

Nyutgivelse 2019

LOKALHISTORIE BIRKENES

Hefet var opprinnelig utgitt som et undervisningshefte for skolene i Birkenes kommune. Det er skrevet på nytt og bildene er skannet på nytt.
Red. Per Gunnar Knutson

Lillesand-Flaksvandbanen på vei fra Flaksvatn til Lillesand med tømmer



FOR HUNDRE ÅR SIDEN

Tekst: Åsmund Knutson
Bilder: Johannes Agerbo

FOR HUNDRE ÅR SIDEN

Åpning av Lillesand-Flaksvandbanen

Utbygging av Birkeland sentrum

Tekst: Åsmund Knutson

Foto: Johannes Agerbo

Ved kongelig resolusjon av 31. august 1892 ble det gitt konsesjon til bygging av Lillesand-Flaksvandbanen. Den handlinga førte til at gode pengefolk kom til å bruke store midler på bedrifter i skogbygda Birkenes.

Ved Birkeland stasjon gikk aksjeselskapet Fritun i gang med flere virksomheter som hotell- og kafedrift, handelshus, meieri, dampsg og vannsg.

Ved endestasjonen ble storbedriften Flaksvand Dampsg og Høvleri reist.

Ved Tveide stasjon ble Myhre Torvstrøfabrikk bygd og drevet.

Disse bedriftene ga arbeid til bortimot 100 personer.

Både bygdefolk og tilreisende strømte til og fikk arbeid. Andre slo seg ned på Birkeland med sine gjøremål:

Forretningsdrift, bakeri, smedarbeid, snekker- og tømmermannsarbeid, skreddersøm, maskinstrikking og annen sysselsetting. Et levedyktig bygdesentrum begynte å ta form.

Vi viser til tidligere artikler i Historielagets årsskrift:

Nr. 3/1984: Glimt fra pioner- og nybyggertida på Birkeland 1893-1905

Nr. 7/1988: Lillesand-Flaksvandbanen 1896-1953

I denne artikkelen gir vi et referat fra åpningsdagen for Lillesand-Flaksvandbanen. Det kan syne litt av den glede og optimisme som jernbanesaka utløyste. Kilder til artikkelen er Fædrelandsvennen, Lillesandsposten, Andreas Røstad, Jakob Mo og Tobias Repstad. To kart over Birkeland sentrum nord for Kvennebekken (Mølledalen) viser busettingen før (i1892) og etter (i1906) jernbanen kom til bygda.



Lillesand Jernbanestasjon

Åpningstoget

Den høytidelige åpningen av Lillesand-Flaksvandbanen ble feira 3. juni 1896. Det var en uvanlig stor festdag både i Lillesand og Birkenes. Dagen var solblank og vakker, og fra tidlig morgen vaiet flagg fra alle flaggstenger i Lillesand. På havna lå skipa flaggsmykka fra topp til dekk.

Ut på formiddagen begynte festkleddede mennesker å samles ved stasjonsbygningen. Der sto åpningstoget klar for avgang med begge lokomotivene spent for vognrekka. Lokomotivene var vakkert pynta med kranser, bjørkelauv, nasjonalsløyfer og flagg. Og langs jernbanelinja opp til gata toget måtte krysse, var det planta vimpler og signalflagg. På begge sider av gata var det reist en vakker æresport med småflagg og jernbaneinsignier på grønt, skreiv Lillesandsposten.

Frammenfor lokomotivene var ei åpen vogn kopla til førerlokomotivet. På den satt statens representant, statsråd Nilsen, sammen med andre autoriteter. De skulle studere jernbaneanlegget i friluft. I kupévognene satt gjestene. Toget ble ført av sjefsingeniør Sontum.

På Birkeland var ei stor folkemengde samla ved Fritun. Det var stelt til en fin æresport og pynta med vakre blomsterdekorasjoner. Ved siden av unionsflagget var både et reint norsk flagg og et reint svensk flagg heist. Da toget hadde stoppa, holdt statsråd Nilsen en frisk tale om jernbanene fra enden av observasjonsvogna. Etter talen ropte folk hurra og svingte med hattene sine, mens vegoppsynsman Ole Aasen sprengete en stein på den andre siden av Mølledalen så steinspruten sto høyt til vær. Det ble Birkelands velkomsthilsen til Lillesand-Flaksvandbanen.



Flaksvand stasjon 1896

Ved Flaksvand

Da åpningstoget kjørte inn på Flaksvand stasjon, ble det hilst velkommen med salutt og hurrarop. Ei stor folkemengde var møtt fram sammen med representantene i Birkenes kommunestyre.

Ordfører Andreas Røstad ba gjestene inn i stasjonsbygningen til en forfriskning. Der inne holdt han en velkomsttale, og ba statsråd Nilsen ta med en hilsen og takk til Regjering og Storting for deres hjelp til å få bygd denne jernbanen.

I sin svartale la statsråden vekt på den store betydning jernbanen ville få for det skogrike Tovdal. Det var det som hadde vært det drivende moment i statsmaktens holdning til jernbanesaka, framhevet han.

I Birkenes kommunestyre hadde det vært uenighet om hva som skulle serveres ved mottakelsen på Flaksvand. Flertallet av representantene ville servere champagne til gjestene, men ordfører Andreas Røstad, som for 11 år siden hadde stifta totalavholdsforeningen i bygda, kunne ikke gå med på noen alkoholservering. Det endte derfor med at det ble servert både champagne, brus og sigarer. Flertallet i kommunestyret sto for champagnen.

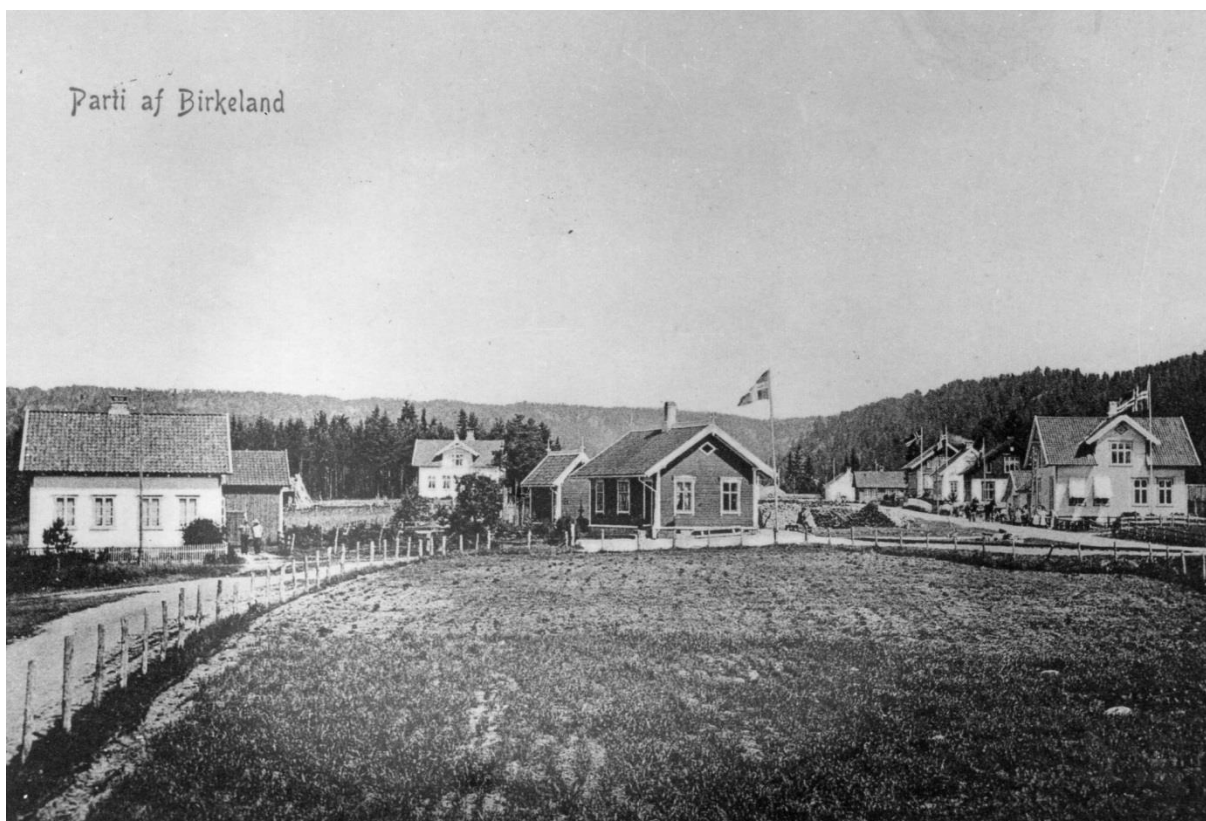
Birkenes kommunestyre i 1896: Andreas Røstad (ordfører), Ommund Chr. Pramsnes, Ole J. Flaa, Tellef O. Mollestad, Syvert Tjamsland, Tobias Grødum, Torjus O. Hellerslien, Søren Dalene, Iver J. Tvede, Isak Raen.

Etter mottakelsen i ventehallen, dro forsamlingen over stasjonsområdet til bredden av Flaksvand for å se på Kjerraten, det store lessemaskineriet, som da på det nærmeste var ferdig. Det var et stort byggverk, som ved hjelp av en dampmaskin kunne løfte tømmeret opp av vannet og lesse det på jernbanevogner i *en* operasjon. Statsråd Nilsen klatra helt til topps på det fire meter høye byggverket og tok det nærmere i øyesyn.



Kjerraten ved Flaksvand 1896

På Birkeland



Nygård, Furuheim, Birkeland stasjon 1908. Forbruksforeningen helt til høyre

Da befaringen var unnagjort ved Flaksvand stasjon, kjørte åpningstoget tilbake til Birkeland. Der hadde Birkenes kommune ordna med frokost på Fritun Hotell til alle gjestene. Toget stoppa derfor på kanten av Mølledalens utenfor hotellet.

Under frokosten holdt statsråd Nilsen en tale, som han slutta med å oppfordre til **et leve** for Birkenes kommune. Etter frokosten fikk gjestene fri en times tid til å se seg om på stedet, mens autoritetene studerte stasjonsanlegget.

Fædrelandsvennens journalist opplevde stedet slik:

«Hotell Fritun har en aldeles storartet Beliggenhed med en henrivende Udsigt til alle Kanter. Selve Hotellet er komfortabelt og hyggelig indrettet, og man nyder her den bedste Forpleining i alle Dele.»

Jakob Mo har fortalt om sin opplevelse slik:

«Mens autoritetene spiste frokost på Fritun Hotell, ble en av lokomotivførerne tilbake for å holde vakt. Blant de mange bygdefolk som var møtt fram for å se på jernhestene, var nok Tellef Piggvold den ivrigste. Han var så interessert i tekniske saker at han gikk helt bort til et av lokomotivene for å se nøyer på de forskjellige delene. Men da han begynte å fingre med dem, slo plutselig lokomotivføreren på dampen, så det freste og kvein rundt Tellef. Han kvakk så fælt og ble så skremt at han tok beina fatt og sprang for livet heim til Piggvold, og kom ikke tilbake.»



Et tog med stevnefolk fra Folkehøgskolen Sørlandet på Birkeland er kommet til Lillesand

Høytidelig åpning i Lillesand

Klokka halv tre satte toget seg i bevegelse igjen mot byen med autoritetene om bord. De kom til Lillesand klokka tre, der den høytidelige åpningen skulle gå for seg. Ei stor folkemengde var møtt fram.

Etter at toget hadde kjørt bort, strømmet folk til plassen på framsiden av stasjonsbygningen. Statsråd Nilsen steig fram foran hovedinngangen, som var vakkert og smakfullt pynta, og holdt en kort tale. I den uttrykte han ønsket og håpet om at det jernbandet, som nå var lagt mellom Lillesand og Tovdalsvassdraget, måtte skape liv og virksomhet. Etterpå erklærte han Lillesand-Flaksvandbanen åpna for allmenn trafikk. Konstituert amtmann Stang oppfordra til et **leve banen**, som den store folkemengda svarte på med rungende hurrarop. Til slutt oppfordra lensmann Gundersen til et **leve statsråd Nilsen**. Også det ble svart på med kraftige hurrarop.

Borgermiddag

Klokka seks om ettermiddagen ga Lillesand kommune en storstilt festmiddag, eller borgermiddag som den ble nevnt, for statsråd Nilsen med autoriteter og innbudte gjester. Andre byborgere kunne bli med på festen mot å betale en fastsatt inngangspris. I alt var 55 personer med på middagen.

Ordfører Scharffenberg ba inn til middagen som hadde denne menyen:

Aspargessuppe	Madeira
Avkokt laks	Haut Sauternes
Skinke og tunge	

Høns	
Kalvestek	Pant Lanet
Dessert	
Rumpudding	Sherry
	Champagne

Til borgermiddagen kom det inn mange telegrammer:

Fra H.M. kong Oscar II: «Jeg takker for det i Anledning af Lillesand-Flaksvandbanen mottagne Telegram. Oscar.»

Fra andre: Jørgen Løvland, Dannevig, prost Kobro (fraværende på visitas), Smith-Pedersen (Grimstad), P.Knudsen (fraværende på reise), S. Gregersen (Kragerø), dr. Samuelsen, G. Krogh, ingeniør Beyer (Bergen), stortingsmann L. Bentsen, ingeniør Bødker og sogneprest Bydal.

Det ble holdt mange taler både av offentlig og mer privat art:

Sorenskriver Nilsen holdt skåltalen for Kongen og Regjeringen. Cand. Carlsen holdt talen for Stortinget. Henschien talte for Amtet og nevnte den nylig avgåtte Bonnevie.



Personale ved LFB 1924

Fremst f.v. Haavard Birkenes (stasjonsmester på Flaksvatn), Alfred Carlson (stasjonsmester og baneformann på Tveide), Tønnes Have (lokomotivfører), Monrad Knudsen (driftsbestyrer), Torjus Hansen (stasjonsmester på Birkeland), Teodor Speilberg (lokomotivpusser).

Bak f.v. Syvert Modalen (banevokter), Erling Lundemoen (lokomotivfører), Magnus Bjørkestøl (fyrbøter), Robert Hansen (konduktør), Hjalmar Lovisenro (fyrbøter), Tønnes Tobiassen (banevokter), Gustav Flak (konduktør)

Konstituert amtmann Stang talte for anleggsstyret, og styrets formann, lensmann Gundersen, talte for sjefsingeniør Sontum. Lensmann Mollestad fra Birkenes talte for Kanaldirektøren, Starskontrolløren og andre ingeniører. Kanaldirektøren uttalte ønske om at fløtningsforholdene måtte bli bedre i øvre løp av Tovdalselva. Ordføreren talte for et godt samarbeid mellom Lillesand, Vestre Moland og Birkenes.

Etter at de offisielle talene var overstått, ble ordet gitt fritt. Mange tok ordet og talte for de omkringliggende distrikter, og for Lillesands kvinner.

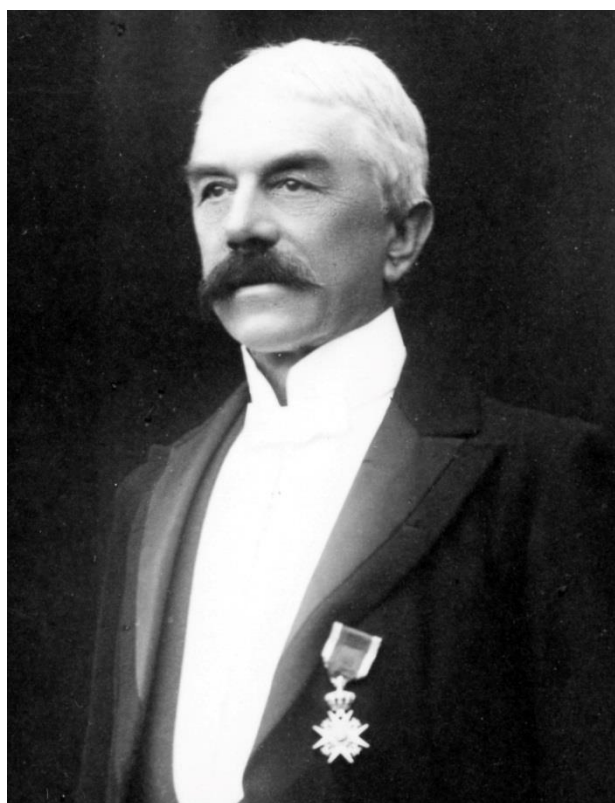
Her er et kort referat fra statsråd Nilsens tale for jernbanen:

«Denne jernbanen er den første private, tertiære jernbane som er bygd med delvis lån og delvis aksjetegning fra statens side. For de store ofrene som byen og distriktene har ytt til anlegget, vil jeg uttale det håp, at de må få fullt vederlag. Og dette håp er vel begrunnet. Andre steder må en jernbane innarbeides. Her synes dette å ha vært gjort på forhånd. At det alt er sendt tømmer fram til jernbanen, og at Kjerraten alt er omtrent ferdig, vitner om at distriktene har et åpent øye for banens nytte nettopp i deres viktigste næringsveg.» Han slutta talen med et varmt ønske om at jernbanen måtte bli til gagn både for by og land.

Kaffen etter borgermiddagen ble servert i hagen til lensmann Gundersen. Hagen var i det høve pynta med kulørte lykter. Også der ble det holdt mange taler, inntil festen slutta klokka elleve. Festen kosta kommunen 703 kroner.

Det ble holdt andre fester og for jernbanen. På Hotell Norge ble dagen feira med en større middag. Der deltok 40 personer. Etter middagen ble det servert kaffe, *«hvorefter Dansen tog sin Begyndelse og fortsattes i den mest belivede Stemning udover Aftenen.»*

Ingeniør Sontum arrangerte fest i O. Jensens Hotell for sine jernbanearbeidere. Jernbanepersonalet hadde høve til å bli med på festen på Hotell Norge.



Nicolay Nicolaysen Sontum (1852-1915)

Det var N.N. Sontums private «Ingeniør- og Opmaalingskontor» som hadde tatt på seg alt teknisk arbeid med bygging av Lillesand-Flaksvandbanen. Etter ingeniøreksamen i Gøteborg ble Sontum tilsatt ved Stadsingeniørkontoret i Kristiania i 1874. Han var ingeniørassistent ved Rørosbanen i 1877-78 og ved Meråkerbanen i 1879.

I 1880 oppretta han «Det private Ingeniør- og Oppmaalingskontor» i Bergen. Med det utførte han mange kaibygninger i Bergen, flere veg -og havnearbeider vestenfjells og de private jernbanene Nesttun-Osbanen (1894) og Lillesand-Flaksvandbanen (1896). Mest kjent er han for den geniale planen med Skoltegrunnkaien i Bergen, som han vant i en internasjonal konkurranse. Det er den 645 meter lange dypvannskaien mellom Vågen og Skuteviken utenfor Bergenshus festning. Dokken på Laksevåg er og Sontums verk.

N.N. Sontum hadde tre barn: Nicolay (1881-1947), Harald (1893-1940) og Ingrid (1887-1991). Nicolay var sjef for firmaet fra 1905 til 1947 og Ingrid fra 1947 til 1960. Harald var brannsjef i Bergen. Han ble drept i den voldsomme eksplosjonen på Marineholmen 8. mai 1940. Tyskerne hadde ikke fortalt om det store ammunisjonslageret de hadde plassert der.

Firmakontoret er nå flytta til Apeltun i Fana, der oldebarnet Jan Helmut Mæland holder til. Vestibylen der er pryda med bilder fra Lillesand-Flaksvandbanen og Meråkerbanen.

I tillegg til handel med jernbanemateriell og andre store saker har firmaet også drevet på andre felt. I samband med kai-arbeid kom det for eksempel inn på dykking. Nå er det etter hvert blitt brannslukkingsutstyr det går mest på.

Hverdagen

Dagen etter åpningsfestlighetene av jernbanen, begynte hverdagen for LFB. Det sto annonsert slik i Lillesandsposten:

Lillesand-Flaksvandbanen

Fra og med den 4de Juni d. A. er Lillesand-Flaksvandbanen aabnet for almindelig Trafik.

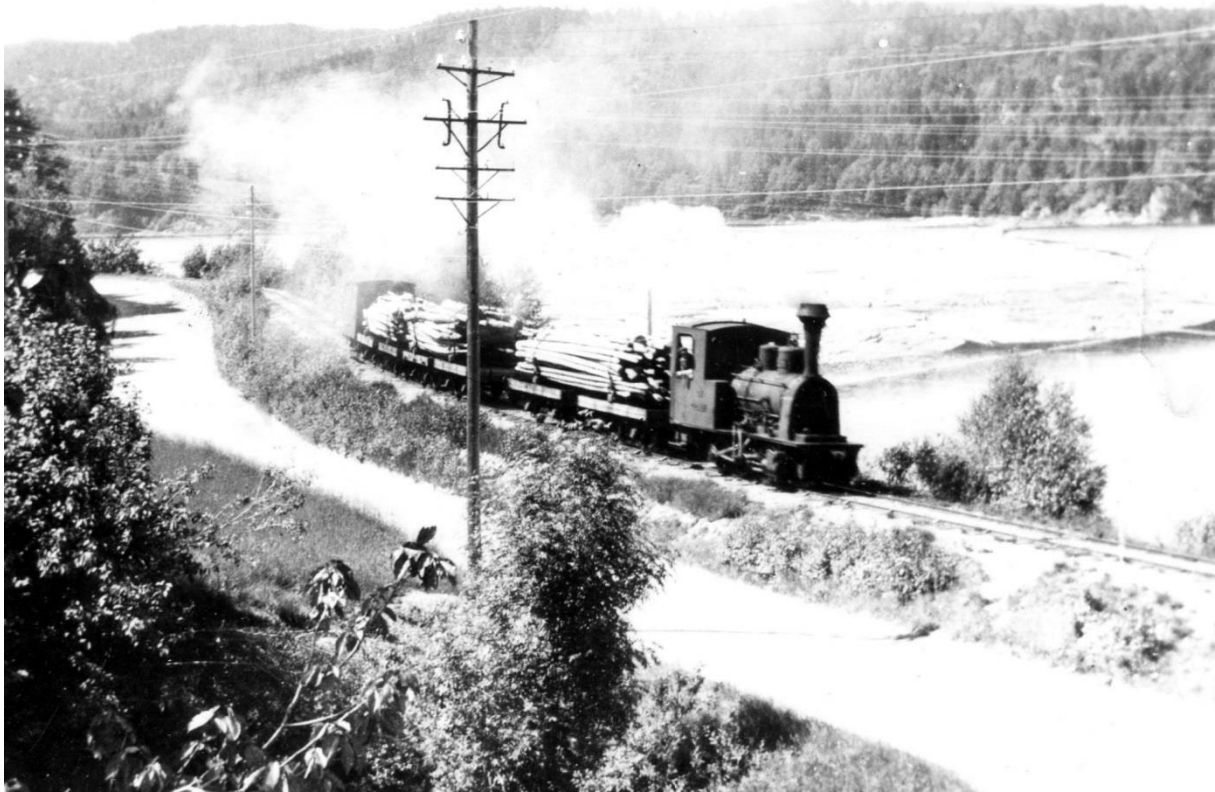
*Tog afgaar: fra Lillesand Kl. 7.0 Formiddag og Kl. 5.0 Eftermiddag,
fra Flaksvand Kl. 8.30 Formiddag og Kl. 6.30 Eftermiddag.*

Lillesand, Driftsbestyrerens Kontor den 30te Mai 1896.

Ei uke seinere, den 11. juni 1896, sto denne notisen i Lillesandsposten:

Jernbanen

Den gjennomsnitlige Indtækt pr. Dag har siden Banens Aabning beløbet sig til Kr. 60. Isøndags solgtes der Biletter for Kr. 175. Der var den Dag arrangeret Extratog, og baade Folk herfra Byen og Tilreisende benyttede i fuldt Mon den bekvemmer og lette Anledning til at faa sig en Tur op til det vakre Flaksvand. Den Tur vil ingen angre paa at have gjort.



Tog med tømmerlass passerer Flaksvand ved Uglandsskog

Birkeland

Tettstedet Birkeland begynte å vokse fram straks etter at jernbanen var kommet til bygda. Det kan to kart med noen opplysninger til vise. Det ene kartet er fra 1892, det året Stortinget ga konsesjon til jernbanedrift mellom Lillesand og Flaksvatn. Det andre er fra 1906, 10 år etter at banen var satt i drift. Birkelands åremålsdag kan passende settes til 4. juni, den dagen LFB ble åpna for allmenn trafikk i 1896.

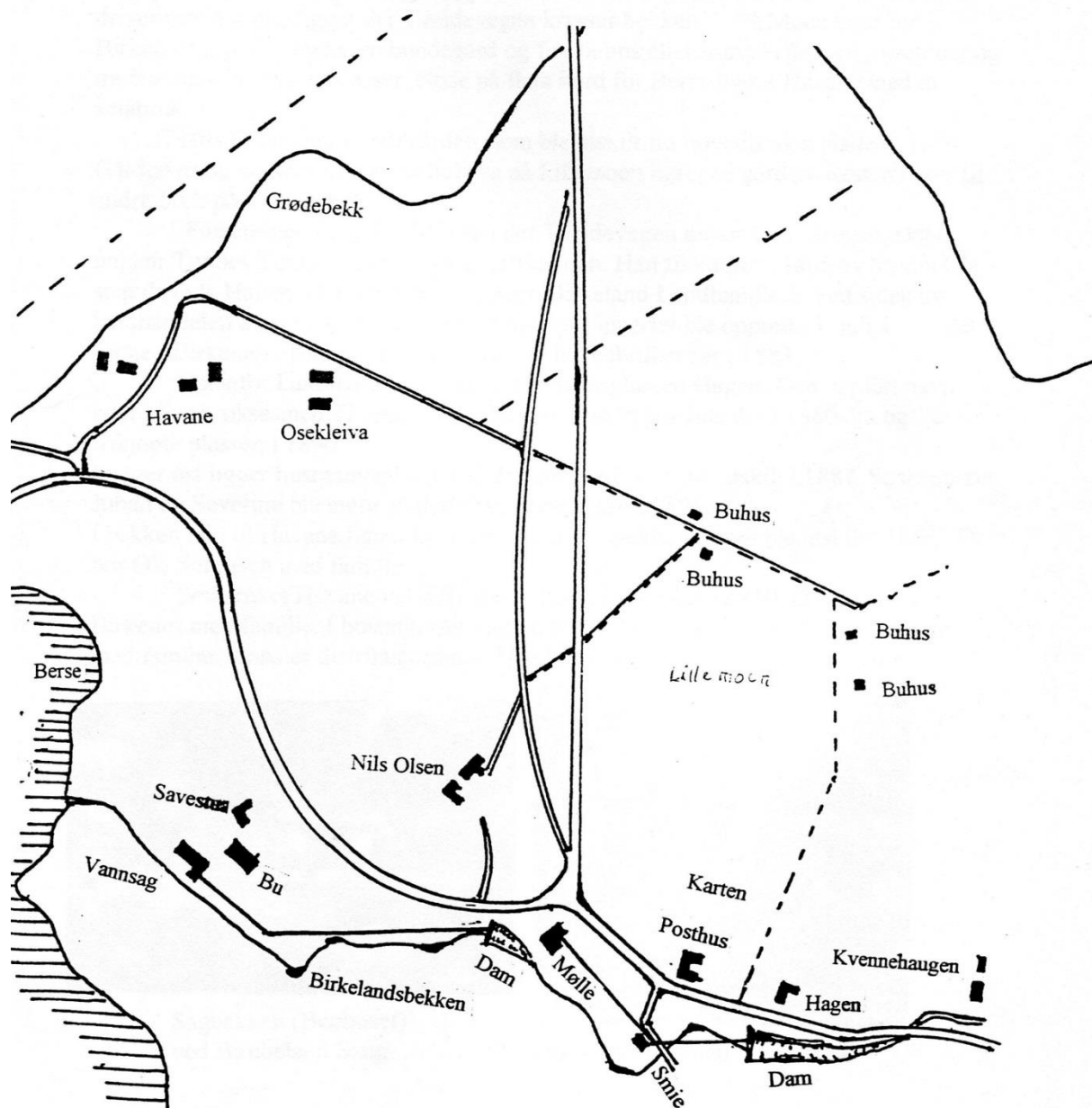
Birkeland i 1892

Ved Birkelandsbekken ligger tre bedrifter: Ei vannsag, ei mølle og ei smie. Vannsaga, kalt Bircheland Saug i 1756, ligger nederst ved bekkosen. Ei vannrenne leder vannet fra en dam i Mølledalen like nedenfor mølla. I bakken ved siden av saga ligger plassen Sagbakken, som er bustad for sagmesteren. På folkemunne blir det kalt Beghuset. Govert Birkeland med flere eier og driver saga.

Mølla ble i 1880-åra flytta fra Vassbotn. Den er plassert i en to-etasjers bygning og blir drevet av et stort overfalls vasshjul med vann ledet av ei vannrenne fra Mølledammen ved Hagen lenger oppe i bekken. På Moen nord for Birkelandsbekken ligger en bondegård og fire buhus eller sommerfjøs, en forretning og tre frikjøpte husmannsplasser. Nede på flata nord for Berse ligger Havane med to småbruk.

Nils Olsen eier bondegården, som ble utskilt fra hovedbruket Hauen i 1804. Gården er og skysstasjon. Et av buhusa på Lillemoen hører til gården. Resten hører til andre bruk på Vestre Birkeland.

Kart over Birkeland 1892



Forretningen ligger på Karten der Tveidevegen møter Hovedvegen. Det er ungar Tønnes Tobiassen som eier og driver den. Han fikk tomt i 1866 av broren Ole, som da eide Hauen. Han kalte forretningen Birkeland Landhandleri. Ved siden av landhandelen driver han bakeri og posthus. Poståpneriet ble oppretta 1- juli 1871, det første i Birkenes. Tomta ble ikke utskilt fra hovedbruket før i 1883.

Østenfor Landhandleriet ligger husmannsplassen Hagen. Den har fått navn etter eieren, øksesmed Thomas Olsen Hagen. Han bygde hus der i 1880-åra og frikjøpte plassen i 1890.

Lenger øst ligger husmannsplassen Kvennehaugen, som ble utskilt i 1887. Søskenparet Johanne og Severine ble eiere av den frikjøpte plassen i 1891.

I bakken ned til Havane ligger husmannsplassen Osekleiva, som ble utskilt i 1856. Der bor Ole Sørensen med familie.

Småbruket Havane var blitt utskilt fra hovedbruket i 1810. Der bor Haavar Birkenes med familie.

I bustadhuset vestenfor bor danmarkskipper Syvert Johnsen med familie. Kona er distriktsjordmor. Bygdefolk kaller henne Dina Jordmor.

Ved Birkelandsbekken er både vannsaga og mølla nedlagt fra omkring 1900. Smeden Johan Flaa kjøpte smia i 1901 og driver smedyrket sitt der. Sagbakken (Beghuset) har vært gjennomgangsbustad for flere familier etter at sagmester Mads Olsen døde.

Nord for bekken driver Nils Olsen både gård og skysstasjon som før. Og buhusa på Lillemoen er fremdeles i bruk. Eilif Mykland kjøpte Landhandleriet i 1904, og driver både det og posthuset.

Smeden Aslak Haakedal kjøpte Hagen i 1906, og driver sitt smedyrke i bakken bak huset. Søskenparet Johan og Severine bor fremdeles i Kvennehaugen, og Syvert Olsen har overtatt Osekleiva etter faren. Han og søsterdattera Inga driver småbruket sammen. Det kalles nå Haugelia etter mor til Syvert, som var født i Haugelia.

Åsulv Stoveland kjøpte i 1899 småbruket Havane og bygde da et stort snekkerverksted i tilknytning til stuehuset. Der driver han sitt snekkerfag. På det vestre bruket bor fremdeles Syvert Johnsen og Dina Jordmor med familie.



Mølla i Mølledalen



Sagbakken (Beghuset) ved Bircheland Saug

parti af Birkeland.

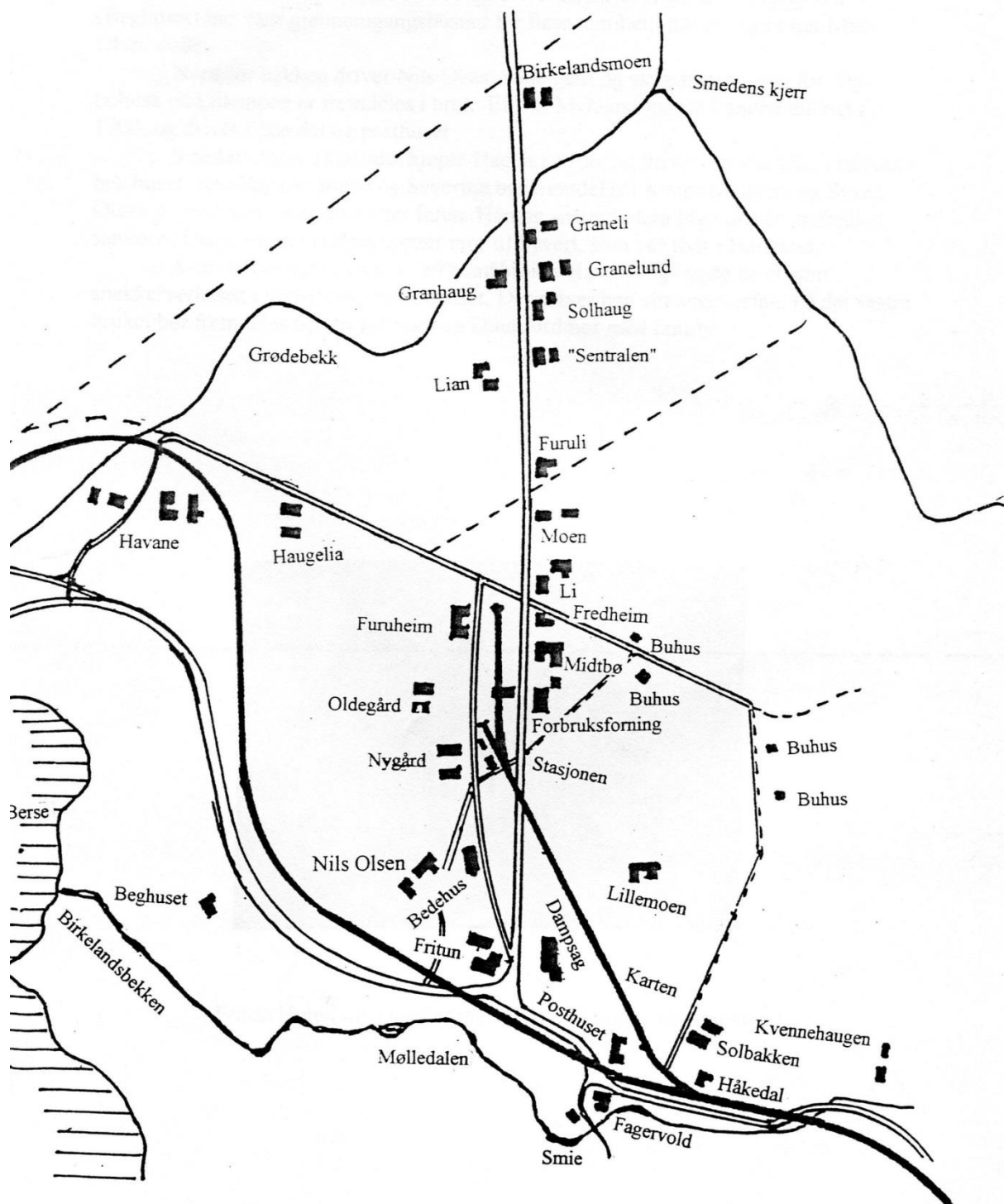


Nils Olsens bondegård med skysstasjon og hotell Fritun



Til venstre: Landhandleri (senere posthus). Bak: Smeden Hagen. Til høyre: Slakter Gyberg

Kart over Birkeland 1906



Nye bygg 1892-1906

Vi fører opp bygningene i rekkefølge etter bygningsåret:

1. Fritun (1893). Svensken Harald Fredenborg kjøpte huset, som var påbegynt tidligere, og bygde det ut til bruk for hotell, kafe, handelshus og meieri.
2. Birkeland Dampsag (1893) bygde Fredenborg på andre siden av vegen ved Fritun.
3. Birkeland Jernbanestasjon (1896) ligger mellom Gamle og Nye Daleveg (1890)
4. Nygård (1896) bygde Tellef Olsen ved stasjonen på vestsida av Gamleveg.

5. Moen (1896) bygde murer Abraham Berntsen ovenfor stasjonen øst for Nyeveg.
6. Solbakken (1896) bygde Anders Nyhus nord for Hagen (Haakedal).
7. Li (1898) bygde den svenske maskinisten Oscar Unander sør for Moen.
8. Bedehuset Salem (1898) er bygd på ei tomt gitt av Nils Olsen.
9. Fredheim (1899) ligger sør for Li. Der bor skomaker Syver Mosfjel.
10. Midtbø (1899) ligger sør for Fredheim. Der bygde Søren N. Daasvand forretning og driver landhandel, bakeri og kafé.
11. Birkeland forbruksforening (1900) sør for Midtbø. Solgt til forretningen i 1901.
12. Furuli (1901) nord for Moen. Der bygde smeden Johan Flaa.
13. Graneli (1901) like sør for Grødebekk. Der bygde Birkenes frivillige fattigpleie. Anna Haakonsen bor der med sine to døtre.
14. Granelund (1902) sør for Graneli. Der bygde meiersken Marie Nilsen. Nå bor Hans Theodolfi der. Kona, Konstanse, er organist, bibliotekar og koppevaksinatør.
15. Solhaug (1903) sør for Granelund. Der bor nå Theodor Kristiansen Birkeland.
16. Oldegård (1903) nord for Nygård. Der bor Karl Syvertsen.
17. Birkelandsmoen (1903) nord for Grødebekk. Der bygde svensken Jan Gustav Olsson. Han kom hit som vegarbeider da Vestlandske Hovedveg ble lagt om Birkeland 1866-68. Han er nå vegvokter og kalles Store Gustav.
18. Fagervold (1904) sør for Posthuset. Slakter Ole Gyberg bygde der. Kleiva utenfor huset ble kalt Gybergskleiva.
19. «Sentralen» (1905) sør for Solhaug. Der bor Arne Amundsen Tvede.
20. Granehaug (1905) på vestsida av Dalevegen ved Grødebekk rett overfor Granelund. Der bygde maskinstrickerske Teodine Flakk da hun var blitt enke.
21. Furuheim (1905) nord for jernbanestasjonen og vest for Gamleveg. Der bygde Govert Birkeland og driver med skyss og overnatting for reisende.
22. Lillemoen (1905). Martin Gunvaldsen flytta setehus og uthus dit fra Ægra.
23. Lian (1906) ligger sør for Granehaug. Der bygde Ole Sørliid.



Fritun Hotell med gjester utenfor. Jernbanesporet nærmest