

Bergensposten.



NR.4

desember 2017

20. ÅRGANG



Godt Nytaar

STATSARKIVET I BERGEN

Bergensposten er en publikasjon som har vært utgitt av Statsarkivet i Bergen siden 1998. Dette er det 52. heftet i rekken.

Ansvarlig redaktør: Yngve Nedrebø
Ansvarlig for utforming: Tom Myrvold
Trykk: Statsarkivet i Bergen
Opplag: ca. 1000
Redaksjon avsluttet: desember 2017

Bergensposten.



Innhald

Fra redaktøren.....	2
Lars Borgersrud og Inge Bjørnar Eriksen: Svar fra to i «fotsporene til Asbjørnsen og Moe"	3
Bjørn Davidsen: Krigens kjempende «turtelduer» – som ikke fikk hverandre til slutt	5
Arne Eriksen: Posttenester og speiding.....	18
Erik O. Paulsen: Bilen i Bergen	27
Inger Loneland: Lakselordene på Loneland	41
Gina Dahl: Krabbelurar.....	56

Fra redaktøren:

Med årets fjerde hefte avslutter vi 20. sesong med Bergensposten. Da vi startet opp i 1998 var det mange som spådde oss et kort liv. Det blir stofftørke og utmatelse, sa de med erfaring. Men fortsatt strømmer stoffet inn! Og vi får spørsmål fra ivrige lesere, som er redde for at vi ikke skal få ut neste nummer i tide. Vi setter stor pris på begge deler.

Vi har nådd seinhøsten, og opplever både mørke, surt vær og glatte veier. Da er det tid for inneaktiviteter, og vi vet at lesing, slektshistorie og lokalhistorie da blir kjære fritidssysler. Vår meny denne gangen omfatter:

Siste del av føljetongen om Asbjørnsen og Moes fotspor. Når den har fått gå så lenge her i Bergensposten, er det fordi det er spennende med to samtidige utgivelser, som omfatter mange ting diametralt motsatt. Det bør friste til historiografiske studier!

Bjørn Davidsen har vært en av de flittigste bidragsyterne til BP gjennom våre 20 år. Han har arbeidet mye med norsk krigshistorie, har medansvar for en ny koloss av en bok i høst, og bygger på den i bidraget i dette nummeret, om kjæresteparet som stilte seg i første linje i kampen mot okkupasjonsmakten. Dessverre overlevde ingen av dem. Han også skaffet oss nyttårskortet fra 1916 som pryder omslaget.

Arne Eriksen er en av de ivrigste lesesalsgjestene ved Statsarkivet i Bergen, og en ivrig filatelist, med en rekke bokutgivelser bak seg. Denne gangen tar han oss med på speiding med postale tjenester.

Erik O. Paulsen er vokst opp i og med Bergens bilhistorie, og har gitt oss anledning til å trykke et innlegg han har laget om «Bilen i Bergen», om bilenes første år her.

Inger Loneland har vokst opp ved en lakseelv og med historiene om de mange engelske lakselordene som en gang invaderte elvelandskapet på Vestlandet med drømmen om de store fiskene og de store naturopplevelsene. Og de returnerte sommer etter sommer.

Gina Dahl sørger for at vi også dette året kan avslutte julenummeret med en kakeoppskrift. Hun har latt seg glede av boken *Søte salige Sunnhordland – ei bok om bedehus, basar og gode kaker*, og deler oppskriften på krabbelurar med oss!

Takk til alle bidragsyterne, og god jul og godt nyttår til både dem og leserne!

Yngve Nedrebø

Lars Borgersrud og Inge Bjørnar Eriksen: Svar fra to i «fotsporene til Asbjørnsen og Moe»

Leserne får tilgi oss en merkelig tittel, men det er Anders Haaland og Edgar Hovland som har valgt den vrien i *Bergensposten* nr. 2/2017, der de avlegger boken *Sabotører i vest* det de kaller en «gjenvisitt» . » Gjenvisitt» er treffende. De har nemlig tatt opp det samme i nr. 4/2016. Vi har besvart det meste i nr. 1/2017 og skal ikke gjenta det her.

Haaland og Hovland vender nok en gang tilbake til August Rathke. De to skriver at vi gir en gjengivelse av innholdet av et avhør av ham i London i 1945 som er en «ren og skjær forfalskning ... en faglig krasjlanding ... de mest hårreisende avvike-
ne fra standard forskningsmetode og etikk » osv.

Det Haaland og Hovland gjør, er å trekke det vi skriver om avhøret ut av den sammenhengen det står i *Sabotører i vest*. På den måten kan de gjentatte ganger vende tilbake til Rathke og NS-medlemskap, noe som tjener til en fullstendig avsporing. Det er nemlig ikke Rathke som er hovedsaken her.

Kilden som Haaland og Hovland trekker fram er verken brukt for å renvaske Rathke eller sverte ham for den del. I avsnittet drøftes etterkrigstiden, overvåking og den rollen Thuland hadde. Rathke var bare en av mange i Saborg som havnet i POTs søkelys etter krigen. Som følge av dette fikk vi enkeltskjebner der Saborg kan knyttes til yrkesforbud og personlige problemer, sammenbrudd og ødelagte liv. I et større perspektiv bidro dette til at historien om Saborg ble usynliggjort.

Disse perspektivene er viktige også for å forstå hvorfor Saborg-prosjektet ble til. De fortjener langt større oppmerksomhet og kritisk saumfaring enn den avsporingen det er stadig å vende tilbake til Rathke.



Aasa Eng sammen med Emil Kallevig, Birger Dannevig og en ukjent, - tre av sine XU-kontakter - på jernbanestasjonen i Arendal i mai 1945 der de hadde hentet den siste pakken. Original hos Morten Cato Kallevig.

XU

Motstand mot den tyske okkupasjonsmakten vokste fram umiddelbart. Det var avgjørende for norske og allierte myndigheter å få vite hva som skjedde i Norge. For å sikre etterretning kom det allerede sommeren 1940 på plass grupper som samlet og videresendte informasjon om okkupasjonsmakten.

Den viktigste av disse vokste fra å være en Blindern-basert gruppe til å bli en landsomspennende organisasjon, etter hvert betegnet XU.

XU var en del av Milorg fram til 1941-42, da den ble skilt ut og lagt direkte under FO II (Forsvarets Overkommandos 2. avdeling, etterretningsavdelingen, operativ fra 1942 til 1947, i krigsårene med hovedaktivitet fra London) og MI II (det norske militærkontoret i Stockholm).

Mot slutten av krigen hadde XU et nett som strakte seg ut over storparten av landet og hadde om lag 1 500 agenter i aktiv tjeneste. Ved hjelp av et kurerstystem ble en omfattende strøm av informasjon daglig brakt gjennom landet og fra Norge til de allierte via Sverige. .

Bjørn Davidsen

Krigens kjempende «turtelduer» – som ikke fikk hverandre til slutt

At Aasa Eng og Christian Fredrik Fasting Aall var et kjærestepar, har hittil stort sett bare vært kjent i engere kretser. I den nye boken «Aust-Agder under okkupasjonen. Glimt fra krigsårene 1940–1945» kommer den først lykkelige, men siden så tragiske historien fram i lyset. De var begge født i Vik i Sogn, rett nok med sju års mellomrom. Han gardbrukersønnen som ble handelsagent og siden Linge-kar – agent i Mallard-ekspedisjonen, tatt til fange og henrettet på Trandum i 1943. Hun distriktslegedatter, tidlig farløs, endte opp i Arendal – og ble mot slutten av krigen en sentral agent og administrator i etterretningsorganisasjonen XU i Aust-Agder, som hevn for at okkupasjonsmakten hadde henrettet hennes kjære forlovede. Selv ble hun aldri tatt, men døde like etter krigen på grunn av sykdom, bare 24 år gammel.

Med dette som bakteppe, var det tanken å lage en «snørr og tåre»-artikkel til årets julenummer av Bergensposten. Men etter litt graving i av meg upløyd mark, åpenbarte det seg i tillegg til historien om Aasa Eng som er gjengitt i den nye Aust-Agder-boken, også historien om Mallard-ekspedisjonen som førte til hennes forlovedes død.

Spesialsoldaten Christian Fredrik Fasting Aalls harde skjebne fører seg inn i rekken av historier om de mange tilba-

keslag og ulykker som rammet britenes SOE og den norske militære motstandskampen i 1942. «Mallard» er en trist sak sett fra SOE og Kompani Linges side, og den dramatiske bakgrunnen og de rystende konsekvensene er forbausende lite studert av okkupasjonshistorikere her vest. Det vil likevel kreve en dypere gransking av saken og ytterligere kildestudier for å få fram det som virkelig skjedde. I denne artikkelen må vi derfor nøye oss med det vi så langt vet, eller tror vi vet.

Mye taler for at opprullingen av «Mallard» mest sannsynlig skyldtes overslag fra Telavåg-affæren, noe Per Helge Martinsen og andre har pekt på, seinest i boken «Hemmelig krig». Det vil bære for langt å gå nærmere inn på dette her, så det overlater vi til en fortsettelse i Bergensposten.

Det svarte året 1942/43

For motstandsbevegelsen i Bergen og omegn var tiden fra våren 1942 til sommeren 1943 en dyster periode. Tilbakeslagene kom på rekke og rad, og motgangen så ikke ut til å ta noen ende. I denne tiden rakner det første Milorg, eksportorganisasjonen og radiostasjonen Theta. Jødedeportasjonene og Telavåg-affæren hang også tungt over vestlandshovedstaden og distrik-

Christian Fredrik Fasting Aall



ble født på garden Sjøtun i Vik i Sogn 21. mai 1914 som sønn av Nicolay Benjamin Aall (1883–1941) og Christine Johanne Aarseth Aall (1886–1968).

Christian Fredrik hadde to eldre søstre:

Anne Catharina (1910–2004), gift i Bergen med provisor Arnstein Hovind (flyttet til Arendal før krigen).

Gunvor (1912–2013), gift med Ivar Borge (bosatt i Årstad og på Nattland i Fana).

I de vanskelige 1920-årene fikk Nicolay B. Aall økonomiske problemer, og Sjøtun ble solgt på tvangsauksjon i 1929. Deretter flyttet familien til Østlandet, men i hvert fall N.B. Aall, kan-

skje også døtrene (de ble begge gift i bergensområdet), kom tilbake til Bergen i januar 1936 – mens Christine og sønnen ser ut til å ha blitt boende på Smestad i Oslo. Året etter gikk ekteskapet i oppløsning.

Uaktet den turbulente familiesituasjonen, tok Christian Fredrik eksamen ved Oslo Handelsgymnasium, fikk seg jobb som handelsagent – og ble på fritiden en aktet sekretær Den Merkantile Klubb.

Mye tyder på at han etter en tid fikk jobb hos sin onkel, Richard Aarseth i Ålesund, som bl.a. drev i radiobransjen. Han var i alle fall kontorist der i byen 29. september 1941, da han flyktet til England med M/B «Fiskaren» fra Ulsteinvik sammen med 24 andre. Båten kom til Lerwick på Shetland 3. oktober etter en hard overfart.

I England kom Christian Fredrik inn i Kompani Linge (SOE) og ble utdannet som agent. Allerede 7. april 1942 ble han sendt tilbake til Vestlandet med M/K «Jakk», som assistent for telegrafisten Erling Marthinsson i operasjon «Mallard».

Etter arrestasjon på Nottveit i Osterfjorden 30. mai 1942, ble han sendt via Bergen og Ulven til Grini. Han ble henrettet i Trandumskogen 14. oktober 1943. Levningene ble seinere gravlagt på Hopperstad kyrkjegard i Vik.

Aasa Eng

ble født på «Doktorgarden» på Sæbø i Vik i Sogn 17. oktober 1921 som datter av distriktsslege Einar Eng (1888–1925) og Ragnhild Øvergaard Eng (1888–1972). Familien flyttet til Arendal etter familiefarens død i 1925.

Aasa hadde en eldre bror og en eldre søster:

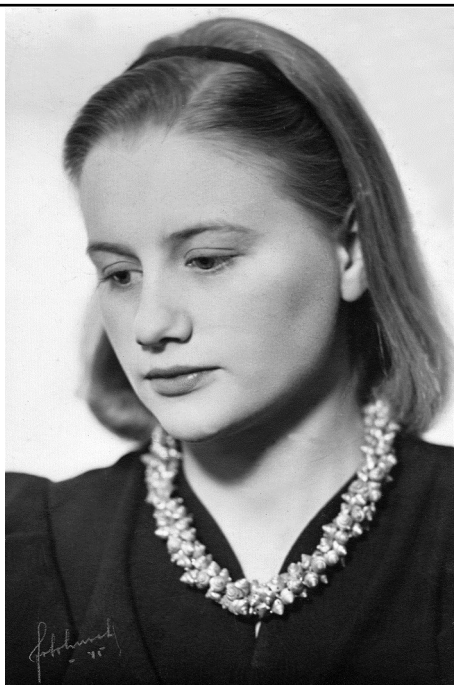
Per Norman (1918–1944), som kullseilte sommeren 1944 utenfor Arendal på veg til Grimstad, og forsvant.

Unni Norman (1920–2002), som ble gift med Finn Sørensen.

Hvordan Aasa og Christian Fredrik fant sammen igjen og siden ble forlovet, forklares av familien med at fru Aall og fru Eng var bestevenninner fra Vik i Sogn. Når fru Aall besøkte sin datter som var flyttet til Havstad i Arendal, var Christian Fredrik ofte med. Og da var det naturlig at de gamle venninnene og deres barn møttes. Der igjennom oppsto det tydeligvis «søt musikk» mellom den høye og staute ungkaren Christian Fredrik og den sju år yngre frøken Aasa.

Vi vet ikke så mye om hvor lenge de fikk være forlovet. Men de var i hvert fall på en reise i fjellheimen før eller tidlig i krigen, trolig på Vikafjell, for der ble det tatt et bilde av de to forelskede «turtelduene».

Det vi derimot vet, er at okkupantenes henrettelse av Christian Fredrik i 1943, ble et så tungt slag for Aasa at hun forpinte seg på å gjøre mest mulig for å skade dem. Dermed var hun lett å ver-



ve til etterretningsorganisasjonen XU av dens lokale sjef i Arendal, Birger Dannevig. I tillegg finnes det et diplom fra Milorg i Aust-Agder om at hun var leder av deres lokale kvinneorganisasjonen.

Aasa Eng ble syk og døde 24. oktober 1945. Hun er gravlagt på Færvik kirkegård i Arendal.



Christian Fredrik Fasting Aall (1914-1943) og Aasa Norman Eng (1921-1945) på stølen. Original hos Åsa Syse.

tene – i tillegg til mye annet tragisk.

Grunnene til at det ble så svart som det ble, var flere – alt fra et mer aktivt NS-styrt Statspoliti, listige Abwehr-agenter og et pågående og hardhendt tysk Ges-

tapo, til egenrådige briter i London, og en norsk motstandsbevegelse som ikke tok sikkerhetsaspektet alvorlig nok. Men de dyrekjøpte erfaringene fra denne tiden, ble en viktig lærdom for neste generasjons motstandsfolk.

«Mallard» – villanden fra vest

Det var inn i dette farlige og uoversiktlige motstandslandskapet britene (SOE) sendte Mallard-agentene Erling Marthinsson og Christian Fredrik Fasting Aall 7. april 1942.

I et sammendrag i filen HS2/154 i arkivet etter SOE, står det blant annet kaldt og brutalt å lese:

MALLARD

Area: Bergen

Task: To establish an organisation with w/t communication to the U.K.

Personel: Erling Christensen Martinsen @ Ole Stein

Frederik Aall @ Frederik Aas

Currency: Nor. Kr. 20,000. Swe. Kr. 1,000

Sailed: From Shetland 7th April 1942. Ramose Ocean.

Contact: Second massage 1st May 1942

30th May 1942 (approx) Martinsen and Aas captured by Germans. See report by Police Constable Simon Hernes of Bergen, made in Stockholm 30th July 42.

Men hva var det egentlig som skjedde etter at de to agentene nådde land på norskekysten i april 1942?

En til nå for de fleste ukjent kilde, er et brev som handelsmann O.A. Skaar på Grytøyra i Askvoll sendte til fru Christine Aall, c/o Hopstock, Vik i Sogn,

22. september 1945:

Jeg skal med glæde gi Dem de opplysninger jeg kan om Deres gode søn. Han kom til Bulandet sammen med Erling Martinson og jeg tror det var den 9. apr. 1942. Han var derute nogen dage, men det vil De få nøyere opplysninger om ved å skrive til Theodor Myrvåg, Bulandet. Jeg tror han bodde hos ham. Han har i all fall kjennskap til ham.

Hans oppgave her i landet var at han sammen med Erling Martinson skulde ha radiosender og vistnok skulde ha med organisering å gjøre. Radiosender hadde de med seg fra England. Senderen blev sendt til Bergen, for derfra å sendes til Nødtveit i Osterfjorden og videre til en hytte et sted mellom Osterfjorden og Sylvarnes op på fjellet der.

Christian og Erling kom sig med motorbåt fra Bulandet og inn over Sognefjorden til Sylvarnes. Skriver De til dampskibsekspeditøren i Sylvarnes – jeg tror han heter Nordanger og han var også en kort tid arresteret – så vil kanskje han også kunne gi Dem endel opplysninger. Fra Sylvarnes reiste han op til samme hytte, hvortil senderen kom.

Jeg var arresteret den 26. mai 1942 og en ukes tid etter blev Deres søn og Erling tatt. Ved jonsok tider blev jeg sendt til Ulven. Christian var vistnok i samme sending til Ulven. Der var både han og jeg til 15. febr. 43. Vi sat begge i eneseller og vi fikk ikke snakket med hverandre. Det var nogen få ord av og til. Der sat en som heter disponent Leif Berg, Stavanger (eller kanskje det skal

være Sandnes), en selle nermere, de snakke lidt med hverandre av og til.

Til Grini kom vi begge den 16 febr. 43.

Han havde det forholdsvis godt både på Ulven og på Grini. Han sat ikke på eneselle på Grini, men det var skjelden jeg var sammen med ham, da vi havde forskjelligt arbeidssted. Da han kunde tysk, havde han godt arbeid. Det var vistnok nermest på et kontor, han var på «bauleitung», byggevirkomhet eller noe i den retning. Han var vistnok i det arbeidet til han blev hentet, han sammen med Solheim og en del andre, en nat blev hentet til Victoria Terrasse og utfalle derav kjender De nok altfor godt, dessverre.

Jeg hørte aldri om at han havde været utsatt for tortur. Han var alltid i godt humør og så alltid lyst på forholdene. En strålende kammerat og pålitelig. Han ofret sit liv for fedrelandet.

Legg en blomst på hans grav som den sidste hilsen fra mig.

De kan være stolt av Deres søn.

Jeg hilser Dem hjertelig.

Venligst

O.A. Skaar (sign.)

Opplysningene her viser at O.A. Skaar visste mer enn hva øvrigheten på dette tidspunkt ville ut med. C.F.F. Aalls familie hadde nemlig 7. juli 1945 fått følgende korte, men akk så famøse brev:

Oslo 3/7-45

Herr Disp. I. Borge, Bergen.

FORSVARETS OVERKOMMANDO
beklager aa maatte meddele at

Menig Christian F.F. Aall

født 21/5 – 1914 i Vik i Sogn,

tilhørende NORWEGIAN INDEPENDENT COMPANY NO 1,

savnes under aktiv tjeneste i Norge
19/10 – 43.

pr. L – Kontoret

E. B.

Først trekvart år etter, 13. mars 1946, sendte Forsvarets Overkommando (F.O.) et nytt brev til moren, Christine Aall, om menig 4002 CFFA – Kompani Linge. Innledningen lyder som følger:

L-Kontoret sendte ifjor ut en kort meddelelse til falnes pårørende. Det var den gang ikke anledning til å gi nærmere opplysninger, da hemmeligholdelse var nødvendig av sikkerhetshensyn.

Forsvarets overkommando beklager meget denne forsinkelse, og skal nedenfor gi de opplysninger en har om Deres sønn:

C.F.F. Aall ble etter eget ønske innrullert i Kompani Linge (Norwegian Independent Company no. 1 – N.I.C.1) 8. november 1941. Han gjennomgikk deretter spesialkurser i sabotasje og un-

dergrunnsarbeide i England og Skottland. Uttalelsene fra disse kurser var meget gode, hvorfor Aall allerede 7. april 1942 reiste fra Shetland til Norge.

Hans oppgave var her, sammen med radiotelegrafist, Marthinsson, å organisere undergrunnsarbeide, samt sende etterretninger pr. radio til England.

De ble landsatt fra en skøyte på Bulandet. 25. mai fant Gestapo et våpenlager og 27. mai ble 13 mann arrestert.

30. mai ble Aall og Marthinsson overasket av Gestapo. Marthinsson ble tatt med en gang. Aall ble såret, men flyktet. Dessverre ble han tatt tilfange senere. ...

Som De nok vet meldte avisene 20. oktober 1943 at Deres sønn og Marthinsson var dømt til døden og skutt.

Den siste opplysningen (setningen) var altså så «hemmelig» av sikkerhetshensyn at F.O. i juli 1945 ikke kunne ta den med i det første brevet!

Kritikkverdige valg

Men selv ikke alt det vi hittil har skrevet, forteller hele historien om selve Mallard-ekspedisjonen. Så langt har vi fulgt de to agentene til Bulandet, trolig først til Melvær og siden til Myrvåg. Derfra ble de etter en tid fraktet med båt til Sylvarnes i Vik, på sørsiden av Sognefjorden. Siden handelsmann Skaar på Grytøyra i Askvoll visste så mye om dette, hadde de trolig vært innom ham på sin ferd.

Allerede sommeren 1942 ble denne innsettingen og ferden videre, sterkt kritisert av politikonstabel Simon Hernes i en rapport han skrev i Stockholm. Grunnen var at de reiste motsatt vei av det Erling Marthinsson hadde gjort, da han flyktet til England et års tid tidligere etter å ha rømt fra Ulven med en dødsdom i lommen. Da hadde han og fluktkameraten vært innom både Ornevik (like ved Sylvarnes), Grytøyra og Bulandet, slik at en rekke personer kjente ham. Hernes mente derfor at de to agentene av sikkerhetshensyn, burde vært satt inn et sted hvor folk ikke kjente den sterkt ettersøkte Marthinsson.

En sentral person på Bulandet var Asbjørn Melvær, mens Erlings bror, Hans, synes å ha vært kontaktpunktet i Bergen, og kanskje den som skaffet dem lærer Lars Nøttveits «hytte» og kontakt med ham.

Erling Marthinsson hadde fått tildelt dekknavnet «Ole Stein» av SOE. Dette kan vi ikke se ha vært kommentert av noen som tidligere har arbeidet med dette stoffet. Men det dekknavnet føyer seg inn i rekken av tabber gjort i London, siden han nettopp hadde rømt fra Ulven etter deltakelse i Kristian Steinorganisasjonen!

Christian F. Fasting Aall skulle straks reise til Bergen fra Modalen og ta kontakt med «sine venner der», for å bistå i organiseringen av motstandsgrupper som skulle være rede ved en alliert invasjon. Dette var et typisk opplegg fra SOE sin side flere steder i landet i 1942. Men resultatet ble tragiske opp-

rullinger, når de allierte uteble og Gestapo etter hvert fikk ferten av organisasjonene.

Aall fikk to forskjellige grenseboerbevis, ett med dekknavnet Frederik Aas, og ett i sitt eget navn. Dersom det ble klart at myndighetene ikke hadde registrert at han hadde rømt ut av landet, skulle han bruke sitt eget navn.

Fra Telavåg til Bulandet?

17. april 1942 kom skøyten «Olaf» til Nesvik ved Telavåg etter først å ha vært innom Sørværet på Bulandet med en større våpenlast. Også i Nesvik losset de en del våpen, og satte i land agentene Arne Værum og Emil Gustav Hvaal. De to agentene hadde ingen ting med hverandre å gjøre; den ene skulle østover til Oslo/Drammen, den andre til Stavanger. Men de ble boende på loftet hos Laurits Telle en tid, i påvente av nærmere beskjed.

25. april dukket statspolitimannen Johan Bjørgan opp, fordekt som potensiell englandsfarer. Resten av alt det tragiske som skjedde i Telavåg dagen etter og 30. april 1942, tilhører en annen historie. Det som knytter Telavåg til denne historien, er at impliserte personer kan ha røpet i avhør at «Olaf» hadde losset våpen i Bulandet-området – kanskje også at Erling Marthinsson var tilbake i Norge.

Uaktet hvem som var kilden eller kildene, slo Gestapo til med full tygde på Bulandet 19. mai. De startet i heimen til kjentmannen på «Olaf», Olai Hiltersøy, hvor de tok med seg faren og

tre av de fire brødrene som var hjemme. Siden fortsatte de til Myrvåg hvor de blant annet fikk tatt Theodor Myrvåg, som ble regnet som hovedmannen bak våpendepotene – og så til Melvær som var et sentralt kontaktpunkt også for «Mallard». I tillegg til at de fant våpendepotet, ble rundt regnet 15 personer tatt med til Bergen og siden sendt i tyske oppbevaringsleirer bare fra Bulandet/Værlandet. Flere av dem kom aldri hjem igjen.

Men tyskerne gav seg ikke med det. De hadde nå fått ferten av Marthinsson og Aall, og fulgte ferden deres blant annet til Grytøyra.

Den svarte lørdagen i mai

Lørdag 30. mai var tre personer fra motstandsbevegelsen på veg med rutebåten fra Bergen til Nottveit i Osterfjorden for å møte Marthinsson og Aall. Eksportorganisasjonens leder, Birger Larsen, var en av dem. Han sto i styrehuset da båten nærmet seg Nottveit. Plutselig fikk han se en stor motorbåt ligge i en vik like ved, med motoren i gang. Han spurte skipperen hva det kunne være? Jo, fikk han til svar, det var gestapo-båten.

Skipperen kunne også fortelle at styrehuset på rutebåten et par-tre ganger den siste tiden, var blitt okkupert av tyskere med pileutstyr mot radiosendere.

Der og da forsto Larsen at de var kommet for seint. Av noen ungdommer på kaien fikk de vite at Gestapo hadde påtruffet to karer med ryggsekker på veg ned dalen – og begynt å skyte mot



Christian F. Fasting Aall i munter passiar med en piperøykende venn. To geværer står mot vinduet og veggen. Original hos Gro Borge Meyer.

dem. Den ene var blitt stående, mens den andre rømte såret inn i skogen.

De tre fra motstandsbevegelsen fant det tryggest å følge båten videre inn til Mo, hvor de tok landevegen fatt med bil – og kom seg over til Eksingedalen. Neste dag returnerte de til Bergen, ifølge Hernes sin rapport.

Det viste seg at det var Erling Marthinsson som var blitt arrestert først, mens Aall hadde rømt såret til skogs. Men også han ble arrestert i løpet av natten.

I tillegg til de to agentene, tok Gestapo med seg lærer Lars Nøttveit, som de hadde hatt forbindelse med og lånt

hytten av. Han ble banket så helseløs i Veiten 3 at han døde en tid etter på det tyske Grønnestølen lasarett. Nærmest «tradisjonen tro» dumpet tyskerne liket av ham i Byfjorden, for å slette alle spor etter mishandling og tortur.

Erling Marthinsson ble også torturert – han var jo telegrafist, og de ville sikkert ha greie på kodene han brukte.

Samme dag ble Erlings bror, Hans, arrestert. Dermed var hele Mallard-ekspedisjonen satt ut av spill, og Gestapo kunne juble fordi de hadde tatt rømlingen Erling Marthinsson.

Etter et lengre fangeopphold i Bergen kretsfengsel og på Grini, ble både Er-



ling Marthinsson, Christian Fredrik Fasting Aall, Emil Gustav Hvaal og Lars Telle (sønn til Laurits) dømt til døden og skutt i Trandumsbogen 13./14. oktober 1943, sammen med flere andre. De ble etter krigen funnet i det som ble betegnet som Grav 11.

XU-agenten Aasa i Arendal

Henrettelsen av Christian Fredrik i oktober 1943 gikk sterkt inn på hans forlovede Aasa Eng, som der og da

gikk inn i etterretningstjenesten med det formål å skade tyskerne mest mulig. Hun brukte dekknavnene Lisa Hansen og Magnus Toresen.

Høsten 1943 begynte hun å arbeide sammen med Birger Dannevig (leder for XU i Aust-Agder). Arbeidet besto for det meste av kurérvirksomhet – sørge for at alle brever og rapporter fra de forskjellige XU-agentene kom vel fram til kontaktpersoner i Oslo.

I mars 1944 ble hennes virkelige navn oppgitt til Henry Andreassen (dekk-



*Vi Haakon
Norges Konge*

kunngjør at Vi har gitt Krigsmedaljen

til Menig 4002 Christian Frederik Fasting A A L L
-Post Mortem-

for å ha kjempet i de norske væpnede styrker og

falt for Norges sak.

OSLO, 26. april 1946.

*Christian Fredrik
Fasting Aall fikk
26. april 1946 —
post mortem—
krigsmedaljen.*

på avtalt sted, var hun overbevist om at de ble skygget. Det var ikke bra, og nå var gode råd dyre.

De lot som det var et stevnemøte og begynte å gå tett sammen utover Langbryggen. Til alt hell dukket det opp et beleiligt portrom som de raskt smatt inn i. Her sto de tett sammen i intime omfavnelser. De som skygget dem, kikket nok litt nysgjerrig inn i portrommet, men da de så hva som foregikk, forsvant de raskt.

navn: Andreas Knudsen) i Tvedestrand, og fra da av begynte hun å formidle post til og fra Tvedestrand.

XU-agent Knut Dale i Froland hadde ved flere anledninger kontakt med Aasa Eng. Når han hadde gjort ferdig en rapport, kontaktet han Aasa, og syklet til Arendal med papirene gjemt i sykkelstyret. En gang han møtte Aasa

Det holdt på å gå galt

Utover høsten 1944 måtte flere av XU-agentene i arendalsområdet rømme til Sverige. Det gjaldt Olav Henriksen, Vera Margrethe Roscher Lund (seinere kjent som forfatteren Vera Henriksen) og Leif Ødegaard. Etterrettingsorganisasjonen var nå sterkt redusert,

men de gjenværende, Birger Dannevig, Emil Kallevig og Aasa Eng, holdt det gående fram til frigjøringen. Nå begynte det likevel å bli betraktelig farligere. For Aasa holdt det på å gå helt galt på vårparten 1945. Hun bodde da i et hus på Langbryggen med inn- og utgang både i 1. og 3. etasje. En dag måtte hun i all hast rømme gjennom døren i 3. etasje, da tyskerne kom inn 1. etasje for å arrestere henne. Hun klarte å komme seg i sikkerhet, og gikk i deknning i Arendal fram til krigen var slutt.

Til tross for mange spennende og nervepirrende opplevelser, kom Aasa seg gjennom de fem okkupasjonsårene uten å bli arrestert. Da krigen var over, kunne hun i prinsippet nyte friheten og se framover. Men slik gikk det ikke. Seint på høsten 1945 ble Aasa alvorlig syk. En blindtarmbetennelse, som på den tiden var forholdsvis enkel å behandle, utviklet seg til det verre ved at tarmen sprakk. Det oppsto bukhinnebetennelse, og som følge av dette døde Aasa 24. oktober 1945. Noen dager seinere sto følgende minneord i Agderposten:

Det kom et trist budskap til Arendal i forrige uke. Den unge og livsfriske Arendals-piken, Aasa Eng, var plutselig avgått ved døden, bare 24 år gammel. Hennes forlovede ble henrettet av tyskerne høsten 1943, og hennes bror, Per Normann, omkom ved drukningsulykke i fjor sommer (kullseilte ved Torungen). Ulykkene har veltet innover denne hyggelige familie, og vi kan neppe danne oss noen forestilling om de sorger som har fulgt i disse ulykkes spor.

Aasa Eng ble bisatt igår. En stor skare av hennes slekt og venner viste henne den siste ære. Det ble nedlagt en rekke kranser, og de ord som fulgte, viste klart hvor avholdt hun hadde vært. Hun nedla et stort og betydningsfullt arbeide i hjemmefrontens etterretningsvesen, og det ble nedlagt kranser fra hjemmestyrkene og fra hennes norske og engelske venner.

Som en siste hilsen fra en person «H» i hennes nærmeste omgangskrets, fikk hun noen dager seinere blant annet disse ord med seg inn i evigheten:

«Lille, lyse Åsa! Som et gyldent solstreif fløy du over jorden. Det er så ufattelig at nettopp du er borte. Strålende av glede, strålende av interesse, sprudlende av mot og arbeidslyst kastet du deg inn i det arbeidet du hadde kjær. Alltid villig, alltid med et lyst, godt smil, kjærlig og impulsiv som du var, var ingenting for lite eller for ubetydelig for deg. Du ga i overflod av ditt varme hjertelag. Din arbeidsdag ble ikke lang, men så virksom. Du rakk å spre sol og glede på din vei. Derfor ble du selv den gladeste blant de glade. ...»

Men alt visste de neppe! For Aasa Engh var uten tvil også en av de tøffeste - i en tid da en av agentene hennes (Jacob Flageborg Thorsen (1918-1945)) valgte å tygge giftpillen, framfor å måtte rope andre under pinefulle forhør på det beryktede Gestapo-huset «Arkivet» i Kristiansand!

Kilder:

Dokumenter og fotos fra Gro Borge Meyer, Bergen

Dokumenter og fotos fra Åsa Syse, Grimstad

Opplysninger fra Laila Ugland Eimind, Arendal

HS2/154 SOE-arkivet, Kew, England

HS2/175 SOE-arkivet, Kew, England

Ulstein, Ragnar: Englandsfarten, b. 1 og 2. Samlaget, (1965 og 1967)

Martinsen, Per Helge: Hemmelig krig, Friluftsförlaget, 2016

Frøstrup, Johan Christian og Bjørn Davidsen: Aust-Agder under okkupasjonen, Friluftsförlaget, 2017

Nikøy, Trond Helge: Prosjektoppgave i historie. Bergen Maritime videregående skole, 2005

Agderposten

Arne Eriksen:

POSTTENESTER OG SPEIDING

Eg hadde rolege påskedagar inst i Hardanger i år, og fekk høve til å oppdatere meg på etterforskningsmetodar i ei bok som primært har politifolk som målgruppe. Forfattarane skriv at dei likevel har von om at boka kan vera av interesse for andre som driv med undersøkingar. Det var sjølvsaft det som trigga meg. Eg har sant å seia ei kjensle av å vera ein slags sporsøekar eller postal arkeolog, der eg etter beste evne navigerer meg gjennom dei postale arkiva. Men også ein hobby som frimerkesamling (som eg har pusla med sidan eg var gut) inneheld ein god porasjon detektivarbeid – både for å finna dei ettersøkte objekta, og når det gjeld djupdykk i frimerkeutgåvenenes særlege kjenneteikn.

Redaktørane av *Om at opdage* (Hald & Rønn 2013) skriv at det er usemje om kva som er grunnlaget for god etterforskning. Forklaringsmodellane varierer i ein elles sparsam forskingslitteratur. Nokre legg vekt på etterforskning som handverk – ein modell som tar for seg behovet for *erfaring* – det vil seia at etterforskaren må læra seg klassiske ferdigheiter gjennom praksis. Andre vil hevda at etterforskning er ein slags kunst. Ein ser då for seg at etterforskaren er berar av eit særskilt *talent* når det gjeld å løysa kompliserte saker – sagt på ein annan måte: dei har nase for å vera snushane. Det finst også dei som legg vekt på at etterforskning er å sjå på

som vitskap, der ein utnyttar *teknologi* (alt frå avhøyringsteknikkar til DNA-analyse) for å løysa kriminalgåter. Til desse tre forklaringsmodellane tilfører Hald & Rønn *fortolkning*. I denne samanheng inneber det evna til kritisk å analysere og setja saman etterforskningsmateriale for å koma fram til robuste vurderingar og konklusjonar.

Som ofte i slike forsøk på å typologisera eit sosialt og samfunnsrelatert fenomen er kan hende sanninga ein funksjon av alle forklaringsmodellane. Den gode etterforskar (også posthistorisk og filatelistisk) har både erfaring, nase for kva dette eigentleg dreier seg om, meistarar teknikkane og kan analysere resultatet av etterforskninga på ein truverdig måte.

Jakta på ein speidarleir med særstempel

Men no har eg altså skrive meg litt ut på vidda – for det var eigentleg eit heilt anna spor eg skulle følge i denne teksten. Ein dag får eg nemleg ein e-post frå Noregs mest røynde speidarfilatelist, Hallvard Slettebø. Det finst nemleg nokre som samlar på frimerke og stempel som har med speiding å gjera. Og dei er ikkje få. Speiding er ein internasjonal affære med samarbeid over landegrenser og speidarleirar med posttenester og egne stempel.

Men attende til e-posten frå Hallvard

Slettebø. Han er ute etter informasjon om posttenesta under ein speidarleir i Etne sommaren 1930. Stempelet dei nytta under leiren er kjent, men postsirkulæra frå 1930 har ingen informasjon om oppretting av nokon poststad eller utlevering av det aktuelle stempelet. Det er uvanleg – om det vart oppretta poststad med stempel skulle dette kunngjerast.

I ei ledig stund legg eg turen innom Statsarkivet i Bergen for å sjekka arki-



Illustrasjon 1.
Særstempel
Speiderleiren
Etne 1930.
Administrativt
prøvetrykk 26
VI 30. Lånt av
Hallvard Slettebø.

vet etter Bergen postkontor. Sidan tidspunktet for leiren er kjent – månads-skiftet juni-juli 1930 – er det berre å henta fram brevjournalen for dette året og byrja der. Og det gjev resultat. 4. juni 1930 får Bergen postkontor eit brev frå *Bergen Krets av Norsk Speiderguttforbund*, der dei informerer om at det skal arrangerast kretsleir i Etne frå 29. juni til 9. juli. Det vert rekna med at mellom 500 og 600 speidarar kjem til å delta. No vil dei søkja om brevhus med datostempel. *Alle utgifter bestrides av leiren*, kan me lesa av notatet i brevjournalen.

Dagen etter – 5. juni 1930 – går saka vidare til Postintendanten i Oslo. Det er postmeister Maalstad sjølv som signerer på brevet som eg finn i kopiboka. Og eg ser at han nyttar omgrepet *feltbrevhus* – eit omgrep som elles er heilt ukjent i norsk posthistorie. Han skriv at leirleinga for speidarleiren ønskjer seg eit datostempel med inskripsjonen *Speiderleiren Etne 1930*. Og så kjem spørsmålet til Postintendanten: *Forutsat at der intet has at bemærke til anskaffelsen av særskilt stempel, tillader jeg mig for videre foretas at be meddelt snarest, hvad stemplet vil koste.*

Formuleringa tyder på at Maalstad kan hende hadde avgrensa røynsle med denne type stempel. I følge 2013-utgåva av Norgeskatalogen (standardkatalogen for norske frimerkesamlarar) vart det laga spesialstempel til fire arrangement i Bergen før 1930: Bergensutstillingane i 1898 og 1910, 10de landssongarstemnet i 1926 og ei landsutstilling i 1928. Av desse fire er det vel landssongarstemnet som tematisk ligg nærast opp til eit speidararrangement, men speidarleiren i Etne var trass alt berre eit lokalt evenement medan dei fire andre femna mykje vidare. Likevel: postmeister Maalstad er *beredt* – for å nytta eit kjent speidaromgrep, og han hadde kanskje ein eller annan interesse for, eller tilknytning til speidarsaka, kva veit eg?

I alle fall – 13. juni ligg det føre svar frå Postintendanten. Stempel med tekst *Speiderleiren Etne 1930* kan leverast for 21 kr. Om ein reknar beløpet om til

dagens pengeverdi ved hjelp av ein av desse inflasjonsskalkulatorane ein finn på internett, ville stempelet i dag ha kosta kr. 729. Det høyrer ikkje så gale ut for ein graveringsjobb. Postintendanten strekar elles under at stempelet skal returnerast til Oslo etter at drifta ved leirens brevhus er avslutta – utan kostnad for Postverket. Me får tru at Postintendanten heller ikkje hadde vore borte i så mange speidarleirstempel. I følgje Hallvard Slettebø sin stempelo-versikt er Etne-leiren andre gongen ein norsk speidarleir får særstempel.

Me skriv 16. juni 1930, og det er mindre enn to veker til kretsleiren i Etne skal opna. Postmeister Maalstad må no ha konferert med leiinga i Bergen krets av Norsk Speidarguttforbund – kanskje med kretssjef og komande leirsjef F. W. Rieber-Mohn – om stempelsaka. I alle høve får han i veg ei tinging av stempel til kr. 21.- Når det gjeld teksten *Speidarleiren Etne 1930*, har det framkome ønske om korleis han skal utformast. Maalstad skriv at inskripsjonen bør plasserast slik at *årstallet 1930*

ikke kommer til at staa på hodet, m.a.o. inskripsjonen i dens helhet bør søkes plassert i den øvre halvdel av stempelcirkelen.

Og så var det dette med tida. Postmeisteren avsluttar brevet til postintendanten med ei oppmoding: *Da leiren begynder allerede 29 ds. var det ønskelig at faa arbeidet utført hurtigst mulig.* Berre tid og veg her, skjønar me.

No går det meste på skinner, for 21. juni sender postmeister Maalstad ut fire brev med informasjon om feltbrevhuset: Frå Postintendanten tingar han brevvekt og loddkasse. Postkasse vil verta lånt ut frå reservelageret til Bergen postkontor, skriv Maalstad. Poststyret får også melding om speidarleiren og at det er *oprettet et felt-brevhus*. Av dette brevet går det vidare fram at Malvin Haaverstun skal vera styrar av brevhuset – og frimerkeforhandlar. Maalstad strekar under at verken drifta av feltbrevhuset eller transport av post mellom feltbrevhus og Etne postopneri



Illustrasjon 2. Brev stempla 2 VII 30 til fru Elise Sommerro, «Heggeli» Damsgård pr. Bergen. Konvolutten er motaktsstempla Bergen 3.7.30 på baksida. Lånt av Hallvard Slettebø

vil medføra kostnader for Postverket. Økonomen ved Bergen postkontor vert informert om feltbrevhuset og at det er tinga utstyr frå Postintendanten. Økonomen må sørgja for å senda postkasse og vanlege inventarsaker. Og til slutt vert Kasse- og bokhaldarkontoret informert om arrangement og om at brevhusstyrar Haaverstun er *autorisert som frimerkeforhandler under Etne postaaapneri*.

Kjeldarbeidet i arkivet etter Bergen postkontor kan eg avslutta med inngåande brev frå Postintendanten dagsett 24. juni: *Sender balancevegt med loddsett til brevhuset «Speiderleiren Etne 1930»*. Ingen spor etter oversending av stampelet altså, men sidan tida var knapp gjekk kanskje stampelet direkte til Etne postopneri? Fram kom det i alle fall.

Speiding, leirliv og filateli

Det er ikkje lite det går an å grava fram

frå eit postarkiv. Men eg finn sjølv sagt ikkje noko om gjennomføringa av sjølv speidarleiren i Etne. Den store lukka med internett er at viss du berre gir deg tid til å søkja, ja, så dukkar det opp mykje spanande. Denne gongen finn eg eit slags digitalt speidarmuseum på nettet, og der er Etne-leiren ganske godt dekkja – mellom anna med ein reportasje frå bladet *Speideren 1930*. Her kan me lesa at speidarane frå Bergen reiste med ekstrabåt til Etne. Me får vita at det også deltok speidarar frå Ålesund og at *Sveriges Scoutforbund* hadde sendt *en gruppe festlige karer til leiren!* Ved leirens opning vart det sendt helsingstelegram til Hans Majestet Kongen og til Norsk Speiderguttforbund. *Svartelegrammene oplestes ved leirbålet om kvelden under veldig jubel*. I det heile var kretsleiren ein suksess – 10. juli om morgonen reiste dei nøgde deltakarane heim, og det heile vart avslutta med flaggparade på Torvalmenningen i Bergen.

No er eg i tillegg så heldig at reporta-



Brev stempla 3 VII 30 til Herr Siggfred Tysse, Leirvik, Stord. Seld på Moldenhauerauksjon 68. Utrop 800.- Tilslag 2100.-



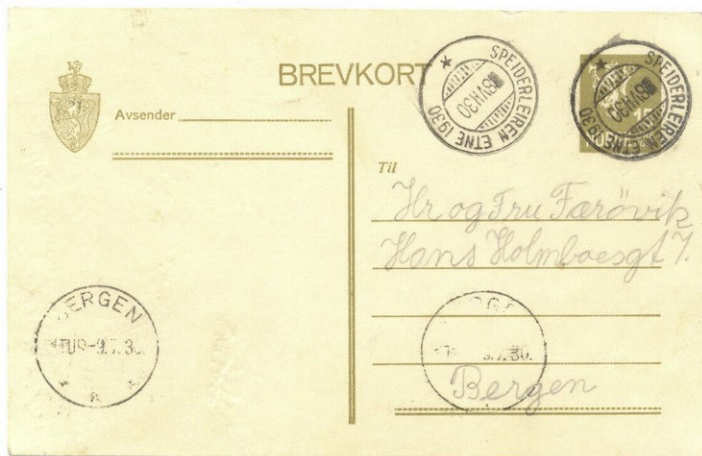
Postkort med motiv frå kretsleiren i Etne. Henta frå speidarmuseet på wiki.

sjen frå kretsleiren også omtaler det postale – eg siterer: *Leiren hadde eget feltpostkontor (brevhus) med eget poststempel. Noget selvsagt leirens ivrigste filatelister visste å benytte seg av.* Eg noterer meg den siste setninga. Frimerkesamling var ikkje nokon ukjend aktivitet speidarar i mellom. Og me skal sjå at eg faktisk kan dokumentera dette gjennom eigne kjelder.

Kva så med bruken av stampelet? I følgje reportasjen i *Speideren* deltok vel 500 speidere på leiren. Hallvard Slettebø har funne at deltakartalet var 434. Kor mange postsendingar som passerte gjennom feltpostbrevhuset kan me berre gjetta på. Ein stad mellom 1500 og 2000 brev / kort er kanskje eit rimeleg tal? Eg har så langt identifisert tre sendingar frå leiren som alle er avbilda i denne artikkelen. Norgeskatalo-

gen gir stampelet sjeldanheitsgrad 8 på ein skala frå 1 til 10. Det forklarar prisane på slike objekt jf. illustrasjon 3 og 5.

Etterforskarer i meg får det for seg at eg kanskje kan finna spor etter Etneleiren på Bergen offentlige Bibliotek. Speidartroppar må jo ha skrive jubileumsbøker ved passande høve – og det stemmer – eg får napp. 1. Fjøsanger speidartropp kom med bok då dei var 75 år – og der finn eg eit bilete av Hans Blom – ikkje noverande formann i Bergens Filatelisklub, men faren hans, som kom til å spela ei viktig rolle i boka eg skreiv om postforholda på Vestlandet i april dagane 1940 (Eriksen 2015). Hans Blom var medlem i 1. Fjøsanger speidartropp. Han er avbilda i boka på foto frå ca. 1930, som det står i biletteksten. Dessutan reiste 1.



*Brevkort stempla
8 VII 30 til Hr og
Fru Færøvik,
Hans Holmboesgt
7, Bergen. Mot-
taksstempla ma-
skin Bergen TUR
9.7.30. Seld på
Moldenhauerauk-
sjon 69. Utrop
5000.- Tilslag
9500.-*

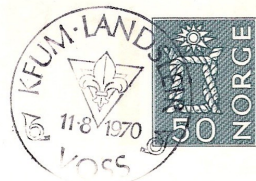
Fjøsanger til Etne: *I 1930 sendte trop-
pen 15 mann til kretsleir i Etne.* Det er
altså potensielt mogeleg at Hans Blom
deltok på Etne-leiren – skreiv han i så
tilfelle brev heim? Eg blar vidare i bo-
ka, og finn historier eg kjenner meg att
i. Det er utruleg kor mykje regn spei-
darar har vortne utsette for opp gjen-
nom åra. Sjølv minnest eg pinseleirar
som var direkte vasstrekte.

No har eg – som dokker kanskje forstår
– rota meg så langt inn i speidarsaka at
eg må i kjellarboden for å sjekka om
ikkje spora etter mine eigne speidarak-
tivetetar framleis er å finna. Og joda – i
ei øskje dukkar medlemsboka mi frå
25. Stavanger KFUM II opp. Eg byrja
11 år gammal i 1967 og fekk med meg
både 1. grad og patruljeføraroppgåve,
men etter kvart vart det alt for mykje
religion og orden og speidarlov for
meg. Men som eg alltid har framheva;
Eg lærte korleis eg skulle pakka ein
sekk, og eg lærte å liggja ute.

I 1970 var eg på landsleir på Voss. Der
var det sjølvsaugt postkontor – ope frå
10.00 til 13.00 og frå 16.00 – 18.00. I
følgje leirboka kunne postkontoret
ordna alle postale tenester. Det var
postkasser i alle underleirane og på
torget – kassene vart tømde kl. 10.00
og kl. 18.00. Leirboka hadde også
oversikt over dei enklaste portotaksta-
ne. Eit strøkent system kan me forstå –
i ei uskuldig tid utan mobiltelefon,
internett og sosiale medium, der brev
og postkort var linja heim til mor og
far. Post og speidarleir høyrte saman,
som me forstår. I eit album med fami-
liekorrespondanse finn eg postkorta eg
sende heim frå Voss i 1970 – med sær-
stempel.

Elles les til min store glede i den gamle
medlemsboka mi at eg 2. juni 1967
fekk godkjent Filatelistmerket – eit av
mange dugleiksmerke i speidaren, og
eg har ei kjensle av at dette var eg
ikkje åleine om.

POSTKORT



Til

Fam. Eriksen

Grønlandsgat 1.

4000 STAVANGER

Forfatternen skriv heim frå Landsleiren på Voss i 1970. Han vart 14 år dagen før kortet er stempla og kan fortelja at han feira gebursdag i klissvåt sovepose på haik. Speidarliv etter aller beste merke.

Feltbrevhus

Men det var dette med *feltbrevhus* eg skulle skriva noko om til slutt. Arbeidet i Statsarkivet har resultert i at eg fann ein type postinstitusjon som eg ikkje hadde høyrte om frå før. Posthistorikar kollega Arvid Løhre har utarbeidd ein oversikt over ulike typar poststader / -kontor. Lista ligg på heimesida til Norsk Posthistorisk Selskap. Her er det ikkje noko feltbrevhus å finna. Så då vert det rom for å spekulera litt i kva postmeister Maalstad tenkte når han konstruerte dette omgrepet.

Eg er vel på trygg grunn når eg tenkjer at posten på kretsleiren i Etne berre var meint for ordinære brevpostsendingar

inkludert frimerkesal. Nokre deltakarar fekk vel brev heimafrå, og me skal vel heller ikkje sjå bort frå at det kom aviser. Leirdeltakarar som hadde andre postale behov måtte ta turen innom Etne postopneri – til dømes for å kæsja ut ei posttilvisinga. Men eg trur me kan konkludera med at dei postale tenestene som Malvin Haaverstun administrerte må ha vore av enklaste sort – som for brevhus flest.

I den omtalte oversikten til Arvid Løhre har han ei tilvising til feltpost i Postreglementet frå 1947. Her står det at feltpoststader i fredstid er *poststeder som for en avgrenset tid blir opprettet på steder der ekstraordinære forhold,*



Utsyn over Etne. Speidarane har reist for lenge sidan.

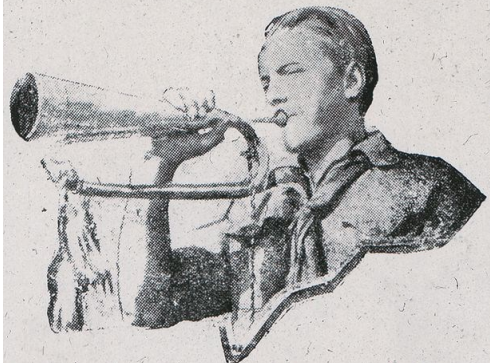
f. eks. et større fiske eller militærøvinger, gjør det nødvendig at det er et poststed eller et fullstendigere poststed enn under vanlige forhold. Speidarleiren i Etne er vel på grensa til kva me med handa på hjartet kan kalla for ekstraordinære tilhøve. På den annan side skal me ikkje sjå bort i frå at bygda opplevde møtet med 500 ungdomar som litt utan om det vanlege. Kvoten av høg-røysta bergensarar var vel heller ikkje ubetydeleg. Så lat oss konkludera med at arrangementet ikkje var dagleg kost for Etne.

Det som likevel er problematisk når det gjeld feltpostnemninga er at eit feltpostkontor i røynda skulle ha fleire tenester enn det ordinære, lokale postopneriet. Feltpostkontor i fredstid er til

dømes typisk for mange industristader som opplevde eksplosjonsarta vekst – i industrireisingsperioden var det feltpostkontor både i Odda og i Ålvik i Hardanger. Det var særleg behovet for økonomiske transaksjonar og kvalifisert postal kompetanse som bana veg for slike feltpostkontor – i tillegg til store mengder post. Speidarleiren i Etne ville knappast kunne seia at dei var i ein slik situasjon.

Då tenkjer eg at postmeister Maalstad ganske enkelt har nytta ordet *felt* for å skildra speidarane sitt føremål: *leirliv*. Speidarane skulle i felten – dei skulle liggja i telt nokre dagar sommaren 1930. Då gir *feltposthus* meining; Enkle postale tenester for ungdomar på speidarleir.

ETNE-LEIREN 1930



Kjelder

Arkivet etter Bergen postkontor, Statsarkivet i Bergen: Postmeisterens brevjournal 1930 og Postmeisterens kopibok nr. 141 (juni – juli 1930).

Auksjonskatalog 68 & 69 frå Moldenhauer

Eriksen, Arne (2015): *Feltpostinspektøren – posten i krig 1940*. Kapabel forlag

Hald, Camilla & Kira Vrist Rønn (2013): *Om at opdage. Metodiske refleksjoner over politiets undersøgelsespraksis*. Samfundslitteratur. Frederiksberg.

Løhre, Arvid: *Fra Post-Contoir til Post i butikk*. <http://posthistorisk.no/Fra%20Post-Contoir%20til%20PiB%20-%201/Innholdsside.html>

Næsgaard, Erik m.fl. (1995): «- med flagget høyt i topp» 1. *Fjøsanger speidergruppe gjennom 75 år*.

Oslo Filatelistklubb (2013): *Norgeskatalogen*

Slettebø, Hallvard: *Norwegian Boy Scout and Girl Guide Cancellations*. <http://www.slettebo.no/scout/n-cancel.htm>

Speiderwiki: <http://leksikon.speidermuseet.no/wiki/>

Kretsleir_Etne_1930_Bergen_krets_(NSF)

Erik O. Paulsen:

Bilen i Bergen

La meg bare innledningsvis slå fast at da jeg skrev en artikkelserie om bilen i Bergen hadde jeg en fantastisk primærkilde (som det heter i historie-faget) i min far. Han har en førstehåndskunnskap om emnet som jeg har hatt stor nytte av. Det vil dere nok oppdage underveis. I min fars guttedager på Nygård, han er født i 1923, var det mest hester og vogner av forskjellige slag som dominerte gatene. Vognmannsforretninger var det mange av. Bergesen, Ordemann, Christensen, og Hopland var de mest aktuelle for hans del. Som gutt fikk han ofte lov å være med på stell av hestene, og spesielt må bemerkes vognmann Bergesen i Nygaardsgaten. Fine vogner og pyntete hester. Til begravelse hadde han sorte hester og til bryllup hvite eller schimler. Ridehuset var også et kjært sted. Dette ble jo revet og her troner nå Autogården full av biler, bowling, bensinstasjon, universitetet m.m. De fine ridehestene og ridemester Nielsen er nok en saga blott.

Den gode lukten i en hestestall kan nok ikke erstattes av eksos og oljelukt.

Bilene var jo allerede kommet og gjorde seg bemerket i Bergens gater. Den første bilen kom til Norge i 1895 og først i 1908 kom den første til Bergen. Og de færreste forstod hvilken revolusjon dette var. Bare tenk på at idag har annenhver bergenser over 18 år bil, og byens utseende har totalt forandret seg.

Selv om bilene som først kom på markedet var meget enkle og primitive var det allikevel et stort fremskritt, spesielt på transportområdet. Riktignok manglet man alle hjelpemidler som kom senere, slik som; kran, heis, eller lift-truck. I 30-årene i min fars barndomsgate husker han, at sjåfør Opdal hos Sætersdal og Søns sæpefabrikk rullet tunge tønner og fat opp eller ned fra lasteplanet ved hjelp av to slisker. Et tungt arbeid. Bilen var en Diamond T levert av P. H. T. Schmidt eller «Smed H. T. Pitt» som det ofte ble forandret det til.

Etterhvert som flere og flere firma gikk til innkjøp av biler ble det til at også vognmannsforretningene gikk over til biltransport. Flere av de tidligere kuskene tok sertifikat og begynte med bilkjøring. Dessverre hadde en del en tendens til av gammel vane å ta seg en dram og denne vanen var ofte vanskelig å kvitte seg med, og når det kanskje ble en for mye en dag, så fant hesten veien til stallen. Det gjør ikke en bil, så i en overgangstid var det nok noen som fikk problemer på flere måter.

Alle de første bilene hadde ballhorn og etter lyden kalte barnene i gaten dette for en BAPE og da de elektriske hornene kom ble disse kalt for DYTE - også etter lyden.

Min fars karriere i bilbransjen har vært lang. Det begynte nok i realiteten med

den første opplevelse med bil som sidemann med sjåfør Skår hos Chr. Bruns Kolonialforretning i Nygaards-gaten. Det var en Ford varebil med V8-motor. Dette var i 30-årene. Siden ble det for hans vedkommende 47 år med biler(og som eier av til sammen ikke mindre enn 53 biler i løpet av et langt liv – han skiftet ofte), men det visste han selvfølgelig ikke den gangen. Tidlige opplevelser var også at Postverket hadde noen kjekke små SINGER-biler som kjørte rundt og tømte postkassene. Det var små lette hendige biler. De var så liten og lette at noen ungdommer i Daniel Hansensgate løftet en ned i en kjellerhals til stor fortvilelse for postmannen.

Men det var bilens historie i Bergen.

La oss ta det litt i kronologisk rekkefølge:

Den første bilen kom til Bergen i 1908, som sagt.

Det var en desemberdag den første bilen ble heist på land på kaien på Tollboden. Med knakende taljer og et ivrig tilskuerkorps ble vidunderet plassert pent på kaien. Bilen var en tysk Windhoff bygget i Düsseldorf. Den hadde kalesje og plass til fem passasjerer. Den hadde messinglyskastere og side-lykter, messinginnfattet frontrute og karbidgenerator til lyktene. Bak på bilen var der en stor firkantet stearin-lykt til å lyse opp skiltet. Motoren hadde fire sylindre og topp yteevne var 10 HK. Bilen hadde 3 gear. Den ble registrert som den første i Bergen ganske enkelt med no.1. Siden ble det mer ordnete forhold med bokstaver og tall.

Da ble det O-1. Men interessant nok så hadde det vært en bil på Vestlandet før denne. Den ble aldri registrert og fikk et sørgelig endelikt. I motorinteresserte kretser ble den aldri kalt annet enn Uhyret frå Vossestrondi!

Uhyret ble kjøpt av kjøpmann Harmens som bodde i Kalfarli. Dette var i 1898. Han hadde tenkt å bruke den til transport av turister mellom Voss og Stalheim. Den hadde plass til 2-3 personer.

Med denne bilen, som med de fleste andre på den tiden, var problemet for liten motor i forhold til vekt av karosseri og last. Til gjengjeld så kunne man høre den på lang lei. Når dette lille monsteret kom tordnende innover Vossestrondi, kunne den skremme vettet av selv saktmodige bønder, og hester og beist i nærheten løp over alle hauger. Den var rett og slett en fare for omgivelsene.

Skysskarene på Voss gikk derfor sammen og la skumle planer. En dag kidnappet de ganske enkelt monsteret og tippet det i elven. Da var bilens æra på Voss over for en stund. Det ble igjen trygt å ferdes på Vossestrand. Senere ble bilen trukket opp av elven og fraktet til Bergen hvor Harmens stillte den ut med prislapp 100,- kroner. Dens skjebne videre er ukjent. Idag ville den ha vært en verdifull kuriositet på et hvert teknisk museum.

(La meg her få legge til en personlig kommentar. Dette kapittelet, er jeg blitt fortalt, var det siste den siste person i Bergen født Harmens fikk lest opp for seg før hun døde i 1995.)

Windhoff

**Snel,
geruischloos,
billijk.**

—
**PROEFWAGENS
DISPONIBEL.**
—

Vele tevredenheids-
betuigingen
ter inzage.



**Verhuren van
WINDHOFF-wagens
voor alle termijnen.**

Vertegenwoordigers:
**J. H. Feldberg
& Zoon,**

Amsterdam. Tel. 5783.

**J. BRONKH. Groningen.
JAC. KRANSSEN, Venlo.**

Men tilbake til Windhoff'en. Det var nå den som startet bileventyret i Bergen. Importøren av bilen og mannen som ble byens første bilselger var agent Einar Ruth Paasche, som bodde i Dræggen. At den første bilen ble en Windhoff skyldtes bl.a. at Paasche's onkel var ingeniør på denne fabrikken.

Paasche mente tydeligvis at når toll og frakt var betalt, så var det bare å sveive igang og kjøre avgårde. Men dengang ei. Politiet grep inn og nektet enhver kjøretur med bilen før politi og brannvesen var varslet. Saken måtte dessuten opp på et høyere nivå, og stiftamtmannen (datidens fylkesmann) fattet vedtaket om at bilen måtte eskorteres av både brannmann og politi og slepes av to hester til Exerserhuset på Engen. Der skulle bilen besiktiges av Offentligheten, og ikke så få andre tilskuere.

Deretter ville nærmere instruks bli gitt.

Etter en tid kom Øvrigheten til at Hr. Paasche kunne bruke bilen, men kun etter visse forholdsregler, som at han måtte vise den største forsiktighet under kjøring og hvis han møtte hester måtte han vise hensyn så ikke de ble skremt. Farten måtte ikke overskride 20 km/t.

Agent Paasche hadde flere ideer om bruken av bilen. For det første skulle det være en demonstrasjonsbil som forhåpentligvis skulle lokke folk med penger til å investere i lignende biler, eller han håpet å få noen av de investerte pengene igjen ved å leie ut bilen. Til det trengte han en sjåfør og mulighetene åpnet seg i mars 1909 da Eivind Andreas Pedersen kom til Bergen fra København. Pedersen hadde tatt sertifikat i Danmark og ble nå hyret som

byens første privatsjåfør. Der er nok noen av de tilstedeværende som husker at han fikk utnavnet **SORTE HÅND**, uvisst av hvilken grunn.

I 1912 kjøpte Pedersen forøvrig O-1 av Paasche og startet opp som byens første sjåførlærer! Jeg skal komme tilbake til Eivind Pedersen litt senere.

Salget av biler gikk svært smått i begynnelsen og bilene hadde sine klare mangler. Henry Fords samlebandprinsipp hadde ennå ikke fått gjennomslag slik at bilene for en stor del ble produsert individuelt og i små opplag. Sammen med kostbart utstyr gjorde dette bilene dyre i innkjøp. Motorene var gjennomgående for små og i et land med ulendt terreng var det ikke lett å ta seg frem. Motorene var også svært upålitelige. De hostet og harket og sluknet når det passet dem best. For ikke å snakke om et forferdelig bråk. Veinettet var jo heller ikke utbygget. Det var bare stort sett kjerreveier overalt. De var iallefall ikke egnet for automobiler. Så fremtiden så ikke lys ut.

I allefall fikk agent Paasche solgt sin første bil til skipsreder Thorkildsen på Hop. Skipsrederen hadde sett på O-1 og bestemte seg for å kjøpe en slik bil. Paasche fikk 3000,- kroner i forskudd (en stor sum på den tiden). Leveringstiden var 1 år.

Året etter kom bilen, en flott Windhoff, til byen. Men jomfruturen fra byen til skipsrederens villa på Hop ble rett og slett en skandale. Bilen hostet og sluknet i ett sett og bråket den laget kunne høres langt avsted. Opp siste bakken klarte ikke motoren å trekke bilen og

sterke menn ble tilkalt for å dytte.

Under hele turen var Thorkildsen blitt mere og mere forbanna. Og da endelig bilen stod parkert foran gatedøren ville skipsrederen hverken se bilen eller herr agent Paasche.

Paasche så både fortjeneste og re-nommé forsvinne og til tross for alle overtalelseskunster; Thorkildsen ville ikke høre på ham. En strøm av tårer var agentens siste argument og da gav Thorkildsen seg. Paasche fikk beholde kommisjonspengene, men bilen ble returnert til Tyskland.

Så skal vi ta for oss litt om drosjetrafikken og dens utvikling. Landsutstillingen i Bergen i 1910 skulle få betydning for bilens fremtid i byen. Utstillingen ble arrangert på Sverresborg festning.

Driftige folk så et grunnlag for fremtidig drift av drosjetrafikk i byen og ingeniør Tiedemann og direktør Lars Pihl-Johannessen slo seg sammen og startet A/S Taxameter. Selskapet sikret seg to biler av det franske merket Clement med 8-12 HK-motorer. Bilene hadde lukket karosseri for passasjerene, men sjåføren måtte sitte under åpen himmel. A/S Taxameter fikk lokaler i det gamle Wingaards Jernstøperi i Marken 3.

Men bilene var dårlige. Igjen var det motorene som sviktet og grunnlaget for lønnsom drift var vel heller ikke stort.

Året etter måtte selskapet innstille virksomheten. Banken solgte bilene til sjåførene Gerdt Wick og Nils Solberg. (Kjente drosjenavn helt til de senere år.) De måtte begge bare se i øynene



problemene med Clement'ene.

De gikk ganske snart til anskaffelse av nye og bedre tyske Adler. Prislappen var 8.000,- kroner, og med disse 20 Hks bilene startet de regulær drosjetrafikk i 1913.

Selv om hester og vogner skulle prege bybildet like opp til annen verdenskrig, må man likevel si at bilbransjen var ekspansiv. I jobbetiden under første verdenskrig satt pengene løst hos dem som tjente godt, og

bilen ble snart et yndet statussymbol og leketøy. Stadig flere bilagenter dukket opp og med dem stadig nye bilmerker. Noen av merkene, som Opel - Ford - Fiat - og Chevrolet eksisterer den dag idag. Andre som Windhoff - Clement -

Bayard - Stower - Tideholmer - Colibri - og Panard er forsvunnet fra markedet. Tideholmer var f.eks. et svensk bilmerke, en åpen turistbil som ble registrert i Bergen som nr. 12 i 1911. Den ble frembudt til salgs, men ingen var interessert og den ble returnert til Sverige.

Bilen ble også i økende grad tatt i bruk til varetransport. Den første varebil som ble registrert var en tysk STOWER i 1913. Eier var firmaet «Irgens og Schumann» (som også var agenter for Clement). Bilen ble stilt ut på Landsutstillingen i 1914, men ble visstnok aldri tatt i bruk. Første varebil som ble tatt i bruk var registrert samme året og tilhørte firmaet «E.Ellingsen» og var en OPEL med lukket karosseri.



*Wanderer 1915 4ps
500cc 2 cyl sv*

Johnson 1918) og Bergens Telefonkompagnie (Indian 1917). I likhet med svært mange bilmerker var dette amerikanske sykler. I motsetning til bilene finnes der ingen europeiske sykler blandt de første registrerte.

Det var den første Opel i Bergen, men som vi alle vet så kom der flere. Da Opel Blitz kom ble det virkelig sving på salget.

I 1914 fikk også Bergen Sykehus sin første ambulansebil. Det var en svensk SCANIA VABIS med 35 Hks motor. To år senere fikk de enda en ambulanse, denne gangen en fransk BERLIET med like stor motor. Begge bilene fikk stor betydning for helsetjenesten i byen og det kan også nevnes at byens leger var flittige brukere av byens drosjer. De fleste leger skaffet seg etterhvert biler selv.

Der er jo også noe som heter motorsykler, som også har hatt en rivende utvikling. Den første kom i 1915. Da registrerte Harald Knoop en amerikansk Wanderer med 3 Hks motor. Det var helst fartsglade privatpersoner som skaffet seg motorsykkel, men blandt de første motorsykkeleiere finner vi også Bergen Vand- og Kloakvesen (Ivar

Man kan vel si at Bergen ganske hurtig fikk et bilmiljø, og mens pengene fløt fritt under jobbetiden akselererte bilbransjen med klampen i bønn. Vi kan vel si at bilen omformet bysamfunnet, og da krisen kom i slutten av 20-årene var bilen kommet for å bli.

Jeg har allerede vært inne på at bilene hadde store tekniske mangler. Bilene var den nye ekspansjonsbransjen og der dukket opp bilfabrikker både i Amerika og Europa. Både i det rike Amerika og det fattige Italia rullet det nå biler ut av fabrikkhallene og stadig nye tekniske forbedringer gjorde bilene mere og mere praktiske og lettdrevne.

Med Fords billige T- og A-modeller tok bilen et viktig skritt mot å bli allemannseie selv om det ennå var langt frem. Vi kan iallefall si at det fantes et bilmiljø i Bergen så tidlig som ved utbruddet av første verdenskrig i 1914, bare 10 år etter den første bilen kom til Bergen. Etter hvert som tiden gikk, ble

Bergen Bergen politidistrikt fylke.		Motor vogn bestemt til: agdel		Kjennemerke: { Bokstav: 0 Nr. 26 }	
Eierens navn: Harald Hansen		Personbefordring, offentlig.		Fabrikk: Unic	
Erhverv: Automobilvognmand		Antall sitteplasser: 3		Understellets nr. 48 Typo B.9	
Bopel (adresse): Martin Wahsgate 1a Bergen		Nettolast: 375 kg.		Motor nr. 1915	
Hesteset (by): Bergen		Karosseri: åpent Torpo		Årsmodell 1915	
Forbrenningsmotor *		Antall cylindre: 4	diameter mm. 90	slaglengde mm. 130	Brennstoffets art: Petroleum
Damp: " "		Antall Motorer: 1	Volt: 52	Ampère: 52	Beholdr (liter): 1.8
Elektrisk: " "		Tar i fullt lastet stand lengere stigninger på inntil: 1.65		Største vognbredder: 1.65	Pris kr. 12.000
Garanti:		Stillet av:		Størrelse kr.	
Vekt i driftsferdig stand med vanlig utstyr og full bensintank, syngsto overstell. 1747 kg.		Avgift kr. 108.00		Forhjul Ringenes art: Luft Dimensjon: 120 mm/m	
Godkjent av den bilsakkyndige 30.6.24/19		Akseltrykk ved fullt belastet vogn 192 ... 192 ... 192 ... 192 ... 192 ... 192 ...		Bakhjul Ringenes art: Luft Dimensjon: 120 mm/m	
Plombert 4.7.15		Vognkort utstedt 4.7.15		Utsatt av regjering og strar tilslags hos eieren	

Skjema nr. 229.

* Stryk det som ikke passer.

† For poliser, forsikringselskaps navn.

Automobilmand Harald Hansen hadde en Unic 1915-modell som gikk med kjennemerke O-26.

bilene, som sagt, bedre og bedre og forbrenningsmotoren som startet det hele ble sikrere i bruk. Større motorer ble etterhvert et krav og

også utseendet skiftet fra modell av de tidligere hestekarosseriene til mere aerodynamisk utforming.

Men allikevel, etter vår tids standard, var bilene fremdeles sørgelig primitive. Elektrisk lys på bilene var fremdeles helt ukjent. Lys fikk man fra karbidlykter som sluknet i første hump og



humper var det nok av i veiene. Hvis politiet huppet en uten lys var boten først 3,- kroner og siden 5,- kroner, og bøkene steg og steg, jevnt og trutt. Politiinspektør Hoffmann ved Bergen Politi-kammer var så og si eneveldig over all trafikk i byen og hans sørget for at Statskassen fikk mange kroner ved

hjelp av slike bøter.

Vindusviskere visste man ennu ikke hva var og i det bergenske regnet var det bare å skimte og holde øye og ører åpne.

I snøvær var det verre en verst - da måtte sjåføren stadig ut og tørke vekk snøen med hånden. Og kaldt kunne det være for i de første bilene satt sjåføren ute i allslags vær. Siden fikk jo bilene hellukket karosseri. Da 2 amerikanske LOCOMOBILES ankom (det var halv-elektriske drevne biler) hadde disse innlagt et spiralarør i kupeen hvor eksos- sen gikk gjennom og varmet opp.

Drivstoffet var bensin og det var å få kjøpt hos noen få fargehandlere. Prisen var overkommelig: 16 øre literen levert på tønner. Den første tiden fantes det ikke oljeselskaper i Bergen og bensinen måtte bestilles fra Oslo - eller Christiania som det het den gang. Det oppsto ofte leveringsproblemer og bil-

parken i byen sto stille. Noen drosjesjåfører slo seg sammen i et innkjøpslag og ble derfor bedre stillt og senere startet man garasjeselsk-

aper for parkering, vedlikehold, og bensinlagre. Så parkeringshus er forsåvidt ikke noe nytt.

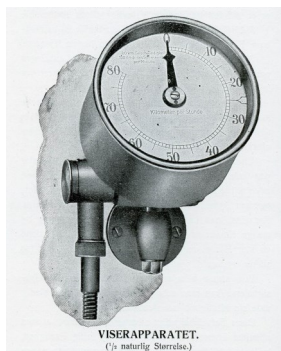
Fartsgrensene på den tiden var lave: 20 km/t i byen og 35 km/t utenfor. Veiene var stort sett elendige og hver veistrekning utenfor Bergen måtte prøvekjøres og godkjennes for automobilbruk. Stiftamtsmannen gjorde vedtak etter innstilling fra lensmannen.

Men det var ikke bare å kjøre i vei, for hestene ble fremdeles skremt av bråk- makerne. Det vil si; byhestene vente seg fort til bråket, men det var verre på bygdene. Der var nok mang en bilist som fikk seg en skyllebøtte etter seg fra arge bønder.

Til å begynne med trengte bilføreren bare en kjøreseddel fra politiet for å kunne kjøre, men etterhvert som bilan- tallet økte måtte man bli nøyer med hvem som skulle sitte bak rattet.

Byens første bilsakkyndige var ingeni- ør Falkenberg som senere ble direktør ved «Blåtrikken» i Oslo. Prøvekjøring- en gikk for seg ved Gamle Jernbanesta- sjon og Børneparken - det vil si det vi idag kaller Byparken.

Falkenberg stillte seg opp og kom- manderte den vorden-



de sjåfør til å bremse, rygge, og svinge. Dessuten måtte de vise motorkyndighet og Falkenberg tok den siden av saken svært grundig, kanskje mere enn selve kjøringen.

I 1913 begynte Bergen Politikammer å utstede sertifikater og prøvekjøringen ble bedre organisert. Den omtalte Eivind Andreas Pedersen (Sorte Hånd) var som tidligere nevnt, pionær. Den første bilen O-1, som han kjøpte for kr.1000,- ble først brukt som lærebil og han drev kjøreopplæring i mange år med stadig nyere biler. Så var en ny næringsgren tilført; nemlig kjøreskoler.

Blandt dem som tok sertifikat i 1913 var også en kvinne. Navnet var Bergliot A. Nielsen. Det kan bemerkes at først i samme året fikk kvinner alminnelig stemmerett i Norge. Da hennes mann, som drev drosjekjøring ble innblandet i en ulykke og mistet sertifikatet, overtok hun kjøringen og ble dermed den første kvinnelige drosjesjåfør. Det skulle gå lang tid til den neste, men idag er det helt vanlig at kvinner kjører drosje, men fortsatt er vel yrket mannsdominert.

Mens vi er inne på drosjetrafikken kan vi ta med at da drosjene begynte å kjøre i 1909 hadde de et problem; Hva med takster? Til å begynne med fant de ut å bruke Vognmannsforeningens takster for tospent landauer. De laget også en soneinndeling: Laveste takst var kr. 1,50. Den gjaldt all trafikk innen byen, f.eks. fra Dræggen til Møhlenpris. Skulle passasjerene bare gjøre et ærend med retur innen en halvtime fikk de tur/retur for kr.2,50. For samme

pris kunne folk reise til Fjøsanger, Eidsvåg, eller Kringsjå. Ventetid og retur bragte prisen opp i kr. 4,-. En reise til Hop - i sone 3 - kostet kr.5,-. Tur/retur kr. 7,-. Og endelig kunne man kjøre til Os og tilbake for kr.18,-

En drosje kjørte inn ca. kr. 50,- pr. dag. Lønnen var kr.1,50 pr. dag pluss drikkepenger. I og med at de fleste kundene utgjorde en liten og velholden gruppe, gjorde man opp med månedlige regninger.

Faste holdeplasser for drosjer er gammelt nytt i Bergen. I de første årene tok de gjerne oppstilling på de samme holdeplassene som kuskene hadde brukt i lange tider. Men kuskene så med ublide øyne på de bensinstinkende kollegene.

A/S Taxameters holdeplass i Marken gikk ganske snart ut, og bilene tok oppstilling ved Holbergstøtten på Vågsalmenning og lenger oppe ved Christiestøtten på Torvalmenning. Også på Ole Bulls plass var det holdeplass, spesielt med sikte på turistene fra de omliggende hotellene.

Sukkerhusbryggen var også et yndet sted. Før kaianleggene i Vågen ble anlagt måtte større skip ankre på Byfjorden og frakte passasjerene i land i mindre båter, inn til Sukkerhusbryggen. Der sto de klare, noen enslige bildrosjer blandt 30-40- hesteforspente landauere. Tolkene fra reisebyråene i byen ordnet avtaler mellom sjåfører, kusker, og turister.

Som oftest ble bilene leiet for lengre turer, mens landauerne ble brukt til

småturen innen byen.

Bilmiljøet utviklet seg raskt. Bilen førte med seg en lang rekke nye næringer. Alle kjente alle, og den bergenske vittigheten lot seg ikke fornekte. Det ble utnavn på både biler og personer. Eivind Pedersen ble som nevnt, til Sorte Hånd. Den stortalende Birger Wærgedahl ble til Skrytloff, og ennå idag er det mange som husker Notabassen, Jammerdalen, De Monte Kyse som med tiden ble til bare Kysen. En sjåfør som skrøt av sine nye fine hjorteskinnehansker fikk tilnavnet Sterkt og Godt. Senere har vi både Kokosnøtten og Christine, for bare å ha nevnt noen.

Bilene fikk også navn. En Napier fra 1913 het aldri noe annet enn «Slagskipet». En annen, en tysk NAG, som var forsynt med en redselsfull eksosfløyte som med jevne mellomrom gav fra seg et grynt, ble kalt «Grisen».

Med bilen på offensiven og hestene på defensiven, ekspanderte bilbransjen. En naturlig følge av dette ble at gamle bedrifter gikk under og nye oppsto. Enkelte greidde å omstille seg. Samtidig skjedde det en revolusjonerende endring i kommunikasjonene da de første bussene kom.

Allerede før 1920 ble den første bussruten startet. Det var bilfirmaet P H T Schmidt som begynte med bussruten Bergen-Milde. Men veiene var fremdeles elendige og de ombygde bilene var tunge, klumpete og hadde kompakte dekk og var derfor raskt ute av dansen.

I begynnelsen av 20-årene kom så Au-

tomobilruta Milde-Bergen igang. Den brukte ombygde Ford T-modeller med plass til 12-14 passasjerer. Kupeene var lukket, så det var etter tiden en behagelig reisemåte.

Det manglet ikke på private initiativ. Ingvald Strømme hadde sett bebyggelsen vokse ved sørenden av Nordåsvangen fra 1918 og utover. Han startet sitt eget selskap og fikk tillatelse til bussdrift på ruten Bergen-Strømme.

Den alltid like aktive Eivind A. Pedersen var også raskt ute. I 1922 startet han Fana-Bergen med fast holdeplass ved Jernbanestasjonen på Nesttun. I begynnelsen fikk de bare kjøre til oktober-måned og også i tiden når det var teleløsning fikk de kjøreforbud.

Allerede i 1923 fikk han tillatelse til helårsdrift og selskapet flyttet til Vågsalmenning.

Første bilen var en ombygd Ford T-modell med 12 sitteplasser. Da selskapet senere gikk inn i det nye Fana-Bergen, hadde han en Federal med plass til 28 passasjerer. I seg selv en bra utvikling i en 10-årsperiode. I 1923 kom også A/S Rutebiltrafikk i gang med ruter på Nesttun og Biskopshavn. Dette selskapet ble innløst av Bergen kommune i 1931 hva angår Biskopshavnruten, mens Nesttunruten ble overtatt av B/R Fana-Bergen.

Gårdbruker Nils Hatlestad tok i 1922 initiativet til B/R Os-Bergen. Som de fleste vet så ble de fleste rutene slått sammen i FANA-OS-MILDE, og så til R/L PAN Trafikk.

Så var det Åsane. Der skjedde det også

noe. Aasane Billag ble startet i 1920 med 2 ombygde Fiat-vogner. Om veien var dårlig sør for Bergen, i Fana og Os, så var de om mulig enda verre i nord.

Før veien rundt Eidsvågneset ble bygget var det ingen spøk å kjøre veien over Munkebotten og Eidsvågsfjellet. Spesielt om vinteren må dette ha vært et mareritt.

Etterhvert dukket de opp alle de kjente rutene som Arnabilene, Laksevåg Kom. Ruteselskap, osv. På Askøy kom der også ruteselskap. Grunnleggeren her var Peder Haugland som startet opp med Essex cabriolet-biler. Min kjære far hadde, en passant nevnt, selv æren av å være «grindegutt» en sommer for ham. Kommunikasjonene ble stadig bedre og man kan si at byen ble større.

Etterhvert ble man oppmerksom på at bilen hadde fordeler og ulemper. De første trafikkuulykkene skjedde uten at det stoppet utviklingen. I det hele tatt så var det i disse årene mellom 1920 og 1930 at den store utviklingen skjedde. Da ble bl.a. flere av de bilfirma som senere vokste seg store, startet.

Det kan dessuten nevnes at et av landets første bilrace foregikk allerede i 1917 på det islagte Nordåsvannet.

Ettersom bilbransjen kan sies å være avhengig av velstandsutviklingen, så har det selvfølgelig gått i bølgedaler. Dårlige tider for landet skapte nedgang i bilsalget med bunn i krigsårene 1940-45. Ja, lenger enn det, for bilene var rasjonert til 1961. Men så ekspanderte salget til det som vi vet stagnerte i 80-årene, men dette var et sprang frem i

Automobilholdepladsen v. Nykirken
Automobilholdepladsen v. Sandvikskirken
Davidsen, Hans, bil nr. 33 & 116, Fjøsanger-
vei 2 b
Fjeldtvedt, Ole Th., bil nr. 208, Stølesm. 8
Wick, G., automobil 31 & 61, Nygaards-
gt. 80 a

Automobilforretninger og rekvisita.

Autogaragen, A/S, Vaskerelvs. 37—39
Automobilkompaniet av 1923, A/S, Lyder
Sagens gt. 22
Bergens automobilkompani, A/S, O. Kyrres
gt. 49
Bergens vulkaniseringsverksted, Vaskerelvs-
sm. 18
Garage-kompaniet, A/S, Bjørnsons gt. 11
Irgens & Schuman, Fosswinkelsgt. 20
Lepsøe, Kristoffer, A/S, Vaskerelvs. 37—39

Kristoffer Lepsøe $\frac{A}{S}$

Automobilforretning

FIAT — OPEL

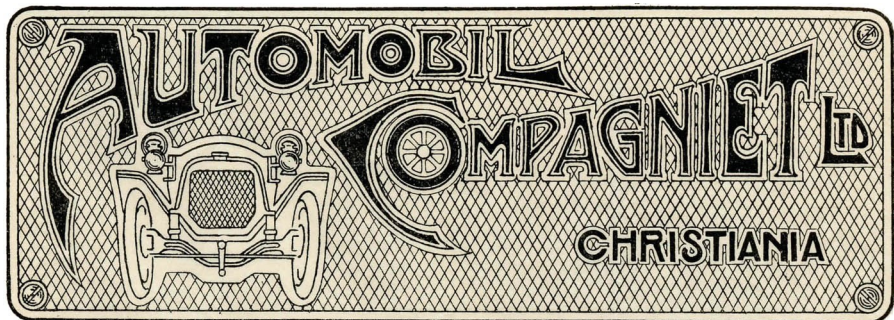
GOODRICH AUTOMOBILGUMMI

Schmidt, Hagb., A/S, Strømg. 20
Schmidt, P. H. T., A/S, Gasverks. 6
Vestlandske Automobil- og Motorforr., A/S,
Hans Hauges gt. 5
Wick, G., automobilringe, Nygaardsgt. 80 a
Wilson, T. W., Foreningsgt. 1 (Det hvite hus)

**BUICK og CADILLAC
PERSONAUTOMOBILER
GMC — LASTEAUTOMOBILER
Ingeniør T. W. WILSON**

Automobilgarager.

Autogaragen, A/S, Nygaardsgt. 69
Automobilgaragen (Hagb. Schmidt, A/S,
Lyder Sagens gt. 17
Bergens automobilkompani, A/S, Dankert
Krohnsgt. 1
Centrumsgaragen, Zander Kaaes gt. v. Jern-
banest.
Garage-kompaniet, A/S, Bjørnsons gt. 11



Brevhode fra Automobil Compagniet i Christiania brukt i juni 1908

tid. La oss komme tilbake til der vi var, nemlig utviklingen i 20-årene og fremover.

At bilen skulle bli allemannseie var langt fra noen selvfølge, men at det ble slik viser den fantastiske utviklingen som skjedde.

Bilen omformet ikke bare kommunikasjonene, men for en stor del også næringslivet.

Gamle næringer falt ut og nye kom til. Da hestene forsvant ble smedfaget en næring mindre, nemlig hovslagerfaget som forsvant. Vognmakere og sadelmakere fant nye leveveier som karosserimakere og med fremstilling av bilinteriører og setereparasjoner m.m.

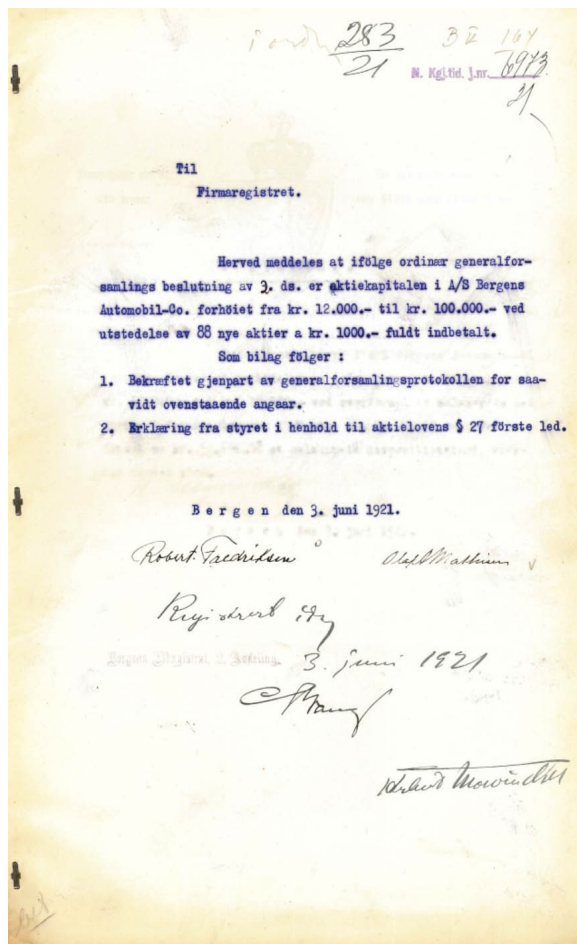
Men bilen skapte også marked for nye aktiviteter. Først og fremst ble det behov for bilverksteder, og bilmekanikeryrket er vel det yrket som har gjennomgått størst endringer i vårt århundre. Fra de enkle bilene som oftest gikk i stykker på grunn av dårlige veier og ganske enkelt ukyndighet. Mye rett og slett løst, og streng ble et universalmiddel ved reparasjoner. Ja, noen me-

kanikere var så ofte avhengig av denne metoden at de ble titulert STRENGINGENIØRER. Idag er yrket dominert av alleslags elektroniske hjelpemidler som erstatter de gamle bilmekanikernes gode ører og fingerspitzgefühl.

Flere helt nye yrker så dagens lys. Vulkanisering av bildekk. Radiatorverksteder dukket opp. Batteriverksteder og mye mere, som vi idag også ser nu er på vei ut. Mange av disse yrkene forsvinner på grunn av at delene er blitt så billige at det kun blir snakk om skifting og ikke reparasjoner.

Den bransjen som ble lettest synlig i bildet var selvfølgelig bensinstasjonene, som etterhvert dukket opp som paddehatter. De forskjellige oljeselskapene konkurrerer og selv de mest grissgrendte utkanter har en eller flere bensinstasjoner. Og utviklingen har vært stor fra de første håndpumpene til dagens hypermoderne «supermarkeder», for service og allslags utstyr både til bilen og magen.

Men nøkkelbedriftene er selvfølgelig bilforhandlerne - det er jo der det hele startet (ja, etter produsentene selvføl-



3. juni 1921 meldte Robert Fredriksen og Olaf Mathiesen om utvidelse av aksjekapital fra kr. 12.000 til kr. 100.000. Selskapet gikk konkurs i 1932, og ble slettet i 1934.

tyске merket Adler som ble en populær bil for drosjene. Wilson representerte firmaet Sørensen og Balchen i Oslo, som fremdeles er stor i bilrekvisita og slitedeler, men som sluttet med bilsalg for mange år siden. Senere solgte også ingeniør Wilson Buick. Begge disse firmaene, som vi vet, eksisterer ikke idag.

De to pionerene hvis bedrifter ennå eksisterer er Olaf Mathiesen og Robert Fredriksen.

Olaf Mathiesen hadde vognmannsforretning med hester og landauere, men han innså fort at bilen var kommet for å bli. Han gikk derfor raskt over til bildrosjer. Robert Fredriksen var sønn av vognmann

Fredriksen i Baneveien. Han oppholdt seg mange år i Amerika i sin ungdom, og der kom han raskt i kontakt med biler og da som sjåfør. Han var egentlig utdannet smed. I 1916 kom Robert Fredriksen til Norge med et Ford-agentur i lommen, så og si. Sammen med Olaf Mathiesen startet han «Bergens Automobilkompanie» i 1918. De eide 50% hver.

gelig). Alle andre av de nevnte næringer er avhengig av at der kommer biler på gatene og veiene.

Når vi nu vil komme inn på pionerene i bilbransjen så har vi allerede nevnt den første; Einar Ruth Paasche som ganske snart fikk konkurranse. Kristoffer Lepsøe, senere firmaet Bentzon og Lepsøe, var vel kanskje den neste. Ingeniør Wilson fikk agenturet for det

Allerede i 1921 solgte Fredriksen sin halvpart til Mathiesen og i 1923 startet han da sitt eget firma Automobilkompaniet af 1923 A/S», som vi vet eksisterer i beste velgående over 70 år etter starten, men nå forkortet til «Auto 23». Fredriksen hadde da fått agenturet på Chevrolet av bilgiganten General Motors. Det hadde kanskje utspring i gammelt vennskap med GM-direktør William Knudsen. I allefall slo firmaet seg kraftig opp på de såkalte «billig-drosjene» fra Chevrolet. Billige, men gode biler for drosjedrift.

Det som idag heter «Mathiesen Auto Co A/S», regner 1918 som sitt startår og er da formelt det eldste nulevende firma i bransjen i Bergen. I praksis må de vel dele rollen med Auto 23. Ifølge Roald Træen fulgte så firmaet «Knudsen og Træen» tett innpå med etablering året etter, i 1924.

Neste par ut var brødrene Svein og Tor Algaard. Idag velkjent Mercedes-forhandler, men med nye eiere. Svein Algaard var ingeniør og det var han som hadde den tekniske innsikten da de startet i 1928.

Samme året startet Joachim Olsen Jæger sin «J. O. Jæger Automobil og Maskinforretning». Jæger var opprinnelig maskinist, men ledet på denne tiden Ing. Wilsons bilforretning. Han var også revisor i en bank på kveldstid, da han fant tiden moden for å begynne for seg selv. Resultatet kjenner vi jo alle.

Så i 1933 begynte Wilfred Eriksen med «Bergen Auto», kanskje like godt kjent som «Ford i Strømmen» som fortsatt holder til ved den gamle «Store-

strømmen» mellom Puddefjorden og Store Lungegårdsvann. De som har fulgt med i avisene i det siste har nok fått med seg at dette firmaet ikke lengre er I familiens eie, og er nå kjøpt opp av Mathisen Auto A/S. Dermed er byens eldste og sjette-eldste firma blitt ett.

Og omtrent samtidig fikk vi ennå et firma som avlegger av et rederi, nemlig «Brødrene Wigands Automobilforretning». Dette firmaet opphørte i 1980-årene, men vi kan vel si at A/S Bilhuset på Kråkenes er en slags arvtager.

Den neste var vel Jens Teigland. Han var opprinnelig bokbinder, men også drosjesjåfør. Primus motor i et garasjeselskap og en tid også innom bussdrift. Han startet «J. Teigland A/S» i 1940. (Senere kom også A. Skjelbred, som vi har hatt gleden av å være sammen med nu flere ganger).

Der er nok en del til som skulle vært nevnt, som Brødrene Birkelid, P H T Schmidt, Bilhuset, Garasjekompaniet og flere, men felles for disse er at de er kommet til i forholdsvis nyere tid og noen er også sluttet å eksistere.

Det vil derfor ligge utenfor rammen av dette kåseri, som hadde som mål å ta for seg det eldste og mest karakteristiske i den bergenske bilhistorie. Jeg skulle gjerne hatt med flere bilder, men de er hverken enkle å få fatt i, enn si kopiere. Bergens bilhistorie har dessverre inntil nå vært upløyd mark i det bergenske historiske landskap. Jeg håper jeg har rettet litt på dette.

Inger Loneland: Lakselordene på Loneland



Gårdstunet på Loneland rundt 1910 – etter utvidelsen av «bygningen».

Innledning

Den gården som slekta mi er ifra, Loneland i Fjaler i Sogn og Fjordane, var i mange år besøkt av såkalte lakselorder fra England. I denne artikkelen vil jeg fortelle om oppholdene deres på Loneland, og vise frem noe av det billed- og kortmaterialet som er bevart på gården.

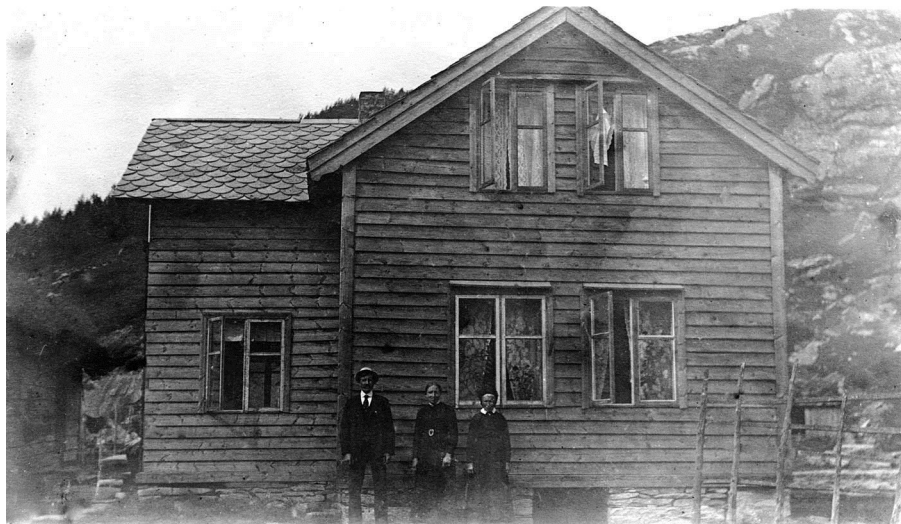
Familiemedlemmer som bodde på gården mens lakselordene var der

Ole Andersson Loneland og Katrine Andersdatter f. Rennestraum gifta seg 7. oktober i 1903. De fikk fem barn: Anders f. 6/8-04, Andreas f. 10/6-06, Borgfinn f. 26/9-08, Ingrid f. 16/12-10

og Tor f. 19/5-12. Foreldrene til Ola, Anders og Borni, bodde sammen med dem. Anders døde i 1913 og Borni i 1926. Bestefar til Ola, som ble kalt gammel-Anders, bodde også på gården frem til han døde i 1907.

Ola døde i en ulykke i 1920. Da var yngstegutten Tor 8 år og eldstemann Anders 16. Katrine gifta seg ikke opp att, men styrte gården og oppdragelsen alene i de første årene – sikkert med god støtte i Borni som først døde i 1926.

Lakselordene startet å være på Loneland i hvert fall 10 år før Ola døde i 1920, og fortsatte å besøke gården til barna var godt voksne, noen under utdanning og andre i arbeid på gården.



Ola, Katrine og Borni foran «bygningen».

Både Anders, Andreas og Tor bodde på gården i en periode etter at de var voksne. Andreas overtok etter hvert gården, mens Borgfinn og Ingrid flyttet henholdsvis til Oslo og Bergen; Borgfinn for å utdanne seg til lege og Ingrid for å bli sykepleier, senere jordmor. Borgfinn flyttet hjemmefra allerede i 1925, Ingrid noen år etter.

Laksen og Loneland

I Gulatingsloven fra 1274 står det om laksen at *«ganga skal Guds gåve til fjells som til føre, um ganga ho vil»*, hvilket vil si at det var forbud mot å hindre laksen i å vandre fritt fra fjære til fjell. Så laksen var allerede den gang såpass viktig, både som matauk og ikke minst som handelsvare, at den måtte inn i lovverket på Vestlandet.

Engelske laksefiskere begynte å kom-

me til Norge rundt 1830. De økte i antall utover på 1800-tallet, og spredte seg langs hele kystlinjen vår – fra lakseelver på sørøstlandet til lakseelver i Finnmark. Storhetsperioden var fra rundt 1860 og fram til 1. verdenskrig brøt ut i 1914. I viktige lakseelver som Altaelven og Gaularvassdraget har store mengder laks¹ vært tatt opp av utlendinger helt frem til i dag, og fiskerne har virkelig fortjent å bli kalt lakselorder selv om de færreste av dem hadde en adelstittel. Norges eldste laksetrapp ble bygd i Osfossen i Gaularvassdraget i Sunnfjord i 1870, og fungerer fortsatt.

Flekkeelva var en av de 300 elvene som hadde celebrert besøk i disse årene, og engelske fiskere bodde på Loneland. Flekkeelva går langs store deler av både innmark og utmark, og gården har sannsynligvis hatt fiskerettigheter i

elva svært lenge. Laksen har sikkert hatt betydning for gårdsdriften. Elva har lenge vært en god lakseelv, og det er ikke rart at den tiltrakk seg utlendinger både fra Skottland og Nord-England. I dag, etter god røkt i flere år, beskrives elva slik: «I dag fremstår (den) som en av Vestlandets mest produktive og naturskjønne lakseelver».²

«Bygningen»

Når lakselordene begynte å komme til Loneland, hvor ofte de var her, hvor lenge de fisket om gangen og hvor mange de totalt var, er vanskelig å fastslå, men de bodde i hvert fall i et hus som ble kalt «bygningen». Dette var opprinnelig et gammelt våningshus som ble bygd om av Ola Loneland for å huse de engelske fiskerne. Huset fikk en ark inn mot ljorestua samt en ekstra etasje. Det var et typisk sommerhus

uten for mye isolasjon. «Bygningen» hadde to etasjer. Nede var det to inngangspartier, ett soverom pluss to stuer og kjøkken, og oppe var det fire store soveværelser. «Bygningen» var et rommelig hus som kneiste godt over ljorestua og uthusene på gården forøvrig.

Jenkins Oliver, den av fiskerne som var tettast knytt opp mot gården og gårdsfolket, hadde sin egen spisestue her hvor han ble servert mat av kvinnene på gården. Det fortelles om en «knapp» på spisebordet som han brukte for å tilkalle servering. Ved bruk ringte det inne på kjøkkenet. Han måtte også ha tallerkenen sin oppvarmet før måltidet, og hadde en egen bevegelse med hånden for å teste om temperaturen var rett.

Det var ikke uvanlig at «lordene» bygde sine egne hus i nærheten av lakseelva. Dette var ofte store villaer med sveitserpreg og med stor veranda foran. Jeg vet ikke om «bygningen» ble omarbeidet med økonomisk støtte fra laksefiskerne, men den ble i alle fall revet i 1973 da det nye våningshuset på gården ble satt opp. Det gamle orgelet fra Dale kirke sto i huset, så en får tro at en eller flere av fiskerne likte å musisere i tillegg til å fiske. Gårdens folk brukte også huset, men jeg vet ikke i hvor stor utstrekning. Jeg husker min mor fortalte at hun og min far bodde på et soverom i andre etasje ved besøk. De giftet seg i Dale kirke nyttårsaften i 1939, og jeg regner med at huset ble brukt i den forbindelsen. Jeg husker at jeg selv én gang bodde i andre etasje, på rommet bak venstre vindu som vi ser på bildet.



Anne Rennestraum, 1870-1951.

En søster av Katrine, ugifte Anne Renne-
nstraum, bodde sine siste leveår i et
rom i andre etasje i bygningen, med
vinduer mot ljocestua. Hun hadde vært
lærer og mange år i USA. Anne slet
med psykiske problemer i den perioden
hun bodde på gården og fram til hun
døde i 1951. Jeg kan så vidt huske at
det bodde en dame der, det må være
minner fra ferien vår på Loneland som-
meren 1950.

Når kom lakselordene, og hvem var de?

Jeg har ofte hørt om disse lakselordene
som besøkte gården, men har hatt vel-
dig lite faktisk kunnskap om dem. Ved
å studere brev, kort, bilder og noen
hefter som jeg har fått låne av Ola
Kjell Loneland, vet jeg i dag noe mer
konkret om oppholdene deres på går-
den.

Det har også kommet frem noe infor-
masjon om hvordan det hadde seg at
lakselordene kom til gården. Noen
engelske fiskere hadde i andre halvdel
av 1800-tallet tatt inn på Wolffs pen-
sjonat i Leirvik, kjent for å huse eng-
elske turister. De hadde spurt seg fore
om flere muligheter for rikt fiske i nær-
heten, og fått til svar at det i Espedal,
ved gården Kusæl, skulle være et godt
fiskevann. På sin ferd dit «fant» fisker-
ne Flekkeelva og kom i kontakt med
folket på gården Loneland.

Det kan dokumenteres at tre engelske/
skotske fiskere besøkte gården fra
1910 og frem til og med sommeren
1935. Det første årstallet skriver seg

fra et postkort til Ola Loneland fra dr.
Jenkins Oliver. Kortet er datert august
1910 og sendt fra Kristiania: «*Vi kom
her tirsdag aften og synes at Kristiania
er deilig. Igaar aftes gik vi til National
Theateret men kunde ikke forstaa me-
get av skuespillen. Hilsen til alle fra
byen. W. J. Oliver*».

Ordlyden i dette kortet kan tyde på et
visst kjennskap til gårdens folk. Samti-
dig er stilen mer formell her enn i sene-
re brev skrevet av Oliver, noe som
kanskje sier at det er et forholdsvis nytt
bekjentskap. Når han og de to andre
fiskerne, Arthur Muir og John Sainsbu-
ry, kom til gården for aller første gang,
og om det da hadde vært andre der før
dem, vet jeg ikke.

Det siste brevet kom så sent som i
1960 og var fra Sainsbury, mens det
siste besøket av dr. Oliver synes å ha
vært i 1935; han var nemlig i bryllupet
til Helga og Anders 31. juli det året. I
et brev til Katrine, datert 6. april 1936,
planlegger han i detalj sitt neste besøk
på gården – og skriver at «*jeg kommer
forhåpentlig den 14.mai*» – men så dør
han brått i april 1936.

Jeg har gått gjennom fire kort og sju
brev fra disse tre fiskerne, og to kort og
fire brev fra far og søster til dr. Oliver.
Disse siste brevene er skrevet etter
Jenkins Olivers død, og handler om å
avtale når faren og søsteren Gladys kan
komme i 1937 for å hente sakene hans.
Det aller siste er et takkebrev for all
hjelp fra Katrine og Anders til pakking
og sending av Jenkins' saker, og er
preget av tapet av en sønn og en bror.

Først: Alle tre, både Oliver, Muir og

Sainsbury, hadde medisinsk utdanning. Muir og Sainsbury var praktiserende leger, mens Oliver var forsker med doktorgrad innen medisin. Oliver var fra Newcastle, med skotske foreldre, mens de to andre synes å komme fra Sør-England. Men det er også mulig at Muir og Sainsbury var fra Nord-England eller skotter som flyttet sør- over på sine eldre dager.

Alle tre snakket om familiene sine i England, Oliver også om noe slekt i Danmark. Korrespondansen inneholder hilsninger til gårdens folk og korte kommentarer om helsetilstanden til personer i familiene deres. Oliver har også en lang utgreiing om sin far som var alvorlig syk i 1933, mens Muir nevner sin kone, og hilser fra henne og søsteren og frøken Overman og frøken

Trist. Men hadde disse damene vært på Loneland? Det er tydelig at Olivers søster, Gladys, var der for første gang da hun hentet sin brors saker. Sainsbury hilser ikke fra noen.

Jeg vil gå gjennom den kunnskapen som det skriftlige materialet har gitt meg, og ta fiskerne for meg i tur og orden. Muntlig informasjon fra Ola Kjell og andre i familien er også tatt med. Jeg begynner med den som jeg vet minst om, nemlig John Sainsbury.

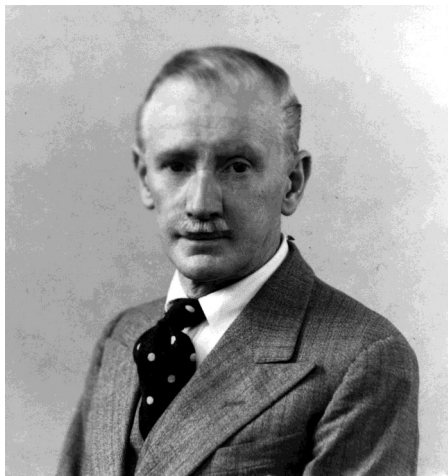
Dr. John Sainsbury – dokumentert kontakt med Loneland i 1915 og i 1960

John Sainsbury sendte et brev til Mrs. Loneland i 1960. Det er utydelig skre-



Et postkort fra 1. verdenskrig datert 8. mars 1915 og stemplet BASE ARMY POST OFFICE. Her står også skrevet noe på fransk. Sannsynligvis deltok Sainsbury i Frankrike. Bak på bildet har John skrevet: «Med mange venlige hilsener Fra John Sainsbury».

vet og på engelsk, og delvis vanskelig å forstå. Han bor da i Bath. I brevet takker Sainsbury for en invitasjon fra Katrine om å komme på besøk til Loneland (invitasjonen kom i et brev hun sendte i desember året før), men avslår under henvisning til sin meget syke søster som lider av senil demens, og som han må ta seg av. Han har på grunn av dette ikke hatt ferie på seks år! Sainsbury skriver videre at Borgfinn kan fortelle Kathrine hva senil demens er. Ellers refereres det til noe Anders en gang har sagt om det å fiske, og han minnes dessuten seteren med



Dette portrettbildet av en herre med bart og slips, herren i ubestemmelig alder, tror jeg er av Sainsbury. Ola Kjell har fortalt at en av fiskerne hadde fått ødelagt overleppen (og nesa?) i krigen, og at han hadde en protese med bart som bare var delvis vellykket. Når han bøyde seg falt overleppen – og barten – fremover, til rampungenes store henrykkelse. Jeg klarer ikke å finne ham på noe bilde fra krigen, men en forstørrelse av dette portrettbildet viser en mulig protese i ansiktet.

glede. For øvrig opplyser Sainsbury om at han har trukket seg fra legegjerringen sin, og at han nå bruker mye tid på hagen.

Hvis John Sainsbury var med i 1. verdenskrig, må han ha vært rundt 20 år i 1914, dvs. at han i 1960 var rundt 70 år, kanskje eldre. Han måtte tydeligvis også få bestemors brev oversatt fra norsk, men sier at *«I have no doubt Oliver would have been able to read it all»*. Altså var han venn av Oliver, som må ha vært over 25 år i 1910. Kanskje Sainsbury var like gammel, dvs. at han i 1960 var rundt 75 år?

Dr. Arthur Muir - dokumentert kontakt mellom ca. 1910 og 1938

På Loneland er det oppbevart ett kort og tre brev fra familien Muir. Det første kortet er fra en Mrs. James Muir. Det er håndskrevet og datert Christmas 1922, og sendt fra en liten by i Kent. Jeg tror at dette er fra Arthur Muirs mor som er på ferie.³ I brevet fra Muir kommer det frem at han er gift, og det hilses samtidig fra hans søster til folket på gården. Et bilde viser Muir, hans søster eller kone, og Ola med de to eldste guttene. Jeg antar at Anders ikke er eldre enn seks år og Andreas rundt fire år, dvs. at bildet er tatt rundt 1910.

I et brev datert januar 1933, skriver Muir at han nå er så gammel at han har sluttet å arbeide, og at han har flyttet syd-vest i England og til Devon, som ligger på grensen til Cornwall. Han spør om det er mulig å komme til Loneland noen uker til sommeren, og når



Anders, Ola, Andreas, dr. Muir og hans søster eller kone, ca. 1910.

han skriver «vi», så jeg regner med at besøket gjelder Muir og hans kone. Jeg gjengir hele dette brevet:

LOXTOR WREY
LUSTLEIGH
DEVON

England Jan. 2./33

Kjaere frue,

Tusend tak for Deres venligt Brev med Hilsen for jul og for Gjetosten vi mottog idag. Det var meget god av Dem at sende den og vi skal fornøie os over den.

De vil se fra Adressen over dette Brev at vi bor nu i et andet sted end før. Jeg arbeider ikke lengere nu for jeg er en gammel mand og saa skal jeg hvile, og vi kom hit i Englands Sud-Vest i December.

Vi haaper at komme til Norge iaar i Juli. Kunde vi komme til Loneland for to-tre uger? Men jeg skal skrive Dem

igjen om det.

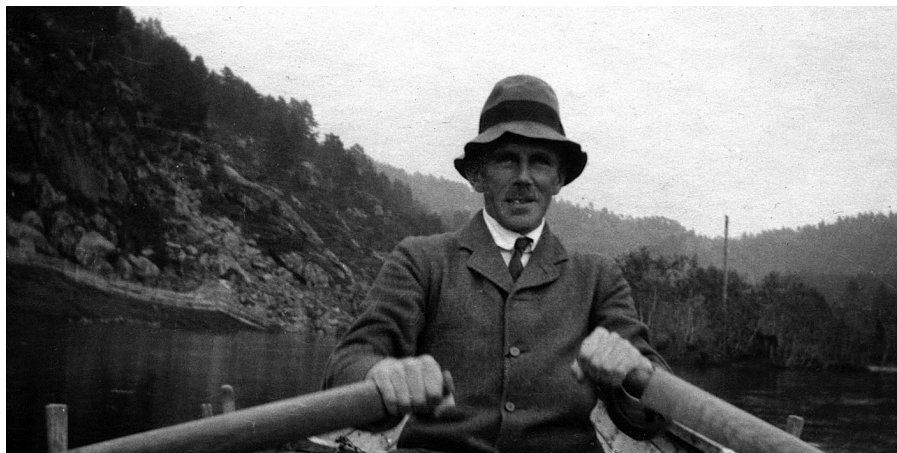
Vi bor nu i nærheten av min søster og jeg gav hende Deres Hilsen. Hun takker Dem og beder mig hilse Dem om et godt nyt Aar. Saa ogsaa frøken Overman som blir med os nu for en kort tid. Hun hjalp ordne vort nyt Hus.

Vi er alle frisk men travel.

Venligst Hilsen for det nyt Aar fra os begge.

*Deres
Arthur Muir*

Neste brev er fra september 1935, og her beklager dr. Muir at han og familien ikke kunne komme i Anders sitt bryllup, noe han gjerne ville gjort. Han sender derimot sine lykkeønskninger og ti kroner, og skriver: «*Vilde De være saa snil at kjøpe noget han vilde gjerne ha som Bryllups Present fra os?*». Ellers er de alle friske bortsett fra søsteren som «*var meget syk i Juni*



Arthur Muir i elva med hvit skjorte og slips.

men hun er lidt bedre nu. Frøken Overman er frisk som alltid».

Det siste brevet fra Muir er datert desember 1938. Her gratulerer han Borgfinn som ferdig lege og med stillingen i Odda (på sykehuset), og også med hans forlovelse. Ingrid blir også gratulert, og jeg regner med at dette har med utdannelsen hennes å gjøre. Så kommer noen ord om den urolige verdenssituasjonen: «*Vi ønsker at all Verden var saa rolig som Norge*». I sin avslutning nevner Muir at verken fruen eller søsteren er helt friske, mens frøken Overman er frisk (som vanlig). Og til slutt hilser han også fra en frøken Trist. Dette er muligens samme dame som har malt portrettet av ham; det er i alle fall signert Beryl Trist (1937).⁴

Dr Muir er tydeligvis en god del eldre enn de to andre lakselordene, han har allerede sluttet som lege i 1933. Muir

skriver dessuten et formelt og godt dansk/norsk riksmål, og kjenner vel til familien på Loneland. Han åpner alltid sine brev med takk for brev fra Loneland, og han skriver ikke «bare» til Katrine, men til «*kjære frue*» eller til «*Kjære fru Loneland*». Brevene hans har altså en mer formell tone enn den Oliver nytter i sine brev.

Siden Muir var eldst, var det kanskje han som trakk Sainsbury og Oliver med seg til Loneland? Var det fruen hans eller søsteren som var med på Norges-tur rundt 1910? Eller var det kanskje frøken Overman? Vi vet at engelske damer fisket norsk laks lenge før 1910. Kom dessuten Muir og frue til Loneland i 1933, slik som de ønsket? Eller senere? Dette forblir åpne spørsmål. Men han likte tydeligvis geitost...



Ola, Kathrine med Ingrid på armen, Borgfinn, Andreas, kone/ søster til Muir og Anders. Jeg tror dette bildet er tatt av Muir ved avreise, da bagasjen er kommet på plass i vogna. Antagelig er bildet tatt samme årstall som det andre gruppebildet med Muir, i 1910 – se hatten.

Jenkins Oliver – dokumentert kontakt mellom 1910 og 1936

På Loneland er det oppbevart flere kort og tre brev fra Jenkins Oliver. Sommeren 2015 hadde jeg noen interessante timer i gammelstua på Loneland for å se om jeg kunne finne ut noe om dr. Oliver, den lakselorden som det ble snakket mest om av min far. Ola Kjell lot meg få gå gjennom bokskapet, og mente at det var mange bøker der som sto igjen etter dr. Oliver. Jeg trodde kanskje at han var doktor innen et helt annet fagfelt enn medisin – ja kanskje i faget litteratur siden han kunne norsk så godt. Var det for å kunne lese Ibsen på originalspråket, mon tro? Jeg tok helt feil. Det var mange velkjente og verdenskjente romaner der, alle på engelsk. Men det var noen grønne hefter som ga meg informasjon om hva dr. Oliver holdt på med, og også hvor han oppholdt seg i lange perioder. Spesielt ett av dem gir oss en god del kunnskap. Dette heftet er utgitt i 1931. På forsi-

den står det:

Acne Agminata (Crocker)

By

W.Jenkins Oliver, M.A, B.M, M.R.C.P
(from the University Dermatological Clinic, Copenhagen: Prof. C. Rasch)

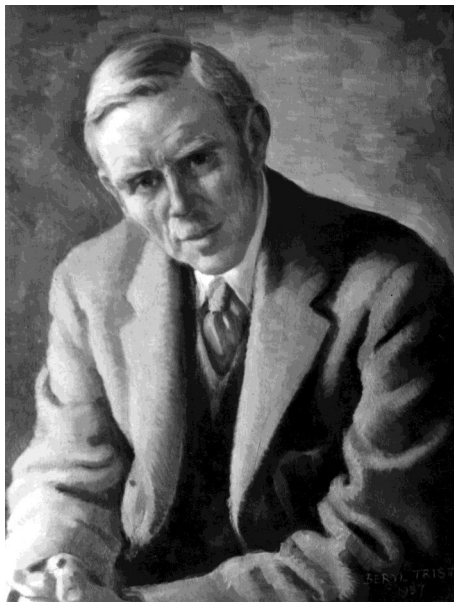
Reprinted from the

«BRITISH JOURNAL OF DERMATOLOGY AND SYPHILIS»

August-September 1931

Vol. XLIII, PP 400 – 414

Hva betyr alle bokstavene etter navnet hans? Og hva skrev han om? Jeg fant hjelp på nettet for å tyde MRCP og MA/BM: «MRCP(UK) develops and delivers postgraduate medical examinations around the world on behalf of the three Royal Colleges of Physicians of the UK». MA og BM har noe med fullført legestudium å gjøre, jeg vet ikke helt hva.



Arthur Muir, malt av Beryl Trist, 1937.

Dette forteller oss at Jenkins Oliver i 1931 fullførte en høyere grad innen legestudiet, og at han holdt på med en doktorgrad innenfor ett spesielt fagområde – nemlig hudsykdommer. Han forsket dessuten på Rigshospitalet i København under en professor Rasch. Og, jeg fant ut at et postgraduate studium kunne alt i alt ta 12 år å fullføre den gangen, litt kortere tid enn det tar å bli «doktor» i dag.

Artikkelen fra 1935 handler om et utslett kalt Acne Agminata. Bilder både på nettet og i det grønne heftet, viser folk med mange akner (kviser) i ansiktet. Oliver har blant annet forsket på om dette utslettet kunne kobles mot tuberkulose på en eller annen måte. Men injeksjon på marsvin ga negativt resultat for tuberkulose.⁵

Jeg fant videre på nettet artikler fra 1923 og 1926 skrevet av dr. Jenkins Oliver, og det virker som om det er det samme temaet han skriver om i disse artiklene også. Jeg regner med at han fullførte sin doktorgrad, for på Lone-land ble det sagt at han var doktor – men ikke lege.

Acne Agminata rammer helst unge voksne, og årsaken er fremdeles ukjent. Det er ingen infeksjon. Sykdommen kan avhjelpes ved salver som hjelper en del av de som er rammet. Ubehandlet varer sykdommen i 2–3 år, og etterlater seg mange arr i ansiktet.

Dr. Olivers kontakt med Lone-land

Dr. Olivers kontakt med Loneland må ha vært etablert allerede før 1910, ettersom dr. Oliver dette året sendte postkort til Ola fra Kristiania hvor han fortalte om sitt teaterbesøk og hilste til alle på gården. Dette kortet er det eneste hvor han undertegner seg med W. J. Oliver, noe formelt med andre ord, senere er det alltid Jenkins Oliver. Kortet er meget dansk – og fritt for norske dialektord/nynorsk som forekommer i brevene fra 30-tallet (f.eks dei, heime, heimatte, sjuk).

Siden Oliver forsket ved Rigshospitalet i København, har han sannsynligvis lært seg en del dansk som på dette tidspunkt var svært likt norsk riksmål. Om han brukte dansk i forskningen sin vet jeg ikke, men han har kanskje oversatt en medisinsk artikkel fra dansk til engelsk; dette står utenpå et av de grønne



Ola og dr. Oliver ved Gallefossen.

heftene som jeg fant i Ljorestua. Artikkelen kan imidlertid også være oversatt fra tysk, ettersom forfatteren het H. Haxthausen. Denne artikkelen er det vist til i flere tilfeller på nettet, og senere dukker det også opp noe som kalles «Haxthausen disease» (1986), så det var nok en viktig artikkel.

Hvilke år dokumenteres det at Jenkins Oliver var på Loneland? I tillegg til kortet fra 1910 kan disse årstallene nevnes:

1929, juni – Oliver får et kort fra en engelsk venn som håper at han vil trives i Norge denne sommeren.

1931, mai – Oliver får brev fra en venn i Danmark som håper at han er vel fremme i Norge (brevet inneholder en takk for et frimerkealbum).

1933 – brev til Katrine.

1935 – brev til Katrine.

1936 – brev til Katrine datert 6. april, hvor han planlegger å komme til Lone-

land 14. mai. Oliver dør senere i april 1936.

Fra brev i 1933, -35 og -36

I brevet fra 1933 skriver Oliver svært så fortrolig til Katrine. Hele brevet handler bare om farens sykdom, og at han på grunn av den brått måtte reise hjem fra København. Han regner med at Katrine vil sette pris på å vite om farens sykdom. Han avslutter brevet slik: «*Jeg syntes de vilde like å høre om ham*», noe som tyder på at han har snakket mye om familien sin til Katrine. Hvor ofte han var der mellom 1910 og 1936 har jeg ingen anelse om, men ut fra det min far fortalte, må det ha vært ganske ofte. Kanskje hver vår/forsommer når laksen gikk opp, unntatt i krigsårene 1914–18?

I desember 1935 sendte Oliver en julegave «*til å dele mellom familien*». Så spør han etter en som han kaller Kong-



Jenkins Oliver.

en, og som han er skuffet over at «*allerede var atter kommen til slottet på Hovland, det var ikke klogt gjort. Skal han være hos Dem på julaften?*». Denne Kongen spør han etter i neste brev også. (Jeg vet ikke hvem dette er, men Ola Kjell og andre i familien mener å kjenne igjen denne personen). Så spør Oliver etter nytt fra Loneland, og kommenterer diverse andre hendelser på gården og i bygda – det er tydelig at han følger med i hva som skjer på Loneland og omegn. Han nevner blant annet noe om et utslett Andreas og Tor har hatt, og skriver: «*ligger dei ennu i mitt hus?*». Så følger betraktninger om et professorskifte i Oslo og om den internasjonale situasjonen som han mener er «*nifs og mørk*».

Oliver avslutter med å håpe at Anders og Andreas har røkt de sigarene som lå i trekassen i stuen, og ber Katrine hilse Kongen fra han. Jeg gjengir det siste brevet fra han:

GREEN'S HOTEL

22-23-34 WOODLANDS TERRACE

GLASGOW

6. april 36

Kjære Katrine,

Takk for brevet mottatt i dag. Jeg er meget glad å vite vi kan leie av Staten i Harefosshyl og sender den vedlagte «cheque» for dette. Betalingen til Hovlandene antagelig kan vel vente inntil jeg kommer forhåpentlig den 14.mai. Jeg var interessert med å høre så meget nyt fra Dem, men de skriver ikke noe om «Kongen». Hvordan går det med den nye bil, står den heime eller hos Tuland? Min far er nok så frisk nu heldigvis, men tante Bertha er ikke bedre. Nu er hun blitt så blind og er ikke sterk nok til å ta operasjon. I disse siste dager er det blitt kaldere her. Nu venter jeg ikke krigen før høsten iallfall. Vennligst send min trøie til skredderen i Dale for alle nødvendige reparasjoner – nyt for o.s.v. Også send alle støvler som trenger ny såle o.s.v. til skomakeren. Forhåpentligvis Anders kan reparere mine langstøvler som lekker.

Jeg ønsker Dere en god velsignet påske.

Hils alle mine venner begge små og store.

Beste hilsener

Jenkins Oliver

Det er ingen tvil om at det var et tett forhold mellom dr. Oliver og folket på Loneland, og han brevvekslet kanskje med flere enn Katrine. Jeg har blant annet funnet et postkort til Anders (udatert), og flere kommentarer i brevene til Katrine om Borgfinn og Ingrid kan tyde på at han også hadde brevkontakt med dem. Sannsynligvis har Katrine fått mange brev fra ham som ikke lenger finnes. Jeg skulle ønske at bestemor Katrine visste hvor nysgjerrig jeg kom til å bli mange år etter at denne korrespondansen tok slutt, og at hun hadde gjemt på hvert eneste brev.

Dr. Olivers død

Jenkins far, Sir Thomas Oliver, skrev et brev til Katrine datert 4. mai hvor han takker Borgfinn for et brev som Borgfinn har datert 19. april. Det er tydelig at dette brevet inneholder kondolanser fra familien på Loneland angående Jenkins Olivers død. Dette viser at Jenkins døde mellom 4. og 19. april 1936. Oliver må ha hatt et kort sykeleie før en uventet og brå død. Han døde visstnok av blindtarmbetennelse. Dette var før penicillinets og antibiotikaenes tid.

Olivers far

Den eneste lorden i denne forsamlingen av engelske herremenn (og damer?) var Olivers far, nemlig sir Thomas Oliver. Han var også lege, og ble så vidt jeg forstår adlet i 1908 for sin yrkesinnsats. Thomas Oliver forsket på helsen til arbeidere i antimongruver⁶



Ola med fire flotte laks utenfor «bygningen».

nær Newcastle, og mente at dette arbeidet ikke var så helseskadelig som det man tidligere hadde kommet frem til. Thomas var født i St Quivox, nær Prestwick i Skottland, og bodde i mange år i Newcastle hvor han blant annet var knyttet til universitetet. I flere år var han leder av det medisinske fakultetet der, og fra 1928 til 1930 var han i tillegg viserektor for Durham University. Thomas var også æresdoktor ved mange universiteter i England og flere steder i utlandet. Han var altså en mektig mann.

Thomas Oliver og kona Gladys kom for øvrig ikke til Loneland i 1936 som de planla, men sommeren 1937. Sir Thomas nevner at han har hyggelige minner fra Loneland og møtet med familien der, men er lei seg for at Ing-



Borgfinn ved uthuset.

rid ikke var tilstede under deres besøk. Da han og Gladys kom for å hente Jenkins' saker, sir Thomas i en alder av 84 år, mente de å bo hos Mrs. Lillington. Om de gjorde det, vet jeg ikke. Ettersom et av postkortene fra Gladys var stemplet i Ulvik den 24. juli, er det tydelig at de samtidig med å hente sakene også har hatt en reise i Norge.

Lakselordene på Loneland og det norske språket

Alle de tre lakselordene brukte skriftlig norsk, Sainsbury riktignok bare en gang i en ganske kort setning mens resten av brevet var skrevet på engelsk. Her nevner han dessuten at han har fått Katrines siste brev oversatt for å være sikker på hva som står der. Både Muir og Oliver, derimot, skrev alle sine kort og brev på norsk, og det virker som om de er skrevet uten hjelp av oversettere. Jeg tror også at de leste Katrines brev uten hjelp.

Synnøva, et søskenbarn, sier at hun fulgte Katrine inn til Frk. Falck i Dale for å få oversatt et brev sist på 1950- eller begynnelsen på 60-tallet. Jeg tror at dette har vært et brev fra Sainsbury eller noen andre i disse fiskernes familier. Muir levde muligens ikke på dette tidspunktet; han gikk som tidligere nevnt av som lege før 1933.

Var det vanlig at lakselordene lærte seg norsk? Jeg vet ikke. Oliver bodde og studerte i København, så han lærte seg kanskje dansk som på dette tidspunktet var svært likt norsk riksmål. Men det er interessant å se at brevene hans fra 30-tallet også inneholdt mye nynorsk, eller rettere sagt dialektord som heime, heimatte, dei, sjuk osv. Men Muir hadde antagelig aldri bodd i København. Lærte han seg da norsk bare for å kunne fiske bedre etter laksen? Eller for å forstå alle de gode rådene som Ola og de andre fiskerne ga han? Jeg går ut fra at Oliver behersket norsk muntlig, og at dette også gjaldt for Muir. Men kanskje til og med

Sainsbury behersket norsk talespråk?
Jeg vet ikke.

Etterord

Noen bilder av lakselorder eksisterer – men hvor er bildene av «Guds gåve» – selve laksen? Ingen av bildene vi har viser lakselordene med laks. Kanskje de bildene er i England? Eller kanskje de engelske sportsfiskerne slapp laksen ut igjen? Så her må familien eller andre komme til hjelp. Jeg har funnet et bilde av Ola med en fin laksefangst, samt bilder av Andreas og Borgfinn med hver sin laks, tatt mens de var unge – kanskje er dette deres første laks av noen størrelse? Disse tre bildene tror jeg er tatt av Ola med det kameraet som han brukte for å dokumentere så mangt på gården. Det vil si at bildene må være tatt seinest i 1920, samme året som han døde i en ulykke.⁷



Andreas utenfor «bygningen».

Alle bildene er i privat eie, og utlånt av
Ola Loneland.

Sluttnoter:

¹ I 1900 rapporterte inspektøren for ferskvannsfiske i sin årsberetning at nordmenn hadde fisket for ca. 1,4 mill. kr mens utlendingene sto for en sum på ca. 1,6 mill. kr.

² «Fiskeguiden» 2016.

³ Det viser seg at adressen er til et hotell/pensjonat ved Graves End.

⁴ På nettet finner jeg informasjon om en kjent portrettmaler som heter Beryl Trist, og der ligger det også mange fine portrettbilder malt av henne. Hun bodde i Devon og illustrerte også blant annet en bok om en hund.

⁵ Proceeding of the royal society of medicine, 108, Dowling: Acne Agminata, s. 109.

⁶ Antimon er et relativt sjeldent grunnstoff. De største gruvene ligger i dag i Kina, Bolivia og Sør-Afrika. Antimon brukes i halvleder-industrien i dioder, infrarøde detektorer og Hall-effekt apparater. Blyets hardhet og mekanisk styrke øker hvis det legeres med antimon, og blyakkumulatorer (bilbatterier) er derfor et viktig bruksområde.

⁷ Det har vært vanskelig å dokumenter hvem som har tatt bildene som er brukt i denne historien. Flere av dem er nok tatt av Ola A. Loneland, og noen muligens av en av lakselordene selv. Ola likte å ta bilder, og noen av dem brukte han som julekort.

Gina Dahl: Krabbelurar



*Et godt julegavetips er boka *Søte salige Sunnhordland – ei bok om bedehus, basar og gode kaker*.*

Da er det jul igjen, og på nytt tid for årets kakeoppskrift. I år er den hentet fra forlaget Kapabels flotte julebok *Søte salige Sunnhordland – ei bok om bedehus, basar og gode kaker*.

Oppskriftene i boka er som tittelen indikerer hentet fra bedehus- og foreningsmiljø i Sunnhordland, godt ivaretatt av driftige damer med sans for både Jesus og gode kaker. Flere av dem blir da også intervjuet i boka, og baksten deres behørig vist frem. Blant annet forteller Aud Lønning om sitt liv som omreisende sang-evangelist i Indremisjonen i tolv år. I denne perioden besøkte Aud samtlige bedehus i Sunnhordland og Hardanger.

Baksten i boka er hentet fra Bømlo, Stord, Kvinnherad og Tysnes, og alle oppskriftene har blitt prøvd ut av en entusiastisk kake-gjeng – alt fra bløtekake fra Rubben og grove Kvinnherad-lefser.

I dette julenummeret av *Bergensposten* har vi imidlertid valgt å presentere *Søte salige Sunnhordlands* oppskrift på Krabbelurar. Selve oppskriften kommer fra Lydia Thesen på Litlabø. Lydia forteller at krabbelurene var populær kaffemat etter krigen, og de er laget på pannekakerøre kokt i smult – derav den morsomme fasongen. Slik er oppskriften:

Krabbelurar

3-4 egg

4 kopper hvetemel

1,5 kopp sukker

1 kopp melk

2 ss smør

3 ts bakepulver



Krabbelurar



Røren blir laget som en pannekakerøre, og med en spiseskje blir den lagt forsiktig ned i kokende smult. Hvis du vil ha rundere krabbelurer, hjelp da til med en teskje når du løser røren fra spiseskjeen. La krabbeluren småkoke til fargen er lys brun, og snu den så rundt for at den skal bli kokt på begge sider. La krabbelurene renne av seg på et håndkle over rist.

God Jul!

*By Thomas Wolf (Der Wolf im Wald)
- Own work, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5654073>*

Postadresse:
Statsarkivet i Bergen
Arstadveien 22
5009 Bergen
Tlf: 55965800

epost: statsarkivet.bergen@arkivverket.no
digitalarkivet@arkivverket.no

Internett:
<http://www.arkivverket.no/bergen/om.html>
<http://www.digitalarkivet.no/>

De siste utgavene i denne serien:

