

Eit nytt sjøfartsmuseum

Lesarbrev: Sidan hausten 2012 har ei prosjektgruppe ved Grimstad bys museer arbeidt med planar om eit nytt sjøfartsmuseum for Aust-Agder. Bakrunnen er at firmaet Hasseldalen AS har stilt til disposisjon lokale til eit slikt museum, og både Grimstad kommune og Aust-Agder fylkeskommune har støtta opp under det planleggingsarbeidet som Grimstad bys museer har sett i gang. Eit «ideseminar» om det nye museet vart arrangert 11. mars 2013. Sjølv var eg ikkje til stades på seminaret, så eg kjenner til planane berre frå orienteringar som er sende ut.

I innbydinga til seminaret blir det sagt at prosjektgruppa har kome så langt at «vi kan begynne arbeidet med utstillingene», og seminaret vart arrangert for å få innspel og idear til det nye museet. Denne invitasjonen følgjer eg opp med dette innlegget.

Slik eg forstår planane, skal dei lokala Hasseldalen AS har stilt til disposisjon, nyttast til utstillingar, og i tilknyting til utstillingane skal det byggjast opp eit forskings- og formidlingscenter. Det er forma ei vid og ambisiøs målsetjing: Det skal vera eit museum for Aust-Agder fylke og dekkja «sjøfart og virksomheter som er knyttet til skipsbygging, båtbygging, rederivirksomhet og maritime næringar sett i historiske og samtidige perspektiver». Grimstad bys museer har såleis lagt lista høgt, og det er prisverdig med tanke på kor viktig sjøfarten og dei maritime næringane har vore på Sørlandet ned gjennom tidene. Og det lovar godt at initiativtakarane har fått med seg både kommunen og fylkeskommunen frå første stund.

Det nye museet skal bli eit sjøfartshistorisk museum for Aust-Agder, og det må vera avgjerande for den måten planleggingssarbeidet blir lagt opp på. Eit første steg må vera å skaffa seg oversyn over kva som finst av faste minne eller historisk materiale av anna slag som kan fortelje om sjøfart og maritime verksemder i eldre og nyare tid. Mykje er gjort av slikt kartleggingsarbeid, i bygdebøker, byhistorier, lokalhistoriske årbøker og i andre samanhengar, og parolen må vera: skaff oversyn! Naturleg nok er kystkulturen med vekt på sjøfart og maritime verksemder godt representert ved musea i fylket, både ved fylkesmuseet i Arendal (AAks) og ved dei lokale musea. Dei lokale samlingane er bygde opp ut frå lokale, regionale og historiske føresetnader, og det dokumentasjonsmaterialet dei forvaltar, høyrer med i biletet av den samla sjøfarten i fylket.

To ting vil eg poengtera i denne samanhengen:

Den lokale og regionale dokumentasjonen må byggjast inn i den samla presentasjonen det nye museet skal gje, og dei lokale musea må få ressursar til å sikra det historiske materialet dei forvaltar, og utvikla vidare den kompetansen

dei rår over. Det nye sjøfartsmuseet for Aust-Agder fylke vil då få eit senter i Hasseldalen, Grimstad, og i tillegg lokale einingar som dokumenterer ulike sider ved sjøfarten og dei maritime verksemndene. Når det gjeld forsking og formidling, er det naturleg å tenkja på samarbeid med Universitetet i Agder.

Både Lillesand by og sjøfartsmuseet (Lbs) og Lillesand kommune kan gje bidrag til det nye sjøfartsmuseet. Lbs er ein autentisk bygard – Carl Knudsen-gården – med ei historie tilbake til børjinga av 1800-talet og med liner vidare bakover. Bygarden med hovudbygning (oppført av Johannes Grøgaard 1827) og uthus er omtala slik i ei takstforretning frå 1837: Eit toetasjers lafta og kledd tømmerhus med to fløyar på baksida, og vidare «brøggerhus med brøggerhus kammer tilbygget en 'tobaksvinkel' samt loftet derover, videre pakboader og tømret udhusbygning, en vinkelbygning med vognskul, låve og lade». I «tobaksvinkelen» hadde Grøgaard eit tobaksspinneri.

Carl Knudsen-gården viser ramma for ein velstående borgarfamilie, og bygningane med innhus og uthus rundt eit ope tun (bakgard) ligg slik vi kan tenkje oss at ein bygard såg ut så tidleg som på 1200-talet, etter det Magnus Lagabøtes bylov og andre kjelder fortel. Ei form for gardsbruk hørde med. I Carl Knudsen-gården var det stallplass til 3 hester og fjøs til 10 kyr, 2 sauar og ei gjeit. Både i mellomalderen og seinare var det dessutan vanleg med ein liten «kjøkkenhaugen» i bakgarden til nepe, turnips og anna.

Både Johannes Grøgaard og etterfølgjaren Carl Knudsen (far til den siste private eigaren Thyra Mercedes Knudsen, d. 1963) hadde sjøen og maritime næringar som hovedvirke. Begge var skipsreiarar, Carl Knudsen i tillegg sjøkaptein. Johannes Grøgaard gjekk til sjøs i ungdommen; han dreiv skipsverft, og den samansete verksemda hans spende også over tømmerdrift og tømmerhandel. For å få fram den tilknytinga dei både hadde til sjøen og til maritime verksemder, er det i seinare tid inreidd verkstader med verktøy og anna utstyr som hørde med: Båtbyggingsverkstad, seglmakarverkstad, blokkverkstad og smie. Dessutan innehold uthusrekka ei lita leilighet (til matrosar).

Det historisk viktige er at Carl Knudsen-gården slik den ligg med hovudbygning og uthusrekke er autentisk, og i Aust-Agder er dette eineståande.

Lbs dokumenterer på ein instruktiv og levande måte at Lillesand var ein sjøfartsby. Tollbua, som i dag ligg inn under museet, utfyller dette biletet. Tollbua vart truleg bygd ca 1730, opphavelig som krambu og sjøhus, og bygningen har fungert som tollbu i alle fall frå 1772. I 2. etasje er det inreidd eit lite tollmuseum, og både med si historie og slik bygnin-



FORSLAG: Halvard Bjørkvik.

ARKIV

gen ligg sentralt i hamneområdet, utgjer den eit viktig bidrag til sjøfartshistoria for eit mykje vidare område enn Lillesand by. Bygningen er freda.

Den historiske dokumentasjonen Lbs med Tollbua gjev, er eit sentralt og viktig bidrag til sjøfartshistoria i Aust-Agder. I det opplegget eg har skissert ovanfor med senter for det nye museet i Hasseldalen, Grimstad, vil Lbs naturleg høra inn som ei lokal eining med sin eigen kompetanse på områda dokumentasjon og formidling. Lbs har også føresetnad for å driva ei utvida form for formidling. Eit av romma i uthusrekka er – mest som ei prøveordning – teke i bruk som føredragssal, og det opnar for opplegg for skuleklassar, kåseri og føredrag i kombinasjon med film, video og lysbilete. Men for å utnytta det formidlingspotensiale som Lbs har, krevst ei oppgradering, m.a. må bygningsrekka få elektrisk lys (Riksantikvaren må gje løye).

Med si historie og sine samlingar har Lbs gode føresetnader for å byggjast inn som ei lokal eining i eit sjøfartshistorisk museum for Aust-Agder. Og vi kan gå endå eit steg vidare. Museet har gode samarbeidspartnerar i nærmiljøet: Vestre Moland og Lillesand historielag, Lillesand sjømannsforening, Blindleia kystlag, prosjekt Verven. Det er lag og grupper som representerer innsikt og kunnskapar som styrkjer Lillesands posisjon som sjøfartsby og kulturby. I denne samanhengen er det særleg grunn til å nemna sjømannsforeningen, som har gjengstandar og anna materiale frå segl-

skutetida, og som gjennom systematiske registreringar i mange år har bygt opp eit omfangsrikt skips- og mannskapsregister, og først og fremst Verven-prosjektet, som ei lokal gruppe med Kai Holm som leiar står bak. Planane går ut på å utnytta Vervens historie som skipsverft og byggja området ut til eit kysthistorisk dokumentasjons- og opplevelingsenter. Frå gamalt har området her nær tilknyting til Carl Knudsen-gården. Det var her på Verven Grøgaard hadde skipsverftet sitt, og av skip som vart bygde her, var ostindiafararen «Helios» (kjend som skarpseglar); i tillegg hadde Grøgaard også skonnerten «Argos», briggen «Eros», fullriggar «Hermes» og briggen «Aphrodite». Det er mykje som fortel om Verven som skipsverft: Emil Olsens bu, brygger, fortøyningspuller og andre merke etter den mangslunge og samansette verksemda.

Det framtdidsretta i planane om eit dokumentasjons- og opplevelingsenter er at Verven kan knytast naturleg saman med Lbs.

Det vil gje ein gevinst kulturaristisk på to måtar: Utbygginga på Verven og drifta her vil skje under fagleg kontroll, og formidlingsaspektet for Lbs vil bli utvida. Den historiske dokumentasjonen som Carl Knudsen-gården gjev, kan kombinerast med å visa sjølege arbeidsprosessane i seglmakarverkstaden, reipslagarverkstaden og i smia.

Få ting kan dokumentera den gamle kystkulturen betre enn dei tradisjonsberande fartøya som høyrde lokalsamfunnet til, og som hadde sin fart langs kysten. Dette

er noko museumsstyrar Anne-Sophie Høegh Omdal har forstått. Her på Verven vil publikum kunna få oppleva slike fartøy, både fortøyde ved brygge og til nærmere studium på land. Fiskskøta Havørn har alt fått plass her (eigar Blindleia kystlag), og snart kjem Malmsund (også fiskskøyte), som Kai Holm har greidd å berga. Malmsund er under reparasjon og vil kunna få sin faste plass på Verven. Mykje førebuingssarbeid er såleis alt gjort, og eit godt stykke vidare kom planane om å knyta Verven til Lbs i 2012 då Havørn og Malmsund fekk status som museumsfartøy saman med to andre båtar: M/B Øya og RS Aril. Det legg ingen forpliktingar på museet, men dei plakettane båtane får, fortel at dei er verneverdige kulturminne. Og samstundes blir det markert at vern av dei gamle fartøya høyrer naturleg inn under det ansvarsområdet museet har.

Men det avheng av Lillesand kommune om planane for Verven skal koma ut av prosjekteringsstadiet. Verven må bli fristilt! Verven som eit kysthistorisk dokumentasjons- og opplevelingsenter vil gje museumsdrifta i Lillesand ein ny dimensjon og såleis styrkja den stiltinga Lbs vil få som ei lokal eining innanfor det nye sjøfartsmuseet for Aust-Agder, med dei tre stødpunkta Carl Knudsen-gården, Tollbua og Verven. Og samstundes vil det styrkja Lillesands status som kulturby.

Halvard Bjørkvik, professor emeritus og tidlegare direktør ved Norsk Folkemuseum.

Lillesands Posten
DEBATT