

Gismerøyarkivet

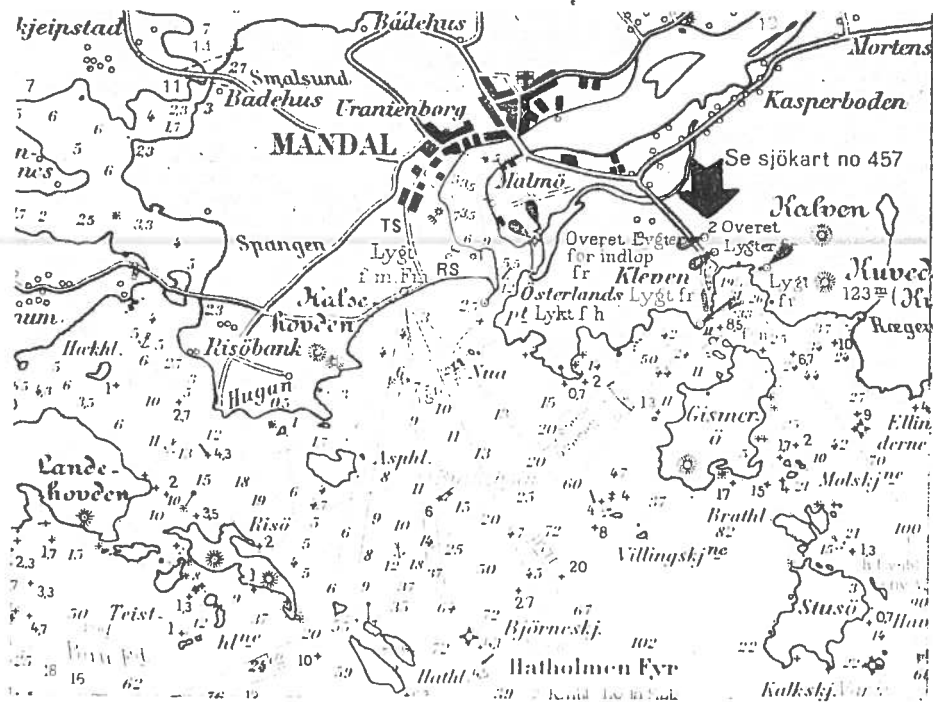
JARLE GEORG BJØRKLUND

For vel to år siden fikk Norsk Sjøfartsmuseum i gave fra Michael Sars arkivet fra Gismerøen reparasjonsverksted i Kleven, Mandal. På grunn av travelheten omkring bygging og åpning av siste byggetrinn har man først nå kunnet begynne å undersøke materialet nærmere. Arkivet dekker perioden 1811—1905. En grundig bearbeidelse ville kreve en manns innsats i flere år. Hensikten med det arbeidet som nå er utført, har derfor bare vært å presentere arkivet i en form som gjør det lett å arbeide videre med det. Den store mengden av opplysninger som ligger i arkivet, har naturlig nok interesse i flere sammenhenger. Det måtte derfor foretas en foreløpig registrering som i noen grad gir en oversikt over innholdet for å gjøre det tilgjengelig for almenheten.

Det kan derfor være på sin plass å gi litt av bakgrunnen for materialet, m.a.o. å gi et riss av virksomheten ved Kleven slik vi kjenner den fra lokalhistorien og arkivet.

Som vi ser av kartet, gir bukta innenfor Gismerøya en lun og fin havn like ved den indre skipsleia, ganske nær knutepunktet der Mandalselva møter havet. Det var naturlig at kystfarerne ankret opp her i kontrari vind, og at trelastskutene i Nordsjøfart la til i påvente av god bøl etter å ha lastet i tettstedet ved elvemunningen. Etter hvert vokser det ved Kleven fram en uthavn. Noe kunne det være å flikke på før man seilte videre langs kysten eller la over havet. I stor grad var virksomheten basert på en stormfull Nordsjø. Etter uvær kom havaristene i rekke og rad inn til den lune havnen for å få skadene utbedret.

Før 1850 var det vanlig at skutene, særlig de mindre, var i fart bare i sommerhalvåret. På høsten gikk de i opplag og ble reparert. Var skadene store, måtte de ligge og reparere vinteren gjennom.



Kart over området rundt Kleven og Gismerøya.

Map showing Kleven, the Gismerøya and the surroundings.

Hvor langt tilbake denne aktiviteten strakte seg er vanskelig å si. I siste halvpart av 1700-tallet blir det bygd ut en kran- og kjøhalingsbrygge for reparasjon av fartøyer på Gismerøya. Drivkraften bak foretaket var Tørris Christensen, og hans etterkommere av Nedenesslekten drev bryggen fram til 1824. Konjunkturedgang og dårlig økonomisk styring gjorde at bedriften gled ut av familien. En konsortium bestående av herrene Reinhardt og Mathiesen i Kristiansand og Tobias Wattne i Mandal overtok mer eller mindre motvillig noe nær et fallittbo. Navnet på bedriften ble Wattne & Co.

En av tidens driftige mandalitter, kaptein Gulow Andorsen, hadde i 1814 gått i land og fått ansettelse i firmaet Reinhardt & Co., Kristiansand. Han har neppe vært helt uten midler. Flid og driftighet medvirket til at forholdet i 1822 ble endret til kompaniskap. Det meddeles da fra hr. Reinhardt at han er trådt i en «høyere forbindelse» med hr. G. Andorsen.

Andorsen begynte forretningsvirksomhet i hjembyen og ble mer engasjert i havaribedriften på Gismerøya, der Tobias Wattne var den daglige leder. I

1834 ble Andorsen sjef for den praktiske delen av virksomheten. Sjømannen Andorsen hadde naturlige fortrinn framfor Wattne.

Med velstand og dyktighet økte anseelsen. Andorsen ble i 1828 hannoversk konsul for «Aggershus og Christiansands stifter». Ekteskapet mellom dronning Victoria og prins Albert — Storbritannia og Hannover — gjør at han også blir «grossbritannischer» konsul, senere også nederlandsk. I 1836 ble Andorsen valgt inn på Stortinget. Wattne var dansk konsul. Samme år meddeles fra hr. Reinhardt at hans «Societets-Forbindelse med Herr G. Andorsen er brudt».

G. Andorsen overtok stadig større del av ledelsen. Han overlevde Tobias Wattne med et tiår og døde i 1867. Ledelsen av havaribedriften ble da delt mellom konsul Tønnes Wattne og konsul Jacob August Andorsen.

Mot siste århundreskifte gikk det tilbake med virksomheten. Dette skyldtes de vanskelige tidene for norsk skipsfart generelt og da særlig for den sør-øst-norske næringstrukturen trelast/shipping. Et annet moment var at det ikke



I forgrunnen ses reparasjonsverkstedet på Gismerøya. I bakgrunnen kryper bebyggelsen inn i Kleven.

The repair yard is on the Gismerøya (an island) in the foreground. In the background the small white-painted houses seek shelter in Kleven.



Skuter i Kleven.

Sailing ships at Kleven.

ble bygd ut noen form for dokk som man er avhengig av til reparasjoner av dampskip. Et visittkort fra «Immigration-departement» skriver seg sannsynligvis fra denne tiden. Kortet gir opplysninger om hvor man skal henvende seg om man hadde tanke på å emigrere til USA.

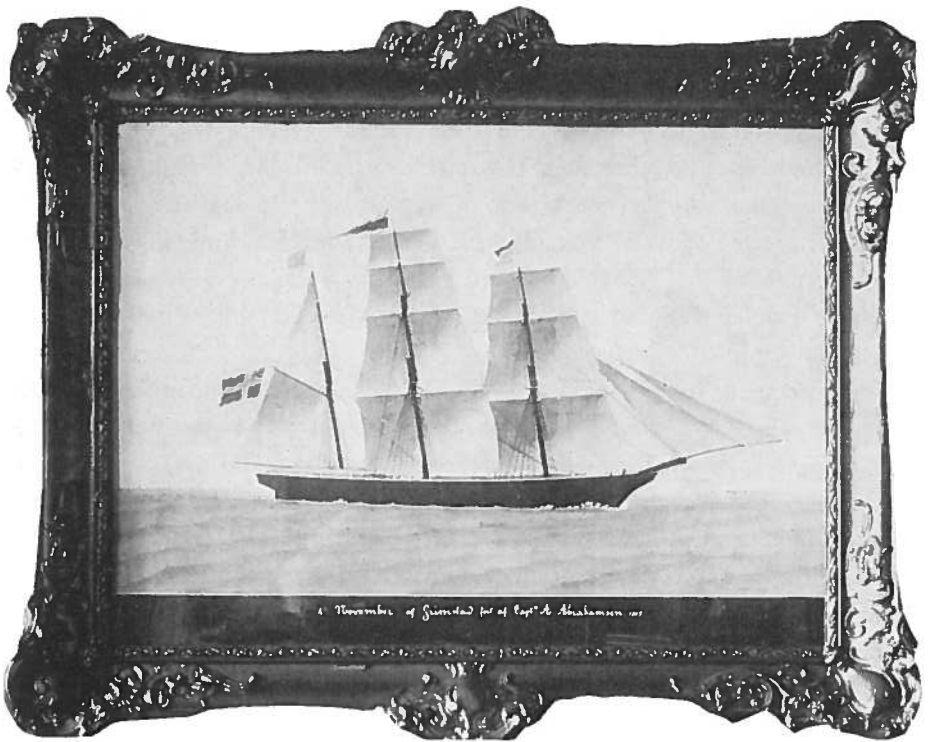
I Kleven kunne det etter sigende ligge over hundre skuter på en gang når tidene var gode. 50- og 60-årene ser ut til å ha vært de beste. Da kunne sundet mellom Gismerøya og Kleven være nesten sperret av fartøyer, og man kunne gå tørrskodd over den lille bukta. Hvis det var mulig, ble mannskapet mønstret av og sendt hjem. Likevel var det i Kleven og Mandal til en hver tid en stor skare sjøfolk. Hva dette kunne avstedkomme, kan vi jo tenke oss. Arkivet viser at det var god forretning for mandalittene. Det medførte en livlig handel, tuskhandel og til dels også smugling. Når noen «affærer» ble opprullet kunne sjokkbølgene gi ringvirkninger langt inn i den høyere sosietet.

Stormene førte de forskjelligste nasjoners fartøyer under norskekysten. Svensker, dansker og briter hørte naturlig nok til det vanligste klientellet. Men listen saltes med bl.a. en amerikansk mytterist i 1816. Mannskapet hadde laget falske papirer som bløffet selv myndighetene. Deres store ødselhet ga båten til-

navnet «Sølvskonneren», og avsløringen avstedkom en masse rabalder. Arkivet inneholder også et par sider på tysk om det russiske linjeskipet «Ingermannland»s forlis. Men skriften er overmåte kludret og må først «dechiffreres».

Et brasiliansk fartøy spinner fra 1854 en fornøyelig historie opp i mellomkrigstiden: Maler og skribent Bernhard Folkestad kom i begynnelsen av 20-årene vandrende i en forstad til Rio og fikk se et hus kalt «Villa Noruega», der han traff en 97-årig mandalsdame som ga til beste hele sin livshistorie:

«E skude var gaat ind til Kleven, det var vel en 80 aar siden nu. Det var slig en overhændig storm. Det var e portugiserskude. Og kapteinen. Saa vakker en mand! Ja, du snakker om kjærlighed ved første øyekast! Eg var 'kje atten



Barken «Fjerde November» av Grimstad var ett av de skip som en stormfull Nordsjø tvang inntil Gismerøya. Det skjedde i 1875. Arkivet forteller oss om alle de reparasjoner som måtte utføres, kostnadene og den offentlige prosedyre omkring et havari.

The barque "Fjerde November" of Grimstad (Norway) was one of the ships forced into the Gismerøya by a stormy North Sea. It happened in 1875. The Archive tells us about the repairs that had to be done, the costs and the official procedure in connection with a shipwreck.

aar — men me blev gifte. Og me forstod ikke et eneste ord av hverandre — me hadde en franskmænd til tolt — og me gikk i brudeseng med parleur. Ikke det at me hadde saa mykje å skulde ha sagt hinanden i en saadan stund, men det kunde naa være et og an, som kunde ha sin plasér. Og så reiste me.»

Artikkelen er hentet fra en utklippsbok tilhørende arkivet. Fortsettelsen gir risset til en bindsterk biografi. Men i et av dossierene for havarete skip finner vi sporet tilbake til Mandal. I store snirkler på forsiden står skrevet «Capt. Joao Ferreira de Britto, fregattskibet Thla das Enchadas af Rio» 1854. Innholdet omfatter bl.a. sjøforklaringen.

Ettersom mange av båtene var utenlandske, ble miljøet i Mandal ganske internasjonalt. Kontaktene over Nordsjøen var særlig sterke.

Andorsen og Wattnes konsultitler var mer enn blotte æresbevisninger. Utenlandske havarister søkte naturlig nok til konsulatet for hjelp. Papirene vedrørende den konsulære virksomhet viser at dette innebar en god del arbeid.

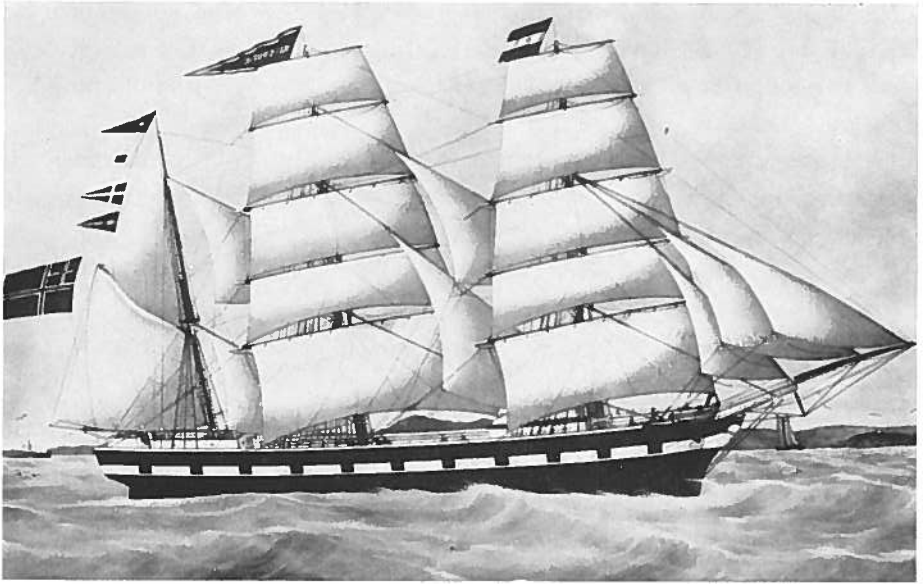
De gode kontaktene over Nordsjøen gjorde det naturlig at mulig ekspansjonslyst gikk mer sør- og vestover enn nordover. En av G. Andorsens yngre sønner, Harald, etablerte et velrenommert skipsmeglerfirma i London «Andorsen, Becker & Co.». G. Andorsens svigersønn, Chr. Salvesen, slo seg ned i Leith. En sønn av denne ble en av Skottlands mest berømte jurister, lord Edw. Salvesen. En priskurant fra vinfirmaet Andorsen i Bordeaux ligger i arkivet, men den foreløpige overfladiske undersøkelsen gir ingen sikkerhet for at det dreier seg om Mandalsfamilien.

Ringvirkningene av virksomheten på Gismerøya var ellers mangfoldige. Det gjelder her som ellers i landet at eieren/eierne i langt større grad enn virksomheten i seg selv var firmaets fellesnevner. Betegnelsen «hus» er kanskje det mest dekkende. Ledelsen var gjerne oligarkisk ordnet, og på de viktigste postene satt familiens «lovende» eller særlig betrodde.

Biaktivitetene var såvidt forskjellige som krambod, parafinfabrikk, tobakks-spinneri, kornhandel og sålelæringsfabrikk. Arkivet viser at familiene rundt havaribedriften var mer eller mindre engasjert i dem alle. G. Andorsen hadde dessuten sammen med Salvesen i Leith kontrakt med den norske regjering om kulleveranser til statens post- og passasjerskip.

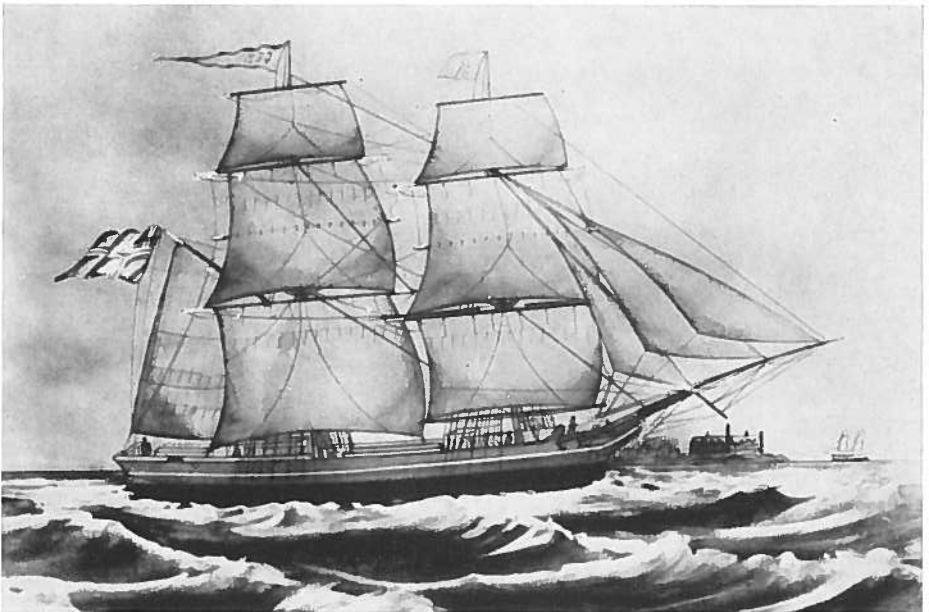
Mandal fikk egen telegrafstasjon i 1855. Det som kanskje mer enn noe levendegjør virksomheten, er den store mengde telegrammer i arkivet. De knappe tekstene, renskåret for alle fiksfakserier, vitner om febrilsk aktivitet.

Regnskapsbøkene, særlig kassa- og hovedbøkene, synes relativt komplette for perioden 1830—1850. Fra denne tiden stammer også de fleste kopibøkene, mens mengden av brev og bilag er størst fra 1840—1870.



Bark «Ressource» og brigg «Gem» var to av de skutene som offisielt tilhørte hr. Andorsen. Nærmere gransking av arkivet kan kanskje fortelle oss om dette var hans egne fartøyer, eller om det var engelske skuter som seilte under norsk flagg.

The barque "Ressource" and the brigg "Gem" were two of the ships that officially belonged to mr. Andorsen. A closer study of the archive may reveal whether these really were his own ships, or English ships sailing under Norwegian flag.



For hvert skip som har vært inne til reparasjon, eller som på annen måte har tilknytning til bedriften og eierne, er det opprettet en særskilt mappe.

Alt i alt omfatter arkivet ca. 1000 slike mapper fra 1824 og fram til århundreskiftet.

Hver mappe inneholder i regelen en generalregning, en havarirapport/sjøforklaring, og alle mulige bilag, telegrammer og korrespondanse. De fylldigste



Bergenske D/S «Jupiter» (til høyre) var et av de få dampskip som ble reparert hos firmaet «Wattne & Co.». (1865).

The "Jupiter" (right) of the Bergen S.S. Co. was one of the few steamships that had repairs done at the "Wattne & Co." company (1865).



«Gada» i Kleven.

The "Main street" in Kleven.

mappene forteller om nær sagt alle tenkelige problemer som oppstod ved og etter et havari. De tynneste gir bare såvidt informasjon nok til å identifisere fartøyet og reparasjonsåret. Det er usikkert om arkivet er så fullstendig at det lar seg behandle statistisk. For noen års vedkommende foreligger det egne lister over alle reparerte fartøyer. I øvrig kan man vanskelig si om arkivet er komplett. For enkelte år kan man slå fast at det ikke er tilfelle.

Avhengig av havariets omfang ble det holdt auksjon over beskadiget last og utstyr. Assuransesakene er mange og inngår dels i skipsmappene, dels i kassetene fra «Assuranceforeningen».

I den grad den mangslunne virksomheten gjenspeiles i arkivet, vil det føre for langt å redegjøre for alt som her må betegnes som «diverse», og som spenner fra vareprøver på grevlingbust fra 1830-årene til kornforsyning og kullleveranser. Meningen har vært å gi en kort presentasjon av arkivet i håp om at folk vil nyttiggjøre seg materialet og arbeide videre med det.

SUMMARY

The Gismerøya Archive.

About two years ago, The Norwegian Maritime Museum received as a gift from mr. Michael Sars, the archive from the Gismerøya repair yard, near Mandal. A superficial investigation on the archive has now been made, in order to present this extremely rich source to those interested in a further study on this particular or any related subject.

“Wattne & Co.” was the official name of the shipyard. They never built ships, but took all the repairs and rebuildings necessary on coastal vessels and ships trading on the North Sea. Occasionally they were also visited by barques, fullrigged ships and steamers. The archive therefore vividly reflects the activity on the North Sea and the Norwegian coast. It also gives an idea of the activity and all the services related to shipping at the time.