansvaret, men fikk ofte hjelp av mor Rigmor om det var mye å regne på.

Sigmund sier at Frank alltid har vært en Liebermann, han var den som vokste opp der som liten. Sigmund var også med og kjørte og hjalp til, men Frank var en tydelig arving som alle trodde kom til å ta over. Likevel, ble det ikke slik. Frank sier at han ikke ville ta over, og følte det var mer naturlig at Hans Borge skulle bli den som overtok bakeriet. Hans Borge reiste til USA og bodde der i flere år. Da han kom tilbake, så han at Frank styrte bakeriet bra, og tenkte dermed at de kunne styre bakeriet sammen. Hans og Frank samarbeidet godt. Men Frank mente at det kom til å bli vanskelig å dele lederskap, men han ville fortsatt jobbe der, og fortsatte med en god lederstilling.



//Dette bildet fra omkring 1930 forteller oss at Vikeland Samvirkelag og H. Liebermann Bakeri & Conditori i en periode hadde lokaler i samme hus. Gutten på trappa er Hans Liebermann jr. (Foto fra Arild Eriksens samling). //

3.7 Populære produkter

I 1929 solgte de sigaretter, karameller, is, brød og kaker. Tobakken måtte de slutte med fordi folk stjal. Hans Julius lagde også iskrem - det var ikke vanlig da han lagde noe à la softis. De lagde kjeksene i seks vaffeljern, som Sigmund og Frank av og til hadde ansvar for. Det tok lang tid. Frank var 8 år da han begynte å sveive kjeks.

Det var knapt kjøleskap. Det var ikke frys på den tiden. De slutta med isen i 1960. Det var da Hennig Olsen kom med flere varianter is. Derfor sluttet de å lage is på Liebermann, og fokuserte heller videre på bakverket.

Da Frank var liten, jobbet han ofte med å lage fattigmann. Og under vanskelige tider var det Frank som skrellet mandlene til marsipan. Det har alltid vært viktig at alt blir laget fra bunnen av. Det har blitt lettere med årene å lage det meste selvfølgelig, men dessverre har de sluttet å produsere noen av varene.

Kakemenn, snitter, TV-boller og pai er noen av de mest populære produktene Liebermanns bakeri selger den dag i dag. Kakemennene som blir solgt fra Liebermann er populære på hele Sørlandet, og de blir solgt overalt når det nærmer seg jul. Marsipanen har alltid vært noe Liebermann har vært kjent for, og den har alltid blitt laget fra bunnen. Noe som merkes på bløtkakene.

3.8 Liebermann i dag

Liebermann har alltid vært i samme bygg siden 1929, men er i dag ikke lenger en del av sentrum, i og med at sentrum ble flyttet fra Vikeland på 1970-tallet. Selv om bakeriet er utenfor sentrum, har det like godt utkomme som tidligere. Som før i tiden, kjører Liebermann rundt med ferske varer hver dag, men nå jobber Frank som styremedlem, mens Sigmund, som alltid har vært en hjelpende hånd, nå jobber som daglig leder i Scanflex for fullt. I tiden da sentrum ble flyttet kjørte Frank og leverte varer rundt i Vennesla som vanlig. Frank kjørte, mens Sigmund sto for å levere varene inn i butikkene. Tidligere, da Frank var 16 år pleide han å kjøre rundt i en trehjuls motorsykkel med ei kasse bak. Den hadde de mange gode minner med.

I dag har Liebermann mye mer konkurranse enn tidligere. Det er flere bakerier i Vennesla nå, og flere av dem selger de samme varene. Men selv om forretningene lager de samme varene, har de som regel særegne måte å produsere bakverket på. Bløtkake, kakemenn og snipper er noe som mange bakerier har i varebeholdningen, men som er viktig for mange å kjøpe fra Liebermann, både av venndøler og folk utenfor bygd.

Alle bakeriene har sin måte å selge på. Moseid bakeri og Artisan Fabriken har for eksempel hver sin kafé der folk kan sette seg ned for å spise. Dette benyttet Liebermann også seg av tidligere, men de har senere sluttet med dette for å fokusere mer på butikkene. Gjennom tidene har familiebedriften heller ikke benyttet seg i stor grad av reklame, men de forekommer som regel i lokale aviser i enkelte tilfeller. I dag derimot, har bedriften utviklet sitt eget nettsted, hvor man kan lese om sortimentet og bestille varer. De får fram reklame gjennom å sponse ulike foreninger og organisasjoner, som for eksempel Vindbjart idrettsklubb i Vennesla.

Tidligere var det forskjellige arbeidsoppgaver til kvinnene og mennene på bakeriet. Dette har endret seg, og det er likestilt på Liebermann som på andre bakerier og arbeidsplasser.

4.0

KONKLUSJON

Liebermanns Bakeri og Konditori har helt siden det ble det etablert av Hans Julius i 1929, til den dag i dag, stått stødig på Vikeland. Etter Karl kom fra Tyskland og oppfostret sin familie i Greipstad, og etter at sønnen Hans Julius fikk muligheten til å lære bakeryrket både innenlands og utenlands, har Liebermann hatt et godt grunnlag for å lykkes som bedrift.

Liebermann har vært gjennom mange historiske perioder, men verken børskrakket eller 2. verdenskrig ble uoverkommelige byrder for en bedrift som gjennom alle tider har vært kjent for sine rimelige og gode kvalitetsvarer. De opplevde sin største krise ved brannen i 1994, som førte til millionskader og mange kunder og forretninger sto i fare for ikke å motta varene sine i tide. Likevel har bakeribedriftene på Sørlandet alltid hatt en god moral med å samarbeide og hjelpe hverandre, fremfor å konkurrere og slå hverandre ut, noe som førte til at Liebermann etter brannen var på beina igjen etter kort tid.

Liebermann har i all tid vært på Vikeland, hvor andre bedrifter vokste opp både før og etter at Hans Julius etablerte bakeriet. I dag har de fleste lokalforeningene på Vikeland forfalt eller flyttet til sentrum for å overleve, mens Liebermann aldri har følt en trussel om å måtte legge ned eller flytte. Familiebedriften har bygget seg opp gjennom å ha hatt lojale og fornøyde kunder i alle år, og bakeriet har nærmest blitt en tradisjon i Vennesla, og større deler av Sørlandet.



//To ungdommer, Tobias Vetrhus og Nina Viksnes, firmenninger og tippoldebarn til Hans Julius Liebermann, har skrevet litt om familien Liebermann og bakeriets historie. Foto: Øyvind Bakken. //

Ungdommer skriver historien om Liebermanns bakeri

Tekst av
Øyvind Bakken

I det årsskriftet du nå holder i hånda, og hvor du forhåpentligvis finner mye interessant, er det spesielt en artikkel jeg har bitt meg merke i. Både fordi det er gøy å lese om vårt gode, gamle bakeri, Liebermann, som ligger på Vikeland hvor jeg er oppvokst og som jeg husker med glede fra langt tilbake, og fordi det er på tide at vi får dokumentert historien om bakeriet vårt.

Og så er det jo sånn, dog uten forkleinselse for noen, at de fleste bidrag i årsskriftene våre stort sett er skrevet av godt voksne skribenter, og da synes jeg det er ekstra stas når vi får historie fra ungdommer.

Som leder av historielaget fikk jeg for en tid siden en henvendelse fra Nina Viksnes. Hun spurte om vi i historielaget hadde noe informasjon om Liebermanns bakeri. Jeg hadde lite å bidra med, men heldigvis kunne jeg henvise videre. Det eneste jeg da visste var at når oppgaven var fullført, måtte vi få lov til å bruke den i årsskriftet vårt. Oppgaven ble fullført, og det er med stor glede at vi kan presentere den i årets utgave av årsskriftet.

«Røtter er viktige, det har vi fått kjenne på nå»

Men jeg hadde et påtrengende behov for å vite mer om hvorfor Nina og Tobias valgte akkurat dette emnet til sin særoppgave, så vi avtalte å treffes en ettermiddag midt i september på Fabriken Artisan Bakverk på Hunsøya.

Nina og Tobias, nylig ferdig med sine år på Vennesla videregående skole, de er begge 19 år, og de er firmenninger. To ungdommer som står på terskelen til å begynne med det de skal bruke tida på i årene som kommer, men som brukte 1/2 år av tredjeklassen på videregående skole til å se tilbake på fortida. «2-3 timer i uka har nok gått med, og kanskje vi også kan plusse på litt når vi tenker på alle samtalene vi har hatt i familien, og alle telefonsamtalene vi har tatt kommer i tillegg.»

En av oppgavene de kunne velge var å skrive om familien, og heldigvis var det det valget falt på. Begge to har Hans Julius Liebermann som sin tippoldefar, såpass visste de, men ikke så veldig mye mer. Og lite visste de om hvordan han og andre av forfedrene hadde vært som mennesker.

Da de tok fatt på oppgaven og begynte å innhente informasjon, var det besteforeldrene de fikk flest opplysninger fra – besteforeldre som visste mye, men som kanskje hadde glemt litt å videreformidle til sine etterkommere det de visste. Dette ble nå rettet på, og det er utrolig viktig.

Etter å ha vært gjennom denne prosessen mener både Nina og Tobias at de nå har fått historien om hvorfor og hvordan, men at kanskje det aller flotteste er at de har fått vite mer om hvordan forfedrene var som mennesker. «Vi har liksom blitt litt kjent», sier de begge. «Selvsagt har vi ikke fortalt alt heller», sier de. «Noen familiehemmeligheter må vi få lov å ha for oss selv, selv om det ikke er noe av det vi har fått vite, som ikke kunne blitt fortalt».

«Røtter er viktige, det har vi fått kjenne på nå», er de skjønt enige om, «og det er ikke umulig at vi ser på den andre sida av slekta også en gang i framtida».

Underveis i arbeidet har de fått flere spørsmål fra andre i familien om de kan få kopi av arbeidet deres,



// Tobias Vetrhus og Nina Viksnes fotografert utenfor bakeriet som deres tippoldefar etablerte i 1929. Foto: Øyvind Bakken. //

og på egen kjøll kan jeg da slå et slag for årsskriftet som kommer ut i god tid før jul, i fint trykk og stort format, og med Nina og Tobias sin historie om felles familie. Og før vi går fra hverandre sier Nina, som forresten jobber på Moseid bakeri: «Det er jo litt rart å tenke på at han som starta Moseid bakeri var lærling hos Liebermann, og at eieren her på Fabriken Artisan Bakeri også har jobbet på bakeriet».

Så da er det historielagets klare oppfatning at Liebermanns bakeri har vært en god og viktig spire til den kvaliteten vi har i dette faget i bygda.

Og så helt til slutt: Dette er ikke første gang elever fra Vennesla videregående skole bidrar med innhold til historielagets årsskrift, og vi håper at det heller ikke blir den siste. Vi ønsker å gi vår anerkjennelse til skolen og til de faglærerne som legger til rette for at ungdommer gis anledning til å arbeide med vår nære historie.

Utdrag fra Trygve
Kittelsens skriv til Hunsfos
bedriftsidrettslags
50 års jubileum

Hunsfos bedrifts- idrettslag

Årene 1956-1971



Tekst av
Trygve Kittelsen

Disse årene var det skiaktiviteten som dominerte. Interessant er det at mange av de som deltok dengang er med i dag også. Fotballen rullet og vi velger å nevne følgende som var med: Elias Omdal, Asbjørn Oksum, Henry Larsen, Otto Hagmann og Oddvar Robstad.

I 1959 ble Bjarne Grundetjern valgt som leder og som sekretær Arnold Beurling. Hunsfos beholder stillingen som den beste bedriften i skimesterskapene, og den raskeste i løypa var Gerhard Lundevold, tett fulgt av Elias Omdal, Øystein Lie og Kaare Olsen. Hunsfosmestrene i de forskjellige klasser var Øystein Lie, Gerhard Lundevold, G.G., Wilhelm Beurling og Bernhard Olsen. I terrengløp var det mange av våre løpere som gjorde seg bemerket, vi nevner Gerhard Lundevold, Kaare Rødal, Arnold Beurling, Øystein Lie, Kaare Olsen og for all del Elias Omdal. Sistnevnte to var også med på fotballaget - vår honnør for allsidigheten.

Noe som særlig var populært dette året var arrangementet: Hunsfosmesterskapet i fotball, hvor Verkstedet gikk til toppen etter å ha slått kontoret. I alt var det 6 fulle lag med i turneringen. Ikke alle

var like drevne spillere. Vi erindrer en kamp hvor det lenge så ut som en av oss ikke skulle få et eneste spark på ballen. Men så fikk han endelig tilkjempet seg den, men akk - det var fra en medspiller. Det ble tilgitt av fullt hjerte.

I 1961 overtok Alf Hodnemyr som leder og Bjarne Grundetjern som sekretær. Gode Oddvar fortsatte som kasserer. På ski tok Hunsfos, som så mange ganger tidligere, napp i lagpokalene. K.M. stafett ble vunnet av Gunnar Strandberg, Øystein Larsen og Gerhard Lundevold. Det ble startet mosjonsparti i Velferden med fysioterapeut Svein Haugland som instruktør - under følgende appell:

Lider du av krampe og smerte kanskje mest i lunge og hjerte. Bli med oss hver torsdagskveld, vi garanterer du skal føle deg vel.

Nevnes bør også at vi fikk bronsemedalje i Eventyrstafetten. Laget besto av Erling Nordal, Thorbjørn Olsen, Sverre Haugland og Karl Hodnemyr. Videre at Hunsfos ble best i lagkamp under bedriftsløp i Baneheia.

Med vårt fotballag gikk det opp og ned det året. De

//Foran fra v: Henry Hagen, Håkon Ermsjø.
Midtrekke: Engly Isaksen, Lydvig Holtet - ? - Kåre Olsen. Bak: Einar Homme, Georg Nygård, Torbjørn Olsen, Torkel Øydna, Odd Andersen. Bildet er tatt antakelig i begynnelsen av 50 årene. //



//Bedriftsturnering 1959.
Kontoret/Lab.
1. rekke fra v: Kåre Johansen, Harry Voreland, Kenneth Pedersen.
2.rekke fra v: Odd Arstad, Omar Gundersen, Asbjørn Oksum, Bjarne Grundetjern. 3.rekke fra v: Helge Nordhagen, Arthur Coldal, Bjarne Vasland, Birger Fjeldstad. //



som har greie på det sier at slikt skyldes at fotballen er rund. Det ble besluttet ikke å stille fotballag i 1962, og i stedet gå inn for avdelingsfotball - slett ingen dårlig forandring.

I 1962 var det lite snø. Allikevel ble det arrangert både langrenn og hopprenn. Elias Omdal var valgt som formann og Kaare Rødal som viseformann.

Det store navn under bedrifts-langrennene var igjen Hunsfos BIL. Det var såvel god bredde som gode plasseringer. De som markerte seg i langrenn var foruten formannen selv: Harald Nordbø, Gerhard Lundevold, Karl Andersen og Bernhard Olsen, og i hopprenn formannen Elias igjen, Kaare Olsen, Rolf Voreland, Audun Ormshammer og Ame Ravnevang.

Dette året deltok vi i Kragerø med 20 mann i hopp og langrenn mot vennskapsklubben Tangen Verft. I hopp gjorde våre det ikke særlig, men i langrenn derimot!

Det var stigende interesse innen mosjonspartiet instruert av Bjarne Grundetjern, og Hunsfos deltok i mange terrengløp. Kontoret var seierherre i fotball. I friidrett var det særlig "all rounderen" Helge Nordhagen som markerte seg. Han var en fremragende 5-kampkjemper.

Så vil vi kort nevne bygdelangrennene som ble arrangert av Vindbjart og Hunsfos i fellesskap i begynnelsen av 60-årene. I 1963 gikk løpet i lysløypa som var kommet i stand i samarbeid mellom Vindbjart og Hunsfos BIL - med litt kommunal støtte. Dette året måtte Elias finne seg i å bli nr. 7, og Gerhard nr. 10. Dette viser hvor sterke løpere Vindbjart hadde på denne tiden. Det hører med til historien at Hunsfos arrangerte kretsrenn i lysløypa, og det var første gangen det ble arrangert bedriftsløp i en lysløype i Vest-Agder.

Dette året deltok vi i Akers Mekaniske Verksteds store skistafett. Dessverre gjorde feilløp



//HM - 10km langrenn 1959. Klubbmestere
fra venstre: Wilhelm Beurling, Bernhard
Olsen, Gunnar Strandberg, Henry Larsen, A.
Karlsen. //



//KM - Stafett 1961. Start på Moseidmoen.
Hunsfos hadde 6 av 9 lag. Startpulje 1. fra v:
Kåre Rødal, Hans Kildebo, Karl Hodnemyr,
Gunnar Strandberg, Øystein Larsen, Alf
Hodnemyr. //

at Hunsfoslagene ikke fikk topplassering, eller skyldtes det manglende barbering? Om morgenen under nervøs stemning på Hotell Bondeheimen hadde G.G. sagt: "Jeg tror jeg blåser i barberingen i dag", hvorpå H. Nordbø bemerket: "Er du gal, skjeggstubber bremser på farten". G.G. var forresten en av dem som gikk feil - G.G. hadde det med å finne nye veier. Om årets øvrige renn er å si at Hunsfos tok omtrent alt som var av pokaler i såvel langrenn som i hopp.

På kosekvelden ble Kaare Nordhagen overrakt gave som takk for frem ragende arbeid som tidtaker.

Hunsfos gjorde seg videre sterkt gjeldende i løp og skyting. Fotballen rullet igjen og vi ble bedriftsmestere i 2. divisjon. Thorbjørn Olsen, Helge Nordhagen og Ole J. Tharaldsen var med på laget. Sistnevnte var særlig målhungrig. I de påfølgende år dominerte fotballen idretten på Hunsfos. Nevnes må også at vi oppnådde dobbeltseier under Vennesla Skytterlags arrangement ved Grovane.

Det foreligger få nedtegnelser i de påfølgende år. Hunsfosposten hadde fått et mere kommersielt preg og inneholdt lite om idrett.

På årsmøtet i 1968 fikk det nyvalgte styret denne sammensetning: R.T. Hildebrandt - formann, Thorbjørn Olsen - nestformann, Karl Hodnemyr - kasserer og Audun Ormshammer - sekretær. Lagets kasserer gjennom 15 år, Oddvar Robstad ble takket for ypperlig jobb. Som en kuriositet skal nevnes at det ble vedtatt et forslag fra G.G. om å sløye reisegodtgjørelse fra lagets side, og at hver mann skulle betale 10 øre pr.km til befordreren. Tenk 10 øre!

Fremdeles var Hunsfos ledende på ski med disse navn i spissen: Harald Nordbø, Elias Omdal, Hans Ranestad, Wilhelm Beurling, Øystein Lie, G.G., Gerhard Lundevold, Kåre Rødal, Helge Nordhagen, Karl Andersen... Interessen for fotball var stor og 30 mann ble brukt under kampene.



//Seirende lag: under 35 år; fra v: Gerhard Lundevold, Elias Omdal, Gunnar Strandberg. //



//Seirende lag: Over 35 år; Gunnar Grundetjern, Karl Andersen, Kåre Rødal. //



//1. rekkefra v: Bjarne Omdal, Arnfinn Johansen, Bjarne Grundetjern. 2.rekke: Elias Omdal, Asbjørn Oksum, Georg Nygård. 3. rekke: Georg Gundersen, Henry Larsen, Torkel Øydna, Otto Hagmann, Oddvar Robstad. Bildet er antakelig tatt i 1963. //



// Nedre Vigeland rundt år 1900. //

Vikeland

Gårdsnummer 5 i Vennesla

Tekst av
Yngvar Hannevik

Vigeland var et bruk frem til 1590-årene. Da ble gården delt i Øvre og Nedre Vigeland. Nedre Vigeland er det som nå blir kalt Vigeland hovedgård, mens Øvre Vigeland lå på Høgevollane.

Vigeland var et bruk frem til 1590-årene. Da ble gården delt i Øvre og Nedre Vigeland. Nedre Vigeland er det som nå blir kalt Vigeland hovedgård, mens Øvre Vigeland lå på Høgevollane. Etter å ha kjøpt fallrettighetene til fossen fra Jens Aagesen Vennesla, daværende eier av Øvre Vigeland, startet presten i Oddernes, Jørgen Clausen, opp med sagbruksvirksomhet i 1620. Jørgen Clausen ble etter noen år eier av hele Nedre Vigeland. Dette ble starten på industrivirksomheten i bygda vår. I 1776 ble Peder Mørch eier av Nedre Vigeland. Han var en driftig mann som startet med en omfattende modernisering av sagene. I 1792 utvidet

han virksomheten da han startet med jernverk. Både til sagbruket og jernverket ble det behov for større arbeidskraft, og det førte til en omfattende tilflytning til bygda vår.

Folketallet i Vennesla steg fra 354 mennesker i 1769 til 516 ved folketellingen i 1801, størsteparten av veksten skjedde på Vigeland. Peder Mørch satte i gang en omfattende boligbygging. 15 av de i alt 29 husmannsplassene knyttet til bedriften ble bygd i hans tid. Jens Aagesen Vennesla var første eier av Øvre Vigeland, gården lå på Høgevollane. Gården ble en periode delt opp i tre bruk. Sønnensønn til Jens, Henrik Nilsson (f. 1617) fikk det som ble kalt Henrikbruket. Bror til Henrik, Aamund Nilsson, delte sitt bruk mellom sønnene Torjus Aamundson (Torjusbruket) og Alv Aamundson (Alvbruket). Henrikbruket ble senere solgt til Nedre Vigeland, og Alvbruket ble senere slått sammen med Torjusbruket. Den siste eieren av Torjusbruket, Jens Jørgensen Vigeland hadde 11 barn som vokste opp.

Flere av disse fikk skilt ut egne bruk fra farsbruket. Sønnen Jørgen Jensen Moseidjord holdt makeskifte med Nedre Vigeland i 1813. Det meste av jorda fikk han nå ved Moseidjord, han flyttet av den grunn huset på Torjusbruket ned dit, og Nedre Vigeland overtok jorda på Høgevollane.

Inndeling av bruksnummer

Det var først i 1863 inndelingen av eiendommer i gårds og bruksnummer startet opp. Inndelingen var ikke alltid i samsvar med alderen på brukene. Mange av de gamle husmannsplassene under Nedre Vigeland ble frikjøpt ut på 1900-tallet, og fikk egne bruksnummer. Vi kan eksempelvis nevne at Rakkestad fikk bnr. 38, Lia bnr. 40, Rølland bnr.45, Åbelvold bnr.46, Bronebakk bnr. 47, Fenstad bnr. 48 og Harket bnr. 69. Flere av disse brukene hadde sin opprinnelse tilbake til 1700-tallet. I tillegg ble de mange «Rødrakkene» som Vigeland Brug oppførte frikjøpt og ble egne bruk.

Mange eiendommer ble skilt ut fra de gamle brukene Øvre og nedre Vigeland og i tillegg ble mange tomter skilt ut fra andre større eiendommer.

De fire første bruksnummer på Vikeland (se under) var større eiendommer som siden har siden blitt delt opp i flere bruk. Bruksnummer 5 og 6 er skilt ut fra Eikebakken (bnr.1)

Gnr. 5 bnr.1 Eikebakken

Eikebakken ble skilt ut fra Øvre Vigeland. Den første tiden bodde enken etter Jens Jørgensen Vigeland på eiendommen sammen med sønnen Anders Jensen. I 1858 ble eiendommen solgt til brorsønnen Jens Jørgensen Moseidjord. Han satt med eiendommen frem til 1868, da solgte han bruket til Samuel Otto (som var eid av Wild-slekten). Jens kjøpte gård på Kvarstein og flyttet dit. Dette bruket ble siden delt opp i mange eiendommer.

Gnr.5 Bnr.2. Nedre Vigeland

Hovedgården med jord og skog fikk bnr. 2, selv om dette var et mye eldre bruk enn Eikebakken.

Gnr. 5. Bnr.3 Lunden

Knut Jensen (1792-11.juli 1834) fikk skilt en eiendom fra farsbruket Øvre Vigeland før faren Jens Jørgensen Vigeland døde i 1820, dette bruket fikk navnet Lunden. Sønnen Jens Knudsen Lunden (1820-1910) ble gift med Albertine Hansdatter, datter til gårdsforvalter Hans Berent Balchen. Flere av barna bosatte seg i bygda vår. Karen Asille (Kaia) Jendatter ble gift med Salve Jensen Drivenes, og bodde sine siste år på Kvarstein. Karoline Jensdatter ble gift med Ingebret Kristensen og bosatte seg

// Knut og Tone Lunden med barna og andre familiemedlemmer i 1905. //





// Tone og Knut Lunden. //



// Høybæring i Lunden. Tone og sønnen Sigurd. //

på Eiebakken. Anne Jensdatter ble gift med byggmester Karl Rakkestad, og Marie Jensdatter ble gift med Gustav Knudsen Klepp. Det var sønnen Knut Jensen Lunden (8.august 1860-10.mars 1956) som overtok gården etter foreldrene. Han ble gift med Tone Olsdatter, datter til Ole Jørgensen Aas som hadde handelshus i Holehaugen. I boken om Aas-slekten skrevet av Arne Eivindson kan vi lese om den store etterslekten etter Knut og Tone.

Gnr.5 bnr. 4 Goli

Dette var et selveierbruk fra litt ute på 1800-tallet. I 1865 var det 6 mål dyrket mark. Den første eieren var Markus Berntsen (f. 1808), sønn til Bernt Gunvaldsen Slyngestad. Han kjøpte eiendommen av Hans Jensen, en av sønnene til Jens Jørgensen Vigeland. Skjøtet er datert 19.oktober 1836. Han solgte senere Goli til Markus Jensen (1817-1866) for 300 spesidaler. Skjøtet er datert 14.desember 1849. Han giftet seg med Ragnhild Sørensdatter (f. 1817) i 1838. Hun var datter til Søren Larsen Fenbakken fra Kvarstein. 21.mars 1885 selger hun eiendommen

til Samuel Otto & for kr. 1600. Plassen blir nå en husmannsplass under Vigeland.

Jens Svendsen fra gården Langevoll på Kvarstein bosetter seg i Goli. Jens Svendsen Goli kjøper tilbake bruket fra Vigeland Brug for kr. 4000. Skjøtet er datert 7. mars 1916. Plassen ble senere solgt til Anders Andersen Røssebrekka (f. 1886) som var gift med Emely Katrine Eiebakken (f. 5.august 1891). Hun var datter til Ingebrekt Kristensen Eiebakken og Karoline Jensdatter. Sønnen Andreas Andersen Goli (8.august 1886-17.desember 1982) overtok deretter Goli. Han var gift med Ruth Lunden (20. november 1911-16.juni 2002). Barn: Eivind (f. 29.juni 1939), Lillian (f. 19.august 1941), Arild (f. 23.april 1944), Reidar (f. 2.november 1945)

Kilder

- Vennesla Gard, plass og ætt. Stein Tveite, Husmannsplassene på Vigeland av Peder Berntsen, Digitalarkivet.
- Bilder: Arild Eriksens samlinger, Yngvar Hannevik.



// Ungdommer på Vigeland ved Lunden tidlig på 1900-tallet. Fra venstre Endre Johan Hannevig, Henrik Iversen, Olav Martiniussen Harket, Bernt Holte og en dansk arbeidskamerat. //



RAKKESTAD

Tekst av
Yngvar Hannevik

Det var i alt 29 husmannsplasser som hørte inn under Vigeland Brug. Mange av de menneskene som bosatte seg der kom fra andre kanter av landet. For å illustrere dette kan vi se på de menneskene som har bodde på husmannsplassen Rakkestad. Denne plassen ble bygd på den tiden Peder Mørch startet opp med jernverket i 1792.

Folketelling fra 1801

Rejer Giertsen	Mand	62	Gift 2den gang	Huusmand uden jord og saugmester	""rakkestad""
Kari Aanonsdtr	Hans kone	57	Gift 1ste gang		
Giørt Rejersen	Deres børn	24	Ugift	Skoleholder	
Aanon Rejersen	Deres børn	17	Ugift	Tiener hos faderen	
Aase Thorsdtr	Tienestepige	34	Ugift		
Marthe Aanonsdtr	Konens søster	69	Ugift	Opholdes af svogeren	

Det var Reier Gjertsen (f. 1739) vi hører om først i 1794. Han var sagmester på Vigeland. Han var fra Rakkestad i Østfold.

Fra 1801 til 1805 bodde Kristjer Kjetilsen på Rakkestad

Tønnes Rasmussen (1770- 6.november 1832) flytter til Rakkestad i 1805.

Tønnes var fra Tredalshei i Sør-Audnedal. Han var sønn til Rasmus Aanundsen og Ingeborg Hansdatter Tredal. Tønnes giftet seg i 1805 med Anne Marie Wetter (f. 1785). Hun var datter til hammersmeden Nils Svenningsen Wetter og Marie Adamsdatter fra husmannsplassen Verkeli. Marie og Nils kom begge til Vigeland fra Landvik. Tønnes var snekker og arbeidet på Vigeland. Han omkom ved en ulykke da han kom mellom vannhjulet og renna på sagene.

Barn: **Rasmus Tønnessen** (f. 1806) kom til Slyngestad, **Hans Tønnessen** (f. 1811-8.september 1824) druknet i elva, **Ingeborg Tønnesdatter** (f.1813) ble gift med Anders Ommundsen Kjerrane, **Nils Tønnessen** (1817-1840) døde av nervefeber, **Marie Tønnesdatter** (f. 1821). **Henrikke Tønnesdatter** (f.1828) ble gift med John Larsen Rølland, foreldre til Lars Johnsen Holtet som senere flyttet til Rakkestad.

Anders Ommundsen (f. 1821) bosetter seg på Rakkestad fra 1841.

Han var sønn til Ommund Hansen på husmannsplassen Kjerrane. Far til Ommund hadde kommet til Vigeland fra gården Steinsland i Hægeland.

I 1865 flytter Andreas Berntsen (f. 1831) inn på Rakkestad

Han giftet seg i 1860 med Elisabet Balchen (f. 1835), datter gårdsforvalter Hans Berent Balchen. Andreas arbeidet som båtbygger og sagmester på Vigeland. Han var født på Brennevand i Tveit prestegjeld. 16.juli 1878 omkommer Andreas Berntsen i Vigelandfossen i en tragisk ulykke.

Barn: Berdine Carine (f. 1861) gift med Anders Osulfen Rakkestad, Hans Rakkestad (f.1862) ble gift med Ragnhild Ommundsdatter (19.oktober 1873-18.november 1935) fra Rosseland i Evje, Karl Rakkestad (f. 1866) ble gift med Anne Jensdatter Lunden, Bernt Tobias Rakkestad (f. 27.mars 1869), Nikoline Rakkestad (f.18. september1871), Kristian Rakkestad (f. 20.september 1875) reiste til Kristiania.

Husstandsmedlemmer Rakkestad ved folketellingen i 1865:

Navn	Alder	Fødested	Familiestilling	Sivilstand	Yrke
Andreas Berntsen	28	Tveds Prgj.	Huusfader	g	Huusmand med Jord, Saugemester
Elisabet Balchen	31	Øvrebo Prgj.	hans Kone	g	
Berdine Carine Andriasdatter	5	Øvrebo Prgj.	deres Datter	ug	
Hans Andriassen	4	Øvrebo Prgj.	deres Søn	ug	
Bernt Andriassen	2	Øvrebo Prgj.	deres Søn	ug	



// Andres Rakkestad, Charlotte Rakkestad Skisland og faren Karl Rakkestad. //



*// Hans Rakkestad
(3.september 1862-14.juli
1937) i yngre og eldre år //*



*// Berdine Carine
Rakkestad (15.
desember 1860-12.
juni 1924) //*



*// Karl Rakkestad, sønn til Andreas
Berntsen, med familien i 1902. Konen Anne
var datter til Jens Knudsen Lunden. //*

Ved folketellingen i 1900 bor Bernt Hansen med familie på Rakkestad.

Han var sønn til Hans Sørensen fra husmannspklassen Midlødi og Aase Berntsdatter (født på Voreland i 1833). Han var gift med Karine Balchen, datter til Adolf Galtung Balchen. Datteren Åse Berntsdatter blir gift med Jens Salvesen, sønn til Karen Asille (datter til Jens Knudsen Lunden) og Salve Jensen Drivenes.

Folketelling Rakkestad i 1900:

Navn	Født	Fødested	Familiestilling	Sivilstand	Yrke	Bostatus
Bernt Hansen	1860	Vennesla herred	Hf	g	Arbeider ved sagbrug	b
Karine Hansen	1854	Vennesla herred	Hm	g	Hustru	b
Åse Hansen	1884	Vennesla herred	D	ug	Forskj. Daglønsarbeide	b
Hans Berntsen	1887	Vennesla herred	S	ug	Søn	b
Klaudine Hansen	1892	Vennesla herred	D	ug	Datter	b
Adolf Berntsen	1895	Vennesla herred	S	ug	Søn	b
Anders Andersen	1881	Tvet	Fl	ug	Papirfabrikarbeider	b
Tønnes Hanssen	1866	Vennesla herred	Fl	g	Arbeider ved sagbrug	b

Lars Johnsen Holtet (1856-1934) kommer til Rakkestad i 1902

Lars Johnsen kom fra husmannsplassen Holtet, og var bror til Tønnes Holtet. De var barnebarn til Lars Johnsen Rølland fra Froland verk og Birgitte Jørgensdatter fra Songe som kom som tjenere til Vigeland Hovedgård på slutten av 1700-tallet. Han gifter seg 6.november 1882 med Tonette Sofie Jansen (f. 2.juni 1862). Hun var søster til Anna Jansen som ble gift med Gunvald Hannevig. Tonette Sofie ble født 2 juni 1862 på Ytre Øye i Kvinesdal. Hun døde 10 oktober 1921.



// Familien fra Holtet som flyttet til Rakkestad. De brukte senere etternavnet Holtet. Fra venstre Hanne Jensine, Lars Johnsen , Tønnes. John, Martin, Tonette Sofie, Kristine og Mathilde. //

Barn:

Hanne Jensine Holtet (f. 15.juni1887-1967)

Hanne Kristine blir gift med Kristoffer Jursen Høgetveit.. (f. 1885) den 10.november 1911. Han var sønn til Jur Olsen Høgetveit fra Evje. Barn: Jørgen Andreas Høgetveit (8.oktober 1912-21.mai 1999)

Jørgen Andreas blir gift med Ruth Aas (2.oktober 1913-2. november 1988). De bosetter seg i Lørenskog. Barn: Lars Høgetveit

Mathilde Holtet (26.juni 1890-februar 1948)

Mathilde Holtet bodde hjemme på Holtet hele sitt liv, hun var ugift.

Tønnes Holtet (3.mars 1893-1967)

Han var handelsmann og senere disponent i Agder Kjøbelag. Han giftet seg med Tonny Syvertsen. Barn: Leif Holte, Per Kjell Holte, Alf Normann Holte, Lilly Holte og Reidun Holte.

Martin Holtet (f. 1894)

Det ble sønnen Martin som overtok Rakkestad. Martin giftet seg med Bertha Rossaas. Han ble hele 97 år gammel og konen Bertha ble 102 år gammel (d.17. mai 2008). Sønnen Olav Holtet og konen Aase overtok Rakkestad. Det er barna deres, Svein Martin Holtet og Einar Holtet som bor i Rakkestad nå.

John Holte (1897-1964)

Han arbeidet både som telegrafist og fyrvokter. Han arbeidet en tid på Oksøy fyr.

Kristine Holtet (1900-1983)

Hun arbeidet som kontordame hos broren Tønnes i Agder Kjøbelag.



// Tonette Sofie og døtrene Mathilde og Kristine //



// Brudeparet Hanne Jensine Holtet og Kristoffer J. Høgetveit. //



// Brudebilde av Jørgen og Ruth 29. Oktober 1938. //



// Platecover: Lars Høgetveit og konen Gerd med familie som plateartister. Bak fra v: Oddvar og Hanne Kirsten. Foran Gerd, Ingeborg, Kjell og Lars Høgetveit. //



// Hanne Kristine, Mathilde og Kristine Holtet. //



// Georg Holte, Mathilde Holtet med Reidun, Alf foran Lars Johnsen Holtet, Per, Lilly og Leiv besøker Rakkestad. //



// Brødrene Tønnes, John og Martin Holtet //



// John og konen Olga Holte med et av barnebarna //



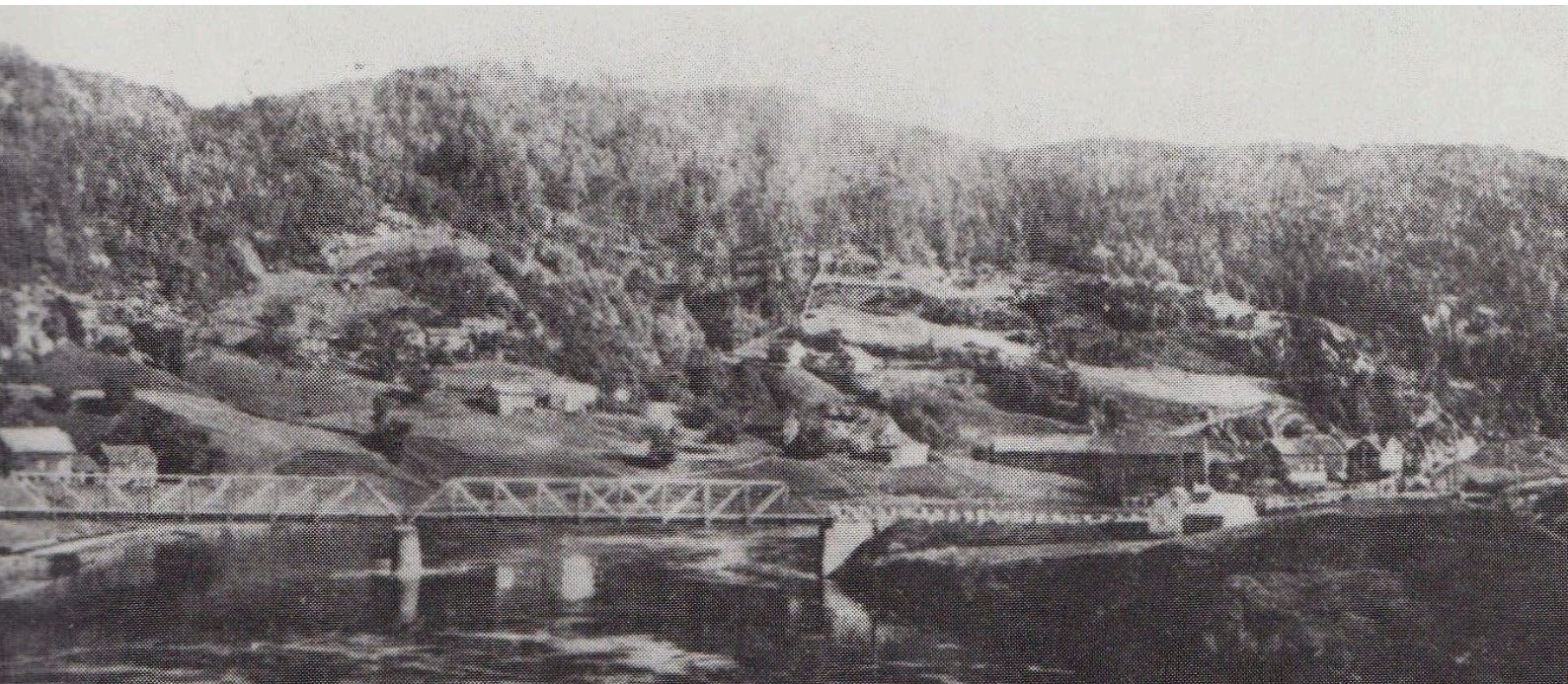
// Bertha Holte 102 år og Martin Holtet. //



// Noen av etterkommere etter Lars Johnsen Holtet samlet på slektsstevne 17.mai 2008.

1. Else Holte (enken etter Per Holte) 2. Reidunn Holte (datter til Tønnes Holte) 3. John Finnstad 4. Konen til John Finnstad 5. Hanne-Gro Høgetveit 6. Randi Holte (enken etter Leif Holte) 7. Nathalie Holtet (datter til Svein Martin og Berit Holtet) 8. Erlend, vennen til Nathalie 9. Morgan Holtet (sønn til Svein Martin og Berit Holtet) 10. Svein Martin Holtet 11. Yngvar Tveit (gift med Hanne Kirsten) 12. Hanne Kirsten Tveit (datter til Lars og Gerd Høgetveit) 13. Gerd Høgetveit 14. Eirin Dahlberg (datter til Hanne Gro Høgetveit) 15. Konen til Einar Holtet 16. Einar Holtet 17. Robin, vennen til Kristina Holtet 18. Kristina Holtet (datter til Svein Martin og Berit Holtet) 19. Berit Aas Holtet (gift med Svein Martin Holtet) 20. Aase Holtet (enken etter Olav Holtet). //

// Saga rundt år 1900. I forgrunnen ses den gamle Kvarsteinbrua som var ferdig i 1888. Helt til venstre er bruket Sagelia. Til høyre i bildet er den store sagbruks- og høvlerbygningen som firmaet Samuel Otto & Co satt opp. Det er fremdeles bevart noen murrester av denne. Sør for denne bygningen ses gnr/bnr 1/1. (Foto fra Edvin Markussen). //



Stedsnavn og lokalhistorie ved Otra

Tekst av **Emilie Marie Andresen**

Hva het hun som i noen år var en av dem som sørget for fergingen over elva mellom Kvarstein og Mosby? Hva kostet det å få fraktet over en hest med kløv, en hest med kjerre, ei geit, en sau eller en gris? Hvem var dampskipsfører Lars Lund? Hvor var det man på vår kant av landet for første gang hadde fornøynelsen av å se damer være med i premieskirenn?

Hvorfor het det Fjellmannssnigen ved Saga og Oksi bom – hvor var den plassert?

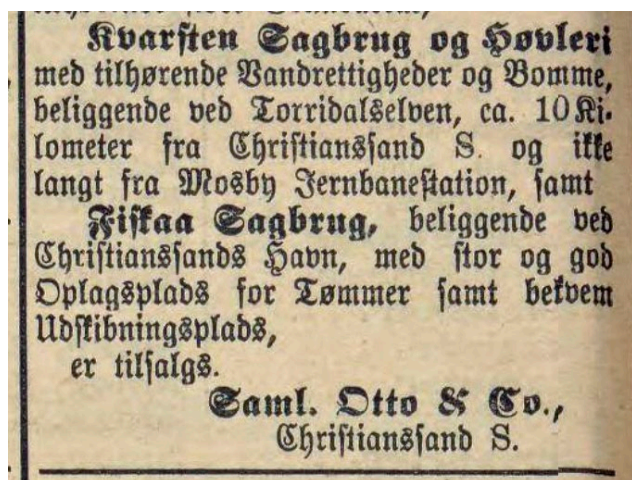
I år starter vi en føljetong om stedsnavn og lokalhistorie ved Otras bredd slik at du kan få svar på disse spørsmålene og flere med. Vi begynner vandringen helt sør i kommunen vår ved området som har navnet Saga. Omtalen av navn begrenses til de som er nærmest elva, bortsett fra noen få unntak.

SAGA

Navnet Saga, tidligere skrevet Saugen, viser til sagbruksdriften som var her. Stein Tveite skriver i *Vennesla. Bygda og folket* at det eldste hjemmelsbrevet som er bevart angående sagbruksdriften er fra 1603. Tveite skriver også at etter tradisjonen rundt 1680 skulle sagene være fra midten av 1500-tallet eller før. Saga fremstår dermed som det eldste industristedet i Vennesla kommune. På det meste var det seks sager og fem kverner langs bekken.

I mange år var det større sagbruksvirksomhet her enn ved Vigelandsfossen. Sagene ble ofte kalt Kvarstein sagene/Kvarstein sagbruk. Det var en Kvarsteinbonde som startet opp med sagbruksvirksomheten her. Saga han satt opp ble i flere år drevet av ham og etterkommerne. Etter hvert ble det satt opp flere sager. Fra slutten av 1600-tallet var alle sagene eid av byborgere. Kvarsteingården strakte seg opprinnelig fra Åbålsbekken i nord til byttet med Haus i sør ved Oddestaen. Stein Tveite skriver i *Vennesla. Gard, plass og ætt* at det var rundt 1660 at området Saga (og også Åbål) ble skilt ut fra Kvarstein som de første partene som ble utskilt fra gården.

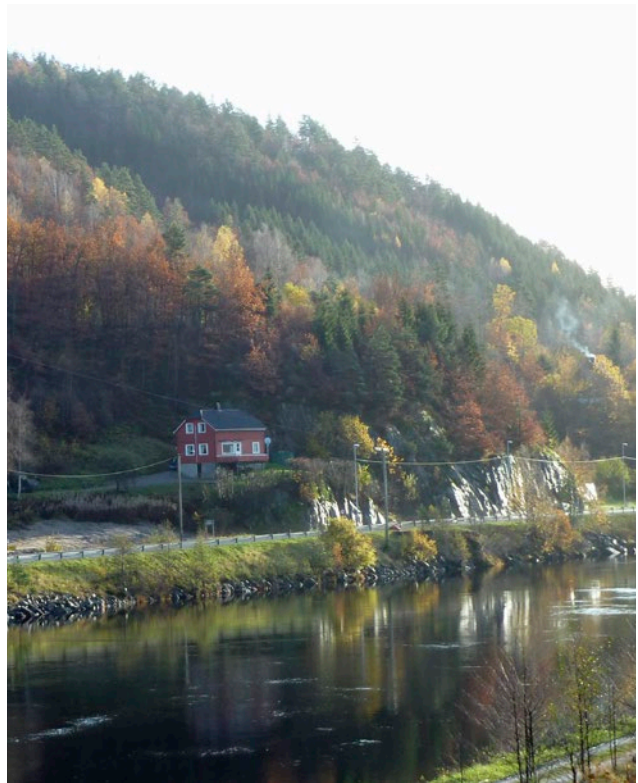
I matrikelutkastet fra 1723 heter det om Nedre Saga: «Landgaard i soellie, tung vunden, belejlig».



// Annonse fra Fædrelandsvennen 21.10. 1898.
Kvarstein sagbruk og høvleri er til salgs, like
etter ble driften nedlagt. //

ODDESTAEN

Oddestaen var en odde ved elva i nærheten av det røde huset som ses på bildet. Huset ligger like ved avkjørselen fra Torridalsveien til Sagaområdet og Saga terrasse. Odden, som het Oddestaen, var sognebytte mellom Vennesla og Oddernes, nå går byttet mellom Vennesla og Kristiansand kommune her. Området der Oddestaen var, har blitt en god del forandret ved anleggelse og senere utvidelse av Sødalsveien/Torridalsveien. Odde kommer av



norrønt oddi og er det samme som `nes, landtunge, spiss'. Andreleddet staen kan være dialekt for stedet. Det er også mulig at det opprinnelig kommer av stø i ordet ledstø siden Oddestaen var et ledstø; et bytte. Fra Oddestaen følger byttet mellom Vennesla og Kristiansand elva midtstrøms opp til ovenfor bruket Mørvollen.

Stein Tveite skriver i *Vennesla. Bygda og folket* om en rettssak som fant sted i 1756– 57 angående sagene ved Sagebekken. I saken nevnes det at det var to plasser som da ble kalt Oddesteder. Tveite gjengir slik fra saken: *Om ikke nedenfor ved elven, hvor timmeret til alle 4 sauger skal optages, er for trangt til 8 heste, som dertil bruges, hvilken plads ved elven kaldes Odde steder? Svar: Naar elven er liden er der maadelig rum, men naar den er stor, er rummet trangere, naar alle saugerne da skulle kjøre paa en gang, og da bruges 2 odde steder, hvoraf dog den ene kand bortdrive, naar elven er stor, og er parered med store stene paalagt.*

Det rødmalte huset vi ser på bildet, ble for øvrig opprinnelig satt opp som arbeiderbolig på Hunsøya en gang på 1920-tallet. Etter krigen stod det i veien, og en svenske ved navn Oskarson fikk huset gratis mot at han fjernet det i 1946. Han kjøpte seg tomt og flyttet huset til der det står i dag, like ved Oddernes grense.

ÅGESTRANDA

Stranda sør for gnr/bnr 1/1 hadde navnet Ågestranda. Den første ved navn Åge som bodde her, var Åge Gunnarson (f. 1717). Han var gift med

Asgjerd Olsdatter (f. 1719). Sønnen Åge Ågeson (f. 1743) tok over bruket. Første gang denne husplassen er nevnt i skriftlige kilder, er i 1656. Ola Salvesson (1688–1752) hadde bruket etter at han ble myndig. Han jobbet som sagmester på «Quarsteens mellomste sav». I 1718 fikk han pålegg om å stanse med ølsalg og tapperi til ferdafolk. I 1729 ble han på nytt stevnet for retten for «tapperi» og fikk bot for dette. På bruksnummer 4 ble det drevet et lite gjestgiveri. Det var ei gammel årestue som ble brukt til dette, plassen hadde tilnavnet «Kommeren». Folk oppe fra landet overnattet i «Kommeren» på heimreise etter at de hadde vært i byen. Da kunne det gå riktig lystig for seg. Åge Ågeson på bruksnummer 1 pleide da alltid å si: «I dag er det kommers i Kommeren».



// Gnr/bnr 1/1 på Saga. Huset ble revet på begynnelsen av 1970-tallet i forbindelse med omlegging av veien. I dag går Torridalsveien der huset lå. (Foto fra Olav Moen). //

1. BÅTSTØA

Folk som kom på Fjellmannsveien ned til Mosby, kunne få skyss over elva. Fergeleiet på Mosbysida var like nord for der jernbaneundergangen er i dag. Fergemannen holdt til på plassen Bakken. På Sagasida la ferga/båtene inn til land ved Båtstøa. Dette var det eldste fergestedet. Andreleddet stø av gammelnorsk støð betyr blant annet 'landingsplass for båter'. Fra Saga gikk Fjellmannsveien sørover mot Haus, fra Haus innover heia, forbi husplassen Skauen ved Sagevannet, i åssida på vestsida av Murtedalen, ned til Grostøl og videre til Oddernes og til Kristiansand etter at byen ble grunnlagt i 1641.

FJELLMANNSSNIGEN

På Sagasida het det Fjellmannssnigen i nærheten av der ferga la til. Navnet ble også forkortet til kun Snigen. Førsteleddet fjellmann viser at dette området ble regnet som en del av Fjellmannsveien. Den muntlige tradisjonen forteller at andreleddet snigen kommer av at stedet var en vanskelig passasje rundt et fjell. Snigen betyr det samme som 'å snike; lure, liste, smyge'. Landskapet her har gjennomgått store endringer i vår tid på grunn av utvidelse av Sødalsveien, nå kalt Torridalsveien. Dersom man skulle til Vennesla fra Saga, var det å gå Fjellmannsveien i nærheten av Oksåsen, opp Kvarsteinmonen og videre nordover.

2. SAGTOMTA

Murrester fra den store sagbruks- og høvleribygningen som vi så på det tidligere viste gamle bildet, er fremdeles synlige (se bilde på neste side). Oppover langs Sagebekken er det i dag kun rester etter ei kvern som er bevart. Knut Lundevold (f. 1911) fortalte at det ble støtet tømmer i bekken etter at sagbruksdriften var nedlagt. Det kan være årsaken til at det i dag ikke er noe å se til andre murrester.



// 1. Båtstøa, 2. Sagtomta, 3. Sagebekken og Nikken, 4. Torridalsveien (tidligere Sødalsveien), 5. Bakken ved Kvarstein sag/Adolfbakken, 6. Jordfallet, 7. Fergestaen //



// Sagtomta //



// Ved utløpet av Sagebekken. //



// Vaskeplass ved Fladen. Kjell Senum og Inger Fredwall i gang med tøyvasken en gang på 1950-tallet. (Foto utlånt av Torunn Fredwall). //



// Bryggerester ved utløpet av Sagebekken. Veien fra Saga ned til brygga ble kalt Strandveien. //

3. SAGEBEKKEN (Kvarsteinsbekken) og NIKKEN

Bekken som vi i dag kaller Sagebekken, het Kvarsteinsbekken før sagbruksvirksomheten startet opp og en tid etter. I 1739 er det nevnt at Jens Schytte og Søren Jacobsen Lund hadde ei ny sag i «Qvarsteinsbekken». I ei rettssak som gikk i tidsrommet 1756–57, er det nevnt «elvestranden ved Saugbekken», så rundt denne tida har navnet blitt endret. Bekken ble også kalt Sagåna. I notater fra arkivet til Vigelands Brug fra 1937 nevnes det at Albert Haus hadde rett til å sette støgarn ved utløpet av Sagebekken. Området der bekken renner ut i Otra, heter Nikken. Midt i elva heter det Nikkestrømmen. Denne strømmen er omtalt som en renslefiskeplass i *Oddernes bygdebok. Gardshistorie*. (En renslefiskeplass er et sted der det ble brukt renslegarn) Kanskje kommer navnet Nikken av at det dannes en bevegelse i vannet der Sagebekken møter Otra som kan beskrives som en nikkende bevegelse. Dette er kun synlig når det er tilstrekkelig høy vannføring i bekken, og den er da svært tydelig.

Det var ei lang brygge langs elva fra området ved utløpet av Sagebekken og sørover. Her ble skårne materialer fra sagbrukene lagret for utskipping. Restene som er igjen av den, viser at lengden har vært ca. 60 meter.

1. juni 1917 skrev avisen Sørlandet at Oddernes kommune «[...] hadde kjøpt Kvarsteins vandfald for 27 500 kroner pluss omkostninger.» Til salget var stillet den betingelse at Høie fabrikker fikk preferanse på en del kraft.

Når beboerne på Saga skulle vaske klær, ble det gjort i Fladedammen i Sagebekken, ved stedet Fladen. Navnet kommer av at det her er et flatt område. I dag står huset som har adresse Saga Terrasse 1 B like ved bekken her.

4. TORRIDALSVEIEN (tidligere Sødalsveien)

Sødalsveien er det eldste navnet. Jeg antar at betydningen er 'dalen som fører mot sjøen', – sjø ble tidligere skrevet sø. Kåre Rudjord skriver i *Oddernes bygdebok: Sødalsveien ble påbegynt i 1918 og var ferdig 1923. Før den tid var det bare en sti å ta seg fram på. En kunne komme seg fram [til Glattetre] med en laushest og ei ku fra Skråstad, til nød med slede vintersdag. Mellom Lian og Hagen lå veien et sted i fjellet på to stokker som var boltet fast.*

Den 24. mars 1916 skrev Fædrelandsvennen at det forelå andragende fra Bernt Skraastad på vegne av oppsittere på Sødal, Skråstad, Hagen, Haus med flere om Vennesla herred ville overta den del av distriktsbidraget til veianlegget Sødal–

Kvarstein bru, som vedkom den strekning av veien som lå innen Vennesla. Strekingen utgjorde 600 meter. Veianlegget var utstukket og kalkulert av amtsingeniøren som anbefalte å bygge veien som statsbygdevei med en anleggssum på 70 000 kroner som skulle fordeles med 5/10 på staten, 2/10 på amtet og 3/10 på herredene og de interesserte oppsitterne i distriktet. Oddernes herredsstyre hadde bevilget 15 000 kroner samt overtatt veiens vedlikeholdelse under forutsetning av at Vennesla overtok sin del av veilengden. Delen av veien som lå i Vennesla var anslått til å koste 6000 kroner, av det skulle 1800 kroner falle på oppsitterne. Oppsitterne på Saga og Kvarstein hadde allerede bevilget 400 kroner. Vennesla herredsstyre gav følgende svar:

Da veianlægget Sødal-Kvarestein bro er af mindre betydning for Vennesla, finder herredsstyret ikke grund til at bevilge mer end 1000 kroner samt overta veiens fremtidige vedligehold for den del der ligger inden Vennesla. Da herredsstyret ikke for tiden kan overse rækkevidden af jordskade med videre, kan man ikke garantere udover de 400 kroner som opsidderne har tegnet. Af sagens dokumenter fremgaar det forøvrigt, at Oddernes kommune og opsidderne i Oddernes allerede har overtat 3/10 af anlæggets kostende, hvorfor anlægget ansees sikret. I årene etter ble veianlegget kalt «saken med den trange fødsel». Kostnadene ble imidlertid høyere enn først antatt. Den 31. oktober 1921 skrev Sørlandet [...] anlæggets kostende vil bli 357 000 kroner, hvorav falder på fylket 71 400 kroner. Som bekjendt lød overslaget på kroner 250 000 i 1920. Da fylkestinget vedtok at bevilge veien i 1918, lød overslaget på 140 000 kroner.

5. BAKKEN VED KVARSTEIN SAG/ADOLFBAKKEN

I området som er avmerket som punkt 5. ble det hoppet på ski. På slutten av 1800- tallet ble hoppbakken omtalt som bakken ved «Kvarsten sag». Senere ble den kalt Adolfbakken etter Adolf Markussen (f. 1883) som bodde like ved. Christianssands Tidende hadde mandag 1. februar 1897 referat fra et premieskienn som klubben Oddersjaa fra Kristiansand hadde i bakken dagen før. Det var mange tilskuere fra byen og landdistriktene. I herreløpet var det 26 deltakere, alle var medlemmer av Oddersjaa. Det lengste stående hoppet var på 15 meter. Det ble også holdt premieskienn for damer. Christianssands Tidende skrev: *Den største Interesse samlede sig dog utvilsomt om Damernes Rend, og det af en dobbelt Grund. For det første var det første Gang vi paa disse Kanter af Landet havde den Fornøjelse at se Damer være med i Præmieskienn, og for det andet var det rent forbausende at se hvor flinke Damerne var.* (Se mer omtale i årsskriftet 2017).

6. JORDEFALLET

Navnet viser til at det har gått et jordras her/at det stadig gikk ras. Stedsnavnforskeren Oluf Rygh skrev: *Jordfaldet, Sted hvor Grunden glider ud. I 1805 ble stedet omtalt slik [...] et lidet stykke kaldet Jordfaldet, som vel med smaatræer meget er overgroet, men synes dog at være i middelmaadig stand [...].* I 1864 gikk det et ras her, dette omtales senere. I 1959 ble det satt opp et nytt hus i dette området som fikk skader av et ras i november samme år. Huset var eid av Olav Årikstad. Årsaken til raset var «et av de verste regnvær i vår generasjon», skrev Venneslaposten. Murene står fremdeles i dag.

SKJÆREALMA

I bakkene ved Saga var det flere almetrær. Olav Skisland (f. 1905) fortalte at det i dårlige tider ble skåret ut stykker av barken som ble blandet med mel og brukt til brød. Ei av almene fikk et eget navn: Skjærealma. Navnet kommer sannsynligvis av at det ble skåret nye greiner av alma til dyrefôr. Da Ole Andersen kjøpte bruket Sagelia i 1810 holdt selgeren tilbake «[...] tie af de øverste friske almetræe i Sauglien». I 1846 var det Ole Olsen som var eier. Da han solgte det året, holdt han tilbake fem almetrær i Sagelia.

7. FERGESTAEN

Det var to fergesteder i Vennesla; Støa– Drivenes og Kvarstein–Mosby. Den første kjøreveien for hest og kjerre gjennom Kvarsteinbygda kom i 1830. Veien ble da lagt ned til området der Kvarstein bru er i dag. Da ble fergestedet ved Båstøa flyttet opp dertil. Det nye fergestedet fikk navnet Fergestaen (navnet ble uttalt Ferjestaen). Stedet ble også omtalt som Kvarstein Fergested eller Kvarstein Station. Hans Jensen Saugen (f. 1822) giftet seg i 1848 med Anne Knutsdatter Fjermedal (f. 1820). Den første tida de var gift, bodde de i Fjermedalen, men etter ei stund flyttet de til Saga. I 1856 kjøpte Hans eiendommen Jordfallet av sin far. Med på kjøpet fulgte hus, ferga og halvparten i en båt. Hans begynte da å jobbe som fergemann og sørget for transport mellom Øvre Mosby og Fergestaen. Før Setesdalsbanen ble åpnet i 1896, foregikk transporten av varer til og fra Hunsfos Fabrikker med hest til Fergestaen, og derfra ble varene sendt ned elva til Kristiansand på prammer.

Den 4. april 1931 ble Ommund Sagedal (f. 1841) intervjuet i Fædrelandsvennen, her tas med et utdrag: - *Hvad drev De særlig med ved siden av gårdsbruket før? - Å, det var nu mest last og vedkjøring i skogen, men ellers var det nu noe av hvert. Jeg kjørte meget stoff og papir for Hunsfos Fabrikker i sin tid. Den gangen foregikk all transport til og fra fabrikken med hest. Vi kjørte da varene ned til ferjestedet ved Kvarstein hvor de blev tatt i*



↑

//Beboere fra Saga ved et av almetrærne, ca. 1905. Mannen som står inntil treet som nummer tre fra venstre er August Sagen (f. 1868). Han kom til Saga åtte år gammel. Bak ham står Johan Markussen Sagen (f. 1889) og Lisbeth Markussen (f. 1895). (Foto fra Anne Lise Kolbu). //

→

//Nøytralitetsvakter i ei av almene ved Saga, 1. mai 1918. Vanlig alder på ei alm er ca. 200 år, så tittelen på bildet er overdrevet. I bakgrunnen ses Oksåsen. (Foto fra Digitale bilder i Agder). //



prammer og på den måte ført videre til byen. Om vinteren når elven lå, kjørte vi varene direkte til byen. Det var tungvint og kostbar transport, men man hadde ikke noe valg da.

Hestene som ble brukt til denne transporten, ble kalt for «papierhestene».

RASULYKKE I 1864

Den 5. desember 1864 inntraff ei svært tragisk rasulykke ved Jordfallet. Anne, kona til fergemann Hans Jensen Saugen og fire av barna deres omkom. Christianssands Stiftsavis skrev:

Ved Færgestedet ved Mosby – 1 Mil fra Byen – hændte imandags en meget sørgelig Ulykke. Paa østre Side af Elven ligger flere Smaapladse, hvis Besiddere søge sit Udkomme som Arbeidere ved de i Nærheden liggende større Sagbrug; deres Jordvei er meget liden og de Flestes strækker sig opover den bratte Fjeldside. En af disse Pladse, Saugen kaldet, tilhørte den ved Færgen ansatte Mand Hands Jensen; hans Kaar vare ringe uagtet hans



//Illustrasjonstegning av ei ferje. I 1857 besøkte den britiske presten og forfatteren Frederick Metcalfe Vigeland hovedgård. I boka Norske reiseeventyr i Thelemarken og Sætersdalen for hundre år siden skrev han: Vi landet i kveld i Christiansand, og nu er jeg 7 miles nord for byen og står ved bredden av den herlige Torridalselv og venter på den store, tungvinte ferge. Elven er stor og bred, og fergen lander på en prikk hvor den skal. //

Strævsomhed, thi han havde Hustru og 7 Smaabørn at forsørge. Kl. 2 om Eftermiddagen, medens Konen og de 3 af Børnene syslede i Værelset og Manden med det yngste Barn befandt sig i et Kammer ved Siden af, løsnede Jorden øverst paa Fjeldet ret op for Huset og styrtede i stedse forøget Masse og med saadan Voldsomhed mod dette, at det knustes aldeles og forsvandt i Elven, der efter det sidste stærke Regn og efter de opløste Snemasser er bleven høi og strid. Manden og Barnet, der var med ham, kom ud af Huset og frelstes – paa hvilken

Maade ved han ikke selv rigtig at angive; men Hustruen og de 3 Børn forsvandt sporløst tilligemed det ældste Barn, en 15aars Pige, der var i Nærheden af Huset, da Ulykken indtraf, men som styrtede til i sin Angest og reves med af Jordmasserne. Enkelte Ting af Bohave ere senere opfiskede af Elven; men Ligene af de Forulykkede, med Undtagelse af den ældste Datters, have endnu ikke været at opdage.

De som mistet livet var kona Anne og barna Anne, Gurine, Hans Jørgen og Ole Andreas. Presten skrev i kirkeboka at mor og 4 barn omkom [...] ved Jordskred, ved hvilket de Alle bleve førte ud paa Torridalselven, og der, som antages, begravet i Dyndet. Efter megen Søgen lykkedes det at udgrave Anne, Gurine og Ole. Moderen og Barnet Hans vare den 8. Januar ikke gjenfunden. Vaaningshuset, hvori No 1, 3, 4 og 5 vare, blev ligeledes af Jordskreden i et Øieblik ført ud paa Vandet, og der begravet i Dyndet. Faderen Hans Saugen med sit yngste Barn blev paa en ham, efter eget Sagende, uforklarlig Maade reddede. Moderen Anne, No 1 og No 5 Barnet Hans Jørgen gjenfunden i April ved Strays Bommen.

De to andre barna er ikke nevnt i forbindelse med ulykka, så de har nok ikke vært hjemme. Hans fortsatte som fergemann og flyttet til Bakken på den andre siden av elva. I 1869 giftet han seg igjen med Anne Torjedatter (f. 1828). Hun hadde vært tjenestejente hos ham i noen år. I 1870 fikk de datteren Anne Gurine.

KONKURRANSE OM FERGINGEN

I september 1875 leverte Ommund Gunvaldsen Saugen, Torje Torjesen Mosby og Hans Jensen Saugen anbud for hvor mye de ville ta for å ferge over elva. Ommund Gunvaldsen Saugen skrev i brev av 13. september 1875 til lensmann Lassen at formannskapet ønsket at Hans måtte beholde fergingen, men at han selv ønsket å overta posten. Han tilbød seg å besørge at fergingen ble 4 skilling billigere for hest og mann enn det som da var taksten. Takstene var slik:

For en Person: 2 Skilling

For en Hest eller stort Kvæg: 4 Skilling For et Faar, Gjed eller Svin: 1 Skilling For en Kjærre eller Slæde uden Las: 4 Skilling

For Ditto med Las: 10 Skilling, hvori er indebefattet den Reisendes Person

For en Kløv: 4 Skilling

For en Kariol: 4 Skilling

For en firehjulet Vogn uden Las: 8 Skilling

For en Ditto med Las: 12 Skilling

Hans døde i 1883. Den 25. september det året skrev enka, Anne, et brev til Veibestyrelsen i Oddernes og ba om at hun skulle få fortsette med fergingen:

Til Veibestyrelsen i Oddernæs:

Undertegnede Anne Torjedatter, Enke efter den under 6de Maaned afdøde Færgemand Hans Jensen Mosby andrager herved ærbødigst om at blive antaget til fremdeles at besøge Færgingen mellem Kvarsten og Mosby paa samme Betingelser som før. Jeg er nu 55 Aar gammel og har været gift i 16 Aar med min nu afdøde Mand, hos hvem jeg tjente i 2 Aar før vårt Ægteskab, og har jeg i disse 18 Aar sammen med ham besøgt Færgingen. Min Mand efterlod sig ikke meget, og hva der maatte blive til overs skal deles mellem mig og 3 Børn af hans første Ægteskab samt et Barn af vort Ægteskab. Jeg har derfor intet som jeg kan leve af uden hvad jeg maatte kunde arbeide for hos fremmede Folk, hvilket vilde blive tungt for mig da jeg gjennem disse 18 Aar er blevet uvandt med alt andet Arbeide end Færgingen og hvad der udkrævedes til vaar tarvelige Underholdning. Blev Færgingen derimot anbetroet mig er jeg overbevist om at jeg kunde klare mig igjennem med mitt Barn. Min Mand eiede et Hus paa leiet Grund paa Mosby og dette kan blive staaende paa Tomten for min Levetid, saafremt jeg beholder Færgingen, hvorimod det ellers maa bortflyttes, og dermed vil Værdien af samme forringes betydeligt til skade for saavel mig som Arvingerne. Dertil kommer, at jeg eller rettere min Mand jo er i Besiddelse af alle til Færgingen nødvendige Redskaber, hvilke ere i forsvarlig Stand. Det er en Selvfølge, at jeg, hvis Færgingen bliver anbetroet mig, forpligter mig til at holde en paalidelig, ædruelig og i alle Maade forsvarlig Mand til sammen med mig at besøge Færgingen.

Ærbødigst Anne Torjedatter

Søknaden ble innvilget enstemmig.

RAS I 1877

Torsdag 16. august 1877 gikk et nytt ras i nærheten av Fergestaen. Avisene skrev: *Et lidet Stykke fra Færgestedet ved Kvaresten gik i Torsdags Morges et Jordskred løs nedover Veien, hvor just et Læs passerede forbi. Manden som førte det, slap tilligemed Hesten lykkelig undaf, medens Kjærren begravdes under Skredet.*

DAMPSKIPSBRYGGA

Ved dampskipsbrygga la dampbåtene til. Dette var endestasjonen, de kunne ikke komme lenger opp elva. I mai 1869 sendte ordførerne i Vennesla, Iveland og Vegusdal et andragende til Lister og Mandals amt om undersøkelser angående «farbar-gjørelse» av elva for føringsprammer og større båter opp til Båthusevja ved Vigeland hovedgård som ligger litt over tre km lenger opp i elva. Det var firmaet Samuel Otto & Co, som da eide Vigeland

sagbruk, som ønsket å få dampbåtene opp dertil. En av planene for å muliggjøre dette var å anlegge sluse i Ålestrømmen. Men det ble med planene, dampskipsbrygga ved Fergestaen forble siste stopp.

Den første dampbåten som kom i rute på Torridalselva, var en hjulbåt ved navn Otteren. Det skjedde i 1856. I Fædrelandsvennen 26. oktober 1877 skrev en innsender at det var daværende stiftsamtmann Bille Kjørboe som hadde interesse av å få dampbåttrafikk i elva. Han fikk [...] *istand et Interessentskab, som i England lod bygge en Dampbaad der skulde være skikket for et saadant Brug, dens Navn var «Otteren». Den gjorde sine første Visiter herop, og Folk samledes ved Aabreddene rent forbausede over et sadant Fænomen. Men Baaden dreves ved Skovler, og en Mand maatte staa i Bougen med en lang Stage for at lede det drivende Tømmer bort fra Hjulene.*

Kristiansand Stiftsavis skrev 18. oktober 1856 at Otteren var et [...] *Hjuldampskip med Maskin af 20 Hestes Kraft og bygget i Newcastle. At dette lille Dampskip vil bidrage til at lette Kommunikationen mellem de nærmeste Landsogne og Byen kan ikke betviles, ligesom ogsaa at det i mange Tilfælde vil yde god Tjeneste som Bugserfartøj, hvortil det ligeledes skal benyttes, da det ofte hænder at Skibe i flere Dage hindres fra at forlade Havnen enten ved Veirstille eller ved Vind som de kunne indbruge, naar de først vare komne udenfor Skjærene.*

Men det viste seg som nevnt at båten var upraktisk med sine brede hjulkasser. I 1860-årene ble Otteren erstattet av en mindre hjulbåt ved navn Vidar. I 1867 ble Vidar erstattet av dampbåten Rap. Den var mer praktisk enn de foregående, både fordi den var mer flatbunnet, og fordi den ble drevet fram av propellvinger. Kristiansand Stiftsavis refererte blant annet følgende fra åpningsturen: *Det herværende Oddernes mekaniske Verksted, der som forhen meddelt i senere Tid er undergaaet betydelige Udvidelser, saa det for tiden beskjæftiger ca. 60 Mand, har nu bygget sin første Dampbaad, – tillige den første, der helt og holdent er bygget her i Byen. Den lille Damper, der har faaet Navnet «Rap», er en net liden Skruebaad af smuk Konstruktion og med en Maskine af 8 Hesters Kraft, der er beregnet alene paa Befordring af Passagerer, af hvilke den rummer omtrent 100.*

I avisen Sørlandet 4. mai 1912 ble det skrevet at det etter noen få års forløp viste seg at Rap var for liten for den voksende trafikken på elva. En større flatbunnet båt, «Torrisdal», ble da anskaffet. Begge disse båtene ble ført av kaptein Lars Lund. I jobbetiden i 1870-årene ble elva trafikkert av to båter; Torridal og Torridølen, den siste ble ført av kaptein Hald. Dampbåtene tok med seg passasjerer og gods. I tillegg hang det ofte båter



og føringsprammer på slep. I ei regnskapsbok fra Vigelands sagbruk påbegynt 1890 er det blant annet nevnt hvor mye det kostet å ha en føringspram på slep etter dampbåten fra byen til Fergestaen. I juli 1892 var prisen for eksempel 2 kroner og 50 øre for å slepe en tom pram, prisen for å slepe en lastet pram var 5 kroner.

Gunnstein Lian (f. 1860) skrev i *Soga om Skråstad: Gjerne i 3–4 tidi om morgonen tok føringsprammene og plankeflotane til å koma ned elvi frå Vikeland. Truleg var denne ferdsla størst i 1700-talet til noko yver midten av 1800-talet. Det var då mange sagbruk i gang i Torridal og Vennesla.*

Når lasten var levert i Kristiansand, og føringsprammene skulle fraktes oppover elva igjen, ble de på lange strekninger dradd i tau fra land før dampbåtenes tid. Da dampbåtene kom, ble det en lettere arbeidshverdag. Da var det «bare» fra Fergestaen til Vigeland at arbeidet måtte gjøres med håndemakt. På enkelte strekninger hadde de hester til å hjelpe seg med arbeidet.

Sørlandet skrev den 26. juni 1948: *Jens Salvesen fyller 70 år i morgen. Salvesen er født og oppvokst i Vennesla [Åsbygda]. Ni år gammel måtte han hjelpe til å tjene til livets opphold. Moren var enke og satt med 5 små barn. Jens gikk inn i sin fars jobb som hestekjører. Det var i den tida det meste av det som gikk fra og til Hunsfos Fabrikker ble fraktet med hest. 30–40 hestekjører var i sving på den tida og kjørte alun, harpiks, kol osv., alt som skulle til fabrikkene opp fra ferjestedet ved Kvarstein. Det var mangt et tungt tak for en 9–10 åring. Opp klokka 4 om morgenen. Det hendte at han måtte kjøre med hesten til Kristiansand om natta, men da måtte mor være med, forteller Salvesen. Senere arbeidet han på Hunsfos Fabrikker og Vigelands Brug i mange år.*

Når isen la seg på elva, måtte dampbåten innstille for vinteren. Fædrelandsvennen skrev 1. april 1895: «*Torridal*» har fra i dag gjenoptat sin rute paa Kvarsten, efter i gaar og iforgaars at have brudt op isen paa de Steder af Torridalselven hvor den endnu laa og stængte for Farten. I 1896 kom Setesdalsbanen, da ble det etter hvert slutt på dampskipsfarten.

DAMPSKIPSFØRER LARS LUND

Lars Lund var i flere år dampskipsfører på Torridals- og Topdalselva. Han døde i 1913, den 30. mai det året skrev Fædrelandsvennen:

En i Byen og Distriktet velkjendt Mand, fhv. Dampskipsfører Lars Lund i Prestvigen er igaar afgaaet ved Døden i en Alder af nær 85 Aar. Lars Lund var af tysk Afstamning. Hans Bestefar Werner Lund kom op fra Tyskland og nedsatte sig for mange Aar siden her i Byen som Kjøbmand. Hans Far der ogsaa hed Werner Lund var Skibsfører. Med ham gik Lars Lund i en tidlig Alder til sjøs. Paa en af Turene blev Fartøiet paaseilet nede i Spanskesjøen af en Engelskmand og sank. Lars Lund var saavidt vides den eneste der blev bjerget. Han blev fisket op af Engelskmanden og landsat i Afrika. Her døde han meget vondt og blev formelig holdt i Slaveri. Det



// Annonse fra Fædrelandsvennen 17. juli 1876. //

lykkedes ham imidlertid at rømme, og en vakker Dag stod han hjemme i Prestvigen hos sin Mor, der havde mistet sin Mand ved Forliset, og som naturligvis heller ikke havde ventet at se sin Søn igjen. Etter en tid at ha ført en Slup paa Danmark reiste han omkring 1850 ud til Kalifornien. Han var, sammen med en del andre fra disse Kanter, de første norske Guldgravere derover. Derude var han i 10 Aar. I Aarene fremover siden 1860 førte Lars Lund flere af Dampbaadene paa Topdals- og Torridalselven. Han begyndte med «Parat». Førte siden «Rap» og endelig «Torrisdølen» og «Torridal». Fra denne Tid er det, at Folk helst mindes den brede, trygge Kaptein med sit uopslidelige Lune, sit retskafne og greie Væsen og ligefremme Optræden, enslige overfor alle, høi eller lav. Lars Lund var en interessert Mand. I Folkemødernes Tid i 70- og 80-Aarene var han en af dem der fulgte bedst med. Jaabækianer og Venstremannd var han til Fingerspidsene. Hans Hustru, Maren Jørgensdatter Justvig, overlever ham. Desuden lever 8 Børn efter ham. Han begravdes Mandag paa «Samfundets» Kirkegaard i Oddernes.



// Lars Lund. (Foto fra Agder Tidend, 28. april 1934). //

Den 29. september 1950 hadde Agder Tidend et intervju med Knut Lunden (f. 1850) fra Vigeland. Intervjueren spurte:

- Du kan minnes båttrafikken på Torridalselva?
- Ja, tenk, kaptein Lund og bror hans Waldemar. Det var karer som ikke gikk av vegen for en dyst.

Det var ofte mye fyll på «Torridal», særlig i den tida de bygget Setesdalsbanen. Da kom slusken med brennevin fra byen og drakk på båten. Det var slagsmål og leven. Kaptein Lund gikk midt mellom slåsskanene og satte dem til veggs. Han var ikke redd for noen ting, Lund. Jeg husker en dag da



// Dampbåten Rap, foto fra Fædrelandsvennen 2. juli 1914. Avisen kunne fortelle at «Tegningen til Rap's Skrog og Maskine er utført af Verkstedets Formand Hr. Hans Hansen».. //

båten la inn til Ferjestaden i Mosby. Da slåst de så det var svært om bord på båten. Da tok Lund og Waldemar karene i baken og skulderen og kastet dem inn på brygga. Her er en, og en ditto, sa de og sendte dem innover som høysekker. Der var liv i den tida.

KAFÉEN PÅ FJELLET

I huset på nordsiden av brua var det kafé til i 1920-årene, den ble kalt «Kaféen på fjellet». Det var «Rina ved Saga» som drev den. Rinas døpenavn var Anne Regine Svenningsdatter. Hun var født i 1840 i Kristiansand og ble gift med Johannes Andersen fra Strai. Han reiste til Amerika og Rina ble aleine med barna August (kalt Gusten) og Fritjof Sagen. Huset det var kafé i, ses helt til venstre på bildet. I 1936 eller 1937 ble det flyttet til Jeppestøl.

LOPPESTAEN

Ved Dampskipsbrygga lå ei bu som tilhørte Dampskipsselskapet. Bua ble kalt for «Loppestaen». Olav Skisland (f. 1905) fortalte at navnet kom av at det ble spilt kort der og at folk da ble «loppet for penger».

KVARSTEIN BRU

Allerede i 1854 var spørsmålet om bygging av bru ved Kvarstein fergested oppe til drøfting. Vennesla herredsstyre ville da ikke være med på å bevilge penger til prosjektet. De mente at det var viktigere å få veiforbindelse til Ålefjær. I 1885 holdt herredsstyret fremdeles på at dette var viktigere enn bru over elva ved Kvarstein. Men Kristiansand kommune arbeidet videre med planene. Den 2. juli

Knut Lundevold (f. 1911) fortalte at dersom man skulle til Kristiansand vinterstid før veibrua kom i 1888, og isen på elva ikke var sikker nok til å kunne kjøres på med hest og slede, kjørte man opp til Sagevannet, ned til Murtedalen og Grostøl og videre til Kristiansand.

Edgar Andresen (f. 1937)



// Vi ser den gamle Kvarstein bru og jernbanen som tidligere gikk nærmere elva. Bruket til høyre på bildet er Sagelia. Hans Olsen (f. 1730) er den første som er nevnt på denne plassen. (Foto fra Solveig Andresen). //

1884 skrev Fædrelandsvennen: Amtmanden oplyste, at der forelaa et Projekt fra Kristiansands By om Bro over Torridalselven ved Kvarstein.

Overfarten med ferga var en tungvinn og gammeldags transportform. Om sommeren gikk det meste av trafikken med dampbåtene på elva, og savnet av ei bru var da ikke så følbart som ellers i året. Imidlertid fikk den lite tidsmessige forbindelsen med byen i store deler av året den følge at trafikken fra de østlige distriktene Vegusdal, Iveland og Evje mer og mer søkte byene østenfor, først og fremst Arendal. Det ble derfor til slutt et svært viktig spørsmål for Kristiansand by å få bru over elva ved Kvarstein.

Den 11. juni 1886 skrev Fædrelandsvennen: *Kvarstensbroen har nu faaet sin bevilgning af Storthinget. I onsdags indløb nemlig følgende Telegram: «Borgermesteren, Kristiansand. Hele Veikomiteens Indstilling, deriblandt 30 000 [til] Kvarstensbro, netop enstemmig bifaldt.» Som Svar derpaa afsendtes følgende Telegram: «Kristianssands Storthingsrepræsentanter, Storthinget, Kristiania. Man bringer Dem sin Tak for nidkjært Arbeide i Anledning Kvarstensbroen. Magistraten. Formandskabet».*

Byggearbeidet ble påbegynt 15. november 1886. Den 18. november 1887 fortalte Fædrelandsvennen at jerndelene til brua var kommet: *I søndags ankom hertil med Dampskibet «Tvedestrand» fra «Vulkans» mek. Værksted i Kristiania den første Halvdel af Kvarstensbroen, der som bekjendt skal være Jernbro og leveres af «Vulkans». Dampskibet lagde til oppe i Elven og lossede i 6 Føringsspramme. Broen vil antagelig blive færdig i Mai Maaned næste Aar.*

Brua ble offisielt åpnet den 24. april 1888. Ingeniør John Friis var byggmester. Arbeidet ble kontrollert av ingeniørkaptein Krag.

Fædrelandsvennen skrev 25. april: *Kvarestensbroen over Torridalselven ved Mosby blev mandag formiddag overleveret autoriteterne og aabnet for almindelig færdsel. Til stede ved overleverelsen var stiftsamtmanden, bygmesteren ingeniør John Friis, Oddernæs og Venneslands formandskaber, formanden i Kristiansands veikomite, oberstløytnant Vogt, og kaptein Krag. Med broen og den smukke udførelse af arbeidet som den udviser, udtalte alle sin største tilfredshet. Særlig fremholdtes den smukke udførelse af stenarbeidet. Ogsaa jernarbeidet skal være meget godt. Broens bæreevne ble prøvet om torsdag og fredag ved en sandbelastning af 180 tons eller 450 kg pr. kvadratmeter, og den viste sig da meget stærk. Synkningen under prøvingen var kun omtrent det halve af det i kontrakten tilladte og den vedvarende bøining efterpaa kun 3 millimeter mod tilladt 24. Kostendet af broen med tilstødende veistykker er opimod 58 000 kroner. Broen er af stor betydning for de omliggende bygder, særlig da for Venneslands,*

Ivelands og Vegusdals sogne. Ogsaa for trafikken fra Lille Topdal og Mykland vil broen, naar veien der bortover kommer i mer tidsmessig stand, ha ikke liden betydning. Den færgeing over elven som broen nu afløser, har baade været besværlig og mangen gang farlig, især i flomtiden. Det har hændt at baade folk og heste har forulykket der oppe.

Dagbladet refererte også fra begivenheten og skrev den 28. april: *Broen er den største Jernbro inden Nedenæs og Lister og Mandals Amter. Bropillarene er tilhuggen af graa Granit og rager 8 1/2 meter over lavest og 1 1/2 Meter over højest observerede Vandstand. Tidligere var man paa dette Sted henvist til at benytte Færge af den samme primitive Art, som benyttedes i forrige Aarhundrede, og ofte gjorde Is og Flom ogsaa Benyttelsen af dette Befordringsmiddel vanskelig.*

Da Kong Oscar II besøkte Vennesla i juli 1891 i forbindelse med Kristiansands 250- års jubileum, skrev avisene at «Kvarstensbroen var prydet med Grønt og Kongens Navnesiffer.» Granittsteinene i brukarene ble hentet fra Sødal. Dagbladet skrev den 6. oktober 1889 om granittbruddet på Sødal og slo fast: *Hvor smuk og fast Stenen er, har man egentlig først faaet Øjnene op for, efter at den har været benyttet til den nye Kvarstensbro der blev færdig i fjor.*

Under andre verdenskrig hadde tyskerne lagret ei kasse med 80 til 100 kg ekstra sterk dynamitt festet til en bolt i fjellet ved Oksåsen, like ved Kvarstein bru. Dersom det ble invasjon av allierte, skulle den brukes til å sprengte brua. En dag lurte tre kvarsteingutter seg til å stjele dynamitten. Da tyskerne oppdaget tyveriet, truet de med at alle menn over 16 år på Saga skulle tas, dersom den

Arne Gundersen (f. 1911) fortalte hvordan pillaren til den gamle Kvarsteinbrua som står ute i elva ble satt opp: Det ble laget en flåte av osp. Ferdighogde steinblokker ble så lagt på flåta som sank etter hvert som flere blokker ble lagt oppå. Da flåta nådde elvebunnen, var det øverste steinlaget over vann. Deretter bygde de oppå steinene til de fikk den høyda de skulle ha på pillaren.

Edgar Andresen (f. 1937)

ikke kom til rette. En mann fant da på en løgn om at han hadde sett kassa ute i elva nedenfor brukaret. Merkelig nok godtok tyskerne denne løgningen, noe det nok lå mye godvilje bak. Dynamitten ble lagret på låven hos Torgeir Kvarstein, skjult under ei gjødselkjerre, 30 cm over hodet på tyskerne som hadde verksted under. I mars 1953 plasserte Henry og Sverre Moseidjord det som da var igjen av dynamitten på steinen ved elvekanten (som i dag kalles Kvarsteinen) og fyrte av med lunte og knallperler. Ikke lenge etter kom det et enormt drønn. Venneslaposten skrev: *Det smalt så folk hoppet på stoler og slagbenker, rutene drysset og uthusene holdt på å falle sammen.*

Den nye Kvarstein bru ble offisielt åpnet 10. januar 1969 av veisjef Einar Rosendahl. Fædrelandsvennen skrev at brua hadde kostet 1,7 millioner kroner. Den østre pillaren står på fjell, men den vestre er en svevende betongpillar, det vil si at man ikke klarte å komme ned på fast grunn. Da brua var ferdig, skrev Venneslaposten at Veivesenet hadde solgt den gamle Kvarstein bru til Marnardal kommune for

tusen kroner: *En tusenlapp for ei bru, det må være røverkjøp, ikke minst når den, som i Marnardal, kan bli to nye bruer, ei ved Mjåland og ei ved Fuglestveit.* Flere foreslo imidlertid at brua skulle brukes i Vennesla som bru over til Heisel, men det ble ikke noe av de planene.

OKSÅSEN

Oluf Rygh tolker oks som `ufs, bratt bergvegg´, og det stemmer godt når det gjelder hvordan terrenget på Oksåsen er. Men kanskje kan oks også komme av oksla/aksla, som betyr skulder, og vise til at åsen har en rund formasjon, som en skulder. I området ved Oksåsen er det flere krigsminner, se bildet på neste side.

OKSEBEKKEN

Bekken som renner ut i Oksia heter Oksebekken. Dalføret den renner i ble kalt Oksedalen. Utløpet til bekken og dalføret har blitt en god del forandret ved veiutvidelse. Bekken starter ved Butjønna. I 1752 er navnet skrevet «OxseBækken». I ei

// Den gamle Kvarstein bru fotografert under flommen i 1933. Vi ser at pillaren midt i elva er nesten skjult av vannmassene. Svingen i nordenden av brua var ganske krapp. Det fortelles at det hendte tømmerbiler måtte stoppe og kappe av lengden på tømmerstokkene for at de skulle klare svingen. (Foto fra Olav Moen).//



// Fra åpningen av den nye Kvarstein bru. //



skyldsetningsforretning fra 18. mai 1881 er bekken omtalt «Saugedalsbekken». Et bytte gikk [...] til det nordøstligste Hjørne af Teglværkets Bygninger, hvor en Sten er nedsat, derfra følger det Saugedalsbækken i sydvest til Elven, hvorfra det følger samme i sydlig Retning til Papirfabrikkens der opførte Bygning, hvor en Sten er nedsat [...] Siden Oksebekken nok er det eldste navnet, har jeg valgt å bruke det.



OKSIA

Ei ie i elva ovenfor Kvarstein bru heter Oksia. Der hadde Oksi bom utskillingsplass for tømmer. Jeg antar at ia har navn etter Oksåsen, slik at betydningen av navnet er `ia som ligger ved Oksåsen`. Ei ie er dialekt for evje. Evje kommer av norrønt efja som kan bety `vik av elv. Det er typisk for ei ie at den har grunt vann og rolig strøm. Ia skjærer ut fra hovedstrømmen i elva og tilbake, den er en sidestrøm som går i ring. Oksia er nevnt i 1634. Da fikk Jeppe Sjuerson Smørhol til brukende pant for 200 riksdaler av Eivind Kvarstein: *Et stække eng med skouf ok mark, i fra OxssJen [Oksia) og til Hous [Haus) skouf vedtager [...]*

I 1836 nevnes det i en kjøpekontrakt at Ouen Hansen Nygaard skulle ha rett til [...] fiskeri hver fjerde aften i hver anden uge med støgarn i Oxien [...]. I notater fra arkivet til Vigelands Brug fra 1937 nevnes det at Bertha Sagen hadde rett til å sette ut støgarn i Oksia.

OKSI BOM

Ved Oksi bom ble tømmeret som ble fløtet på elva, stoppet og sortert for videre fløting til forskjellige oppkjøpere ved Kvarstein sag og videre nedover elva, så som sagene ved Glattetre, Augland og Strai. Mye av tømmeret skulle også videre til Kristiansand.

I 1868 betalte eierne av Kvarstein sag en årlig leie på 60 skilling for bomfestene til Oksi bom til Christian Tellefsen Qvarsteen. I 1901 fikk Torkel O. Bakken 15 kroner i året av Fællesflødningen for bomfestene.

(Kilde: Dokumenter som oppbevares på Statsarkivet i Kristiansand).

Gunstein Lian (f. 1860) skrev i *Soga um Skraastad nedskrevet 1937*: *Jens Fordahl hadde sag paa Glattetre. Til vanleg vart skurlasti, som skulde til Kvarstein, Glattetre og Augland sagbruk, med bom teken inn i Oksia, og derfraa flot ned til dei ymse bruk, men dei miste alltid noko som dreiv av til Strai bom. I 1803 og 1804 kom kvart aar ca. 50 tylt av Fordahls timber til Strai. Ole og broren Torkild Kristensen som var med han i arbeidet, fekk 20 skilling tylvti for aa draga det uppatt til Glattre.*

I et regnskap fra Fellesfløtingens arkiv, Statsarkivet i Kristiansand nevnes blant annet: 1899 den 17. Marts affholdtes efter forudgaaet betimelig Bekjendtgjørelse det faste Aarsmøde hos d Herrer Sam. Otto & Co i Christianssand S. Regnskabet for Aaret 1898 fremlagdes.

Om fløtingen nevnes blant annet:
Af Oxi og Strays Bom udsamledes 20 543 8/12 Tylt Last og 1692 9/12 Tylt Props.

Sagbrukene ved Saga, som brukte Oksi bom, ble som nevnt nedlagt på slutten av 1890-tallet.

Christianssands Tidende skrev den 24. mars 1900: *Fællesflødningen i Otteraaen. I Generalforsamlingen i gaar besluttedes at indkjøbe Venneslands og Strais Bomme for 28 000 Kroner og Oxi Bom for 750 Kroner.*

Skjøte angående Oksi bom er slik omtalt i pantebok 13 for Torridal sorenskriveri, folie 71:

Undertegnede A.C. Hartmann & Sønner sælger, skjøder og overdrager til Fællesflødningen i Otteraaens Vasdrag de af os ved Skjøde af 28de Februar d.A. tilhørende Kvarsten Sage i Vennesla Sogn (fra gammel Tid) tidligere tilligende Bomme med tilhørende Bomfæstigheder samt Liner og Kjættinger, alt i den stand hvori de nu befinde sig og i den Udstrækning de af Kvarsten Sagbrug har været benyttet til Tømmerets Nedstødning, Udsamling og Opbevaring for den mellem os omforenede Kjøbesum Kr. 750, er syv hundrede og femti kroner – der er betalt kontant, hvorfor de nævnte Bomme med Tilhørigheder som nævnt skal tilhøre Kjøberen som dennes lovlige kjøpte og betalte Eiendom. Ved Nedstødning til denne Bom forholdes efter «Regler for Fællesflødningen af 20de Januar 1874». Fordelingen af Tømmerkvantumet for Nedstødning til denne Bom skeer som før fra gammel Tid praktisert, dog saaledes, at det kvantum, der falder paa Kvarestens Brug, overgaar til os og tillægges vores Sagbrug, Ugland Sag [Augland sag] saalænge Kvarstens Brug er ude af Virksomhed.

Hvis Kvarstens Brug, der nu er nedlagt, eller en anden Fabrikvirksomhed sættes i Virksomhed hvorved Nedstødning af Tømmer tiltrænges, indtrædes atter Kvaresten Brug i sin Ret til

// Det er to bomfester på Lyngholmen av typen ringbolt. Her ses den minste ringbolten. Diameteren på jernringen er 16 cm, tykkelsen på ringen er 3 cm. //



// På Langskjær er det også fester og likeledes på landsiden ved Oksia. Diameter på denne ringen er ca. 15 cm.//



// På Lyngholmen, Langskjær og på landsiden ved Oksia hadde Oksi bom fester. På Lyngholmen vokser planten røsslyng, noe førsteleddet i navnet viser til. En holme kan defineres som `omflødd sted, lita øy`. Norrønt holmr og holmi betyr `reise, heve seg`. Langskjær har en langstrakt fasong. Et skjær er en stein som når opp i eller litt over vannflata. Ifølge Norsk stadnamnleksikon har det som grunntydning `det som er skore frå eller sund`. I bakgrunnen ses Kvarstein jernbanebru.//

Nedstødning af Tømmer imod at deltage i Fællesudgiftene i Forhold til det hele Kvantum, der nedstødes til Bommen. Vi forbeholder os for Fremtiden for Ugland Sag den Ret, som Kvarsten Sagbrug tidligere har havt til Opbevaring af Last i Bommen, dog ikke over 100 – et hundrede – Tyltér, lagt i Flaader. Udgifterne med Bommens Vedligeholdelse, Linehold, Bomfæste med mer bærer af den Last, som gennem Aarets Løb nedstødes og udsamles af Bommen. Naar de i «Regler for Fællesflødningen af 20de Januar 1874» nævnte Oxistødninger ikke foregaar, disponerer Fællesflødningen over Bommen.

Christiansand S. den 14. December 1900. A.C. Hartmann & Sønner.

Som nevnt fikk Torkel O. Bakken 15 kroner i året i år 1901 av Fællesflødningen for bomfestene. Leiekontrakten som han inngikk den 19. november 1901 med Fællesflødningen lyder slik:

Idet undertegnede, Thorkild O. Bakken erkjender at have modtaget hvad jeg til Dato har at fordre af Eierne af Oxi Bom for det paa min Eiendom anbragte Landfæste samt for Landleie af den indsamlede Lasts Opbevaring i Oxi, saavel i som under Bommen – erklærer jeg herved, at Eierne af bemeldte Bom – for Tiden Fællesflødningen i Otteraaen – fremdeles er berettiget, saalænge de selv maatte ønske det, at benytte sig af mit Land til Fæste og Opbevaring af Lasten for en aarlig Leie af Kr. 15. 00 – Femten Kroner pr. Aar. Leierne er ogsaa berettiget til at flytte Bomfæstet op eller nedover eftersom det falder bekvemmest samt at anbringe et Linehus paa Holmen. Leien er uopsigelig fra min Side. Som bortleier Torkel O. Bakken.

Oksi bom er omtalt i et regelverk angående fløting fra 1853. Her tas med et utdrag.
«Regler for Lasteudstødningen fra Venneslands Bom gjennom Torridalselvans Vasdrag» fra 1853

§ 1.

a) Principaliteter stødes til Strays Bom, og uden Hinder for denne Stødningen, da b) den paafølgende Dag, eller saasnart Strays- Stødningen er passeret Nødingen, til Vigelands Sauge.

c) Tvende Dage efterat det er paaslaaet til Vigeland, stødes til Oxie Bom, der maa være ledig inden tredie Dags Aften derefter. Vigelands Eiére beholde fremdeles herefter den samme Ret at støde til Vigelands Sauge saasnart som Oxie-Stødningen er passeret Nødingen, dog at Udstødningen til Strays Bom derved ikke forsinkes. Ved de her omhandlede Stødninger forstaaes kun en Stødning hver Gang.

§ 2.

Stødningen til Strays Bom skal efter den ovenanførte, i Regelen foregaae hver 7de

Arbeidsdag, saafremt Udsamlingen paa Grund af Vandstanden i Elven, eller andre Naturbegivenheder ikke derfor lægge nogen Hindring i Veien. Til dette Øiemed vil det være uundgaaelig nødvendigt at der ved de i Mellemtiden stedfindende Vigelands og Oxie Boms Stødninger iagttages den strængeste Orden og Nøiagtighed ved Befølgingen af de oven fastsatte Regler.

§3.

Til Strays Bom maa aldrig paaslaaes større Kvantum Last end 650 Tyltér. I denne Stødning skal Enhver være forpligtet til at paaslaae hvad han til hver Gang har afsamlet indtil et Kvantum af 20 Tyltér, Spirer derfra undtagne, hvorimod det er ham tilladt at lade paaslaae indtil 40 Tyltér forsaavidt disse haves afsamlet af egen Last. Det øvrige bliver at fordele pro rata efter hvad enhver har udsamlet af Last bestemt til Strays Bom. Hvorvidt det anførte maximum af 40 Tyltér kan forhøies, afhænger af Bestyreren for Hovedflødningen, der efter Elvens Beskaffenhed kan lade det stige indtil 50 Tyltér.

§ 5.

Med Undtagelse af de almindelige Baadestødninger til Vigeland og Oxie Bom naar Elven er saa stor, at Bommene ikke kunne udsættes, maa for Fremtiden ingen extra Baadestødning finde Sted uden med Bestyrerens Samtykke, og skal det tillige være ham formeent at udstrække Tilladelsen til et høiere Kvantum end 120 Tyltér ad Gangen.

Christianssand den 29de April 1853.

I neste årsskrift fortsetter vi vandringen langs Otrass bredder.

Kilder som ikke er nevnt direkte i teksten: Yngvar Hannevik, Solveig og Edgar Andresen. Dokumentene om fergetakster og søknad om fergingen, oppbevares i arkivet etter Stiftamtmanden, Statsarkivet i Kristiansand.

Ny vei gjennom Vikeland

Mye er borte og mye er forandret på Vikeland siden jeg vokste opp der på 1950- og 1960-tallet. Da den nye veien ble anlagt gjennom Vikeland, var det et stort inngrep som forandret mye av det som var. Men det var nok ikke til å unngå – denne veien måtte bygges. Det er litt feil når vi i dag sier «den nye veien». Når sommeren kommer tilbake om noen måneder, er det hele 50 år siden veien ble åpnet. Men før jeg skriver om denne omleggingen av hovedveien fra Heiselbrua til jernbanestasjonen på Vikeland, begynner jeg med et historisk tilbakeblikk ...

Tekst av **Knut John Bakken**

Den første «Postveien»

Den første hovedveien gjennom Vennesla – den såkalte Postveien – ble anlagt i 1860-årene. Her skal jeg ikke beskrive den veien i detalj, men den gikk fra ferjestedet i nærheten av der hvor Kvarsteinbrua ble bygd på slutten av 1880-tallet, så gjennom Kvarstein, Åsbygda, Vikeland og videre til øvre Vennesla. Denne veien gikk ikke gjennom det området hvor den nye veien gjennom Vikeland ligger i dag. Før den første Kvarsteinbrua stod ferdig i 1888, måtte en ferje over Otra mellom Saga og Mosby. Det fantes ikke kjørevei på østsida av Otra før Sødalsveien ble åpnet i 1923. Før den tid var det bare en sti å ta seg fram på.

Når en kom sørfra bøyde den gamle postveien av mot høyre straks ovenfor gården Moseidjord. Der gikk den opp den bratte bakken mot Åsbygda. I dag kalles den Åsvegen – den gang het den Springkleiv eller Sprengkleiv, og det fortelles at den het det fordi det hendte at hestene ble sprengt her. På toppen av denne bakken kom veien senere til å krysse Setesdalsbanen på en planovergang med

grind, men da var den ikke hovedvei lenger. Litt lenger nord krysset veien over Lundebekken på ei bro ved Lia litt nedenfor Lunden og fortsatte så videre oppover mot Vikeland. Den undergangen under jernbanen hvor Åsvegen går i dag ble bygd da Sørlandsbanen ble anlagt gjennom Vennesla i 1930-årene.

Lundekleiva

I 1879 ble veien lagt om. Fra Moseidjord ble veien lagt rett fram der den ligger i dag, og ved fjellnabben der Heiselbrua kom seinere, bøyde den til høyre og fortsatte oppover det dalføret som ble kalt for Gunnarsdalen. Her fortsatte den i svinger langs Lundebekken oppover mot Lunden og Vikeland – det var den kleiva som i «mi tid» ble kalt for Lundekleiva, eller «Lonnekleiva» i Vennesla-dialekten.

Når jeg ikke klarer å holde meg strengt til saken, pleier jeg å si at jeg tar et lite skritt til side. Det gjør jeg nå for å fortelle om den tida da jeg var avisbud for «Dagbladet Sørlandet» på Vikeland i årene fram

mot 1960. Da var Lundekleiva den verste delen av ruta – tre kvart kilometer utfor bakke og en slitsom tur oppover igjen bare for å legge 3-4 aviser i postkassene nede ved Heiselbrua. Her må en huske på at dette var lenge før det var vanlig å ha sykkel med 21 gir. Heldigvis hadde jeg et godt samarbeid med Tellef Larsen som den gang var avisbud for «Fædrelandsvennen». Vi tok avisene for hverandre – jeg husker ikke om det var annenhver dag eller annenhver uke – men samarbeidet gjorde det i hvert fall enklere for oss begge.

Veien til Vigeland Hovedgård

Før den nye veien gjennom Vikeland ble bygd, tok veien inn til Vigeland Hovedgård av fra hovedveien helt nede ved Heiselbrua. Den idylliske sideveien inn til gården gikk på ei trebro over Lundebekken der den renner ut i Otra, og videre innover mot gården gikk den gjennom en allé med store lauvtrær på begge sider.

Nok et lite skritt til side: Den kjente presse mannen Gustav G. Moseidjord (1891-1973) var redaksjonssekretær i avisen «Agder Tidend» under krigen. Han overtok som redaktør i samme avis 7. mai 1945 da naziredaktøren Johan Tveite måtte ta sin hatt og gå. I hele sin tid som sjef i avisen måtte han finne seg i å se at «Agder Tidend» tapte de fleste slag om både annonser og abonnenter. Men han stod på helt til pensjonsalderen innhentet ham i 1961. Han fortsatte å skrive også etter at han ble pensjonist. Moseidjord var en populær kåsør både i spaltene og i forsamlinger. I «Fædrelandsvennen» 5. mars 1966 skriver han om ungdomsmoro på bygdene i eldre tider, og der nevner han blant annet dansemoro på veien inn til Vigeland Hovedgård:

«I ny og ne kunne man komme sammen til dans og leik i «Dølane», den ensomme veien som fører inn til Vigelands hovedgård fra Heiselbrua. Under de gamle allétrær trødde man dansen i sommerkvelden og «tyven, tyven», «Sjung for alle og gjøra så». Idyllisk og drømmende for unge pikehjerter. Ja, jamennsan.»

For min del vil jeg legge til at det kan vel tenkes at også en del guttehjerter ved slike anledninger banket litt hardere enn vanlig.

Den lille brua over Lundebekken og den første delen av veien inn til hovedgården forsvant da hovedveien ble lagt om her i 1970-71. Mer om det om litt – etter et nytt sideblikk:

I min oppvekst i Åsveien var vi mye «på heia» som vi sa – det vil si vi oppholdt oss ganske mye i skog og mark. Ofte var vi i området mellom den såkalte Kløversteinen og Knollane, et høydedrag like ovenfor gården Moseidjord. Der lå det ei lita rød hytte, og der så vi av og til en eldre mann som hadde tilhold der. Det var pensjonisten Gustav G. Moseidjord.

Jeg skrev forresten noe om Knollane i historielagets årsskrift 2016. Om det tåler gjentakelse, må redaksjonskomiteen avgjøre:

«På Knollane, et høydedrag like ovenfor gården Moseidjord, var det et svært felt med rabarbra. Og rabarbra smakte jo godt, spesielt hvis man hadde vært så heldig å få med seg et glass med sukker (farin) hjemmefra, som rabarbraen kunne dyppes i. Min yngre bror Øyvind påstår at vi en gang spurte mamma om å få et glass med litt sukker i. Vårt ønske ble imøtekommet, og mamma rakte oss glasset med

// Dette bildet fra 1919 viser den første delen av den idylliske veien inn til Vigeland Hovedgård. Den lille brua over Lundebekken ses i høyre bildekant. I bakgrunnen ser vi noen av husene på Rauarmonen, eller Monen som det heter i dagligtalen. Bak husene rager Svinefjell opp. Fotografen har stått like ovenfor hengebrua ved Heisel. Da den nye veien stod ferdig, var avkjørselen til hovedgården flyttet lenger opp i bakken mot Vikeland. Foto: Anders B. Wilse / Norsk Folkemuseum. //



følgende strenge formaning: «Her he dykken sokkår, men nå gjenge dykken ikkje på Knollane!». Jeg husker ikke dette og skal ikke gå god for historien.»

Men så over til det denne artikkelen egentlig skulle handle om – den nye veien gjennom Vikeland.

Ny vei gjennom Vikeland

Diskusjonene om veien gjennom Vikeland ble for alvor satt på dagsordenen i 1965. De strenge importrestriksjonene som gjaldt for personbiler etter 2. verdenskrig ble opphevet 1. oktober 1960, og i årene som fulgte etter dette frisleppet økte biltrafikken betydelig i vårt land, også i Vennesla. Det var dessuten signaler som tydet på at NSB kom til å legge ned lokaltogene mellom Kristiansand og Grovane. Det skjedde et par år senere – lørdag 27. mai 1967 gikk de siste lokaltogene på strekningen.

Det kom altså flere biler på veiene, og når det også var på tale å legge ned lokaltrafikken på jernbanen, er det klart at dette ville medføre ytterligere økninger i veitrafikken. Derfor ble det i 1965 aktuelt å gjøre noe med den gamle veien mellom Heiselbrua og jernbanestasjonen på Vikeland. Den svingete Lundekleiva og den trange veien mellom husrekkene lengst sør på Vikeland ville kunne bli en flaskehals i trafikkavviklingen. Det var en kort strekning det her var tale om, bare ca. 1,3 kilometer, men diskusjonene ble lange ...

Statens vegvesen ville at en ny vei skulle legges på vestsida av Bakhei fra Heiselbrua og i rett linje over Vikelandsmoen og inn på bestående hovedvei ved Norsk Wallboardfabrikk. Dersom veien ble lagt slik, ville A/S Vigelands Brug måtte avstå en betydelig del av sin eiendom, noe de protesterte mot. Og kommunestyret i Vennesla fulgte opp med dette vedtaket 20. mai 1965:

«Selv om A/S Vigelands Brug i dag ikke kan legge fram aktuelle planer om utvidelser av bedriften, mener kommunestyret det vil være meget betenkelig å legge veien etter veikontorets prinsipale forslag over Vikelandsmoen. Etter opplysninger en har innhentet, må en regne med at en fremtidig utvidelse av bedriften ikke vil la seg gjennomføre uten at bedriften disponerer hele området mellom fabrikk og den gamle riksvei 395».

Videre ble det hevdet at det i Vennesla var svært lite igjen av områder som kunne egne seg til utvidelser av industrien, og det måtte ut fra et kommunalt og samfunnsmessig synspunkt bestemmes advarsels mot at det meget verdifulle arealet det her var tale om ikke skulle kunne brukes til industrielle formål.

(Jeg kan ikke huske at veien som nevnes ovenfor ble kalt for Rv395, men det kan jo likevel være riktig. Mens jeg nå er inne i en parentes kan jeg bemerke at veien gjennom Vennesla i dag er klassifisert som fylkesvei, Fv405, og den går fra rundkjøringen ved

Mosby til Vegusdal. Omklassifiseringen ble gjort gjeldende fra 1. januar 2010.)

Tidlig på året i 1967 begynte en del av oppsitterne helt sør på Vikeland å tenke på hva som kunne komme til å skje. De ventet på at det skulle bli truffet en endelig avgjørelse når det gjaldt veien gjennom det området hvor mange av dem hadde husene sine tett inntil den gamle veien. Var det veien ved husene deres som skulle utvides, eller skulle den legges på vestsida av Bakhei slik Statens vegvesen hadde foreslått? Skulle de stille hagene sine når våren kom, eller skulle de begynne å se seg om etter nye tomter og innstille seg på at husene og tomtene deres skulle bli ekspropriert?

Veisjef Einar Rosendahl i Statens vegvesen var også veldig opptatt av at det ble fattet en beslutning når det gjaldt valg av trasé for enten veiutvidelse eller ny vei. Pengene var bevilget, faktisk som en del av den bevilgning som ble gitt til kompensasjonsvei etter at Setesdalsbanen ble nedlagt i 1962, og hvis ikke pengene ble brukt i løpet av et par år, ville de ifølge veisjefen bli trukket tilbake. Han slo fast at de hadde penger til å bygge ny vei, men de hadde ikke penger til å rasere mange hus på Vikeland for å gjennomføre det alternativet kommunestyret tidligere hadde gått inn for.

Saken kom til behandling i formannskapet i Vennesla 6. april 1967. Formannskapet utsatte saken da det kom fram et par kompromissforslag som rådmann Anders Kr. Var ville at kommunens administrasjon og veimyndighetene skulle vurdere før den endelige behandlingen i kommunestyret. Rådmannen var imidlertid helt klar på at saken måtte sluttbehandles i kommunestyret før sommerferien, slik at man ikke gikk glipp av de gitte bevilgninger.

Denne veisaken hadde vært samtaleemne på Vikeland i lange tider, og det er jo ikke så rart. 21 oppsittere ville bli direkte berørt dersom den nye veien skulle opparbeides langs den gamle traseen, slik kommunestyret tidligere hadde fattet vedtak om, og de hadde selvsagt sendt inn et protestskriv til kommunen.

Torsdag 29. juni 1967 skulle det avgjøres. Kommunestyrets representanter kom til Vikeland tidlig på dagen for å befare området mellom Vikelandsmoen og Heiselbrua. De skulle se på de alternativene som forelå, og senere på dagen skulle de så fatte sin endelige beslutning. Avisreferatene sier ikke noe spesielt om det, men jeg går ut fra at det også var en del spente Vikelandsfolk som møtte fram denne dagen.

Så endte det da slik at Vennesla kommunestyre senere på dagen vedtok enstemmig å tilrå at den nye veitraseen fra Heiselbrua til Vikeland skulle legges vest for Bakhei. Bebyggelsen i Lunden og sør på Vikeland skulle spares. Kommunestyret

// Vennesla
kommunestyre på
befaring i gammelt
kulturlandskap mellom
Marisknotten til venstre
og Bakhei 29. juni 1967.
Det er nok ei av stikkene
som markerer den nye
veien vi ser i forgrunnen.
Noen av «kvidbrakkane»
skimtes mellom trærne
i bakgrunnen. Foto:
Klipp fra en av Olav
Strandbergs filmer om
Vennesla. //



forutsatte imidlertid at Vigelands Brugs interesser skulle ivaretas så langt det var mulig, og det kunne skje ved at den nye veien ble lagt så tett som mulig inntil skråningen mot Høgevollane og ved å sprengne en høy skjæring inn mot Bakhei nærmere toppen av bakken opp mot Vikeland.

Kommunestyret gav følgende uttalelse:

«Vennesla kommunestyre har fått seg forelagt de redegjørelser som er avgitt om ny riksveitrasé øst for Otra på strekningen fra Heiselbrua til Wallboardfabrikken. Da veisjefen overfor formannskapet klart har gitt tilkjenne at en tunnel under Bakhei ikke er aktuell, av økonomiske grunner, står en overfor følgende valg: Enten øst eller vest for Bakhei. Øst for Bakhei blir det enten i store trekk å følge nåværende riksvei eller en ny linjeføring nokså parallelt med tidligere riksvei. I begge tilfeller må en gjennom utpregede tettbebyggelser med forretninger.

Vanskene med jernbaneundergangen ved Lunden, vil bare i noen grad bli redusert. Enkelte hus må fjernes og flere hus blir stående igjen kloss i veien. Etter den skisse som er lagt fram av ingeniørfirmaet Lindboe, er avkjørselen fra alle hus i Bakhei ikke planlagt, og vil bli både kostbar og vanskelig på grunn av stor høydeforskjell. Vest for Bakhei vil veien gå over Vigelands Brugs eiendom. Den store flaten nord for bedriften er det eneste området i hele kommunen av noen størrelse som direkte kan legges ut til industriformål med vei, vann og kloakk i nærheten. I samme grad som dette området beskjæres, beskjærer man bedriftens mulighet til ekspansjon enten i egen regi eller i samarbeid med andre bedrifter, eller beskjærer mulighetene for helt ny virksomhet. Samtidig mangler kommunen minst 300

arbeidsplasser, og befolkningsstatistikken viser at årskullene mellom 20 og 30 år er begynt å flytte ut til pressområdene. Den trafikkøkning som en har sett de siste år, og som en må vente i årene fremover, gjør at kommunestyret ikke lenger tør anbefale noen trasé øst for Bakhei gjennom tettbebyggelsen.»

Så ble det da slik som jeg allerede har nevnt:

Stikk i strid med sitt tidligere vedtak, vedtok kommunestyret enstemmig at den nye veien gjennom Vikeland skulle legges vest for Bakhei. Den gamle bebyggelsen gjennom Lunden og søndre Vikeland skulle spares – oppsitterne her kunne puste lettet ut.

Her kan jeg ikke la være å legge til at de kommunestyrene som har bestemt i Vennesla i seinere år ikke har vist den samme «omsorg» for industriell virksomhet som det ble gjort i 1967. Et stort forsamlingshus for Filadelfia-menigheten, en barnehage og en privat videregående skole med elevinternat har blitt etablert i dette området som i utgangspunktet var regulert til industri. De nylig nevnte virksomhetene kan neppe falle innenfor den kategori som ble forutsatt i reguleringsplanen. For mer enn 50 år siden tok det fire år før det ble bestemt at en kunne «belemre» industribedriften A/S Vigelands Brug med å legge en viktig vei på deler av bedriftens område. Det synes som om det var litt enklere å få plassert skole, internat, barnehage og forsamlingslokale på det samme området.

Etter at den nye Kvarsteinbrua ble åpnet 10. januar 1969, kunne en begynne på anlegget Heiselbrua-Vikeland ca. 2 kilometer lenger nord. Arbeidet med å legge ny vei vest for Bakhei kom så smått i gang mot slutten av 1969.

*// Anlegg av ny vei
senvinteren 1970. Den
gamle Lundekleiva slynger
seg oppover midt i bildet.
Foto: Klipp fra en av Olav
Strandbergs filmer om
Vennesla. //*



*// Her begynner den
nye veien å ta form.
«Kvidbrakkane» i
bakgrunnen. Foto:
Klipp fra en av Olav
Strandbergs filmer om
Vennesla.. //*



Alle spørsmål om grunnavståelse var allerede klarlagt. Det hadde ikke vært nødvendig med noe skjønn eller annen rettslig behandling. Alle grunneiere, også Vigelands Brug, gikk med på en minnelig ordning.

Det nye veistykket var som nevnt ca. 1,3 kilometer langt, og selve veianlegget var kalkulert til 1,2 millioner kroner. I tillegg ville det komme ca. 1 million kroner i grunnerstatninger. På slutten av 1969 mente Statens vegvesen at arbeidet med den nye veien kunne ferdigstilles i løpet av 1970. Det skulle imidlertid vise seg at det tok noe lenger tid – de optimistiske planene om ferdigstillelse i løpet av 1970 holdt ikke.

Arbeidet med den nye veien startet forsiktig opp seint på høsten 1969. Før årsskiftet 1969/70 ble det

hogd en del trær langs den nye traseen, og det ble tatt ut en del grus i skjæringen mot Høgevollane. Først ut på nyåret 1970 ble det satt i gang fjellsprenging ved Heiselbrua. Blant annet ble det i begynnelsen av april avfyrt ei stor salve i berghammeren i bunnen av Lundekleiva. Dette ble gjort for å bedre sikten i det krysset som ville komme her når den nye veien var ferdig. Den nye riksveien ble som nevnt lagt over deler av eiendommen til Vigelands Brug, men veien opp den bratte og svingete Lundekleiva skulle opprettholdes for lokaltrafikken. I bunnen av denne bakken var det derfor nødvendig med et bredt kryss med god oversikt.

Arbeidet med den nye veien fortsatte gjennom hele 1970 og utover i 1971. Først ut på ettersommeren, i august 1971, kunne den nye veien tas i bruk.

Vi har sett at det ble vedtatt å legge veien på vestsida av Bakhei for å spare bebyggelsen og miljøet i Lunden og på søndre del av Vikeland. Men det var ikke slik at den nye veien ikke kom til å sette sitt preg på området her. Det tidligere uberørte området mellom Marisknotten og Bakhei ble delvis rasert og belagt med asfalt. Om vintrene hadde vi gått på ski her, og i regnfulle perioder med etterfølgende frost kunne vi gå på skøyter på de små tilfrosne pyttene som på grunn av spesielle værforhold ble etablert her fra tid til annen.

I det hele tatt hadde vi et eldorado her i området ved Monen, Kvivollen, Marisknotten, Bakhei, Dalletjønn, Kollerkilen osv., da vi vokste opp på 1950- og 1960-tallet. El Dorado – et spansk uttrykk som kan ha flere betydninger – opprinnelig betyr det «den forgylte», men slik vi kjenner det i dagligtalen betyr det vel noe mer i retning av «et paradisisk sted» eller «et ønskested». Og jeg føler at det var nettopp det Vikeland var på den tida.

Og selv om den nye veien delvis ble lagt utenfor bebyggelsen, måtte en del hus vike plassen. Fem av bolighusene til Vigelands Brug måtte rives. Etter at den nye veien ble åpnet i august 1971, skulle det vise seg at ikke alle problemer var løst. Det var nemlig slik til å begynne med at trafikken mot Vennesla på den nye veien hadde vikeplikt for den trafikken som kom fra høyre i den gamle Lundekleiva. Dette førte til flere kollisjoner i krysset mellom gammel og ny vei, selv om en hadde forsøkt å bedre sikten ved å sprengte bort ca. 3000 kubikkmeter av berghammeren ved krysset.

I «Fædrelandsvennen» 26. august 1971 ble den nye veien opp mot Vikeland omtalt som «Autostrada-innkjøring» til Vennesla, og at den innbød til stor fart og skapte inntrykk av å være en forkjørsvei, hvilket den ikke var den første tida. Nå har den blitt det, og en må stoppe helt opp nederst i Lundekleiva før en kjører ut på Fv405.



// Den såkalte «Spisebrakk» som ble betegnet som bolig nr. 16, lå der vi ser en grushaug i bakgrunnen. Spisebrakk ble revet allerede i 1963. Da den nye veien ble anlagt, ble ytterligere fem hus revet i 1970. Det var kvitbrakkene nr. 17, 18 og 19 som lå langs veien i forgrunnen ovenfor den nevnte grushaugen. Dessuten forsvant nr. 22, den øverste av brakkene mot Monen sør for Vigeland Brugs veg, samt det såkalte «Reberhuset». Sistnevnte hus ble bygd av Emil Robert Reber, og det ble solgt til Vigelands Brug etter Rebers død. Huset, som fikk nummer 27, ble revet for å gi plass til forbindelsesveien mellom Lundevegen og den nye riksveien. Foto: Klipp fra en av Olav Strandbergs filmer om Vennesla. //

Hva heter den nye veien?

Helt til slutt litt om navnet på den nye veien. Jeg har hørt/sett at noen omtaler den som «Nye Lundekleiva». Det blir etter mitt syn temmelig misvisende. I forhold til veien ligger den gamle plassen Lunden og boligområdet med samme navn på stikk motsatt side av Bakhei, og den nye veien er ikke innom Lunden i det hele tatt.

På kartet fra Statens kartverk er den gamle Lundekleiva en del av Lundevegen som går fra Heiselbrua til huset til Thorkild Haus. Den nye veien er en del Venneslavegen som går fra rundkjøringen på Mosby til den møter kommunegrensa mot Birkenes langt opp i Skjerkedalen. Det vil si den skifter navn fra Venneslaveien til Venneslavegen i det den passerer kommunegrensa mellom Kristiansand og Vennesla midt på Kvarsteinbrua, fordi noen har fått det for seg at i Vennesla heter det vegen og ikke veien ...

Et annet spørsmål er jo navnet «Venneslaporten» som er satt på det anlegget som Holbæk har bygd der Marisknotten lå tidligere. Når du kommer kjørende fra Kristiansand mot Vennesla, passerer du kommunegrensa enten mellom Haus og Saga på østsida av Otra, eller midt på Kvarsteinbrua når du kommer via Mosby. Da blir det et ganske langt portrom før du kommer til selve porten!

Kilder

- Eriksen, Arild: Diverse notater om Vikeland.
- Fædrelandsvennens historiske arkiv. <https://arkiv.fvn.no/?Menyfvn>.
- Jensen, Egil Remi (red.): De satte det på trykk. Sørlandske pressefolk i liv og trengsel gjennom 100 år. Kristiansand 2003.
- Leland, Lars, Skuggedal, Trygve og Skårdal, Jan: Postveien – den første hovedveien gjennom Vennesla. I «He tåge pebe?». Vennesla Historielag 1986.
- Rudjord, Kåre: Oddernes bygdebok. Gardshistorie. Kristiansand 1968.
- Wikipedia.



// Klipp fra «Fædrelandsvennen» 26. august 1971. //



HISTORIEN OM TUNTREET

SOM FORSVANT

Tekst av
Arne Krogstad

20 juli 1981 ble Vigeland hovedgård åpnet etter en omfattende restaurering. På åpningsdagen var det mange gjester og et omfattende program. Bl.a. var det representanter fra den engelske familien som disponerte gården i mange år. En av disse var Ruth Fisher. Hun var sønneatter av John Clark Hawkshaw som kjøpte Vigeland 1896. Han planta i sin tid et tuntre på gårdsplassen. Det fjerna Vigeland Brug i 1971.

Da Ruth Fisher sa ja takk til invitasjonen, ba hun samtidig om å få lov til plante et nytt tuntre til minne om sin bestefar og det ville gjerne festkomiteen være med på. Bernt Kvarstein kom med et flott lønnetre på åpningsdagen og det ble høytidelig plantet av Ruth Fisher. Tuntreet fikk plass mellom Hovdgården og uthuset/Løa. Tuntreet trivdes på Vigeland Hovedgård. Det vokste seg større og større for hvert år, og det skulle minne oss om tidligere tider på gården.



Men noen ville det annerledes. I 2020 ble treet hogd ned, og hvem som gjorde det er ukjent. Nå er bare stubben tilbake, og er et trist minne om bestefaren til Ruth Fisher.



// Dette bildet vil pryde omslaget på den første boka om industriens utvikling ved Nødingsfossen eller Vigelandsfossen som er det vi kaller den i nyere tid. Bildet er tatt ca. 1890 og viser det store sagbruket som lå her før aluminiumsfabrikken ble bygd. Foto: Anders Beer Wilse. Fotografiet tilhører Norsk Folkemuseum.. //



årets JULEGAVE

Tekst av
Knut John Bakken



Hvis alt går etter planen, vil det bli utgitt ei spesiell bok før jul – ei bok som har potensiale til å bli årets julegave i Vennesla. Boka utgis av Vigelands Brug i samarbeid med Stiftelsen Vigeland hovedgård. Tittelen på boka er «*Vigelands Brug 1620-2020*» og med undertittelen «*Fra gårdsdrift og sagbruk til moderne aluminiumsverk*». Forfatter er Emilie Marie Andresen fra Kvarstein. Boka ble sendt til trykking 25. september og er ikke ferdig ennå, men jeg har allerede fått en utskrift på løse ark og har således fått anledning til å lese den før den er klar til utgivelse.

La meg si det med en gang: Jeg er imponert over det arbeidet Emilie Marie Andresen har lagt ned i

dette bokprosjektet – kildegranskingen har vært svært omfattende, noe en fyldig liste over litteratur og andre kilder bærer et klart vitnesbyrd om. Og så er det selve skrivingen da. Bare det må jo ha krevd store ressurser. For det er nemlig ikke bare snakk om ei bok – Emilie Marie har skrevet to bøker – hun har skrevet mer enn tusen sider! Det er bind 1 som utgis nå. Hvis salget av bind 1 går bra, og etter mitt ringe skjønn bør den bli kjøpt og lest i mange hjem i Vennesla, så vil bind 2 bli utgitt neste høst i tida før jul. (se bildet over)

Men det stopper ikke der. I tillegg til omfattende forskning i kilder og skriving av teksten til dette omfattende verket har hun også tatt seg av

bildebehandling og layout. Ganske visst har hun hatt hjelpere i prosessen, og de nevnes og takkes i forordet. Men det som står fast er at hun egenhendig har skrevet teksten, behandlet bildene, laget selve oppsettet og gjort disse to bøkene klar til trykking, og det er et imponerende stykke arbeid! Vennesla har vært ei industribygd, og er det vel for så vidt ennå, selv om denne karakteristikken smuldret noe da Hunsfos Fabrikker ble nedlagt for godt i 2012. Venneslaindustriens vugge stod ved foten av Vigelandssossen. Det startet allerede i 1620, og virksomheten her pågår stadig. Den kan i år feire sitt 400-årsjubileum. Denne historien har Emilie Marie Andresen beskrevet ved å nedlegge et betydelig arbeid gjennom flere år. Og hun har gjort det gratis, og etter hennes ønske skal all inntekt fra boksalget gå til vedlikehold av Vigeland hovedgård! Det snakkes ofte om ildsjeler i idrettssammenheng, og det er sågar nasjonale kåringer av «Årets ildsjel». Men ildsjeler finnes også på andre områder. Emilie Marie Andresen er en av dem ...

Første bind omhandler gårdsbrukene Nedre Vigeland og Øvre Vigeland. Videre er det kapitler om Vigelandssossen, sagbrukene, møllene, Vigelandss Jernverk, aluminiumsverket og en tidsreise fra 1620 til 2020. I tillegg kommer en omfattende kildeliste som allerede er nevnt. Spesielt interessant var det å lese om framveksten av arbeiderforeningene på 1900-tallet og den kampen de førte for å få akseptable lønns- og arbeidsforhold. Likeledes var det interessant å lese om forholdene ved bedriften under 2. verdenskrig.

Jeg har lest 540 interessante sider hvor jeg har funnet både bilder og interessante opplysninger om mine egne forfedre. Det samme vil sikkert gjelde for mange andre etterkommere av de arbeiderne som hadde sitt virke ved fossen og som bodde på de tallrike husmannsplassene under Vigeland. De etterkommerne finnes det mange av i Vennesla!

Når bind 2 forhåpentligvis kommer ut før jul 2021, vil det handle om stedsnavn og lokalhistorie på Vigeland, langs Otra fra grensen for den gamle Vigelandeiendommen ved Åbålsbekken ved Moseidjord og opp til Hallandskilen. Stedsnavn og lokalhistorie i den gamle Vigelandsskogen omtales også. Siden laksefisket alltid har vært av stor betydning for Vigeland, blir det også om glimt fra laksefiskets historie fra 1600-tallet og fram til nå, og da ikke bare i tilknytning til Vigeland, men helt ned til Haus. Bind 2 er på nærmere 500 sider og har mange bilder og også gjengivelse av noen unike, gamle kart.

Jeg har som nevnt lest bind 1 i form av løssblad. Men jeg kommer helt klart til å kjøpe boka innbundet når den kommer. Når en er interessert i lokalhistorien dukker det stadig opp spørsmål, og en får behov for å slå opp i kildene. For meg vil denne boka om Vigeland bli en kilde jeg stadig vil komme tilbake til.

Det er ei flott bok du har gitt oss, Emilie Marie. Takk skal du ha! Jeg gleder meg til bind 2 ...

// Forfatter Emilie Marie Andresen og administrerende direktør Ole Harald Mykland ved Hydro Vigelandss Brug AS fotografert høsten 2019 da bøkene var ferdig skrevet. Trykningen har blitt utsatt til dette året, i første omgang er det kun bind 1 som trykkes. Foto: Helge Omdal. //



I forbindelse med 75-årsjubileet for frigjøringsdagen den 8. Mai 2020 har jeg intervjuet Olav K. Eivindson. Han er 94 år gammel og bor i Vennesla. Han husker veldig godt årene 1940-1945 da Norge var okkupert av Tyskland.

Intervju med **Olav K. Eivindson**



Intervju av
Torleif Mjåland

Koronaen kom, landet ble stengt, elevene holdt hjemme og undervisningen foregikk på nett. Så da tiden for 8. mai og 75 års jubileumet for freden nærmet seg ønsket Torleif å lage et opplegg for sine elever på Vennesla skole på dette. Han ønsket å snakke med et tidsvitne, og presentere dette for elevene på barns premisser. Vi i historielaget synes det er veldig flott med et slikt initiativ. At den oppvoksende slekt fortsatt får ta del i denne historien er svært viktig. Så når du leser dette intervjuet, ja så les det med et barns åpne sinn.

– Hvor i Vennesla vokste du opp?

– Jeg vokste opp i det røde huset rett ved gamleheimen, det som ligger like overfor Norkirken. Før krigen flyttet vi til Graslia, og vi bodde der under alle krigsårene. Der bodde jeg sammen med mine

foreldre og to brødre. Moren min hadde vært gift før, men mannen hennes døde. Så storebroren min Dag var min halvbror, og han var 8 år eldre enn meg. Mamma giftet seg igjen, og fikk meg og min lillebror Kjetil. Han var invalid og kunne ikke gå, så vi kjørte han rundt i ei tralle.

Dag reiste til sjøs med skoleskipet Sørlandet en sesong. Før krigen var han også en periode på panserskipet Eidsvold i Narvik. Han reiste videre til Göteborg i Sverige for å gå på teknisk skole og var der da krigen brøt ut. Panserskipet Eidsvold ble senket da tyskerne angrep Norge 9. April 1940. Dag ble innkalt til norske styrker i England og ble flydd over fra Sverige til Skottland. Han arbeidet for flyvåpenet og var stasjonert ved North Weald som er en flyplass utenfor London og som var jagerflybase under krigen. Noen av arbeidsoppgavene hans var det elektriske arbeidet på de engelske jagerflyene Spitfire. Etter krigen kom han hjem igjen til Norge. Min far var elektriker, men han fikk tuberkulose og kunne til slutt ikke gå mer. Derfor tjente han heller ikke penger, så under krigen var familien min avhengig av min inntekt.

– Hvor gammel var du i 1940 da krigen brøt ut?

– Jeg var 14 år gammel. Jeg husker godt 9. april 1940. Jeg våknet om morgenen ca 06.30 av at folk sprang på veien utenfor huset vårt og ropte «Nå skyter de med fly!» Tyskerne bombet Odderøya og noen hus i Kristiansand, og vi kunne se eksplosjonene fra byen her oppe i Vennesla. Mange mennesker fra byen valgte å evakuere og mange kom til Vennesla. Senere den dagen syklet jeg ned til Kvarstein, og der møtte jeg norske soldater som var stasjonert ved Odderøya og som nå rømte innover i landet. Mens vi stod der kom plutselig to tyske jagerfly flyende lavt mot oss. Vi sprang av sted og gjemte oss under jernbanebroen for ikke å bli sett. Tre norske jagerfly landet faktisk på elva ved Mosby den dagen, og ble gjemt på en strand der. De la greiner over flyene for å skjule dem. Senere reiste flyene oppover Setesdalen.

– Hvilke minner har du fra begynnelsen av krigen?

– Jeg husker at folk kom i tusenvis fra Kristiansand. Noen gikk, noen syklet og noen kom med bil. Men det ble fort tomt for bensin på bensinstasjonen, så da var ikke bilene til noe hjelp. Noen vi kjente fra byen fikk bo hos oss. Det var et lite hus og trangt om plassen fra før, men vi åpnet selvsagt opp huset for å hjelpe folk på flukt. Ved krigens utbrudd evakuerte vi til hytta vår på Jeppestøl. Den hytta har jeg fortsatt den dag i dag. Vi var der i omtrent en uke, men vi hadde lite mat og det var vanskelig å få tak i mat. Det var også mange vi måtte dele maten med siden vi lot flere bo på hytta sammen med oss.



// Hytta på Jeppestøl.//

Etter at de norske troppene kapitulerte kunne vi reise ned til Vennesla igjen.

– Gikk du på skole under krigen?

– Da krigen brøt ut gikk jeg det siste året på Vennesla skole. Læreren min da het Topland, og han ble senere medlem i NS som betyr Nasjonal Samling, og var nazistpartiet i Norge. Etter barneskole gikk jeg ett år på framhaldsskolen. Da hadde jeg Olav Mosland som lærer. Vennesla

// Klassen til Olav tatt noen år før krigen. Olav er nr. 2 nede fra venstre. Lærer Topland bakerst. I bakgrunnen ser du spiret på Vennesla kirke.//





// Her ser du Vennesla skole (Det gamle skolebygget som ligger ute ved hovedveien). Tyskerne tok over skolebygget, og i skolegården er det fullt av tyske militærbiler. Nederst til høyre i bildet kan du se mitraljøsen.//

skole ble tatt av tyskerne, og vi måtte flytte skolen til festlokalet til Hunsfos fabrikk på Hunsøya. Der hadde vi skole noen måneder før tyskerne tok det lokalet også. Da ble skolen flyttet til Kvarstein bedehus, og der var vi resten av skoleåret. Lærerne som ikke ville melde seg inn i NS ble tatt av tyskerne. Det var mange lærere som nektet dette, og flere ble sendt til fangeleirer.

17. mai 1941 begynte jeg som læregutt i elektrikerfaget og jobbet som elektriker. Vi ble flere ganger tvunget av tyskerne til å jobbe for dem. Det var ikke noe kjekt, men hvis vi nektet kunne vi også bli sendt av sted i fangenskap. Etter krigen tok jeg utdanning i Oslo, og kom hjem til Vennesla som utdannet elektroingeniør i 1950.

– Var det mye tyskere i Vennesla under krigen?

– Det kom mye tyskere til Vennesla. De første tyskerne jeg så kom på motorsykkel kjørende i stor fart gjennom bygda. Etter en stund kom de kjørende tilbake igjen. De var kanskje en form for speidere som skulle sjekke om det var greit for resten av troppen å rykke inn i Vennesla.

Noe av det første tyskerne tok var Vennesla skole (bygget ute ved hovedveien). De stasjonerte seg på skolen. En Mitraljøse (Maskingevær montert på en tung fot) ble plassert ved det som i dag er museet på vei opp til Digemyra. Dette skulle brukes mot eventuelle flyangrep fra britene.

Jeg var nysgjerrig på skytevåpen og en gang snek jeg meg bort for å se på mitraljøsen. Jeg begynte å

sikte litt med den, men da ble jeg oppdaget av en tysker. Han brølte mot meg og da var jeg rask til å stikke av.

– Hvordan var det å leve i Vennesla under krigen?

– Til å begynne med merket vi ikke så mye, men det ble fort dårlig med mat. Bønder fra Eikeland og Verås kom med melk, men det ble fort stopp på dette også. Alt ble rasjonert. Vi fikk kun lov til å



// Olav på jakt.//

kjøpe mat i små doser. Smør ble sett på som gull. Folk fikk bare noen gram. Noen drev faktisk med ulovlig salg av smør. Det var heller ikke mulig å få tak i hvetemel og importert frukt.

En dag fikk vi en pakke i posten som var sendt fra Portugal. I pakken var det hermetikkbokser med sardiner. Senere fant vi ut at det var Dag som sendte maten fra England via Portugal. Portugal var nøytrale under krigen og derfor kunne pakken komme frem til oss uten at tyskerne konfiskerte den.

Jeg sultet ikke under krigen. Vi spiste mye havregrøt og i tillegg gikk jeg mye på jakt. Det var ulovlig, men vi gjorde det likevel. Jeg satte opp snarer og fanget både fugl og hare. I tillegg fisket vi også mye både i sjøen ved Ålefjær og i vannene i Vennesla. Vi syklet til Ålefjær, og en gang fikk vi nærmere tusen makreller og da gikk vi rundt til naboer og venner og delte ut fisk. Da ble det jubel! Vi plukket også mye blåbær og tyttebær om høsten. Tyskerne innførte regler for når man hadde lov til å plukke tyttebær, og politiet undersøkte om man plukket tyttebær ulovlig.

Det ble opprettet Milorg (motstandsorganisasjon) i Vennesla. De drev med militær opplæring.

Min onkel, Ivar Eivindson, var med der. Han ble arrestert av tyskerne og ble sendt til Arkivet i byen, videre til fangeleiren Grini i Oslo og så til en konsentrasjonsleir i Tyskland. Vi hadde mulighet til å sende ned pakker med noe mat til han mens han var i Tyskland. En gang da vi skulle poste en pakke møtte vi tre tyske soldater på posthuset. De så pakken og adressen. Da så jeg at de reagerte. De visste nok om alt det fryktelige som foregikk i konsentrasjonsleirene. Min onkel overlevde og kom hjem igjen etter krigen.

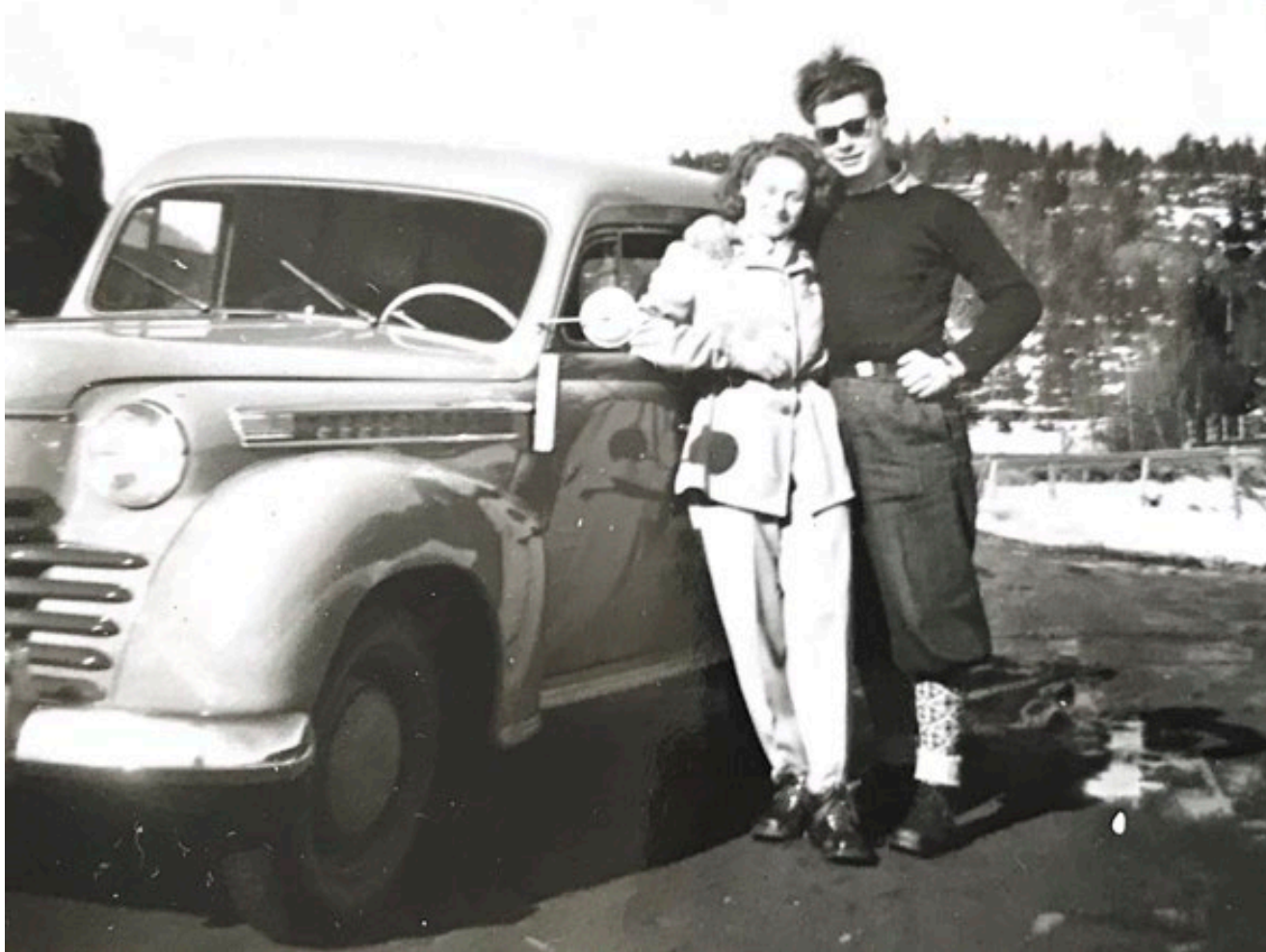
Jeg ble syk under krigen. Jeg fikk difteri som er en sykdom som ikke er vanlig lenger i Norge siden vi nå får vaksine mot den. Sykdommen var veldig smittsom og både jeg og min bror ble syke. Jeg havnet på sykehus i Kristiansand en måned, og vi var 18 pasienter på et rom. Det var en veldig kald vinter. Jeg husker at isen lå helt ut til Oksøy fyr. På sykehuset fikk vi dårlig mat. Menyen bestod av oppvarmede poteter som hadde vært frosset og sild og tørrfisk som ble hakket opp og kokt. Jeg husker også at vi fikk nypete. Den var varm og god. Senere ble Vennesla skole omgjort til et midlertidig difterisykehus. En venndøl som var



// Tysklandsfangenes heimkomst til Vennesla mai 1945. Gruppen med fanger fra tyskland – som onkel Ivar hørte til, ble mottatt av en stor menneskemengde på Vikeland stasjon. Ivar, og fangekameratene kom fra Sachsenhausen konsentrasjonsleir, som lå i området Oranienburg, utenfor Berlin.//



// Takkebrev til Ivar Eivindson for innsatsen under krigen. Signert Olav, Forsvarsjef. Denne Olav ble senere Norges konge.//



// Olav og kona Solveig på biltur i 1969.//

med i motstandsbevegelsen, og som tyskerne var ute etter, fikk også difteri. Han slapp unna siden tyskerne ikke ville arrestere han i frykt for selv å bli smittet.

Radio var strengt forbudt under krigen. Nazistene ønsket ikke at vi skulle høre nyheter fra England, og ble man tatt med radio ble man arrestert. Vi hadde radio på hytta på Jeppestøl. En av mine oppgaver var å sykle opp til hytta og høre på nyhetene fra England. Jeg skrev ned det jeg hørte og gav lappene til min far.

– Hva husker du fra 17. mai i krigsårene?

– Vi hadde ikke lov til å markere 17. mai under krigen. Man hadde ikke lov til å flagge med norske flagg. Jeg kjenner til at noen pakket sekken og gikk inn på Venneslaheia til stedet som heter Jerusalem og feiret 17. mai der med norske flagg.

– Hva husker du fra 8. mai 1945?

– Den dagen husker jeg veldig godt. Alt som kunne kripe og gå gikk ut i gatene for å feire. En stor flokk med mennesker samlet seg på Hunsøya. Direktøren på fabrikken holdt festtale. Det var en fantastisk dag og vi kunne endelig flagge igjen med det norske flagget

– Hva husker du fra 17. mai 1945?

– Det var en fantastisk dag! Jeg kan aldri huske å ha sett et lengre 17. maitog i Vennesla verken før eller siden. Vi hadde hatt fem år der vi ikke kunne feire nasjonaldagen vår, så når vi endelig kunne feire igjen var dette utrolig stort!

– Det store flertallet i Norge har aldri opplevd krig. Er det noe vi andre kanskje tar for gitt som du er mer takknemlig for?

– Det at jeg har opplevd krig, der vi har mistet friheten, har opplevd både matmangel og klesmangel har gjort at jeg setter stor pris på hvor godt vi har det nå. Ting vi tar for gitt i dag var ikke en selvfølge da. For eksempel husker jeg at barna i en familie måtte dele på sko, slik at den som skulle på skolen fikk skoene den dagen. Etter krigen reiste jeg mye rundt i verden og fikk se mange mennesker i nød. Det har også gjort meg veldig takknemlig for hvordan vi har det her i Norge.

– Til slutt: Er det noe du vil si til de som leser dette intervjuet?

– Da vil jeg si det jeg har sagt mange ganger til unge mennesker: Så heldige vi er som bor i Norge!

Tusen takk for intervjuet, Olav K. Eivindson!



**SPAREBANKEN
SØR**

Vedtekter for Vennesla historielag

§ 1: Medlemskap og virkeområde

Medlemskapet er åpent for alle. Vennesla Historielag har sitt virkeområde i Vennesla sogn.

§ 2: Formål

Lagets formål er:

- Å arbeide for at alt av historisk interesse innen lagets virkeområde blir tatt vare på og vernet om.
- Å vekke, øke og spre interesse for, og kunnskap om Sognets historie.
- Å organisere og lede lokalhistorisk virksomhet.
- Å arrangere møter, kurs og ekskursjoner.
- Å foreta registreringer, innsamlinger av muntlig tradisjon, stedsnavn og annet av historisk interesse.
- Å arbeide for at det blir gitt ut bygdebøker og andre skrifter om Sognets historie.
- Å arbeide for vern av fortidsminner og andre kulturminner.

For å nå målsettingen skal laget samarbeide med andre historielag og Agder Historielag.

§ 3: Årsmøtet

Årsmøtet er lagets høyeste myndighet. Ordinært årsmøte holdes innen utgangen av mars måned. Ekstraordinært årsmøte innkalles når styret finner det formåls-tjenelig. Årsmøtet bekjentgjøres i dagspressen og innkalles med minimum 2 ukers varsel.

Årsmøtet behandler: Årsberetning, regnskap og fastsetter medlemskontigenten.

Dessuten foretas det valg på leder, sekretær og kasserer, samt 4 styremedlemmer og 3 varamedlemmer.

I tillegg kan Hunsfos Historielag velge en representant til styret.

Videre velges 2 revisorer, valgkomite og andre tillitsvalgte.

Lagets leder velges for 1 år, de øvrige medlemmer og av styret velges for 2 år. Varamedlemmer, revisorer, valgkomite og andre tillitsvalgte velges for 1 år.

Saker som skal behandles av årsmøtet må være oversendt styret senest en uke før årsmøtet.

§ 4: Styret

Styret administrerer og leder lagets arbeid i årsmøteperioden. Styret er beslutningsdyktig når minst 4 medlemmer er til stede og innkallingen er foretatt på vanlig måte. 1.varamedlem innkalles fast til styremøtene.

Styret foretar valg på nestleder og representanter til offentlige utvalg, styrer og råd. Funksjonstiden er 1 år.

De valgte representanter fremlegger uoppfordret rapporter, årsmeldinger og referater fra møter i de respektive utvalg, styrer og råd.

Videre er styret lagets kontaktledd med andre historielag og med de kommunale myndigheter. Styret forvalter lagets eiendeler.

§ 5: Arkivering

Innsamlet skriftlig materiale, originalmanuskripter til lagets årsskrifter, m.m., og lydbånd- og videoopptak foretatt i lagets regi skal, i den utstrekning styret finner det formålstjenelig, deponeres i Vennesla Bibliotek's lokalsamling.

§ 6: Inaktivitet

Dersom styret ikke holder årsmøte i to (2) påfølgende år, kan en frivillig gruppe av lagets medlemmer, etter vanlig kunngjøring, holde årsmøte. Det foretas valg på nytt styre, som overtar det gamle styrets rettigheter og plikter.

§ 7: Oppløsning

Oppløsning av laget kan bare skje etter enstemmig årsmøtevedtak. Styret i Agder Historielag skal konsulteres.

Lagets midler kan overføres til andre historielag i kommunen, eller stilles til disposisjon for tiltak i kommunen, som samsvarer med lagets formål.

Lagets arkiv deponeres i Vennesla Bibliotek's lokalsamling.

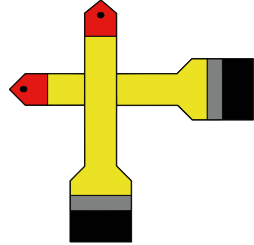
Revidert på Vennesla Historielags årsmøte 19.mars 2009.

Medlemsliste

ABRAHAMSEN, Bjarne Egil	BRULID, Aud Venke Renstrøm	GAUTESTAD, Sandra	HOLBERG, Kjell
ABRAHAMSEN, Terje	BRYNE, Odd Egil	GAUTESTAD, Tor Helge	HOLMENE, Jens Olav
ABRAHAMSEN, Vidar	BRØVIG, Anne Siri	GISLEFOSS, Gerd Solveig	HOLT, Knut
ABRAHAMSEN, Walter	BRÅDLAND, Synnøve	GRANLY, Per Erik	HOMME, Bjørg
ABUSLAND, Aud Kirsten	BØE, Borgny Håland	GRUNDETJERN, Bjarne Kåre	HONNEMYR, Anne Berit
AMUNDSEN, Per Thoralf	BÅRDSSEN, Anne Berit	GRUNDETJERN, Kirsti Olsen	HONNEMYR, Finn
ANDERSEN, Gerd Lillian Falkum	DALE, John	GRØNVOLD, Kari	HONNEMYR, Finn Ole
ANDERSEN, Greta	LUNDEN, Evelyn	GUNDERSEN, Ingjerd	HONNEMYR, Ingrid Jeppestøl
ANDERSEN, Jan Erik Back	DJUPESLAND, Kåre	GUNDERSEN, Liv	HONNEMYR, Henriette
ANDERSEN, Kai Anstein	DUNSÆD, Frode	GUNDERSEN, Roald	HONNEMYR, Håkon
ANDERSEN, Nils Arne	DØVIK, Bjørg Torunn	GUNNUFSEN, Arild	HONNEMYR, Karly Mardon
ANDERSEN, Randi	DØVIK, Odd Terje	GUNNUFSEN, Randi	HORRIGMO, Kirsten J.
ANDERSEN, Gunvor	EGELANDSAA, Odd	GUNSTENSEN, Astrid	HÅVERSTAD, Kåre
ANDERSEN, Tormod	EGELANDSAA, Sylvi	HAGEN, Allis Bjørnshei	INGEBRETSEN, Finn
ANDREASSEN, Johnny	DALE, Ingeborg Andrea	HAGEN, Borghild	INGEBRETSEN, Nils Sverre
ANDRESEN, Emilie Marie	EIDET, Finn Arild	HAGEN, Randi	ISAKSEN, Odd Willy
ARNEBERG, Kurt	EIDET, Rolf Trygve	HANNEVIK, Endre Johan	IVERSEN, Reidar Jortveit
ARNTZEN, Finn Arild	EIDET, Svein Egil	HANNEVIK, Gunvald	JAKOBSEN, Torhild Nordal
ARNTZEN, Ove Holmquist	EIKELAND, Kari Ingebjørg	HANNEVIK, Helge	JAKOBSEN, Øivind
ARNTZEN, Rolf Holmquist	EIKELAND, Svenn Gregar	HANNEVIK, Karl Magnus	JANZ, Erwin
ASKEDAL, Aslaug	EINSTABLAND, Inger	HANNEVIK, Yngvar	JENSEN, Bernt
ASLAKSEN, Morten	EILERTSEN, Arne	HANSEN, Anne Britt	JENSEN, Gunnar
AUNE, William	EIVINDSON, Arne	HANSEN, Emil Andreas	JENSEN, Gunnar Willy
ØSTERHUS, Anna	EIVINDSON, Olav	HANSEN, Finn Oskar	JEPPESTØL, John Olai
BACK, Anders Ronald	EIVINDSON Olav Kr.	HANSEN, Gerd Wiik	JEPPESTØL, Svein Morten
BAKKEN, Bjørn	ELIASSEN, Erling	HANSEN, Ole Johnny	JOHANNESSEN, Gro B.
BAKKEN, Daniel	ELLINGSEN, Gunnar	HANSEN, Jan	JOHANSEN, Bjørg
BAKKEN, Jorun	ERICHSEN, Linda	HANSEN, Jane	JORTVEIT, Inger Benda
BAKKEN, Knut John	ERIKSEN, Einar	HANSEN, Kjell Guttorm	JORTVEIT, Trygve
BAKKEN, Rune	ERIKSEN, Geir	HARKET, Martin	JORTVEIT, Åse
BAKKEN, Tor Endre Viksnes	ERIKSEN , John Kåre Emil	HAUG, Turid	KALSNES, Astrid Smith
BAKKEN, Øyvind	ERIKSEN, Gretha	HAUGEVIK, Inger	KALSNES, Magne
BARSGÅRD, Solveig	ERIKSEN, Reinhart	HAUGLAND, Allis	KARLSEN, Jan Kåre
BECH, Anne Mette	ESPEGREN, Agnar	HAUGLAND, Sonja	KIRKEBY, Monica
BERG, Arnhild	FJELLESTAD, Ellen	HAUS, Thorkild Odd	KLEPP, Magne Gustav
BERGESEN, Eli Wenche H.	FJERMEDAL, Brita	HEGLAND, Anne Marie	KLEV, Astrid Fardal
BERGKVIST, Roy	FLØRNES, Unn	HEGLAND, Kjell Reidar	KNOBEL, Ellen
BERGSNOV, Tordis Marie	FORGARD, Bjørg	HEGGLAND, Rune	KNUTSEN, Kristi
BERTELSEN, Jostein	FREDRIKSEN, Berit	BERNTSEN, Oddveig	KNUTSEN, Viggo
BERNTSEN, Sylvi Tambini	FREDWALL, Torunn	HEISELDAL, Odd Åge	KRISTIANSEN, Karin Bryne
BEURLING, Ester Johanne	FRIBERG, Inger Lise	HEISTAD, Ole Gunnar	KRISTIANSEN, Randi Marie
BJELLÅS, Yngvill Gunnbjørg F.	FRITZMAN, Georg	HELLUM, Torvald	KROGSTAD, Arne
BJERKLI, Unni Elisabeth	FROLAND, Inger Marit	HENRIKSEN, Arve	KVARSTEIN, Bernt
BJORÅ, Øystein	FROLAND, Per Kristian	HILDEBRANDT, Dagfinn	KAASE, Odd Inge
RAKKESTAD, Mona	FRØYSÅ, Kirsten	HODNEMYR, Alf	LARSEN, Øystein
BJØRK, Bjørg Mona	WIK, Ottar	HODNEMYR, Eirik	LARSSON, Freddy
BJØRNESTAD, Olene Kristine	FRØYSÅ, Torfinn	HODNEMYR, Gerd	LEDANG, Jan
BJØRNSHEI, Ragnhild	FURUBORG, Hans Petter	HODNEMYR, Jørdis	LELAND, Ingjerd
BJØRNSHEI, Reidar Olaf	FURUNES, Elin	NORDBØ, Reidar	LIAN, Gudrun S.
BLINDBÆK, Terje	GAUDESTAD, Osmund	HOLBERG, Aud Karin	LIAN, Svein
BRONEBAKK, Harald	GAUTESTAD, Gerd Torhild	HOLBERG, Ellen Klepp	LIE, Egil

LIE, Jarl Øystein	OLSSON, Monica	SILJAN, Sigmund	AABEL, Tor Jørgen
LIE, Kåre	OMDAL, Aud Hennie	SJØBERG, Rigmor	ÅBELVOLD, Anne
LIE, Sverre Ravnsborg	OMDAL, Dag Søren	SKAIÅ, Kjell	AAMDAL, Anna Elisabeth
LIMM; John Aleksander	OMDAL, Ellinor	SKOMEDAL, Anne Siri	AAMDAL, Karl
LINDBERG, Jan Erik	OMDAL, Hans Gunnar	SKOMEDAL, Tor	AAMLID, Gaute
LINDEKLEIV, Øystein	OMDAL, Målfrid	SKOVLY, Reidar	AARDALEN, Oddbjørn
LINDEKLEIV, Åse	OMDAL, Oddvar	SKULLERUD, Ester	AAS, Anne Marit
LJOSLAND, Grete	OMDAL, Roald	SLETTEDAL, Dagfinn	PEDERSEN, Arvid
LUND, Øyvind Endresen	OMDAL, Tone Nessler	SMISETH, Kjell Inge	AAS, Inger
LUNDE, Dagny Marie	OMDAL, Torfinn	SMISETH, Margit	AAS, Knut
LUNDEN, Jan Olav	OSMUNDSEN, Olaf	SOLEM, Sissel Vennesland	AAS, Mardon
LUNDEN, Oddbjørn	PEERSEN, Erik	SOLHEIM, Erling	AAS; Olaf
LUNDEN, Steinar	RAMSE, Jan Willy	STALLEMO, Målfrid	AAS, Sigmund
LUNDEVOLD, Finn Helge	RAVNEVAND, Dagfinn	STEINSLAND, May Britt	AAS, Øyvind
LUNDEVOLD, Kari Bjelland	RAVNEVAND, John	STOKKELAND, Rolf	AAS-LYNGBY, Lillian
LUNDEVOLD, Jan Øyvind	REINSVOLLSSVEEN, Berit E.	STOKKELAND, Turid Møller	AAS-LYNGBY, Oddbjørn
LUNDEVOLD, Lillian	RENSTRØM, Andor	STRANDBERG, Arne	ÅTEIGEN, Velaug Vollen
LØYNING, Kåre Solås	RENSTRØM, Torhild Berg	STRANDBERG, Marit Eikås	
MAGNUSSEN, John	REYMERT, Liv Randi	STRANDBERG, Tor Jeppestøl	
MANGSETH, Ingjerd	RIVENES, Thorbjørn	STRENGENES, Gudrun	
MARTENS, Ronny	ROBSTAD, Bjørn	STRENGENES, Roy	
MARTINSEN, Paul S.	ROBSTAD, Inger Johanne	STRØMME, Magne	
MARTINSEN, Øystein	HANSEN, Bjørn Arvid	SYVERTSEN, Bjørn	
MELLING, Inger Britt	ROBSTAD, Ellen Nora	SYVERTSEN, Ellinor	
MITANDER, Kai Rune	ROBSTAD, Erna Irene	SYVERTSEN, Rolf	
MITANDER, Svein Yngve	ROBSTAD, Gunvor	SØDAL, Kari Olivia	
MJÅLAND, Ingeborg Sofie	ROBSTAD, Liv	TANGSTAD, Wenche	
MJÅLAND, Mary	ROBSTAD, Terje	THOMASSEN, Grete	
MOSEID, Torgeir	ROBSTAD, Solveig	TOLLISEN, Vegard Falander	
MOSEIDJORD, Asbjørn	ROBSTAD, Svein	TOVES, Britt	
MOSEIDJORD, Torbjørn	ROBSTAD, Tor Robert	TRY, Torstein	
MYHRE, Åvald	ROLAND, Bjørg Reidun	TRY, Ulla	
MYKLAND, Ole Harald	ROLAND, Turid	TVEIT, Hans Kristian	
NESET, Alf Tellef	ROSENVOLD, Arne Sigbjørn	TVEIT, Kjell Jacobsen	
NESET, Tone	RUENES, Jon Terje	ULEBERG, Odd Inge Rønning	
NIELSEN, Jack Holland	RUENES, Oddmund	ULSTEIN, Laila	
NILSEN, Else Turid	RUENES, Torunn	ULVØY, Torunn	
NILSEN, Jan	RYSSTAD, Anne Synnøve	UPSTAD, Ellen Haus	
NILSEN, Stein Magne Hagen	RYSSTAD, Oddvar	URDAL, Anne Krogstad	
NOMEDAL, Ruth	RYSSTAD, Knut	URDAL, Ester	
NORDAHL, Janne	RYSSTAD, Signe	VASSBØ, Marion	
NORDHAGEN, Bjarne	RØED, Alf	VENNESLA VGS, Anne Erfjord	
NORDHAGEN, Helge	RØED, Margot	VALLE, Karin	
NORDHAGEN, Terje	RØLLAND Liv Kirsten	VERÅS, Asbjørn	
NORDHØY, Liv Reidun	RØLLAND, Øyvind	VORELAND, Åse Anette	
NORDLI, Odd Arild	RØNNING, Marit Wiik	WEHUS, Anne Marie	
NORDVIK, Anne Britt	RØNNING, Trygve	WEHUS, Karl Ove	
ARROCHA, Miguel	RØNNING, Tor Gunnar	KRISTIANSEN, Ingvald	
NYGAARD, Ebba Andrea	RØRAAS, Linda Brovig	WESTBERG, Ellinor	
NYGAARD, Janne	RØSAND, Torhild	WIIG, Willy	
OLAISEN, Even Halvard	SAGEDAL, Øyvind	WINTHERBO, Nancy	
OLSEN, Ingunn Andresen	SAGEN, Gudmund	WITT, Torhild	
OLSEN, Lillian Holberg	SAGEN, Randi	WITZØE, Sigfrid Elisabeth	
OLSEN, Liv Bjellås	SAKARIASSEN, Magne	ZAKARIASSEN, Jan Kåre	
OLSEN, Oddvin Jarl	SAKARIASSEN, Reidar	ZAKARIASSEN, Kjell Otto	
OLSEN, Solfrid	SAKARIASSEN, Turid	ZAKARIASSEN, Reidun	
OLSEN, Solfrid Mygland	SANDAKER, Einar	ØSTREM, Torbjørn	
OLSEN, Terje	SANDÅKER, Asbjørn	ØYNA, Leif Øyvind	
OLSEN, Kirsten Reidun	SANDÅKER, Ingrid	AABEL, Alf Jakob	
OLSEN, Thorbjørn Harald	SANDÅKER, Svein	AABEL, Hagny	
OLSSON, Henny	SELJÅS, Tom Egil	AABEL, Sigmund	

Ramse Malerservice As



Jan-Willy Ramse

Tlf: 902 70 738

janwilly@ramse-mal.no

*Grundetjern
4730 Vatnestrøm*

Effektivitet, kvalitet og service

elon

Er du interessert i lokalhistorien til
bygda vår Vennesla?
Da er det naturlig å bli medlem hos oss!
Om du vil engasjere deg aktivt eller
bare være støtte-medlem, er du like
velkommen.

Lagets formål er

... å arbeide for at alt av historisk interesse innen
lagets virkeområde blir tatt vare på og vernet om.

... å vekke, øke og spre interesse for, og kunnskap
om Sognets historie.

... å organisere og lede lokalhistorisk virksomhet.

... å arrangere møter, kurs og ekskursjoner.

... å foreta registreringer, innsamlinger av
muntlig tradisjon,
stedsnavn og annet av historisk interesse.

... å arbeide for at det blir gitt ut bygdebøker
og andre skrifter om Sognets historie.

... å arbeide for vern av fortidsminner og
andre kulturminner.

INNMELDINGSSKJEMA

Navn: _____

Adresse: _____

Telefon: _____

Mobil: _____

E-post: _____

Medlemskapet koster kr. 250,- pr. pers. pr. år inkl. årsskrift.

Skjema sendes til: Vennesla Historielag v/ Gerd Wiik Hansen, Bakhei 2, 4708 Vennesla

E-post: gerdwiik@hotmail.no

www.facebook.com/venneslahistorielag

Ny nettside kommer

Historielaget er i fullt arbeid med utarbeidelse av ny nettside. Vi scanner og legger inn, bilder, årsskrift, lenker og film, og når vi mener vi kan være bekjente av resultatet vil vi åpne siden for dere alle. Så følg med, blir behørig omtalt når klar.

Årets årsskrift er til salgs hos Reklamehuset AS og ELON i tillegg til ved å kontakte Historielaget.



**Vennesla Historielag**
Like Page 1K likes

Be the first of your friends to like this



**Vennesla Historielag**
on Tuesday

I dag var jeg så heldig å bli invitert til kultursjefen sammen med disse to damene. Connie Bakken til venstre og Signe Rysstad. Connie har fått avsatt noen arbeidstimer til å registrere gjenstander på skolemuseet, og da har Signe vært med fra historielagets side. Sammen har de registrert over 300 gjenstander og i tillegg med masse historie rundt flere av tingene. Vi setter umåtelig pris på jobben som er utført. Connie sier hun har blitt litt sånn historieinteressert av jobben, og det må vi i historielaget se om vi kan få «utnyttet» Signe er et kapittel for seg. Som ganske så ny i styre og stell har jeg satt enormt stor pris på den ja dama hun er. I tillegg er det så velsigna, at hvis jeg spør om noe hjelp, er det alltid et svar å få, og i tillegg så er svarene alltid veldig klare! Så på vegne av styret. Tusen takk til dere begge!!

54 3 1



**Vennesla Historielag**
on Tuesday

FRA ULL TIL KLÆR!!! VI TRENGER LITT HJELP.
26 - 29.10 MANDAG T.O.M TORSDAG PÅ DAGTID.
Alle tredjeklassene i bygda kommer på besøk, men pga. koronaen vil det bli avholdt i den gamle gymnsalen på Vennesla skole i stedet for bygdemuseet. Da går det veldig greit med avstand.



Årsskrift 2020

Årsskriftet inneholder artikler som omhandler steder, hendelser eller personer i bygda vår.

Noe hendte for veldig mange år siden, noe er hentet fra nær fortid. Felles for dem alle er at det er lokalhistorie fra Vennesla.