

REMARKS

Water'd from a Well on the Island of Vest.

Cut Brooms, on Gub Island.

Abundance, of Fire Wood, and

Wood for Ships use, to be purchased

A few Heads of Small Cattle were

offered for Sale, Sea and Skiff Fish,

Wild Fowl, and Black Game,

Arriadne Anchored the 19th June, 1800,

the Company consisted with some loaded

Captain Sir James Topham and sub-

on their way to Petersburg, and killed

the first of Norway.

BLIND SOUND

South Coast of Norway

Between Christiansand and Arundal

Latitude by Observation from Vrag Island

on the First of February 1800, 58° 2' N

BY

CAPTAIN BRADY

OF

H.M. SHIP ARRIADNE

Scale of two Fathoms

Andromeda South lat of Just O

Norway 58° 2' east

W 36
Sheet Hk

Brekkestø uthavn år 1800

Johan Anton Wikander

Admiralitetet ga i 1759 en ordre til alle skipsoffiserer i HMS Royal Navy. Når et krigsskip kom inn i en fremmed havn, skulle skipssjefen sørge for at det ble laget en beskrivelse av havnen og av innseilingen. England var en stormakt på havet, og det ble utarbeidet stadig bedre sjøkart. Kanskje kom England i krig en gang i fremtiden? Disse beskrivelser kunne da bli nyttige!

Samlingen av havnebeskrivelser vokste raskt. De ble bundet inn, katalogisert og fikk navnet *Remark Books*. I Agder Historielags årsskrift 1996 har jeg presentert disse havnebeskrivelsene. Vi skal nå gjøre oss kjent med et kart som er en del av samlingen *Remark Books*¹ og temaer som jeg tidligere har redegjort detaljert for i boken *Gamle havner ved Grimstad*, utgitt av Selskapet for Grimstad Bys Vel i 1985.

Reisen over Nordsjøen

Sist i desember 1799 lå en britisk fregatt seilklar i Harwich på sydøstkysten av England. Skipet het *Ariadne*, og det var bygget i 1776. Hun hørte til Sphinx-klassen, og det var bygget ytterligere ni skip i denne klassen i tiden 1775-1777. Hvert skip var opprinnelig utstyrt med 20 kanoner, men ved en modernisering i 1793 var dette antallet økt til 24 kanoner. Vi ser i fig. 2 et prospekt som ble utarbeidet da det første skip i klassen, *HMS Sphinx*, ble planlagt.²

Den 28. desember 1799 gjorde kapteinen, James Bradby, klart for å ta ombord meget prominente passasjerer. Det var marineoffiseren Sir Home Riggs Popham (1762–1820) «and suit», hans følge. Vi får i skipsjournalen ikke vite hvem dette følge var, men rimeligvis har det vært en eller to tjenere.³ Samme dag stakk *HMS Ariadne* til sjøs med kurs østover. Seilas i Nordsjøen på denne årstid med fare for stormer og farlig uvær, var det forsvarlig? Vel, Sir Home Popham var ute i et viktig diplomatisk oppdrag, og da var det bare å stå på!

Fig. 1. Kart over «Blind Sound», Brekkestø uthavn, tatt opp sist i januar år 1800 under ledelse av James Bradby, kaptein på den engelske fregatten HMS *Ariadne*. Målestokken nederst til venstre er 100 favner.

*Chart drawn by the English officers
January 1800.*

Foto: United Kingdom Hydrographic Office, Taunton, Somerset, kartets signatur er w36 Hk.



Fig. 2. Prospekt av «British ship of 20 guns». HMS Ariadne som kom inn i Brekkestø uthavn den 19. januar 1800, hørte til Sphinx-klassen og var av denne type.

A frigate of the Sphinx class, water-colour picture made ca. 1780.

Foto: Akvarell laget av Edward Gwyn ca. 1780, gjengitt med tillatelse fra National Maritime Museum, Royal Museums Greenwich, London, signatur PAG3815.

HMS Ariadne satte kursen mot munningen av Elben og Weser, men østlige vinder og mye dravis utenfor Frisland, gjorde det ikke mulig for fregatten å komme i havn. Kursen ble så satt mot Skagerrak, kanskje var det mulig å komme til Marstrand? Utenfor Skagen var det også mye dravis, og Kattegat var helt dekket av is. HMS Ariadne hadde ingen mulighet for å komme i havn i Sverige.

Trygt i havn i «Blind Sound»

Fregatten satte kursen nordover mot Agdesiden, og var den 19. januar 1800 kommet opp under kysten. Det ble gjentatte ganger skutt med kanon for å få los ombord. Det var snøstorm, men losen greide å komme ut og ombord i fregatten som ble tatt trygt inn i havn i «*Blind Sound*»!⁴ Dette var det engelske navnet på Brekkestø. Sir Home Popham og hans følge hadde ingen tid å miste for det viktige oppdrag de var ute i. Han «disembarked and reembarked onboard the Cutter and sailed for Arendal», leser vi i skipsjournalen. Når skipsjournalene her nevner «the

Cutter», så må det være den skipsbåt som vi ser på dekket av fregatten i fig. 2. Alle britiske fregatter hadde slike skipsbåter ombord. Vi skal nevne to eksempler på det.

Fregatten *HMS Venus* la seg bi utenfor Grimstads skjærgård den 16. mars 1811. Tre «Balkasser» ble satt på vannet, de ble bemannet, og mannskapet rodde inn på Grimstad havn. Grimstad-borgerne fikk mobilisert, og vi fikk det berømte slaget på Grimstad havn. Disse «Balkasser» var av same type som vi ser på dekket av fregatten i fig. 2.⁵

Under Napoleons-krigen hadde vi etablert et lite kystfort på Silda ytterst i Nordfjord, like syd for *Stad*. Den 23. juli 1810 gikk to britiske fregatter, *HMS Belvidera* og *HMS Nemesis*, til angrep på dette fortet. Sju skipsbåter ble satt på vannet og bemannet. Overmakten ble for stor, og «Affæren ved Silden» ble et nederlag for oss. Det ble laget en akvarell som viser dette slaget. Her ser vi de sju skipsbåtene i aksjon, ikke i et diplomatisk oppdrag, men under angrep; se fig. 3.⁶

Sir Home Pophams reise videre østover

Planen var å komme til Arendal med «the Cutter», men det lyktes ikke for Sir Home Popham. Han ble sikkert hindret av is og uvær og kom ikke lengre enn til «Lilly Sound», altså til Lillesand. Her måtte han ta landeveien fatt! Det var storm, og landeveien var nesten ufremkommelig. Det var snø over alt, og det smale sporet for en slede, ble fylt igjen med snø i vindkastene som kom ned fra åsene langs med veien. Reisen var ikke bare vidløftig, den var ofte rett og slett farlig! De måtte gå lengre strekninger, særlig over «the Rivers» der snøen lå tre fot dyp.⁷

Sir Home Popham kom til Arendal. Vi ser av veikartet i fig. 4 hvordan han reiste mesteparten av strekningen.⁸ Hvordan komme videre østover? Han snakket med de lokalkjente losene. De sa at det var mulig å følge kysten, men bare i dagslys når en kunne se isflak og drivis.

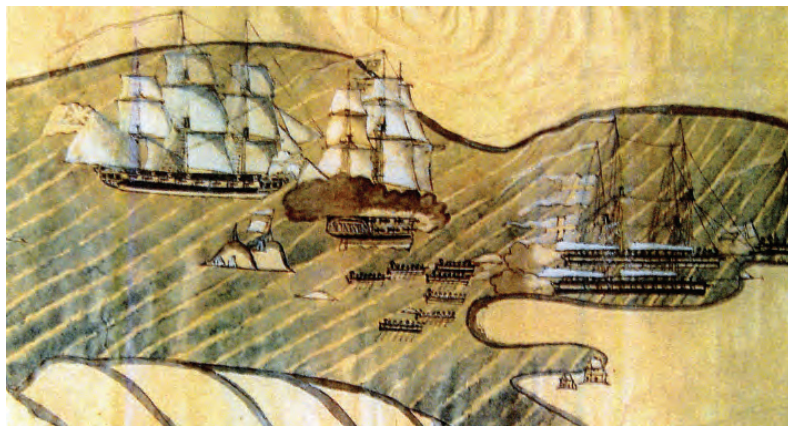


Fig. 3. «Affæren ved Silden» 1810.

Vi ser to britiske fregatter og sju bemannede skipsbåter i angrep på de norske orlogsfartøyer som har flyktet inn i en fjord, Sørpollen. Vi ser et utsnitt av den originale akvarell. Det var en slik skipsbåt som ble brukt da kartet over Brekkestø uthavn ble tatt opp.

Battle 1810 just south of Stad, west coast of Norway. A small boat of the type we see, was used when the out harbour of "Blind Sound" was charted.

Foto: Akvarell i privat eie, tilhører Gerhard Runshaug, Bergen.



Fig. 4. Veikartet viser hovedveien fra Lillesand til Øystad. Øverst Vestre Moland kirke og Lillesand. Nederst Øystad kirke og gården Gjønnestad. Vinterveien er vist med stiplet linje, over Kalvellfjorden, Tyssekiljønnene og Landvikvannet. Sir Home Popham fulgte denne veien i januar år 1800 til Arendal.

Road map, showing the road east of Lillesand, at the top, towards Arendal at the bottom. The dotted line shows the winter road over a fiord and some lakes. Sir Home Popham followed the winter road.

Foto: Det Kongelige Bibliotek, København, utsnitt av veikart for Nedenes Fogderi, tegnet 1777 av foged Niels Scythe.

Losene sa at denne vinteren var en av de verste de kunne minnes. Marineoffiseren fikk leid «a Cutter». Da han kom til munningen av Oslofjorden satte kutteren seg helt fast i isen. Men han fikk hjelp av «a number of men from the different Islands, and their ice boats». Kutteren kom løs, og han og hans følge kom til Moss.

Sir Home Popham møtte Bernt Anker (1746–1805) i Moss.⁹ Han eide skoger, sagbruk og bergverk over hele Østlandet og var Norges rikeste mann. Dette var et meget nyttig møte. Bernt Anker har sikkert anbefalt et besøk hos sin bror, Peder Anker (1749–1820). Han var bl.a. generalveiintendant i Norge, leder for byggingen og modernisering av postveiene. Den 31. januar 1800 var marineoffiseren i Christiania og møtte generalveiintendanten. Peder Anker ga ordre om at veiene til riksgrensen ble brøytet slik at Sir Home Popham kom raskest mulig videre østover. Det var sikkert også Peder Anker som anbefalte ham å reise via Gøteborg og så videre østover mot Stockholm.

Hvordan vet vi alt dette når det ikke står noe om det i skipsjournalene for *HMS Ariadne*? Vel, Sir Home Popham skrev detaljerte brev om reisen til den britiske utenriksminister, lord William W. Grenville (1759–1834). Sir Home Popham sier til lorden at han håper at brevene ikke blir oppfattet som for detaljerte!⁷

Østersjøen var full av is og sikkert også med åpent vann her og der da Sir Home Popham kom til Stockholm. Den var ikke farbar på noen måte. Reisen gikk videre nordover til Haparanda og det innerste av Bottenviken. Kursen ble så satt mot sydøst, mot St. Petersburg, som var det endelige mål. Hit kom han den 25. mars 1800. Reisen fra Harwich hadde tatt i alt 88 dager!

Sir Home Popham ville nå få til et møte med tsar Paul I Petrovitsch (1754–1801). Han hadde fått en høy stjerne hos tsaren da han sommeren 1799 hjalp til med å overføre en stor russisk militær styrke fra Østersjøen til Nederland. Her gikk den russiske styrke sammen med de britiske og østerrikske styrker. Keiser Napoleon var i gang med sine herjinger i Europa, og tsaren var en fiende av Frankrike. Men var tsar Paul I nå i år 1800 i ferd med å bli sympatisk innstilt til keiser Napoleon og Frankrike? Det fryktet man på høyeste hold i England. Det var derfor Sir Home Popham midtvinters ble sendt på dette farefulle diplomatiske oppdraget til St. Petersburg!

Brekkestø uthavn blir kartlagt

HMS Ariadne var blitt liggende i Brekkestø uthavn. Det var storm og uvær ifølge skipsjournalene. Det klarnet først opp den 1. februar 1800. Da gikk de dyktige navigatører i land på Vragholmen ved innseilingen til uthavnen. De rigget seg til med sine skipsinstrumenter og bestemte

breddegraden til å være «58 grader 7 minutter». Dette er en meget nøyaktig observasjon, den er bare 4 ½ bueminutt for lav!¹⁰

Dagen etter, den 2. februar, var det fortsatt godt vær og god seilevind. Tidlig om morgenen forlot fregatten Brekkestø uthavn og seilte sydover. Den neste dag ble «The Holken Island» observert sydøst i en avstand av 14 miles; rimeligvis var dette Helgoland. Stormene som hadde herjet i lang tid, må ha drevet bort isen ytterst i Skagerrak og ved vestkysten av Jylland.

I de knapt 14 dagene HMS Ariadne lå for anker i Brekkestø ble tiden brukt meget godt. Det ble utarbeidet et detaljert kart over uthavn og innseilinger, se fig. 1. Dette var helt i samsvar med den ordre som Admiralitetet hadde gitt skipssjefene i *HMS Royal Navy* i 1759. Kartet



Fig. 5. Utsnitt av kartet år 1800 over «Blind Sound». Utsnittet viser de deler av Brekkestø uthavn som de britiske sjøoffiserer la mest vekt på å dokumentere nøyaktig.

This part of the chart made 1800, shows the out harbour where HMS Ariadne moored.

Foto: United Kingdom Hydrographic Office, Taunton, Somerset.

er i stort format, og det gir viktig informasjon om uthavnen. På grunn av det store formatet vi vil suksessivt ta for oss flere utsnitt av kartet.¹⁰

Vi starter med utsnitt som viser den sentrale del av kartet, se fig. 5. Utsnittet er orientert mot Nord «By Compass». Vi ser øverst «Den franske Lilje» som er symbolet for Nord. Det er altså *ikke* korrigert for misvisningen som på denne tiden var ca. 22 grader vestlig.¹¹ De 32 kompassretninger som sjøfolkene forholdt seg til, er tegnet inn med sentrum i *HMS Ariadne*. Vi skjønner meget godt at de britiske sjøoffiserer setter seg selv i sentrum!

«Just Island» ser vi sentralt øverst. I Blindleia nord for Justøya, er det «Passage for Boats only», altså farbart kun for mindre fartøyer. I Brekkestø er det avmerket «Pilots Houses». På «Ulereen», altså Ullerøy, er det avmerket hus for «Fishermens Houses». Vi får se mellom fingrene med at Brekkestø og Ullerøy ikke er helt riktig plassert i forhold til hverandre på kartet.

I «OUT HARBOUR» og i innseilingen er det en rekke loddskudd. Bunnforholdene ble undersøkt, og sjøoffiserene fant noen steder «Soft Mud», andre steder «Mud and Sand» eller «Rocky Bottom». Alt dette er viktig informasjon for britiske skuter som fremtidig kom inn i uthavnen.

Mellom de mange holmer i syd er det en «Passage for small Vessels only». Vi ser også i sydvest at det er en «Passage between the Islands from the West». For å forstå denne opplysningen fullt ut, må vi få hjelp av vår egen dyktige sjøoffiser, Poul de Løvenørn (1751–1826). Han sier i 1801 at dette innløpet fra sydvest kun er for skuter som ikke stikker dypere enn 10 fot.¹²

Vi ser nederst til venstre at innseilingen for alle større skip, var fra øst. Her ble det tatt tett med loddskudd, fra «Klub Island» i syd og til «Vrag Island» mot nord. Skutene var helt avhengig av dyktige loser for å komme inn i uthavnen. I innseilingen ligger de farlige grunner «Nuding Rocks» 18 fot dypt. «Heleron Rocks» ligger bare 3 fot dypt. Dette er henholdsvis Steengrund og Hellegrund. Vi holder oss da til den beskrivelse som Den geografiske Opmaaling ga ut i 1856.¹³

Det er helt åpenbart at skipsoffiserene har brukt den store skipsbåten, «the Cutter», da oppmålingen ble gjort og alle loddskudd ble tatt. Det var kuling og storm, men hva gjorde vel det? Det var nok matroser ombord i *HMS Ariadne* som kunne bli beordret til å ro!

Farvannet øst for uthavnen ble også kartlagt. Her var det «Many dangerous Rocks on which the Sea breaks». Vi får også vite at alle disse skjærene «... extend WSW and ENE a great Distance without this Island». Med «this Island» er det ment Reierskjær som er med på kartet helt ytterst mot øst, se fig. 1.

Forsyninger for hjemreisen til England

HMS Ariadne hadde krysset vel tre uker i Nordsjøen og Skagerrak før hun kom i havn i Brekkestø. Det var nødvendig med forsyninger ombord før seilasen tilbake til England. Dette får vi detaljerte opplysninger om i de «REMARKS» som er gitt øverst på kartet til venstre, se fig. 1 og 6.

Vanntønnene ombord ble fylt med ferskvann «from a Well on the Island of Just». Vannforsyning var i uthavnene i tidligere tider viktig for skuter som ofte hadde vært lenge i sjøen. Vår egen sjøoffiser, Lorentz Henrik Fisker (1753–1819), utarbeidet i 1786 en meget detaljert

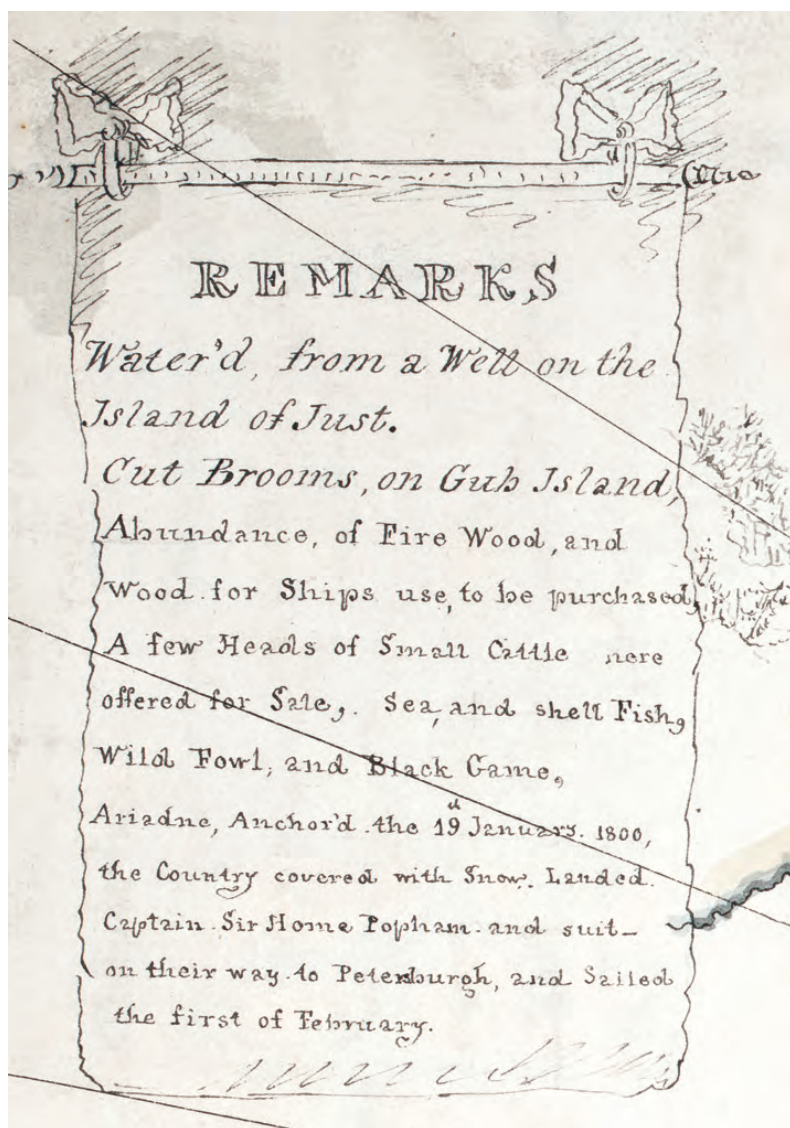


Fig. 6. «REMARKS» gjengitt på kartet år 1800 over Brekkestø uthavn.

These remarks list the products offered for sale by the pilots in the out harbour.
Foto: United Kingdom Hydrographic Office, Taunton, Somerset.

beskrivelse av kysten. Når det gjelder Brekkestø, sier han at her «er vanskelig at fylde Vand». Dette har losene tatt som en utfordring og fått gravd noen gode brønner. *HMS Ariadne* hadde i år 1800 ingen problemer med dette.¹⁴

Det var også nødvendig med tilstrekkelig brenneved ombord. Mannskapet «Cut Brooms, on Gub Island, Abundance, of Fire Wood, and Wood for Ships use, to be purchased». Vi må ikke forstå dette slik at matrosene hugget og sagde opp trær som vokste på Gaupholmen, den var snauhogd for mangfoldige år siden. Det var losene og de som bodde i Brekkestø, som hadde fått tak i brenneved inne på fastlandet. Dette hadde de fraktet ut til kysten, og de solgte det til skuter som kom inn i uthavnen. Dette ga dem inntekt, i tillegg til det de tjente på losing og fiske.

Vi får også vite at losene tilbød for salg «A few Heads of Small Cattle were offered for Sale, Sea and shell Fish, Wild Fowl, and Black Game». Losene solgte også slakt av geiter, sauer, fisk, hummer, krabber, ender og skogsfugl. Dette ga dem inntekt. Disse kortfattede «REMARKS» som vi leser på kartet, gir oss meget verdifull informasjon om livet i uthavnen.

Fortøyningsringene i uthavnen

Kartet viser også i detalj hvordan *HMS Ariadne* ble fortøyd. Ankeret er kastet ut mot syd-sydvest, og fregatten ligger altså med baugen i denne retning. Det er også i østlig retning tegnet inn to trosser til Store Sandvikholmen.

Den nordligste av disse trossene er ført inn til nordvestpynten av holmen. Her er det en meget solid fortøyningsring godt forankret i

Fig. 7. Fortøyningsringen fra 1804 på Store Sandvikholmen sett mot uthavnen i sydvestlig retning. Ringens indre diameter er 53 cm, ytre diameter er 65 cm. Den horisontale stang er 115 cm, høyden av pålen er 33 cm. Den engelske fregatten fortøyd i en eldre ring som var satt ned på det samme sted.

Iron made mooring, Norwegian standard 1802. An earlier mooring on the same place, was used by HMS Ariadne.

Foto: Johan Anton Wikander, Trondheim.



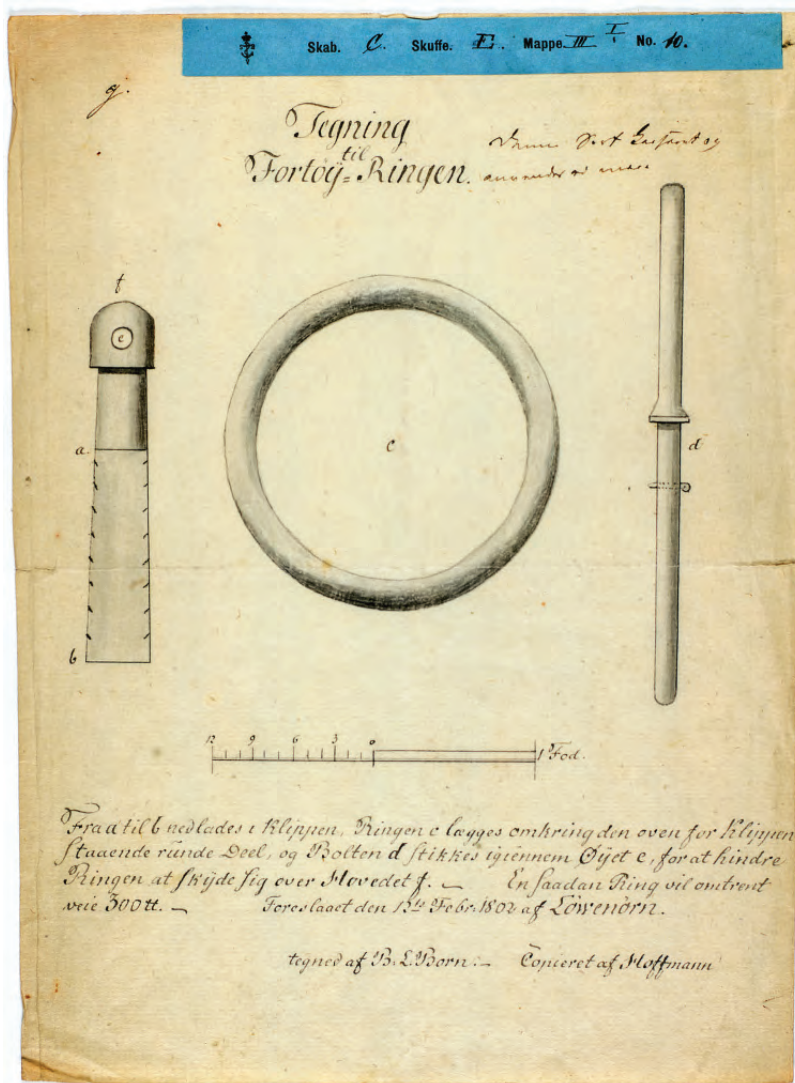


Fig. 8. Ny standard år 1802 for fortøyningsringer. Den vesentlige endring er at ringen nå skal ligge løs under en fastmontert horisontal jernstang.

The new standard 1802 of the Norwegian iron made moorings.

Foto: Riksarkivet, Oslo, Havnedirektoratet, Tg10-Mappe 19-I, tegning som viser forslag av Løvenørn, kopi ved Hoffmann.

fjellet, se fig. 7. Det er bare ett minert hull i fjellet her på pynten. Spørsmålet blir da om det er denne fortøyningsringen som *HMS Ariadne* fortøyde i? For å kunne svare på dette spørsmålet, må vi gå tilbake i tid, til året 1730. Da var loskaptein Gabriel Christiansen (1694–1738) på befaring sammen med sorenskriver Morten Olsen Kierulf og sorenskriver Jacob Jersin Undall. De fikk assistanse av losoldermann Jacob Nielsen og losen Aanon Olsen. Konklusjonen ble at det burde settes opp én fortøyningsring på Sandvig Holmen for vinder fra NO, én på Kieldholmen for vinder fra WNW og én tredje ring på Rueholmen for vinder fra SSO.¹⁵

Det var en ny befaring i 1736, også den med loskapteinen som sakkyndig leder. Konklusjonen ble den samme som i 1730. Det har altså noen tid senere blitt minert dype hull i fjellet, og fortøyningsringene



Fig. 9. Store stein i en liten bukt på vestsiden av Store Sandvikholmen. Disse stein ble også brukt for å fortøye den engelske fregatten. Det er ikke kjent om steinene har noe navn.

These big stones were also used when HMS Ariadne moored in the out harbour.
Foto: Johan Anton Wikander, Trondheim.

Fig. 10. Førøyningspålen på Kjellholmen, offisielt skrevet Tjeldholmen, sett mot øst-sydøst. Denne ble brukt i år 1800 av to mindre skuter som lå i Brekkestø uthavn samtidig med den engelske fregatten. Høyde og tverrarm er 40 cm.

Iron made mooring, north side of the out harbour.
Foto: Johan Anton Wikander, Trondheim.

har blitt montert og støpt fast med bly slik som skikken var. De var av jern og har vært i samsvar med den standardtegning som loskapteinen hadde utarbeidet i 1735, se fig. 12.¹⁶

Standarden for hvordan fortøyningsringene skulle lages, ble meget tidlig på 1800-tallet endret etter forslag i 1802 fra Poul de Løvenørn. Vi ser den nye standard i fig. 8. Den vertikale påle skulle øverst ha en horisontal stang som ble smidd helt fast i pålen. Fortøyningsringen skulle ligge løs under denne stangen slik at ringen ikke kunne bli fjernet eller stjeles. Vi ser i fig. 8. at fortøyningsringen på Store Sandvikholmen er nøyaktig i samsvar med den nye standard av 1802. Spørsmålet blir da: Når ble ringen satt opp?

For å kunne svare på dette spørsmålet, må vi gå noe frem i tid, til etter 1814. Unionen med Danmark var oppløst, og vi bygde opp vår egen selvstendige administrasjon. Marindepartementet fikk da det overordnede ansvaret for havnestellet. Den øverste ledelse ville i 1831 få en samlet oversikt over hvordan det nå var med disse fortøyningsringene. Losoldermennene ble engasjert for å sende inn nøyaktige oppgaver for sine distrikter.¹⁷ Her får vi den mest nøyaktige informasjon vi kan ønske oss: Det var nå i alt seks fortøyningsringer i «Ydder Havnen i Brækkestø». De tilhørte alle eierne av gården Stutti. Fortøyningsringen på Store Sandvikholmen, den var satt opp i september 1804!

Fortøyningsringen er støpt fast i fjellet med bly slik som den gamle skikken var. Denne praksis ble tidlig på 1800-tallet endret. Man gikk da over til å støpe ringene fast med en blanding av svovel og meget finkornet sand, sand som ble brukt i timeglass. Det er altså lett å gi en grov datering av en fortøyningsring ved å undersøke hvordan den er støpt fast. Hvis det er brukt svovel, kjenner man den sterke lukten meget godt ved å





Fig. 11. Fortøyningspålen på Ruholmskjæret sett mot nordøst, den er sterkt preget av tidens tann. Den ble satt opp i 1804. Høyden av pålen som står igjen, er 43 cm. En eldre fortøyningsring på samme sted, ble brukt i år 1800 av en av de mindre skutene.

Iron made mooring installed 1804 in the south part of the out harbour, rather damaged by corrosion.

Foto: Johan Anton Wikander, Trondheim.

banke forsiktig nederst med hammer og meisel.¹⁸ Vi må komme til en konklusjon med hensyn til hvordan *HMS Ariadne* ble fortøyd i januar år 1800. Fregatten ble ikke fortøyd i den ring som vi ser i fig. 8, men i en eldre ring som var støpt fast med bly i det samme minerte hullet!

Vi skal nå ta for oss den sydligste trosse som er strukket fra *HMS Ariadne* og inn til vestsiden av Store Sandvikholmen. Vi ser at denne trosse er ført inn i en liten bukt på holmen. Var det en fortøyningsring også her? Nei, det var det ikke! Vi ser den lille bukta i fig. 9. Det ligger noen store steiner her. Den største av dem er ca. en meter i diameter, og vekten blir da ca. 1,3 tonn. Det er disse steinene som har blitt brukt til fortøyning!

Vest for fregatten ligger to mindre skuter fortøyd. Begge ligger for anker og med trosser inn til fortøyningsringer. Begge skutene er fortøyd mot nord til Kjelholmen, i dag offisielt skrevet Tjeldholmen, se fig. 10. Ringen mangler i dag, men vi må gå ut ifra at det opprinnelig har vært en ring her. Losoldermannen vet ikke i 1831 når denne fortøyningsringen ble satt opp. Den er støpt fast med bly, og må være satt opp omkring midten av 1700-tallet.¹⁷

Den vestligste av de to små skuter, er fortøyd til Ruholmskjæret sydligst i uthavnen, se fig. 11. Jernpålen er støpt fast med bly, og ringen som opprinnelig var der, mangler i dag. Jernpålen er rustet i betydelig grad. Kvaliteten over tid er helt avhengig av hvor godt jernet var smidd. Jernet måtte smies mest mulig rent, da ble kvaliteten god. I motsatt fall ble kvaliteten mindre god, slik som vi ser et eksempel på her. Losoldermannen sier i 1831 at denne fortøyningsringen ble satt opp i september 1804, altså samtidig med ringen på Store Sandvikholmen.¹⁷



Fig. 12. Fortøyningsringen på Risholmen sett mot øst. Den er satt opp på 1700-tallet og er i samsvar med standarden av 1735. Ringen har indre diameter 50 cm, ytre diameter er 61 cm. Høyden av pålen er 53 cm.

Iron made mooring west side of the out harbour, made according to the Norwegian standard 1735.

Foto: Johan Anton Wikander, Trondheim.

Vi vil avslutte dette kapittel om fortøyning med ringen som er montert på Risholmen vestligst i uthavnen, se fig. 12. Den vertikale påle har et hull øverst for feste av selve fortøyningsringen. Denne utførelse er i full overensstemmelse med den standard som loskaptein Gabriel Christiansen utarbeidet i 1735.¹⁶ Fortøyningsringen er støpt fast med bly. Losoldermannen sier i 1831 at det «vides ikke» når den ble satt opp. Den er altså fra omkring midten av 1700-tallet og satt opp i samsvar med befaringene i 1730 og 1736. Denne ringen ble ikke brukt i januar år 1800 da den engelske fregatten lå i uthavnen.

Vi ser av utsnittet av kartet i fig. 5 at det ligger tre mindre skuter fortøyd i den indre havn. Den største av dem ligger fortøyd der det på kartet er skrevet «Blind Sound». Disse mindre skutene lå helt sikkert i vinteropplag. Det var bare en engelsk fregatt på viktig diplomatisk oppdrag, som våget seg ut i åpent hav når det var full vinter!

Sjømerkene år 1800

Sjømerkene ble også tegnet inn. Vi tar for oss utsnitt av kartet for å se sjømerkene i detalj. Vi starter i nord, på Ullerøy som på kartet heter «Ulereen». Her er det et «Land mark». Det er en stang med en tønne montert på toppen, se fig. 13. Den er satt opp ved losutkikken, «Pilots



Fig. 13. Sjømerket på Ullerøy, en stang med en tom tønne på toppen. Dette var tidligere et vanlig sjømerke.

A mast with an empty barrel on the top, a common beacon in the early days.

Foto: Utsnitt av det engelske sjøkartet år 1800.

look out». Losutkikken er der fortsatt. Den er bygget opp av stein og formet som en «T». Her fikk losene ly for alle vindretninger. Det ble hugget inn en kompassrose i fjellet her ved losutkikken.¹⁹

Mast med en tom tønne på toppen, var tidligere en vanlig type sjømerke. Vi kan som eksempel nevne at det midt på 1800-tallet var tre slike sjømerker ved Homborsund. Det var ett på Grønningen, ett på østpynten av Homborøy og ett på «Hovnæspynten».²⁰ I Gamlegabet, mellom Hesnesøyene og Valøyene ved Grimstad, ligger Tønneholmen. Her har det sikkert også i tidligere tider stått et slikt sjømerke, en stang med en tom tønne på toppen.



Fig. 14. Varder som tidligere var satt opp på Klubbholmen og Nødingen, sett mot Brekkestø uthavn i nord.

Cairns, with a mast or twigs on the top, put up by the pilots.

Foto: Utsnitt av det engelske sjøkartet år 1800.

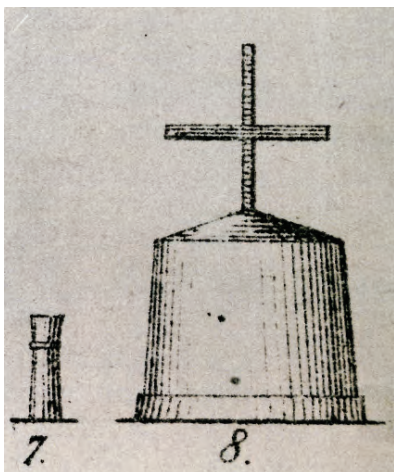


Fig. 15. Nødingen merke som vi ser til høyre, ble satt opp midt i 1820-årene til erstatning for den varde losene hadde satt opp. Samtidig ble kanonløpet som vi ser til venstre, satt opp som sjømerke på Reierskjær. Da engelskmennene målte opp grunnene her, var det ikke noe sjømerke på dette skjæret.

Beacon made of boards, to the right, put up 1825 by The Norwegian Government. To the left, a canon put up at the same time as a beacon. The canon was put up on the small rock shown most eastwards on the chart figure 1.

Foto: Utsnitt av tresnitt i Oluf Arntzen: «Kortfattet Beskrivelse over Fyre og Dagmærker paa den norske Kyst», Christiania 1845.

Fig. 16. Den moderne varde på Klubbholmen sett mot sydøst, ut mot havet. Den ble satt opp til erstatning for losenes eldre varde.

Cairn, put up by The Norwegian Government 1888, instead of the old one put up by the pilots.

Foto: Johan Anton Wikander, Trondheim.

Vi går nå helt sydligst på kartet år 1800, til Klubbholmen som heter «Klub Island», se fig. 14 og fig. 1. Vi ser at det noe skjematisk mot øst og ved innseilingen til uthavnen, er tegnet en varde med en oppreist stang midt i varden. Kanskje er det en kost med kvister som er montert? Det kan vi ikke avgjøre sikkert på grunn av den skjematisk fremstillingen. Det er skrevet at dette er et sjømerke, «Beacon».

Innenfor «Klub Island» og litt mot vest, leser vi at det er «Rockey uneven ground». De engelske sjøoffiserer har neppe på egen hånd gjort så grundige undersøkelser at de registrerte en ujevn og steinete bunn. De har helt sikkert hatt med seg et par norske losere som har veiledet dem! Det er helt ytterst og sydligst skjematisk tegnet en likedan varde. Noe navn er ikke angitt, men vi får navnet «Nødingen» indirekte ved at det mot øst og utenfor utsnittet i fig. 14, er skrevet «Nuding Rocks 18 Feet Water», se fig. 1.

Disse sjømerker var viktige ved innseilingen til Brekkestø uthavn fra øst. Når Norge ut på 1800-tallet etter Napoleons-krigen begynte å komme på fote økonomisk, ble de gamle sjømerker erstattet med mer moderne merker.²¹

Midt i 1820-årene ble Nødingen merke satt opp. Det er en avkortet kjegle bygget av tykke treplanker og med et kors på toppen, se fig. 15. Diameteren nederst var ca. 5 meter. Jeg var her i 1953 med en av Redningsselskapets skøyter. Hver sommer hadde kvinneforeningen til Det Norske Selskab til Skibbrudnes Redning tur med en redningsskøyte, og jeg fikk lov å være med. I 1953 var vi i Brekkestø, og jeg var da ute og så på dette sjømerket. Jeg var her også i 1957 sammen med min bror og min gode kamerat. Vi rodde da fra Grimstad og helt til Kvåsefjorden og hjem igjen. Vi hadde telt med og campet forskjellige steder. Jeg fikk da undersøkt en god del sjømerker og fortøyningsringer m. v.



Nødingen merke var hvitmalt og bygget av tykke planker. En planke var løs, og jeg kunne se inn i sjømerket. Det hadde en nesten metertykk «ballast» av stein slik at det ikke skulle blåse rett på sjøen. Den gamle varden som losene i sin tid hadde satt opp, hadde fått ny funksjon som ballast i det moderne sjømerke! Varden som losene hadde satt opp østligst på Klubbholmen, ble også etterhvert fornyet med en moderne hvit- og sortmalt varde av stein. Varden har på toppen en horisontal arm som peker mot seiløpet inn til uthavnen, se fig. 16.

Ved innseilingen til uthavnen er det i år 1800 også en tredje varde, på Vragholmen eller «Vrag Island», se fig. 1. Denne varde er tegnet på den samme skjematiske måte som vardene på Nødingen og Klubbholmen. Vi nøyer oss derfor med utsnittet vist i fig. 14.

Våre eldste sjømerker

Mebø Varde har en meget interessant bakgrunn og forhistorie, som vi må redegjøre for i et videre perspektiv for fullt ut å forstå sammenhengen.

Våre steinkirker ble bygget fra omkring 1150 og utover.²² Noen av dem ble bygget slik at de var godt synlige fra sjøen. De ble kalket hvite, og de ble sjømerker! Tromøy kirke er et eksempel på dette. Kirken ligger høyt og fritt ut mot havet på et høydedrag på Tromøy.

Fjære kirke er et annet eksempel, den er riktignok noe mer tilbaketrukket sammenlignet med Tromøy kirke. Men hva gjorde vel det? Fjære kirke ble også et sjømerke som ga navn på innseilingen syd for kirken! De hollandske sjøkartene som ble utgitt fra 1500-tallet og fremover, nevner alle «Kerckfuert», Kirkefjorden. Groosefjorden og Grimstadfjorden fikk et hollandsk navn etter kirken som var et sjømerke.²³

Ved Risør ble kirken bygget slik at den ikke var synlig fra sjøen. Men hva gjorde vel det? En stor fjellhammer ble kalket hvit, og så hadde man et sjømerke, Risørflekken.²³

Kapteinløytnant L. H. Fisker reiste i 1786 langs med Agdesiden sydover til Lindesnes. Han laget en detaljert beskrivelse over havner, innseilinger, landkjenninger og sjømerker m.v. Kapteinløytnanten var meget dyktig, og han avanserte til å bli kontreadmiral.

L. H. Fisker kom til Hesnes og Haaø Losoldermannskab. Her hadde han viktig informasjon å gi sine overordnede i Admiralitetet når det gjaldt Fjære kirke: «Denne Kirke er ofte af Skibe feyltaget for Risør-flækken». Dette var alvorlig, og vi får vite at denne feiltagelse «har forvoldet adskillige Strandinger».¹⁴ Dette måtte det bli gjort noe med, kirkens sydvegg måtte kalkes i en mørkere farve. Dette kravet førte til en meget omstendelig saksbehandling i 1790-årene. Admiralitetet i København, Kanselliet, stiftamtmann, overlos, foged, sogneprest og allmuen som eide kirken, ble engasjert. Vi får nå vite at Fjære kirke



Fig. 17. Rødbrun kalk fra 1797 på sydveggen av Fjære kirke. Kirken fikk denne farve for ikke som sjømerke å bli forvekslet med Tromøy kirke og Risørflekken.

Fjære Church was a beacon as early as The Middle Ages. The south wall was 1797 whitewashed with red lime to prevent mistake with another church and a whitewashed cliff called Risørflekken.
Foto: Johan Brattheim, Trondheim.

ikke bare kunne bli forvekslet med Risørflekken, kirken kunne også bli forvekslet med Tromøy kirke.²⁴

Det blir alt for omstendelig å gå inn på denne saksbehandlingen. Vi konsentrerer oss om resultatet. I 1797 ble kirken kalket, og sydveggen fikk en rødbrun farve. L. H. Fiskers alvorlige bekymring 1786, hadde endelig fått en lykkelig løsning! Sydveggen ble i 1983 kalket på nytt, og det ble gjort noen mindre reparasjoner. Små fragmenter av den rødbrune kalken kom da frem i dagen igjen. Den observante observatør kunne da oppleve et sjømerke nøyaktig slik som det så ut for de sjøfarende sist på 1700-tallet, se fig. 17.

Vi må i denne sammenheng også si noe om Tromøy kirke. Meget tidlig på 1800-tallet kom Danmark-Norge med i Napoleons-krigen. England ble vår fiende, og de fiendtlige skip kunne ha nytte av Tromøy kirke som sjømerke. Dette måtte vi gjøre noe med, og løsningen var enkel. De deler av kirkeveggen som kunne sees fra sjøen, ble kalket sort!²⁵ Vi kan stille et spørsmålstegn ved hvor nyttig dette egentlig var. På de sjøkartene som engelskmennene da ga ut, leser vi: «Tromoe Church, a Black Church, with a Black Roof and Spire». De engelske sjøoffiserer visste nå meget presist hvordan dette sjømerket så ut!²⁶

Vedene, vårt eldste signalsystem

Det var også en annen type «konstruksjoner» som ble sjømerker. Det er vedene. De ble i krigstid satt opp på høyder ytterst mot kysten. De var satt opp av rager og trestammer slik at de dannet en stor kjegle. Det gikk vakt ved dem, og hvis en fiendtlig flåte nærmet seg kysten, satte vakten fyr på veden. Det ble på denne måten sendt ut signal om mobilisering.²⁷

Signalsystemet er meget gammelt. Det ble når det var fare for krig, etablert langs hele kysten og til og med inn i dalene. Vi får et godt inntrykk av dette ved å se på alle de stedsnavn som systemet har gitt oss. På Justøya har vi, som vi har sett, *Vedeheia*. *Vätte*, *vede*, *vete* og i noen tilfeller også *varde*; gir oss opplysninger om hvor signalstedene har vært.

Vedene var godt synlig fra sjøen, og flere av dem ble sekundært sjømerker. Overlosen, Samuel Akeleye (1721–1771), satte i 1769 opp en detaljert oversikt over sjømerker i sitt distrikt. Denne oversikt ble sendt til Admiralitetet i København.²⁸

Vi leser her at det er fire varder i Brekkestø. Vi har allerede gjort oss kjent med tre av dem ved innseilingen til uthavnen. Vi får vite at den fjerde varde står på en høy hei, $\frac{3}{4}$ mil øst for uthavnen. Den består av «lange Trær som er opreist imod hinanden som en Spitz». Denne varde blir kalt for «Hveden». Overlosen må forklare dette nærmere for

Overlosen forteller at det også er tre landkjenninger ved Brekkestø. Det er «Glastad-Hejen» i nordvest. Det er videre et «rundt høyt Berg ... som kaldes Wiin», det ligger vest for uthavnen. Det tredje berg er mot nord og kalles «Glamslands Schiefeld». Disse tre fjell er synlige to til tre mil utenfor kysten, og losene tar først landkjenning av dem. Nærmere inn under kysten, får losene de fire vardene i sikte. Da er disse vardene losenes merker.

Vi vil nå mer detaljert ta for oss veden på Mebø. Danmark-Norge kom i år 1700 i krig med Sverige. Vedene ble satt i stand. Lensmannen, Osmund Henrikssøn Lundemoen, gir en detaljert rapport. Vi får vite at det var her på Mebø at veden har stått «af gammel Tid, og er nu opbygt af nye, baade Vedevaren, og Huus der til».²⁹ Bønder fra Birkenes går vakt, og det er utpekt tre rodemestre for å ordne med vakten. Det er Gullou Olssøn Raen, Lars Gunderssøn Mosfjeld og Osel Alfssøn Haabesland.

Disse vedene kunne bli opp mot 10 meter høye. De ruvet virkelig i kystlandskapet. Vi skjønner godt at de kunne bli sjømerker.

Tegning: Utsnitt av Nedenes amt nr. 3, Kartverket, Hønefoss. Farvene på det originale kart er så mye svekket at det har vært nødvendig å lage en rekonstruksjon av kartet for å få vedene tydelig frem.





Fig. 19. Svartevarden på Vedeheia, Justøya. Den gamle vede ble ut på 1800-tallet av losene erstattet med en varde. Varden fikk vedens form. Dette er for sjøfolkene Mebø Varde.

The fire beacons built during wartime on the coast, were also ordinary beacons used by the sailors. This particular cairn was after the Napoleon war, built with the same shape as the former fire beacon.

Foto: Anne Svendsen, Lillesand.

Vi går frem til 1770 og overlos Samuel Akeleyes rapport. Vi fikk da vite at losene i Brekkestø hadde vedlikeholdt Mebø vede som et sjømerke. Det hadde vært fred siden 1720, og det var altså i de siste 50 år at losene hadde tatt ansvar for veden.²⁸ Det var på denne tiden på overordnet nivå interesse for hvordan signalsystemet var bygget opp.

Det er bevart et kart som ble satt opp i denne sammenheng. Kartet er ikke datert, men det er en kopi av det kart over Nedenes len som Thomas Bugge (1740–1815) lot utarbeide i 1774. Det er tilegnet geheimråd og dansk statsminister, Joachim Schach-Rathlou (1728–1800).³⁰

Denne kartkopien, som må være fra 1774 eller noen få år senere, ble laget spesielt for å vise hvor vedene hadde stått. Vedene er tegnet som pyramider. De er vesentlig overdimensjonert i forhold til topografiske detaljer forøvrig. Veden på Justøya ser vi meget tydelig, fig. 18.

Foged Andreas Dahl i Nedenes len var en dyktig og meget ivrig embetsmann. Det ser vi tydelig av alle de brev som han skrev i sin embets tid. Han ville i 1784 sette seg inn i hvordan det nå hadde vært

med dette signalsystemet og disse vedene. Aksel og Jon Mebø fortalte ham da at det like ved veden, hadde vært et vakthus. Det hadde vært 8–9 fot langt og 6–7 fot bredt. Høyden hadde vært 6–7 fot, og vegger og tak hadde vært av bord.³¹ Det var en dør i huset, og i veggene var det tre huller slik at vakten kunne speide ut over havet. Vaktordningen hadde vært slik at bare én bonde av gangen gikk vakt og da i 24 timer.

Midt i 1780-årene ble det igjen urolige tider og fare for krig med Sverige. Vedene måtte settes i stand slik at vi hadde et effektivt signalsystem hvis det skulle bli mobilisering. Regnskapet for hva det kostet å sette i stand Mebø vede, er heldigvis bevart. Kostnadene var i alt på 25 riksdaler, og vi skal se nærmere på hvilke arbeider som var nødvendig.³²

Det ble kjørt frem fire tylfter tømmer til «Vede-Berget». Et arbeidslag på seks mann var nødvendig for å få halt tømmeret opp på berget. Det var nødvendig å leie to hester i én dag for å få gjort dette. Vakthuset måtte bli bygget. Det ble kjøpt inn fire tylfter hugne bord, og to mann arbeidet i to dager med å kjøre frem disse bordene til «Hejen eller Bærget». Det ble engasjert to tømmermenn til å bygge vakthuset, og de arbeidet med dette i syv dager.

Døren måtte lages og monteres, taket måtte legges og det måtte lages hull til vindu. For å få gjort dette, arbeidet tre mann i én dag. Det ble kjøpt inn spiker, krokar, jern og et «lide Vindue». Det synes nå å ha vært tilstrekkelig med bare ett vindu som selvsagt ble montert i veggen som vendte rett ut mot sjøen. Vakten måtte ha mulighet for å varme opp huset og å lage mat. Murmesteren hadde med seg kalk, leire og stein. Han fikk satt opp en skorstein. Dette var relativt dyrt og kostet fem riksdaler, 1/5 av de totale kostnader.

Arbeidet måtte planlegges og organiseres. Dette ble gjort av Christopher Larssen Grimenes i samarbeid med lensmannen, Jens Christensen. Målstyring ble praktisert den gang som nå. Foged Andreas Dahl som bodde på Tønnevold ved Grimstad, ble detaljert informert både muntlig og skriftlig!

Det gikk noen år, og keiser Napoleon begynte sine herjinger i Europa. Danmark-Norge kom direkte med i krigen 1807–1814. Det ble da bygget opp et langt mer effektivt signalsystem, den optiske telegraf. Det eldgamle system med veder, ble imidlertid beholdt.³³

Krigen tok slutt, og vi kom i union med Sverige i 1814. Vedene forfalt, men losene i Brekkestø var vant til å sette kurs etter denne «pyramiden» på ett av de høyeste punktene ytterst på Justøya. Hva gjorde losene da? De bygget opp veden i stein med fasong som en «pyramide», se fig. 19! Veden ble *Mebø Varde*. Vi finner fra midt på 1800-tallet og utover en rekke henvisninger til varden i de beskrivelser som ble utgitt som supplement til våre moderne sjøkart.¹⁴

Det overordnede perspektiv

Vi har fått detaljerte opplysninger om en av våre viktige uthavner. Vi er blitt kjent med uthavnen fra en tid lenge før moderniseringen av vår kyst ut på 1800-tallet begynte med fyr, fyrlykter, standardiserte sjømerker og de mest eksakte sjøkart.

Hvem kan vi takke for disse detaljerte historiske opplysninger? Vel, vår takk går i første rekke til Sir Home Popham, den engelske marine-offiseren som i urolige tider ble sendt på et viktig diplomatisk oppdrag til St. Petersburg. Vår takk går også til Admiralitetet i London som i 1759 beordret sjøoffiserene i *HMS Royal Navy* til å utarbeide *Remark Books*. Kaptein James Bradby tok denne ordren meget alvorlig. Han sørget for at det detaljerte kartet ble tatt opp. Han har gitt oss informasjon om at vi kan finne meget viktige kilder til vår historie i utenlandske arkiver. Han har inspirert oss til å undersøke enda mer grundig i disse arkivene!

Vår takk går også til den russiske keiseren, tsar Paul I Petrovitsch. Han var ikke voksen nok for sine store oppgaver. Han førte en planløs og kortsiktig politikk. Han gikk til krig mot Frankrike, men så snudde han og ble vennlig stemt overfor keiser Napoleon. Dette var den direkte årsak til at Sir Home Popham ble sendt på det farefulle diplomatiske oppdrag til St. Petersburg. Tsarens vingling kostet ham dyrt, da han ble myrdet i 1801.³⁴

Dette er den storpolitiske bakgrunn til at vi fikk dette detaljerte og informative kartet over Brekkestø uthavn!

English summary

Sir Home Popham (1762 – 1820) was as a diplomat late 1799, ordered to visit the Emperor of Russia in St. Petersburg. He and suite reached the 19th of January 1800 the out harbour of *Brekkestø*, southeast coast of Norway. He continued his journey eastward mainly along the winter road, and reached the city of *Arendal*, about 33 miles from Brekkestø. He continued from Arendal with a cutter, which was rented, towards the *Oslofjord*. This particular winter was very strong, and Sir Home Popham and suit reached *St. Petersburg*, 88 days after they left *Harwich*.

The weather was stormy, and HMS *Ariadne* stayed in the out harbour of Brekkestø, called «*Blind Sound*», until the 1st of February 1800. The British officers made a very accurate and interesting chart of this particular out harbour. This chart is today in the archives of United Kingdom Hydrographic Office, Taunton, Somerset. The charting was according to an order given 1759 by the Admiralty, to write «*Remark Books*» when a naval ship stayed in a foreign harbour.

This article deals with the informations given in this particular chart.

Kildehenvisninger

Jeg takker Torbjørn Ødegaard, Kystforlaget, 1672 Kråkerøy; som gjorde meg oppmerksom på dette kartet fra år 1800, jvf. note nr. 10 nedenfor. Kartet inngår i samlingen av Admiralitetets *Remark Books*. Jeg gjennomgikk denne samling i 1994 i den utstrekning det var arkivert rapporter fra Agdesiden. Dette har jeg tidligere redegjort for i Agder Historielags årsskrift nr. 72, 1996, jvf. note nr. 1 nedenfor.

Organiseringen i Storbritannia var da vesentlig forskjellig, sammenlignet med dagens situasjon. «*Remark Books*» var en del av arkivet til Ministry of Defence og ble administrert av The Hydrographer of the Navy. Jeg fikk adgang til arkivet av leder for Admiralitetet, First Sea-Lord of the Admiralty. Det ble oppnevnt en egen føringsoffiser for meg ved mitt besøk i det meget strengt bevoktede militære anlegg i Taunton, Somerset; R. J. Campbell, Head of Sailing Directions.

Den 16. mars 1811, under Napoleons-krigen, gjorde engelskmenn et meget dristig angrep på Grimstad. Min tipp-tipp-oldefar deltok da på norsk side. Dette var den direkte foranledning til at jeg i 1994 tok opp denne saken. Jeg ville vite hvordan Admiralitetet på overordnet nivå forberedte seg operativt og strategisk for å kunne gjennomføre slike angrep.

Jeg fikk tildelt et eget kontor. Jeg fikk meget god hjelp, men merkelig nok ble jeg ikke orientert om dette kartet fra år 1800. Rimeligvis var kartet arkivert i en eksklusiv samling av håndtegnede kart i stort format som jeg ved en ren forglemmelse ikke fikk informasjon om.

Den store samlingen med rapporter helt tilbake til 1700-tallet, kunne ikke avleveres til Public Record Office/The National Archives slik at den ble allment tilgjengelig. Det dukket fra tid til annen opp problemstillinger slik at det var tjenstlig behov for å konsultere disse gamle rapportene. Det var av denne grunn også utarbeidet meget gode registre til samlingen. Jeg ble imidlertid litt overrasket over at «Agdesiden» var listet opp som en del av «Baltic Waters»!

Sitatene som er på norsk, har jeg standardisert i beskjedent grad. Jeg har kun skrevet stedsnavn og substantiver og med stor bokstav. De opplysninger som er gitt på det engelske kartet, er i vesentlig grad supplert med opplysninger fra forskjellige arkiver i Riksarkivet (NRA) og i Statsarkivet i Kristiansand (SAK).

Noter

- 1 Johan Anton Wikander: Britisk kartlegging på Agdesiden 1570–1814, Agder Historielag, årsskrift nr. 72, 1996, se s. 37–69.
- 2 Royal Museums Greenwich, National Maritime Museum, meddelt av Dr. Pieter van der Merwe, General Editor, brev av 14. sept. 2015. *HMS Ariadne* ble sjøsatt ved Chatham Dockyard den 20. des. 1776 og solgt ut av *HMS Royal Navy* i 1814. De øvrige skip i Sphinx-klassen var: *Sphinx*, *Camilla*, *Daphne*, *Galatea*, *Vestal*, *Perseus*, *Unicorn*, *Ariel* og *Narcissus*. Rif Winfield: British Warships in the Age of Sail 1714–1792. Design, Construction, Careers and Fates, St Paul, Minnesota, 2007. Se s. 266–268: Vessels acquired from 12 January 1771. Her er det detaljert redegjort for Sphinx-klassen og *HMS Ariadne's* tjeneste fra kontraheringen 1775 og til fregatten ble solgt 1814. Fregatten hadde i 1798 deltatt i Sir Home Pophams skvadron ved Ostende og da med James Bradby som skipssjef. De to sjøoffiserer var altså godt kjent fra tidligere.
- 3 The National Archives, Kew, Richmond, Admiralitetet, ADM 51/1297, *HMS Ariadne*, «Captains' Log», 1. mars 1799–30. april 1800. Det er også bevart en «Pay Book» for fregatten for tiden 1799 – 1801 der mannskapet til enhver tid er listet opp, ADM 27/3/108. Denne er imidlertid kun i beskjedent grad av interesse i vår sammenheng. «Masters' Log», *HMS Ariadne*, 22. nov. 1798–15. nov. 1800, ADM 52/2713. Detaljeringsgraden er noe forskjellig i de to loggbøker.

- 4 Begge loggbøkene sier at det var den 20. jan. 1800 fregatten kom inn i «Blind Sound». For ikke å skape forvirring, holder vi oss til den dato som er angitt på det kart som ble tatt opp, den 19. jan. 1800.
- 5 J. Landgraff: Grimstadslægter, bd. 1 og 2, Grimstad 1892 og 1901, se henholdsvis s. 10–12 og s. 176–179.
- 6 Johan Anton Wikander: Kompassrosen på Jektehaugen i Osmundsvåg, Vågsøy historielag, Årbok 2016, se s. 80–96.
- 7 Hugh Popham: “A damned cunning fellow”: The eventful life of Rear-Admiral Sir Home Popham KCB, KCH, KM, FRS (1762–1820), Tywardreath, Old Ferry Press, 1991. Se spesielt kap. VII, “A Gift from the Tsar 1799”, og kap. VIII, «A Winter Journey 1799–1800».
- 8 Det Kongelige Bibliotek, København, kartsamlingen, «Geographisk Kort over Den Almindelige Lan-De-Vey fra Christiansand til Amts Pælen imellem Nedenæs Fogderie og Bratsberg Amt, Forfattet 1777 af Niels Scythe Kongens Foged i Nedenæs Lehn». Kartet, håndtegnet, er listet opp s. 26 i Nystrom: Fortegnelse over Haandtegnede norske Kort m. m. i København; manuskript, Riksarkivet, Oslo.
- 9 Eiler H. Schiøtz: Itineraria Norvegica. Utlendingers reiser i Norge inntil år 1900. En bibliografi, Bind II: Supplementer, Oslo 1986, se s. 404 om Sir Home Pophams besøk i Moss.
- 10 «BLIND SOUND South Coast of Norway Between Chrsitiansand and Arundal Latitude, by Observation from Vrag Island on the First of February, 1800, 58 - 7 - N BY CAPTAIN BRADBY OF H. M. SHIP ARIADNE». Det originale kart er i United Kingdom Hydrographich Office, Taunton, Somerset. Formatet er 59 x 46 cm, signatur w36 Hk.
- 11 Johan A. Wikander: Kompassrosene på Haaø og Merdø, Agder Historielag, årsskrift nr. 46, 1968, se s. 36–72, og spesielt den grafiske fremstilling s. 40.
- 12 «Siette Hefte af de oplysende Beretninger for de Søefarende til de Specielle Kaarter over den Norske Kyst ... fra Christiansand og til Indløbet af Langesunds Fiord», utg. av Det Kongelige Søekaart-Archiv, København i November 1801; se s. 10 om Brekkestø.
- 13 «Beskrivelse til Kartet over Den norske Kyst fra Arendal til Christiansand», Christiania 1856, (Den geografiske Opmaaling), Hefte 12.B, se s. 34– 7 om Brekkestø.
- 14 NRA, Sjøetaten 1655 - 1814, pk. 104, «Lots-Rapporter over Indløb, Havne og Anker-Pladse langs den Norske Kyst fra Frederichshald til Lindersnæs i Aaret 1786 efter det Høy Kongelige Admiralitets og Commisariats Collegii Befaling indsamlede og ordnede, ved Kommandørkaptein L. H. Fisker», se s. 134 om Brekkestø og s. 121 om Fjære kirke. Losrapportene 1786 vil bli utgitt i sin helhet av Torbjørn Ødegaard, Kystforlaget, 1672 Kråkerøy, i 2020 i forbindelse med 300-års jubileet for organiseringen av losvesenet.
- 15 NRA, Stathaldar-Arkivet 1572–1771, D VIII, Dokument om hamnestellet, pk. nr. 1. Befaringen i Nedenes len 26.–30. sept. og 8.–9. nov. 1739; og i Arendal tolldistrikt 3.–10. nov. 1736.
- 16 Johan A. Wikander: Gamle havner ved Grimstad, Grimstad Byselskap 1985 og 1989, se Kap. XII. S.142 ff, Fortøyningsringer og varpepåler, her om innstøping med bly og loskapteinens standardtegning 1735.
- 17 NRA, Marinedepartementet, Journalsaker pk. 100, jr.nr.3316/1831, «Rapport Over samtlige Skibs Fortøynings Ringer og Varpe Stolpers nu værende Tilstand i Christiansands Over Lods District 1831». Rapporten ble sendt til Marine-departementet av overlosen ved brev dat. Christiansand den 20. des. 1831. Når det gjelder stedsnavnene 1831, så skrives «Kjeldholmen» i dag offisielt «Tjeldholmen», se Per Mollat: Navn i Lillesand, Lillesand 1992, se s. 100–101, navn nr. 19.
- 18 C. F. Rode: Norges Fyrvesen. Fyr-, Merke- og Ringvesenet gjennom 250 år, Oslo 194, se s. 209 ff om Ringvesenet.
- 19 Johan Anton Wikander: Kompassrosen ved uthavnene, Agder Historielag, årsskrift nr. 67, 1991, se s. 3– 90, og spesielt s. 72–73 om Ullerøy.

- 20 «Fortegnelse over Mærker ved Begyndelsen af Aaret 1866, (ikke indbefattede under «Sømærker»)), utg. Christiania 1866, uten tvil av Fyr- og Merkevesenet, selv om dette ikke er angitt; The National Archives, Foreign Office, FO 236/6, innberetninger 1852-1882 fra norske «Local Authorities». Denne lille trykksak er rimeligvis meget sjelden.
- 21 Johan A. Wikander: Gamle havner ved Grimstad, Grimstad Byselskap 1985 og 1989, se Kap. XI, s. 133 ff, Sjømerker. Se også Hans Roald Hanssen: Kulturhistorisk oversikt over sjømerkene i Aust-Agder, Arendal 2000, se s. 13, 47 og s. 86–87 om Nødingen.
- 22 Sigrid E. Nilsen: Glemte mestre. Kirkekunst og inventar i gamle Nedenes prosti, Tvedestrand 1992, se s. 12 ff, De gamle steinkirkene.
- 23 Johan A. Wikander: Gamle havner ved Grimstad, Grimstad Byselskap 1985 og 1989, se registeret, en rekke henvisninger.
- 24 Rigsarkivet, København, brev av 5. juli 1985, jr.nr. 64 – 429, ved arkivsekretær Henrik Stissing Jensen, med bilag 42 sider xeroxkopier av forskjellige originale dokumenter fra den omfattende saksbehandlingen.
- 25 Rigsarkivet, København, brev av 17. sept. 1991, jr.nr. 64 – 396, ved arkivsekretær Henrik Stissing Jensen, med bilag overlos Caspar Claudius Biercks (1736 – 1809) brev til Admiralitetet dat. Christiansand den 29. sept. 1801, to sider. Det fremgår at det var på foråret 1801 at Tromøy kirke var blitt «overstrøget med en mørk Farve».
- 26 Johan Anton Wikander: Kulturminner i kystlandskapet, Agder Historielag, årsskrift nr. 74, 1998, se s. 93–130, og spesielt s. 106 og s. 108, henholdsvis om Fjære kirke og Tromøy kirke.
- 27 Johan A. Wikander: Veder på Agdesiden, Agder Historielags årsskrift, nr. 59, 1983, se s. 5–48.
- 28 Statsarkivet, Oslo, Overlosens kopibok nr. 2 (1768 – 1777), fol 139a–154a. Brevet til Admiralitetet er ført inn i kopiboken under «Anno 1769» men dat. Tønsberg den 21. nov. 1770. Overlosen har altså brukt adskillig tid på å lage denne grundige og detaljerte oversikt.
- 29 SAK, Nedenes sorenskriveri, Yb – Uordnede dokumenter, pk. 10, i denne pk. lensmann Osmund Hernrikssøns brev til sorenskriver Arent Isachssen dat. Lundemoen den 10. juni 1700.
- 30 «Carte over Nedenæs Lehn Deres Excellence Hr: Geheime Raad Schack Rathlau Ridder af Elefanten, Stats Minister underdanigst tilegnet Aar 1774 ved T. Bugge». Kartet er i Dronningens Håndbibliotek/Kongen Håndbibliotek, Amalienborg slott, København, Geografiske kart nr. 7. Jeg har fått foto av kartet fra Det Kgl. Bibliotek, Kbh. Den aktuelle kopi er i Kartverket, Hønefoss, Nedenes amt nr. 3.
- 31 SAK, Stiftamtmannens arkiv, pk. 870, brev fra foged Andreas Dahl dat. Lillesand den 25. juni 1784 og Tønnevold den 29. jan. 1785.
- 32 SAK, Stiftamtmannens arkiv, pk. 873, brev fra foged Andreas Dahl dat. Sandstø den 6. sept. 1788, bilag dat. Grimenes den 6. mai 1786.
- 33 Johan A. Wikander: Gamle havner ved Grimstad, Grimstad Byselskap 1985 og 1989, se s. 163 ff, Kap. XIV: Forsvaret av kysten.
- 34 Salmonsens Konversations Leksikon, bd. XVIII, Kbh. 1924, se s. 988–989, biografi over tsar Paul I Petrovitsch (1754 – 1801).