



Seilskutetidas maler i Grimstad

Lauritz Hansen 1824–1895:
malermester, dekoratør og
oppdragsmaler

KNUT BRAUTASET OG ANNE TONE AANBY

Et maleri kan fortelle mer enn tusen ord. Historiske malerier, der maleren gjengir sin egen samtid, er en talende kilde og en førstehandsskildring av det som en gang har skjedd. Grimstad hadde en framskutt plass i seilskuteeventyret på 1800-tallet. Særlig ga seilskutebygging i Fjære-Grimstadregionen et stort fortrinn. Økonomisk overskudd ga skipsbyggmestre og redere mulighet til å la kunstneren og oppdragsmaleren Lauritz Hansen forevige deres livsverk i denne perioden med sine malerier som samtidsdokumentasjon.

Detalj fra Lauritz Hansens maleri av barken Nordpolen. Se bilde 12 nedenfor. Foto: Knut Brautaset.



Bilde 1. Dekorasjoner i den gamle Bytingsalen i Grimstad, utført av Lauritz Hansen. En del er nå borte, men fru Justitia og noe av bordene øverst på veggen er tilbake, samt et *mural al secco* av Mercur og Poseidon som støtter et skjold (en slags kartusj) som viser symbolet for Grimstad – en brigg. Sannsynligvis restaurert av sønnen Hans Hansen Rep. i 1916 da Grimstad var 100 år som kjøpstad. Sammensatte fotografier: Knut Brautaset.

Lauritz Hansens malerier har vært mye brukt som illustrasjoner til historiske artikler og bøker som omhandler sjøfart og skipsbygging. Likevel er det svært få som har kunnskap om hans liv og virke. Dette ønsker vi å rette på i denne artikkelen, og vi har derfor hentet fram malerier og andre arbeid han har utført – i tillegg til kildestoff som kan fortelle oss hvem denne kunstneren er, som livnærte seg som malermester, dekoratør og oppdragsmaler i Grimstad fra 1860 og fram til han døde i 1895.

Et maleri kan aldri gjengi virkeligheten i detalj, og den kunstneriske frihet er derfor svært vanskelig å etterprøve i malerier med historiske motiver. For Lauritz Hansens malerier forsterkes dette ved at han også var oppdragsmaler, dermed er maleriet utført med «oppdragsgiverens hand på penselen». Selv om vi ikke legger vekt på rent kunstfaglige vurderinger, vil det å etterprøve Lauritz Hansens malerier som historisk kilde være en viktig del av artikkelen. Er maleriene først og fremst vakre illustrasjoner, eller har de også en selvstendig verdi som kilde til kunnskap om samtida de representerte?

Det foreligger lite forskning på Lauritz Hansens virke, både som kunstner og som samtidsmaler. Et viktig unntak er en del arbeider av kunsthistorikerne Ulf og Ruth Hamran, som tar for seg noen av Hansens malerier.¹ I disse artiklene drøfter de malerienes lokale forankring og setter dem inn i et kunsthistorisk perspektiv, og de drøfter bildene som historiske kilder. Dette vil være et viktig grunnlag for våre egne undersøkelser av maleriene. Det finnes heller ikke noen samlet gjennomgang av Hansens malerier. Denne artikkelen er et forsøk på å bøte på det.

I denne artikkelen kommer vi først til å si litt om Hansens virke som håndverker i tiden før han for alvor ble en viktig landskapsmaler med speciale på sjøfartsmotiver. I artikkelens hoveddel vil vi i tur og orden ta for oss alle maleriene som hittil er kjent. Vi legger der vekt på hvordan detaljer i maleriet er gjengitt og hva disse kan fortelle om sjøfarten i området. Der det er mulig vil vi også forsøke å etterprøve om dette stemmer med det vi ut fra tilgjengelige kilder vet om samtida. Selv om det fra Grimstad finnes enkelte svarthvittfotografier fra

den tida da Lauritz Hansen var aktiv, er hans valg av motiver, og ikke minst farger, viktig dokumentasjon. Avslutningsvis vil vi forsøke å gi en samlet vurdering av etterretteligheten ved maleriene, deres verdi som samtidokumentasjon og hvordan oppdragsdimensjonen har satt sitt preg på deler av gjengivelsen.

Lauritz Hansens liv og virke

Lauritz Hansen ble født 23. juli 1824 i Kristiansand og i dåpen gitt navnet Lauritz Friderich. Foreldrene var «Snedkermester» Hans Hansen og Pernille Andersdatter, og Lauritz vokste altså opp i et håndverkerhjem. I Kristiansand fikk han utdanning som snekker, treskjærer og maler. I Norsk kunstnerleksikon heter det at han ble utdannet som billedskjærer, dekoratør og maler i København og fikk samtidig rett til å følge undervisningen i tegning og forming ved kunstakademiet i København. Etter dette hadde han også et lengre opphold der.

Fra kirkebøkene i Kristiansand domprosti finner man at Lauritz Hansen giftet seg i 1851 med Birgitte Marie Olsen. Hun var født i 1826, og hennes foreldre var oppført som matros Ole Salvesen og Torborg Jensdatter. Ved giftemålet titulerte Lauritz Hansen seg som malermester. De fikk to barn, Henrik Oskar født i 1853 og Bernard Petter Theodor født i 1855. I Kirkeboka for Kristiansand står det at Bernard ble født 17. juli, og at hans mor døde dagen etter i

«barselseng». Hun ble bare 28 år gammel. Lauritz Hansen satt da igjen som enkemann med to små barn.²

Midt i 1850-årene (antagelig i 1856) kom dampskipet *Gyller* til Crawfurds verft på Naxsbye i Vikkilen ved Grimstad. D/S *Gyller* var bygd i 1848 ved Horten Værft. Skipet var det første skipet i den norske marine med propelldrift og gikk i kystrote med post og passasjerer.³ Skipet skulle nå ominnredes og pusses opp. Man trengte en dyktig maler til maling og dekorering. Den 31 år gamle Lauritz Hansen ble tilkalt. Malermester Hansen flyttet etter det til Grimstad og etablerte sin virksomhet der.

I Grimstad stiftet han på ny familie og ble gift med Hanne Sevrine Sørensen, født 1835. Hun var datter av styrmann Søren Petter Sørensen og Aase Marie Hansdatter i Grimstad. De fikk fem barn: Søren Petter (1859), Ingvald Paaskeberg (1862), Hans (1864), Aanon (1867) og Bolette Sophie (1869). De to sønnene fra første ekteskap vokste opp hos familien i Grimstad.

Familien bodde i hus nr. 104 i Vestregade og huset står fremdeles med adresse Vestregate 5. Der var det både verksted og bolig for familien og lærlinger. Hanne Sevrine Sørensen døde i 1879 og Lauritz Hansen ble igjen enkemann. Sønnen Hans (1864–1930) ble en kjent mann i Grimstad.⁴

Det var et typisk småbysamfunn som møtte den unge maleren fra Kristiansand i 1856. Men det

Bilde 2. Detaljer av for- og akterskipet av *Guldregn* som viser eksempler på skipsornamenter. Det er stor sannsynlighet for at Lauritz Hansen hadde oppdrag i forbindelse med denne fullriggeren. *Guldregn* ble bygd i Hasseldalen i 1872 for Morten Smith Petersen og skipsbyggmester var Ole Just.

Sammensatte fotografier: Knut Brautaset.



var også en by som var midt inne i en eventyrlig økonomisk vekstperiode. I 1850 opphevet England Navigasjonsakten som hadde krevd at varetransport fra Storbritannia til og fra koloniene bare skulle skje med skip som hørte hjemme i koloniene – eller med britiske skip. Flere land fulgte etter, og 1850 innledet dermed en nærmest uavbrutt vekstperiode i internasjonal skipsfartsnæring som varte fram til ca. 1880, på Agder gjerne kalt «Seilskutetidas gullalder». Like etter kom Krimkrigen 1853–1856 som skapte en eksplosiv etterspørsel etter nye skuter. Bare i Vikkilen ble det bygd hele 45 skuter i årene mellom 1851 og 1855, det var nærmere 40 prosent av samtlige skuter som ble bygd i Nedenes amt.⁵ Denne hektiske perioden var også en overgang fra mindre småskipsfart til storskipsfart der skutene ble bygd for redere i Grimstad og Arendal. Teknologiske framskritt med overgang fra trauste trelastdragere med stort lastevolum, til slanke og hurtigseilende klipperskip var også et viktig trekk ved gullalderen.

Håndverkeroppdrag i Grimstad

Grimstad Haandværkerforening hadde ligget noen år i dvale, men ble reetablert i 1859 med den nye grimstadborgeren Lauritz Hansen som en av initiativtakerne. Han ble et ivrig medlem av foreningen og deltok 25 år i styret, også i perioder som foreningens formann. Foreningen drev også «Søndagskolen for Læredrenge» hvor det ble undervist i regning, skrivning og tegning. Hansen var skolens tegnelærer i flere år, og var en drivkraft i arbeidet for at personer fra arbeiderklassen skulle få del i dette skoletilbudet. Samfunnsengasjementet førte til at han i perioder var medlem av Grimstads bystyre og valgmann for å utpeke stortingsrepresentanter i to perioder. Men det var som håndverker han særlig utmerket seg. *Grimstad bys historie* forteller at Lauritz Hansen var en ualminnelig dyktig og samvittighetsfull fagmann som leverte smakfulle og holdbare arbeider. Dekorasjonsarbeidene var av første klasse. Han malte kulisser ved lokale teaterforestillinger og sceneteppet som forestilte Grimstad havn «vakte alminnelig beundring».⁶



Bilde 3. Fane til Grimstad Haandværkerforening. Malt av Lauritz Hansen og innviet i 1867. I fanen til Grimstad Haandværkerforening er flere håndverksyrker representert: Skipstømmere, bjelkehuggere, hus-tømmere, repslagere og andre skipshåndverkere. Bikuben er et symbol på flittighet og samfunnsbygging. Sannsynligvis er gudinnen den seirende Viktoria som sitter med en lysende fakkel i høyre hånd og overflødhetshornet i sin venstre. De tre trappetrinnene kan være kristen symbolikk. Øverst ser man en brigg som et Grimstad-symbol. Foto: Knut Brautaset.

Dekorasjonsmaleren

Grimstads Sparebank fikk oppført et nytt bygg (nå Storgaten 44) som ble tatt i bruk i 1865. Huset ble byens første murhus med eksteriør i rød teglstein. Grimstads Sparebank holdt til i 1. etasje og i 2. etasje var de kommunale lokalene Bytingsalen og Lillesalen. Bytingsalen ble også benyttet som rettsal, møtesal for foreninger og arrangementer, samt øvingslokale for sangkor og musikkorps. Lauritz Hansen ble engasjert til å dekorere. En del av dekorasjonene er nå borte, men fru Justitia og noe av bordene øverst på veggen er tilbake, samt et *mureal al secco* av Mercur og Poseidon som støtter et skjold (en slags kartusj) som viser Grimstads symbol i form av en



Bilde 4. Portrett av Aase Marie Hansdatter malt av Lauritz Hansen. Tilhører Ove Anderson, Grimstad. Foto: Knut Brautaset. Foto i privat eie.

brigg (Bilde 1).⁷ Sannsynligvis ble dekorasjonene restaurert av sønnen Hans Hansen Rep. i 1916 da Grimstad var 100 år som kjøpstad.

Da Grimstad fikk sin nye kirke i 1881, en korskirke i tre med over 1000 sitteplasser, fikk Lauritz Hansen maleoppdraget. Han utførte også malearbeider i velstående hjem, bl.a. sjablongmaling i huset til sagbrukseier, verftseier og skipsreder Jørgen Bang.

Skipsdekoratøren

Sønnen Hans Hansen Rep. ga ut noen egenproduserte hefter om ulike hendelser i Grimstad som han kalte «Rep.-hefter». I Rep.-hefte nr. 5 fra 1925 skriver han litt om sin far:

... mit barndomshjem var det høit paa mur staaende hus i nedre ende av Vestregade. [...] I første etage hadde far sit malerverksted og i anden etage beboelsesleilighet. Verkstedarbeidet den gang var væsentlig

billedskjærearbeide til skibene; noget der den gang lagdes meget an paa, og billedskjærer og blokmaker Nils Nilsen i Hasseldalen var en meget dyktig mand, en ren kunstner for sin tid. Der var vakre ornamentter til agterspeil og siderne, og til baugpryd var der vakkert ornamenterte krøller. [...] de var svært fine, ialfald naar far fik malet og staset dem op ...

Grimstad og omegn hadde en betydelig flåte av seilskuter og ikke minst foregikk det omfattende skipsbygging på de mange verftene. Hansen fikk mange oppdrag av de store rederne, bl.a. Morten Smith Petersen (1817–1872), Fredrik Anton Smith Petersen (1845– 1903) og Jørgen Bang. Det er stor sannsynlighet for at Lauritz Hansen hadde oppdrag i forbindelse med utskjæringer og dekorasjoner til fullriggeren *Guldregn* (Bilde 2). Den stolte seilskuta ble bygd i Hasseldalen i 1872 for Morten Smith Petersen og skipsbyggmester var Ole Just.



Bilde 5. Tegning av Grimstad sett fra Eigelia ved Vardåsen, ca. 1860. Tegningen foreligger som fotografi i Fløistadsamlingen, Grimstad bys museer. Fotoarbeid: Tore Knutsen.

Fanemaler til foreninger og lag

I Grimstad ble det populært at de ulike foreninger skulle ha sin fane, og Lauritz Hansen malte flere. 17. mai 1867 innviet Grimstad Haandværkerforening sin første fane, som da selvsagt var malt av ham (Bilde 3). I fanen er flere håndverksyrker representert: Skipstømmere, bjelkehuggere, hus-tømmere, repslagere og andre skipshåndverkere. Bikuben er et symbol på flittighet og samfunnsbygging. Sannsynligvis er gudinnen den seirende Viktoria som sitter med en lysende fakkell i høyre hånd og overflødighetshornet i sin venstre. De tre trappetrinnene kan være kristen symbolikk. Øverst ser man en brigg som et Grimstad-symbol.

Portrettmaleren

Et eksempel på Lauritz Hansens portrettmalerier er et bilde av Aase Marie Hansdatter gift med Aanon Aanonsen Frivold. Aase Marie var mor til Aanine Marie Olsen (f. Aanundsen). Aanine var gift med blokkmaker Jørgen Olsen (1821–1899) som drev en betydelig blokkmakervirksomhet i Vestregate. Bolig

og verksted var på eiendommen som i dag har adresse Vestregate 10. Det var også verksted i huset tvers over gaten. Blokker var viktig for seilskutene. Blokkmakerne laget blokker, det vil si taljer for løpende rigg og jomfruer for å stramme stående rigg. I tillegg laget de store lensepumper i tre for seilskutene. Jørgen Olsen og Lauritz Hansen var håndverkskollegaer i Vestregate, og de var omtrent jevngamle. Det er derfor ikke så rart at Jørgen fikk Lauritz til å male dette portrettet av sin svigermor. Det finnes et fotografi av Aase Marie. Settes det ved siden av det malte portrettet, er det liten tvil om at det er samme dame (Bilde 4).

Første perspektivtegning av Grimstadorrådet og innseilingen mot Vikkilen

Et av de eldste arbeidene til Lauritz Hansen er en tegning av Grimstad i årene før 1860, like etter at han slo seg ned i Grimstad (Bilde 5). Det er ikke kjent at han har hatt noen oppdragsgiver for dette arbeidet, kan hende er det en tegning han har laget for å få innsikt i hvordan småbyen framsto. Dersom dette



Bilde 6. Frivoldsdalen, Grimstad (50,5 x 70,5). I forgrunnen Opplandsveien («Rorechaussén»). I sentrum gården Frivold vestre br.nr. 50 (nå Dybedalsveien 30). Malt av Lauritz Hansen ca. 1860. Tilhører Ove Anderson, Grimstad. Foto: Knut Brautaset.

er rett, er det interessant å se hva han har valgt ut for å skildre stedet og om motivet stemmer med samtidige kilder og kunnskap om området.

Tegningen sett fra Eigelia er et utsyn over byen fra øverst i Storgaten ved den gamle bygrensa og ned mot havna. Dateringen stemmer godt når man ser hvilke hus som da var oppført i dette gatebildet. Lauritz Hansen har gått et stykke opp i Vardåsen fra Egeliveien da han satte seg ned og laget denne detaljrike tegningen. Storgaten var en viktig ferdselsåre med mye transport med hest og vogn til og fra havna. En god del av transporten gjaldt trevirke, både til verft på Odden, i Vesterbukt/Østerbukt og Dramsviga i tillegg til Hasseldalen og andre verft i Vikkilen. Men også transport til og fra Roresanden for Frolands verk kjenner vi til var viktig. Jernprodukter ble fraktet fra verket ned til havna med korn, og malm i retur. Som følge av all denne transporten ble Storgaten av mange kalt Kjørselveien. Midt i bildet, i nedre del av veien, ser vi en lastekjører med hest som helt tydelig frakter skipsvirke. Lenger opp er det en åpen tomt med to personer og det

som ser ut til å være ei ku eller en okse, noe som klart viser småbyen der det nære omlandet også var dominert av småbruk med dyrehold. Dette er den såkalte Ruffeløkken, hvor bygningen til Dahlske skole ble reist i 1864. I dag er hele området dominert av leilighetsbygget «Skolegården». Selv om havna domineres av seilskuter og ei skute under arbeid på Rønnes, var Hansen også opptatt av dampbåter. Kunstnere hadde ofte en slags signatur som fulgte mange av maleriene. Hos Lauritz Hansen var dette ofte en dampbåt med mørk røyk – som varslet ei ny tid i anmarsj. Til høyre i horisonten skimter vi en slik dampbåt med faretruende røyk. Ellers stemmer detaljene i maleriet med kjent kunnskap fra området.

Første maleri fra Grimstadorrådet, maleriet fra Frivoldsdalen

Maleriet viser Frivoldsdalen med det som i dag kalles Opplandsveien (Bilde 6). Veien var en fortsettelse av Storgaten i Grimstad og gikk videre opp til vannet Rore. Fra 1856 ble ny vei ferdig, kalt Rorechausséen. Det ble plantet trær som skulle bli en allé langs

denne veien. Men det er tydelig at Lauritz Hansen har tatt seg kunstneriske friheter da han laget dette maleriet. Bekkeløpet til Vassbekken ser vi ut fra senere bilder er lagt for langt til venstre i maleriet, og det er heller ikke markert med naturlig vegetasjon slik det må ha vært langs bekken. Men ellers er landskapet noenlunde riktig etter det vi kan etterprøve med landskapet i dag. Dette maleriet er også viktig samtidsdokumentasjon fordi det viser tømmertransporten ned til Grimstad havn. På denne veien gikk all transport til og fra Frolands verk. Transporten fra verket fulgte vannveien fra Trevann til Nidelva, inn i Rore og videre til kai ved Naudenes. Derfra var det hest og vogn ned til verkets brygge og lagerbod i Grimstad. Det var ulike former for støpegods, vedovner, skipsspiker, stangjern, ballastjern og kanonkuler til orlogsflåten og festningene. Frolands verk fikk også en god del varer levert over Grimstad havn som skulle transporteres tilbake til Froland. Det gjaldt korn, men også en del av jernmalmen verket trengte, som kom med båt til Grimstad østfra.

Lauritz Hansens malerier med sjøfartsmotiver

Lauritz Hansens overgang fra håndverker til også å være landskapsmaler må ha skjedd i siste halvdel av 1860-tallet. Som nevnt fikk han trolig kunstfaglig skolerung i København, men det er mye som tyder på at maleren Hans Fredrik Gude (1825–1903) også har vært en inspirasjonskilde til landskapsmalerier, for vi ser at Lauritz Hansen etter hvert kom til å male i en tradisjon der Gude var blant de toneangivende malerne. Gude var fram til 1860 kjent som landskapsmaler med høyfjellsmotiv som sin spesialitet. Faren var da sorenskriver i Hallingdal, men i 1852 overtok han som sorenskriver i Lillesand. Slutten av 1850-tallet var marinemalerens tid, og Gude fikk nå «Øine for det Maleriske ved Sø og Kyst» som han selv skriver i sin selvbiografi.⁸ Skipsstudier var blitt et populært motiv. Gude malte bl.a. skipsbygging ved Bergstø i Lillesand, ferdigstilt i 1859 i Düsseldorf. Det er også kjent at Gude var i Vikkilen i Fjære – og i Grimstad. I Norsk

kunstnerleksikon er det notert at han var i Grimstad i 1858, og i hans selvbiografi ser vi at han også overvar stabelavløping av barkskipet *Betzy Gude* (Hans Gudes kone het Betzy) som ble bygd 1869 i Vesterbugt av skipsbyggmester Jens Olsen Fladen. Han skriver:

Jeg var allerede før (dvs. i 1862) bleven overtalet til at tage Skibsparter i en Brig «Hans Gude», og nu (dvs. i 1869) løb et Barkskib af Stabelen i Grimstad, ved hvilken Leilighed vi Alle var der; det blev døbt «Betzy Gude». Da det gik på Vandet, stod Ove og Erik (malerens sønner) i Stavnen og skreg Hurra.⁹

Skipsbyggmester Jørgen Tellefsen bygde briggen *Hans Gude* på verftet Joda i Vikkilen i 1862.¹⁰ Det var senere havnefogd og losoldermann Oluf Due i Grimstad som dette året opprettet Grimstads første aksjeselskap (ikke partsrederi) og sto bak byggeprosjektet. Han var også skipets første fører. Da briggen *Betzy Gude* sto under bygging, tegnet Gude selv utkast til gallionsfiguren, og brukte sin kone som modell. Det var kanskje litt ubeskjedent, skrev han til sin venn og slektning Oluf Due, «men denne Følelse overveijes jo ganske, naar jeg tenker paa det morsomme, at hun som en slags Havfrue skal svømme om paa Havet og samle ind Skatte!»¹¹ Betzy Gude ble bygd for «Oluf Due m. Fl.» og ble ført av Carsten S. Due.

Et oppdrag med å male en gallionsfigur kan ha vært et naturlig oppdrag som førte kunstnerne sammen. Birger Dannevig skriver i Grimstads sjøfarts historie at det hersket en tradisjonsbundet yrkesstolthet blant treskipsbyggingens næringsutøvere som også ga seg utslag i det vakre – mange mestre var opptatt av linjene i skroget, i reisningen av riggen, av utstafferingen. Grimstadbygde skip var viden kjent for gallionsfigurer og treskjærerarbeider. Dannevig nevner spesielt treskjæreren Aanon Nielsen som var «påvirket av professor Hans Gude, som undertiden bodde i Grimstad om sommeren og som også gav foranledningen til navn på flere av stedets fartøyer».¹² Kanskje kan grimstadmiljøets interesse for



Bilde 7. Fra Strømsbuneset. Malt av Lauritz Hansen ca.1860. (68 x 104) KUBEN. (AAM B. 161). Foto: Knut Brautaset.

Gude og tidas kunst også ha inspirert Lauritz Hansen. For det var i dette miljøet med skipsbyggere og kjøpesterke redere maleren Lauritz Hansen startet sin karriere som oppdragsmaler, der «det Maleriske ved Sjø og Kyst» også fikk en stor plass.

Malerier fra Arendalsområdet

Et av Lauritz Hansens tidligste malerier er et lite maleri på lerret fra 1858. Motivet er Østre Moland kirke, signert L.H. og innkjøpt i 1959 av Bergen Billedgalleri som et arbeid av Lars Hertervig. I en artikkel i Grimstad Adressetidende «Til Grimstads 150-års jubileum» i 1966 viser fylkeskonservator Ulf Hamran at signaturen Lars Hertervig slett ikke var rett, maleren var Lauritz Hansen. Ulf Hamran presenterer så Lauritz Hansen som «en velkjent og velansett mann i Arendal og Grimstad i 1800-årenes annen halvdel».¹³

At Lauritz Hansen var kjent og ansett i både Arendal og Grimstad-området er nok rett, for et annet maleri fra 1860 er tydelig gjort på oppdrag av Arendals største reder, Lauritz Christian Stephansen (1801–1863), som ville ha foreviget sitt livsverk (Bilde 7). Han var prestesønn fra Tjølling i Vestfold og var sjømann og skipper før han slo seg ned i Arendal i 1832. Her kjøpte han eiendommen Strømsbuneset og ble kjøpmann, skipsreder, skipskonstruktør og verftseier.

Hva er så det spesielle med dette maleriet? I forgrunnen står to menn. Ruth Hamran mener i en artikkel om maleriet i *Aust-Agder-Arv* at den eldre herren med flosshatt kan være nettopp Christian Stephansen.¹⁴ Hans seilskuteverft og landsted lå like nedenfor det gule huset på bildet, der mastene stikker opp. Maleriet viser ellers flere seilskip i havneområdet, for anker og for seiltørk – og på

innsiden av Terneholmen seiler ei jakt på vei mot byen. Husene ligger i sjøkanten, både på Arendals-sida og på Hisøy. Heiområdene er ikke bebygde. I bakgrunnen ser vi storrederen Kallevigs hvitmalte palé, fra 1844 Arendals Rådhus. Likevel er det tydelig at det lille dampskipet og bukseringen av ei seilskute er blikkfanger i maleriet.

Maleriet utstråler Stephansens livsverk. Han var en foregangsmann i seilskutetida, sendte ut den første norske hvalfangstekspedisjon til Sydhavet i 1843, og han var den første som satte i gang regelmessig fraktfart på Syd-Amerika i 1840-årene.¹⁵ Som skipskonstruktør viste Stephansen sine evner til omstilling ved å bygge klipperskip etter amerikansk modell, og i hans arkiv på KUBEN finnes det en *Ordinations Bog* som viser at han også omsatte småbåter, bl.a. livbåter og skipsbåter. I bestillingsbok fra 1837–1852 er det tydelig at han hadde personlig kontakt med båtbyggerne i Fjære og kvalitetssikret leveransene med å kreve at båtbyggerne bygde etter maler. Dette var på dette tidspunktet noe nytt, men vitner også om god kontakt med Grimstad-miljøet som Lauritz Hansen senere var en del av.¹⁶ I 1845 kjøpte Julius Stephansen, en 17 år gammel yngre bror av Christian Stephansen, skonnerten *Rota* av Mathias Gundersen i Hasseldalen. Rederne Aalholm og Thommesen fra Arendal fikk bygd barken *Orion* ved samme verft i 1847.¹⁷

Mannen som peker ut mot et lite dampskip, som for full steam sleper en stor bark ut fra Strømmen mot Galtesund, kan muligens være Lauritz Hansen, som her blir instruert i hva som skal være blikkfanger i maleriet. Skal vi være enda dristigere i å gjette på hvem herren i brune bukser er, kan det ha vært Julius Stephansen. Han satset nemlig på dampskip, tok initiativ til ADS i 1857 og var selskapets første direksjonsformann. I 1858 fikk ADS levert dampskipet *Nedenæs*, en hjuldamp med skonnertrigg. Ruth Hamran påpeker at det er stor sannsynlighet for at det er denne hjuldampere vi ser på maleriet, og at maleren Lauritz Hansen kan ha fått i oppdrag å framheve det symbolske i maleriet med hjelp av staffasjefigurene. Den eldre herrens halvt bortvendte

holdning tyder nemlig på en viss skepsis overfor det nye, en skepsis som nok ble delt av mange eldre sjøfolk. Men det lille dampskipet som sleper den store barken, viser tydelig nok at med maskineri og drivstoff kunne skip komme fram uten å vente på vinden. Ruth og Ulf Hamran som kjenner landskapet, det historiske tidsbildet og personene som antas å være representert på maleriet, framhever i sine artikler troverdigheten i maleriene av Lauritz Hansens som historisk kilde. Dette stemmer også med våre undersøkelser. At Hansen har lagt til detaljer for å forsterke «budskapet» i Stephansens maleri, gjør bare arendalsmaleriet ekstra spennende. Stephansen «godtok» maleriet og ga ettertida innsikt i detaljer fra sjøfartsbyen Arendal – og Lauritz Hansen malte fram en stemning i farger som ikke fotografiet i svart-hvitt var i stand til å levere.

Maleriet med Grimstad kirke og havneområdet som motiv

Neste maleri, fra omtrent samme tidsrom, viser også to staffasjefigurer som ser ut over havneområdet i Grimstad, men det er tydelig at Grimstads første kirke får ekstra oppmerksomhet i maleriet (Bilde 8). Det samme gjør havneområdet med seilskuter for anker og seiltørk. Like innenfor er enkelte hus også malt som et blikkfang. Heller ikke her er heiområdene bebygde, husene ligger helt i vannkanten.

Hvem kan ha vært oppdragsgiver for dette maleriet? En ledetråd kan være at kirka har et hovedfokus, men staffasjefigurene i forgrunnen ser utover mot havna. Dette er med på å skape dybde i bildet, men oppmerksomheten er også klart rettet mot indre havn. Til venstre kan man følge landskapet nedover (der hvor Voss bakke nå går) mot Dramsviga og videre utover til havna med den store sjøboden på Torskeholmen og noe av bebyggelsen innenfor. Ytterst, innenfor en sjøbod, ser man «Tønnevolds hus» og bak det – taket på Sorenskrivergården. Litt til høyre er et høyt, hvitt hus med sort, valmet tak. Mange i Grimstad husker dette som «Gunda Hansens hus». Det ble revet da området der lyskrysset nå er ble utvidet. I bakgrunnen ses Odden



Bilde 8. Grimstads første kirke, malt av Lauritz Hansen ca. 1865 (50 x 70). Det var en langkirke med utbygginger i de fire hjørnene som innvendig fungerer som trappehus. Kirka ble innviet av biskop Jacob von der Lippe 1. søndag i advent 1849. Arkitekt var Georg Fredrik Wilhelm Hanstein (1820–1862) og byggmester var Hans Heinrich Struck (f. 1808) fra Kristiania. Privat eie. Foto: Knut Brautaset.

og Gundersholmen. Videre vestover kan landskapet følges mot horisonten. Seilskutene på havna har tydelig klipperbaug som var et teknologisk framsteg, men vi ser ikke antydning til dampskip.

Til høyre domineres bildet av Grimstads første kirke som ble bygd i 1846–1849. Det var en langkirke med utbygginger i de fire hjørnene som innvendig fungerer som trappehus. Kirken ble innviet av biskop Jacob von der Lippe 1. søndag i advent 1849. Arkitekt var Georg Fredrik Wilhelm Hanstein (1820–1862) og byggmester var Hans Heinrich Struck (f. 1808) fra Kristiania. Da ny kirke skulle bygges i 1880 på samme tomt, ble dette kirkebygget solgt til skipsreder Bang for 2000 spesidaler «til bortførelse».¹⁸ I 1882 ble bygget kjøpt og gjenoppført av Nedenes og Birketveit skolekretser for å bli Engene kapellkirke

etter en bitter kirkestrid i Øyestad.¹⁹ På maleriet er kirka sett fra nord-øst. Stilen er litt ubestemmelig, men kan være en forløper til sveitserstilen som kom til Norge i begynnelsen i 1840-årene. Riksantikvaren regner den i alle fall som en av de første bygninger i sveitserstil på Agder.

En svært sannsynlig oppdragsgiver for dette maleriet kan være sogneprest Axel Christian Pharo (1809–1884). Han var sønn av konsul Christian Rosenberg Pharo (1767–1848) som eide gamle «Lørenshus», sjøbod, strandtomt med brygge, bolverk og materialbod, Torskeholmen og skipsverftet Odden med jordvei. Presten Pharo overtok de fleste av farens eiendommer og drev en tid betydelige rederivirksomhet med skipsbygging.²⁰ Det er nettopp dette området av byen maleriet viser. Pharo var

sogneprest i Grimstad fra 1848, og var dermed med på både innvielse og rivning av Grimstad gamle kirke da han virket her til sin død i 1885. Han var også barnebarn av Jens Pharo (1757–1776) som var sogneprest den gang Grimstad og Fjære var en del av Øyestad prestegjeld. Her kan også oppdragsgiverens interesser spores i detaljene. Det sterke søkelyset på kirka, havna med alle viktige sjørelaterte bygninger, seilskutene og verftet gjenspeiles i Pharos virke, og er også løftet fram med stor troverdighet. Det er også overensstemmelse med detaljer vi finner i de andre maleriene. Når vi i tillegg vet at presten Pharo var onkel til Grimstads storreder og verftseier i Hasseldalen, Morten Smith Petersen, er vi innenfor de muliges rekke.

Maleriet fra Grimstad havn – Torskeholmsund

Dette maleriet mangler årstall, men er nok et tidlig Lauritz Hansen-maleri (Bilde 9). Vi er nå på ei brygge i Grimstad, øst av Torskeholmen med sundet mellom

fastlandet og Torskeholmen til høyre. I bakgrunnen ser vi Rønnes med skipsbyggmester Tarald Gundersens hus med spiss kvist. Til høyre i bakgrunnen ligger ei skute akterfortøyd til verven på Rønnes. Til ankers ligger barken *Vinteren*, bygd på Odden i 1818 for Christian Rosenberg Pharo. I forgrunnen ligger ei jakt som laster plank. Men til venstre for plankebærerne kan vi tydelig se to bukker som muligens var stilling for handsag av plank. De virker noe små og uvisselige, men ei slik handsagstilling var vanlig. Vi ser et utvalg tømmerstokker like ved. Når en arbeidet på ei handsagstilling, ble en stokk lagt over to bukker. To mann, en mann sto ovenpå og en mann under, skar så plank med ei «opp-og-ned-sag». Den som sto ovenpå, var den som måtte «beite saga» som det kaltes, det vil si få saga til å bite. Slike «sagskjærere» var spesielt øvde fagfolk.²¹ Maleriet har tydelig denne jakta, som var i danmarksfart, som blikkfang. Det var denne småskipsfarten som ble endret rundt 1860 da Vest-Agder tok over mye av danmarksfarten

Bilde 9. Ved Torskeholmsund, Grimstad havn (24 x 35). Grimstad Sjømannsforening. Foto: Knut Brautaset.





Bilde 10. Østerbukt, Grimstad, malt av Lauritz Hansen. Årstall ukjent. Grimstad bys museer. Foto: Knut Brautaset.

og grimstadrederne hovedsakelig bygde og seilte større brigger og barker. Likevel gikk det en del trelast fra Grimstad til Danmark. Maleriet er en fin dokumentasjon på havnearbeidet i Grimstad i andre halvdel av 1800-tallet, men mulig oppdragsgiver er ukjent. Fyrdirektør Carl Frederik Diriks kart over Grimstad havn fra 1854 har likevel gitt oss en samtidig dokumentasjon på at detaljer i maleriet stemmer med virkeligheten. Det er ikke bare snakk om en generell overensstemmelse med kartet. Spesifikke detaljer, slik som for eksempel en liten sjøbod som eksisterte rundt 1860, finner vi igjen i Diriks kart.²²

Maleriet fra Østerbukt i Grimstad havn

Maleriet viser utsikt over Østerbukt med noe av Bieodden til venstre og en del av Rønnes i bakgrunnen (Bilde 10). Skutene som ligger akterfortøyd mot Boddene har karakteristisk klipperbaug. I

Grimstad hadde flere skipsbyggmestre tilpasset seg klipperfasongen og kjøpt tegninger av den kjente klipperkonstruktøren Ananias Dekke i Bergen. Men grimstadskuter var gjerne bygd for frakt av trelast og andre bulkvarer, og ble derfor lagt ut i bredden og gjort fyldigere i låringen; bakerste del av skuta ble med andre ord bygd mye videre for å gi skipene større lasteevne mens en beholdt baugen i klipperfasong. På folkemunne het det at de bygde med «Dekke baug og Grimstad rau».²³ Seilskuta som bukseres av en liten dampbåt skal være Arendals-barken *Forsete*. Den ble bygget i 1866 på Roligheten verft i Vikkilen av skipsbyggmester Aanon Ommundsen Frivold. Det er kjent at han kjøpte tegninger av Ananias Dekke.²⁴ Mest sannsynlig er det den lille rutebåten *DS Trafik* som fungerer som slepebåt. *DS Trafik* kom til Grimstad i 1879. Å få seilskuter ut av havn til fritt hav var et slit før



Bilde 11. Vesterbukt, Grimstad havn (24 x 35). Grimstad Sjømannsforening. Foto: Knut Brautaset.

man kunne få hjelp av dampbåter. Det var varping og forsiktig bruk av seil og ofte lang venting til gunstig vind og strøm ga mulighet til å komme seg ut. I forgrunnen til venstre i bildet er det ei kone som kjøper fisk. De lyse klumpene som lastes opp i hestekjerra kan være talg. Talg var den gang en viktig handelsvare. Ifølge sjøfartshistorikeren Jarle Bjørklund ble talg blandet med tjære brukt for å beskytte wire og utstyr av jern mot rust. De korte tømmerstokkene nede til høyre er muligens «pit-props» som skulle eksporteres til kullgruvene i England. Det er ikke mulig å etterprøve alle detaljene i maleriet, men i generell forstand samstemmer innholdet med karter og samtidige foto.

Maleriet fra Vesterbukt i Grimstad havn

Maleriet viser Vesterbukt med ei brygge i Grimstad havn vest av Torskeholmen (Bilde 11). Til venstre ser vi den gamle lagerboden på Torskeholmen, bygd av Geelmuyden som hadde både skipsverft og kjølhalingskran på Odden på slutten av 1700-tallet. Til høyre er Odden hvor det ligger en brigg og utenfor den ligger Gundersholmen. I bakgrunnen ser vi litt av Ulehaue til venstre og Indre Maløya til høyre. Ut fra Vesterbukt er malt ei enkel brygge med fortøyningspåler. Det ser ut til at mannen på bryggekannten fisker, og i prammen lyster en mann etter flyndre. Bak på bildet er det skrevet at man ser barken *Lector Schweigaard* (bygd i 1840), men seilskuta

er i alle fall malt som en fullrigger. Baugen på denne skuta peker ut Smørsundet. *Lector Schweigaard* ble bygd på Odden av Tarald Gundersen etter at han vendte hjem til Ulenes etter å ha vært skipsbyggmester på bl.a. Brinckekrana i Kristiania. Skipper var Jens Holm – og så Johan Langfeldt, som muligens kan ha bestilt maleriet, fordi han er ført opp som giver av et maleri av *Lector Schweigaard* til Grimstad Sjømannsforening.²⁵ I likhet med maleriet fra Torskeholmen, kan også detaljer i dette maleriet jevnføres med detaljer i fyrdirektør Diriks kart fra 1854.²⁶ Her er en liten landtunge på utsiden av lagerboden på Torskeholmen nøyaktig gjengitt i maleriet, i tillegg til en del av bryggeanlegget i Vesterbukt.

Emigrantskipet Nordpolen

Emigrantskipet *Nordpolen* dominerer i dette maleriet, og oppdragsgiver har nok også ønsket at Grimstads rolle i emigrantfarten skulle framheves (Bilde 12). I 1840- og 1850-årene var flere grimstadskip engasjert i utvandrerfart. Ludvig Andreas Dahl (f. 1835) bygde

skonnerten *Grethe Lovise* i 1837 som var en av de første skutene i emigrantfart. Mest kjent er likevel skutene *Ugland* og *Nordpolen*. Det er *Nordpolen* på 176 ½ Kommerselester, bygget i 1815 i Stockholm som ligger til ankers på østsiden av Torskeholmen. Hun var Grimstads første emigrantskip med direkte seiling fra Grimstad til Amerika. I skipets tyskendekk var det innredet rom for passasjerene, og på ballasten var det installert et par kabysser hvor passasjerene selv kunne lage mat.²⁷

Mellom fokkemasten og stormasten på *Nordpolen* sees den store sjøboden som lå på holmens vestside. Både i stormasten og kryssmasten er det folk i arbeid. To mann bukserer en flåte med stillas for å kunne arbeide med vedlikehold av skipsskroget. Trolig skal skuta tjæres. Torskeholmen var ikke landfast, og man ser inn Torskeholmsund mellom holmen og fastlandet. Til høyre kjølhales ei lita en-masta skute. Det er ikke så godt å se hva slags type det er, men den virker temmelig rett i baugen. Det synes som om skuta er klinkbygget. Kanskje var det ei skute

Bilde 12. Maleri av barken *Nordpolen* til ankers på østsida av Torskeholmen (38 x 48). Skipet seilte fra Grimstad 12. juli 1850 og var framme i New York 19. september samme år. I perioden 1850 til 1861 hadde *Nordpolen* i alt seks turer med emigranter med utseiling fra Grimstad, og med unntak av første tur, gikk de alle til Quebec i Canada. Grimstad bys museer. Foto: Knut Brautaset.





Bilde 13. Lauritz Hansen: «Skibet Høsten samt Prospect af Grimstad 1867» (62 x 88). Grimstad Sjømannsforening. Foto: Knut Brautaset.

for Danmarks-fart, ei såkalt «sandskute», bygd for å kunne seile opp på sandstrendene av Jylland. Slike småskuter kunne kjølhales slik som vist på bildet, men til større skip var det nødvendig med kran, som de hadde på Odden.

Hvem kan ha vært oppdragsgiveren for dette maleriet? Det er nærliggende å tro at det kan ha vært Morten Smith Tveten, han var bestyrende reder for *Nordpolen*. Tveten var fetter til Morten Smith Petersen, så vi holder oss godt innenfor samme familiekrets. Morten Smith Tveten kom som liten gutt til Grimstad og ble oppfostret i familien Petersen. Han ble kjøpmann og reder i Grimstad, og var byens ordfører i to år.

Prospekt av Grimstad

Tidligere malerier fra Grimstad havn har vært sett fra landsida, mens dette maleriet er malt fra sjøsida (Bilde 13). Det er barken *Høsten* i forgrunnen på byfjorden som dominerer. Bildet skal også være kalt «Prospect af Grimstad». Helt til venstre kjenner man igjen Sørenskrivergården bak dampskipet som

gikk i kysttrafikk, helt til høyre er Boddén. Fargene på husene domineres av oker og rødt med noen få hvitmalte hus inniblant. Lauritz Hansen malte dette bildet i 1867. *Høsten* var ingen skarpseiler, men en skikkelig lastedrager på 154 kommerselster, bygd på Grimstad Værft (mest sannsynlig i Dramsevinga) i 1806 for Christian Rosenberg Pharo av skipsbyggmester Anders Jensen Nielsen. *Høsten* var 61 år da dette bildet ble malt – altså en gammel sliter! Den har sikkert vært ombygd og reparert (fortømret som man sa) mange ganger. Riggeren er også av gammel type med helt mersseil. Gallionsfiguren var et hestehode med kornaks på halsen for å symbolisere høstens grøde og sjøfartsnæringens nære tilknytning til jordbruket. Det er tydelig et symbolsk maleri vi ser her; Grimstad by med sin bebyggelse helt nede i vannkanten, dampskipet som representerer den nye tida, men i forgrunnen dominerer den mektige barken *Høsten* som kan illustrere opphavet til Grimstads velstand, skipsfart og skipsbygging i historisk perspektiv. Maleriet *Høsten*, som henger i Grimstad Sjømannsforening ble gitt av Ludvig Castberg i



Bilde 14. Innseilingen til Grimstad, sett fra Rønnes i 1867. Grimstad bys museer. Foto: Knut Brautaset.

1908, men den opprinnelige oppdragsgiveren kan muligens være sogneprest Pharo. Sammenlikner vi med noenlunde samtidige fotografier, er det tydelig at detaljene fra havna stemmer. På maleriet får vi i tillegg gjengitt byen i farger, og igjen uttrykker stemningen i maleriet oppdragsgiverens stolthet over skipsfarten og byen som også har sin kildeverdi. Det var nok ikke uten grunn at Lauritz Hansen kalte maleriet et prospekt av Grimstad.

Innseilingen til Grimstad

Dette maleriet viser Groosefjorden med innseiling til Grimstad mot høyre (Bilde 14). På maleriets bakside står at det er malt i 1867. Østgående rutebåt – en hjuldampner – passerer Vesøyhauet. Til høyre i Vesøyneset ser man et gult våningshus. I 1856 etablerte skipsbyggmester Christian Paulsen (1811–1892) seg der. Han hadde vært på gullgraving i California og gikk derfor under navnet «Guldmanden». Paulsen bygde to barkskip på denne eiendommen, henholdsvis *Anne Marie* i 1859 og *Brilliant* i 1867. Den mørkegrå bygningen kan være del

av verftet, men ingen skute på bedding er tegnet inn. Forgrunnen er skildret som en noe romantisk sommerdag på Rønnes med barn som leker og kyr som beiter. Huset helt til venstre kan være oppført som del av skipsverftet på Rønnes i Ulehaubukta bakenfor. På skjæret ved robåten er det tydelig en varrepåle. Varrepålene ble satt opp for å kunne hale seilskutene ut i åpent farvann, eller inn til havn. Pålen på bildet kan også være en fortøyningspåle for skuter som ble sjøsatt fra verftet. Igjen dokumenterer detaljene i maleriet en viktig del av samtidas sjøfart.

Grimstad sett fra Maløya

Maleriet er et prospekt av Grimstad sett fra «Tage» – nord-østre pynt på Indre Maløya (Bilde 15). I forgrunnen, nede til venstre, sitter en mann og lager skisser til et bilde. Kanskje var det slik Lauritz Hansen selv satt da utkastet til dette maleriet ble til. Da bildet ble malt, valgte han en teknikk slik at detaljer i byen ikke trer helt skarpt fram. Ei lita skjekte med spriseil legger til på Kuskjær, og til høyre ser man deler av Ulehaue. Grimstads nye kirke,



Bilde 15. Grimstad sett fra Maløya (24 x 34), malt i 1885. Grimstad kommune. Foto: Knut Brautaset.

som ble innviet i april 1881, ses tydelig på Kirkeheia. Til venstre i bildet er det en liten dampbåt på vei inn mot byen. Innerst ved Odden er det en lang gul bygning som skråner svakt nedover, antagelig et hus over en bedding som på det tidspunktet tilhørte Jørgen Bang. I Vesterbukt er den trekantede kvisten (typanonen) fjernet på Madam Petersens hus (Sorenskrivergården). Dette huset ble i 1885 kjøpt og ombygd av Nicolay Thue Johnsen. På Torskeholmens vestsida kan man med litt velvilje se den store sjøboden, og på østsiden ligger et fartøy fortøyd. Husrekken i Østerbukt, langs det som den gang het Østre Strandgate mot Dramsevig, starter med Tollboden. Litt bortenfor ses den lille boden på dampskipskaia. På Bioddan ses et rødt to-etasjers hus med svart tak. Det er mursteinshuset som nå har adresse Bioddgaten 11. Skipsreder og kjøpmann Søren Hansen startet bygging av huset i 1881. Maleriet dokumenterer dessuten samtidas fargebruk på bygningene og viser ellers småfartøyer i havnebildet.

Sceneteppet til «Det dramatiske selskab» i Grimstad

Sceneteppet til «Det dramatiske selskab» i Grimstad er malt i 1868 og ble brukt i «Møllers Sal» i Møllers Hotel, det som senere ble Victoria hotell (Bilde 16). Teppet har i sin tid vært rullet opp og ned – derfor alle de små stripene i bildet. Det viser innseilingen til Vikkilen med Rønnes på høyre side og Bioddan på venstre side. Innenfor Bioddan ligger det ei seilskute og tørker seil ved verftet i Hasseldalen. Verftet har en lang bygning med rødt tegltak som må være en overbygning på en bedding. I en branntakst for Hasseldalen fra 1871 er beskrevet et «Skibsbyggningsbeddingsskur». Det er en «Bindingsværksbygning, tegltækket, bordklædt paa 2 Sider heelt, og for bagre Ende med halvdeelen, som er afrundet, 60 Alen lang, 20 Alen bred, 16 ½ Alen høi fra Grunden til Taget, og derfra til Spidsen 6 ½ Alen, 10 dobbelte Døre, 8 dobbelte Lemmer og 14 Vinduer.»²⁸



Bilde 16. Sceneteppet til «Det dramatiske selskab» i Grimstad. Grimstad bys museer. Foto: Knut Brautaset.

Lokalt ble et slikt skur kalt «skjedd». Spanteplanet lå øverst. Det var plant og her ble spantene hogd til i rett fasong før de ble lagt på kjølen. For at dagslyset skulle gjøre arbeidsdagen lenger, var det ikke sidevegger.²⁹ Merk at taket heller ned mot vannet, samme type bygning som vi har sett på tidligere maleri av Odden, og som vi kjenner til var på Hammeren verft innerst i Vikkilen. Ellers var det vanlig å bygge under åpen himmel. På Rønnes var det store hvite huset bak briggen på beddingen huset til skipper og reder Nicolai Schreuder Gundersen. Det ble senere Rønnes sommerpensjonat. Sannsynligvis er det briggen *Diana* vi ser under bygging på Rønnesverven. Skipsbyggmester var Tarald Gundersen Rønnes (bror til Nicolay), og reder var Harald Isachsen. Midt i bildet er der en elegant brigg. Dette er en typisk brigg slik de ble bygd i Grimstad på 1860- og 1870-tallet. En brigg er blitt et symbol for Grimstad og vises i Grimstad kommunevåpen. Sceneteppet eies i dag av Grimstad bys museer.

Dette sceneteppet på «Det dramatiske selskab» er et arbeid for allmenn beskuelse som møtte folk som kom for å se ulike forestillinger. Det at sceneteppet ble laget for å bli sett av mange og ofte, er i seg selv et argument for sceneteppet som historisk kilde. En kan se for seg at borgerskapet i byen ville reagere hvis noe i bildet ikke var riktig fremstilt. Motivet på teppet viser Grimstads stolthet over verft i Vikkilen og en elegant brigg – byens markering i byvåpenet. Landskapet og detaljer på sceneteppet har det vært mulig å etterprøve med historiske kilder, og dette forteller at Lauritz Hansen har gitt ettertida en samtidsdokumentasjon i farger, stemning og detaljer.

Skipsverft i Vikkilen

Det er tydelig at Lauritz Hansen har malt dette på oppdrag for skipsbyggmester Jens Tellefsen Ugland (1817–1889) i 1866 (Bilde 17). Han hadde tre bedrifter på Uglandstrand og bygde 86 skuter her i perioden



Bilde 17. Ugland, Vikkilen, malt i 1866. Fra venstre: Nils Olsen Gjømles verft Bjelkestranda (bak den hvite barken), Jørgen Tellefsens verft Joda (gressbakken opp fra sjøen), Skudefidja og Uglandstrand med tre beddinge for Jens Tellefsen Ugland (midt i bildet). I bakgrunnen sees Ugland gård som var eid av skipsbyggmester Jens Tellefsen Ugland. Huset brant i 1870, og et sveitserhus ble oppført på samme tomt. Det hvite huset til høyre står fremdeles. Uglandstrand er i dag området til verkstedet AS NYMO. Fotografert av en kopi som var i Lisen Ugland Bergshavens eie. Foto: Knut Brautaset.

1844–1885, ifølge sønnen Emils notater.³⁰

Året 1866 var et toppår med stor optimisme i Vikkilen. Hele 10 skuter ble sjøsatt herfra dette året. På Vestre Ugland sto fem skuter på beddingen. Brødrene til Jens Tellefsen, Anders og Jørgen, var også skipsbyggmestre. Jørgen Tellefsen (1818–1903) bygde 20 skuter på naboverftet Joda i perioden 1850–1886, og i 1866 hadde han to barken under arbeid, *Anna* for P.B. Einersen i Grimstad og *Schiller* for Ugland i Arendal. På Uglandstrand var det full aktivitet med å få ferdig de tre barkene *Viking*, *Homborsund* og *Lykurg*. De gode tidene hadde gitt Jens Tellefsen mulighet til å kjøpe verftet Dramsevig i Grimstad. Da brukte han Uglandstrand som hovedverft og Dramsevig som ekstraverft.

I dette toppåret, da alt så lyst ut, hadde Jens Tellefsen økonomisk overskudd til å engasjere

Lauritz Hansen slik at han kunne forevige sitt stolte livsverk. Oppdraget han fikk var trolig å male gården og verftet, som er blikkfanger i dette maleriet. Vi kan lese tida ved å gå nærmere inn på detaljene i maleriet slik Lauritz Hansen maler det fram for oss. Etter en ridetur rundt Vikkilen har de to bestemt hvor Lauritz Hansen skulle sitte og male slik at både gården og verftet viste seg i all sin prakt. Heia bak Vikstølen ble valgt, her var synsvinkelen perfekt. De tre beddingene på Uglandstrand og Skudefidja skulle være med. Broren Jørgens verft, Joda, skulle så vidt være synlig bak den store barken som skulle ligge for anker til venstre i maleriet. Naboverftet Bjelkestranda, hvor naboen Nils Olsen Gjømle bygde rundt 50 skuter, ble skjult bak heiknatten helt til venstre. Lauritz Hansen har valgt dagen for stabelavløpning som alltid

var et av høydepunktene på verven. På den store hvitmalte skuta er det allerede heist norske flagg med unionsmerket «sildesalaten» i venstre hjørne, og midtskips ser vi en vimpel som kunne vaie stolt når skuta tok vannet. Skuta er tydeligvis forkobret opp til vannlinja, dermed vet vi også at den skulle seile i varme farvann. Rigging av skuta foregikk først etter sjøsetting, og det er mulig at Lauritz Hansen har markert dette ved å male inn to ferdigriggede skuter. Den hvite skuta til venstre i maleriet ligger ved Mastebrygga til skipsbyggmester Nils Olsen Gjømle. Her hogg riggmesteren til mastene før de ble heist om bord i skutene. Det er trolig barken *Ugland* på 232,5 kommerselaster som ligger for anker til høyre i maleriet. Det er malt inn ni kanonporter langs skutesida, og det stemmer med andre malerier av *Ugland*. Kanonportene skjulte ikke virkelige kanoner, de hadde kun dekorativ effekt. Som tidligere nevnt, seilte *Ugland* i emigrantfart og var ført av svogeren Johan Nicolay Meldal Olsen. Det fortelles at en svenske, Gustav Anderson, fikk fri overfart for å skjære gallionsfiguren som skulle forestille skipsbyggmester Jens Tellefsen.

Ved å la folk komme roende viser Lauritz Hansen at stabelavløping var en viktig begivenhet. De kommer for å være med på folkefesten senere på dagen. Noen personer har også stilt seg opp i akterenden og mellom skutene. Vi fornemmer at flere trolig er i komminga.

Maleriet åpner også for mer kunnskap om verftet og gården. I 1865 var det folketelling, og vi vet hvem som bodde i husene på maleriet. Hovedhuset på Vestre Ugland skinner hvitt i bakkant av grønne jorder som skiller gårdstun og verft. Her var det stort hushold. Jens Tellefsen Ugland titulerte seg som gårdbruker, selveier, skipsbyggmester og skipsreder. Kona, Elise Pedersen, var datter av skipper og reder Hans Pedersen på Fevik. Hun var 17 år yngre enn Jens, og de hadde barna Hans, Tellef og Jørgen i 1865. Tre tjenestejenter og tre tjenestegutter bodde også i det store hvite huset. Det var ikke vanlig å ha så mange tjenestefolk, så fru Elise har nok

hatt økonomi til å være opptatt av andre ting enn husstell og fjøsarbeid, slikt som andre kvinner i Fjære måtte bruke tida på. I gode år for skipsbygging var mannfolka på verven, og kvinnene tok over det meste av gårdsarbeidet.

Røyken som stiger opp bak trærne på maleriet, kan være et tegn på at tømrerne har gjort klar kokerenna. For å få plankene bøyelige slik at de kunne falle godt inn i spantet, måtte de varmes opp i damp. Det er nok den minste skuta, *Lykurg*, som skal ha de siste hudplankene på plass. Røyken kan også komme fra ei smie som gjerne var plassert i ytterkant av verftet, dersom det ikke var smie i skaffestaua, slik det var på nabovertet Bjelkestranda. I smia jobbet smeden Niels Johnsen fra Froland. På Ugland kan det også ha vært et bekhuss der røyken stiger opp. I store innemurte gryter kokte man tjære ned til bek. Varm bek ble smurt i natene mellom skipsplankene før de ble tettet med drev av hamp innsatt med tjære. Dette arbeidet ble utført med drivjern, og en klameihammer. Hammeren ga en tone som varierte med styrken i slaget, derfor kunne øvde drivere høre om arbeidet gikk rett for seg. Det var denne lyden som hørtes fra alle verft i Vikkilen. Det var godlyder som signaliserte oppgangstider.

På Skutefidja har Lauritz Hansen malt inn ei stor bu til venstre for skuta som bygges. Dette stemmer ikke helt med utskiftningskartet fra 1865. Her ble det tegnet inn ei lita bu som kan minne om ei smie eller skaffestau – og den ligger i enden av Verftsveien. Kan Lauritz Hansen her ha tatt seg en kunstnerisk frihet for å gjøre maleriet mer harmonisk? Eller kan Jens Tellefsen ha hatt planer om å bygge ei materialbu, eller muligens ei spantebu med risseplan som hadde overbygg? Vi kan i alle fall slå fast at oppdragsgiveren og maleren må ha hatt tett dialog – for i dette maleriet er så godt som alle detaljer det lar seg gjøre å male kommet med slik at gården og verftet glir i ett og framstår som en troverdig samtidsdokumentasjon på virksomheten her i 1866.³¹

Norges første hagebruksskole

«Havebrugsskolen paa Lillenes» (senere Nedenæs Amts Havebrugsskole) var Norges første hagebruksskole. Skolen ble etablert på Lillenes ved Sømkilen, Fevik 1. april 1880 og ble drevet der fram til 1892. Maleriet er malt i perioden 1883–1885, men det er ukjent hvem som den gangen ga oppdraget til Lauritz Hansen (Bilde 18). Likevel er det naturlig å anta at oppdragsgiveren var Fjære Landboforening, som sto bak opprettelsen av skolen og kjøp av eiendommen Lillenes på Espenes. Formann i styret i 1880 var læreren på Birketveit skole, Asbjørn Knudsen (1842–1917). Han var en foregangsmann i skolesammenheng, men minst like viktig var det at han var inngiftet i en rederkrets som bygde seilskutene sine på verft i Fevikkilen. Familiene her hadde bygd opp et fleksibelt familienettverk innen skipsfart i de gode tidene, og de hadde parter i hverandres skuter. Familiemedlemmer var ofte skipsbyggere og skippere, men de fleste satt også med jordbrukseiendommer som ble drevet i kombinasjon med verft og sjøfart.

Hvorfor hadde denne rederkretsen så stor interesse av å etablere en hagebruksskole? Den viktigste grunnen var trolig at velstanden i seilskutetidas gullalder ga Birketveitrederne mulighet til å sette opp solide hus i sveitserstil med fine hager. På Søm ved Lillenes var det allé av bøk og asketrær. Både i «Kleiva», «Judehaven», «Ekely» og «Granly» på Fevik var det prakthager med grusganger og fremmede blomster og trær. I Boes hage på Fevik er det fremdeles rester av dette. I Hasla var det også parkanlegg, og fra et basseng i skogkanten ble det leda vann sommerstid for vanning.³²

Rederne i Birketveit var dessuten knyttet opp mot storborgerskapet i Arendal, også her ved ekteskap. Arendalsrederne var tidlig ute med å følge motene i tida ved å anlegge prakthager på sine landsteder utenfor byen. Christian Theodor Boe (1838–1927) fra Fevik, bror til Carl Anton og Jacob Boe, var nå skipsreder i Arendal med landsted på eiendommene Heimarnæs og Løvold på Hisøy – med

praktbygg i sveitserstil. Her ble det anlagt hage og drevet mønsterbruk med grønnsaker og blomster. I parken med gangveier, utsiktsplass med kanoner, lysthus, kjeglebane og vannliljedam.³³

Behovet for gartnere med spesialutdannelse i hagebruk var med andre ord stort, og det var trolig også det viktigste motivet for å anlegge Lillenes hagebruksskole. Men rederne var opptatt av næringsutvikling tilpasset hagebruk og småbruk. Skolens formål var «at bibringe unge Mænd Kyndighed i Havebrug.»

Den svenske gartneren C. F. Almgren ble tilsatt som styrer for skolen som fikk støtte av Nedenæs amt, Landboforeningen og Selskapet for Norges Vel, og fra 1882 fikk den også statsbidrag. Fra 1881 stod skolen under kontroll av landbruksdirektøren, og skoleplanen ble godkjent av departementet. Et kurs på Lillenes varte i 1 ½ år, fra 1. april til 31. oktober året etter. Der var 3–4 timer teori daglig, ellers praksis i de vanlige fagområder. Teoriundervisning omfattet vanlige basisfag, men i tillegg skulle elvene lære om «Naturlære, Jordbrukslære, Plantebestemmelse, Havebrukslære omfattende Anlegg af Haver, Frugt-trærs Behandling, Dyrking af Kjøkkenvæxter og Blomster».³⁴

På Lillenes gikk Almgren i gang med å gi skolen et pryd- og parkanlegg allerede fra starten etter egne tegninger. En plantegning fra 1891 viser plener og blomsteranlegg foran hovedbygningen, etter den tids beste mønster. I heia bakenfor var det bygd veier og trapper, og gravd ut en liten dam hvor det var lysthus og sitteplasser. På toppen av heia, ved en bratt skrent gikk en trapp opp og der står fremdeles en bauta med denne innskriften: *Si ardua viarum perhorrescis revertere*. Dette betyr: «Dersom du er redd for en bratt vei, så vend om!» Et annet sted er det ved en sitteplass hogd inn i fjellet: *Quietat sachrum*, som betyr: «Helliget til hvilen». Slike innskrifter var populære og hørte med i landskaphagen.³⁵

Studerer vi Lauritz Hansens maleri, er det tydelig at han har fått med seg mange av detaljene i plantegningen fra 1891. Plenen



Bilde 18. Norges første hagebruksskole, «Havebrugsskolen paa Lillenes», Lillenes ved Sørskilen (48 x 63). Maleri av Lauritz Hansen, antagelig rundt 1885. Privat eie. Foto: Knut Brautaset.

foran hovedbygningen er tydelig nok, men blomsteranlegget er dempet ned bak store trær. Kan hende er det viktigere at vi retter oppmerksomheten mot høyre side i maleriet, hvor det er både trapper og veier malt med stor detaljering. Veiene og terrassene går oppover i terrenget og synes å ende ved bautaen på toppen. Dammen er ikke lett å få øye på, men kan muligens være antydning til venstre for bautaen. Vi ser at hageanlegget har fått et fint og detaljert hvitt hagegjerde, men ut mot høyre side er gjerdet litt enklere. Bak dette gjerdet ser vi muligens vekster for frøproduksjon. Lillenes hagebruksskole hadde frøutsalg i både Arendal og Grimstad.

Rundt 1890 fikk skolen økonomiske problemer.

Dette hadde sammenheng med bankkrakket i Arendal.

I 1886 måtte Arendals Privatbank innstille etter misligheter, og dette førte til et økonomisk krakk innen skipsfarten. Problemene forplanta seg også til «Birketveitkretsen», og skutene som sto på beddingen ble ikke solgt. Behovet for gartnere til redernes prakthaver var ikke lenger til stede. For de gamle familierederiene som hadde satset på seilskip, måtte innstille. Flere gikk konkurs. I 1892 måtte skolen legges ned, men ble videreført på Vardåsvollen i Grimstad. I Fjære ble det nå satset på landbruksskole. Amtstinget vedtok å opprette Bjørnetrø Landbruksskole i 1890. Nå skulle det satses på et lønnsomt salgsjordbruk der eieren ikke var avhengig av inntektene fra skipsparter.³⁶

Malerienes kildeverdi

Lauritz Hansen hadde sitt virke i Grimstad i seilskutenes gullalder med sjøfart, skipsbygging og partsrederier. Særlig viktig for Grimstad og omegn var den store aktiviteten på seilskuteverftene som bygde både tomastede brigger og tremastede barker. Dette førte med seg en sterk vekst i ulike håndverk. Lauritz Hansen kom til Grimstad som malermester med ansatte svenner og lærlinger, men syslet også med kunstmaling. Han hadde fått noe opplæring på dette området i København, og han hadde talent. Man må anta at det å kunne ta seg tid til å tegne og male var kjærkommet og lystbetont for Lauritz Hansen. Mye tyder også på at han var inspirert av datidas romantiske kunststil, særlig av Hans Gude som var opptatt av «det maleriske ved Sjø og Kyst». Dette falt i smak hos borgerskapet i Grimstad-Arendalregionen. Lauritz Hansen fikk mange oppdrag fra redere som hadde et ønske om å forevige sine livsverk.

En gjennomgang av maleriene til Lauritz Hansen viser at han trolig har levert det oppdragsgiverne har ønsket – harmoniske malerier som viser stolte livsverk på lerret. I mange tilfeller er det lett å finne fram til hvor han har satt opp staffeliet sitt. Stort sett har han vært tro mot omgivelsene og landskapet, men i noen tilfeller er detaljer justert, slik som i bilde 6, der han har latt den kunstneriske friheten sørge for et åpnere landskap. I andre tilfeller kan han ha lagt til elementer, slik som i bilde 14, med barn som leker og kyr som beiter, som gir maleriet et tydelig romantisk skjær. Viktigere er antageligvis staffasjefigurene i bilde 7 og 8. I disse maleriene finner vi detaljer som neppe har vært tilstede på samme tid, men som hver for seg samstemmer godt med faktiske forhold i samtida. Det samme gjelder også bilde 17. Her har Hansen sammenstilt skuter som oppdragsgiver har ønsket at skulle være representert i maleriet. Alle disse skutene kunne i prinsippet ha vært til stede da maleriet ble laget, men det virker mer sannsynlig at Hansen har tatt seg kunstneriske friheter på dette området. I bilde 13 kan en også lure på om barken

Høsten er uttrykk for en lignende konstruksjon.

Enkelte ganger gjenspeiler dette antagelig oppdragsgiverens ønsker og verdier. Der dette kan konstateres, får bildene en utvidet kildeverdi, i den forstand at det sier noe om diskusjonen mellom oppdragsgiver og maler da oppdraget ble gitt. Denne kildeverdien har hittil vært underkommunisert.

Men til tross for disse tilpasningene, er det likevel tydelig at Lauritz Hansen også har malt fram en samtidsdokumentasjon vi i dag har stor glede av. Sammenstillingene gjengir viktige detaljer fra hverdagslivet som det ellers ikke finnes spor etter i kilder fra samtida eller i dagens landskap. Denne gjengivelsen av sjøfartsmiljøet og selve landskapet, der de fleste detaljene stemmer, gir oss økt kunnskap om ei tid som er forbi. Vår undersøkelse har vist at maleriene stort sett virker etterrettelige når de kryssjekkes opp mot tilgjengelige kilder. Det er kjent at Lauritz Hansen gjorde skisser for å studere detaljer. Og alle detaljer er ofte malt på en slik tillitvekkende måte at de vekker vår nysgjerrighet og får oss til å hente fram andre samtidskilder, slik som foto, utskiftningskart, branntakster o.l. for å kontrollere hvor samtidstro han virkelig var som maler. Slike detaljstudier av Lauritz Hansens malerier gir da rom for ny kunnskap, som f.eks. at kystruta gikk med hjuldampere og dampskip med «skrue» (propell). Små dampbåter ble benyttet i lokaltrafikken. Hansen har vært fascinert av dampbåter. Der han hadde mulighet, satt han inn enten en rutebåt eller en liten lokal dampbåt som hjelper til å buksere ei seilskute. Kan en dampbåt med mørk røyk ha vært en Lauritz Hansen-signatur?

Selv om maleriene kan etterprøves med fotografier av liknende motiv, er opplevelsen av et maleri i farger en uvurderlig skatt. Dette representerer noe av det helt unike ved Hansens malerier. Fortidens landskap er ellers gjengitt i svart-hvitt. Fargene hadde ikke bare med estetikk å gjøre, men gjenspeilet også sosioøkonomiske forhold som det er viktig å kjenne til.

Noter

- 1 Hamran 1966; Hamran 1987; Hamran & Rosenberg 1993.
- 2 Kristiansand domprosti, F/Fb/L0011: Klokkebok nr. B 11, 1851–1861, s. 246.
- 3 *Grimstad bys historie* 1927: 723.
- 4 Sønnen Hans ble også utlært maler og syslet også med kunstmaling, men i faget nådde han ikke opp mot sin far. Han er husket for at han var en stor bypatriot og skribent i Grimstad Adresstidende. Han kalte seg selv reporter og undertegnet med Hans Hansen Rep.
- 5 Aanby 2012: 129.
- 6 *Grimstad bys historie* 1927: 724.
- 7 Fedde 1982: 16, 17.
- 8 Hamran & Rosenberg 1993: 8.
- 9 Sitert fra Hamran & Rosenberg 1993: 16.

Kilder

Statsarkivet i Kristiansand: Kristiansand domprosti Klokkebok nr. B 11, 1851–1861

Riksarkivet: Havnedir-B_XXX-3

Statsarkivet i Kristiansand: Norges Brannkasse Landvik og Fjære. Branntakstprotokoll nr. 2, 1867–1876.

Hans Hansen Rep.: *Rep.-hefte* nr. 5, 1925

Litteratur

Austarheim, H. L. (2018). Fri, Fred og Fryd. Gamle landsteder i Arendal. *Aust-Agder-Arv*, 6–51.

Berg, T. A. (2020). *Byen & bygningene Bind II*. Grimstad Adresstidende og Selskapet for Grimstad Bys Vel.

Bjørklund, J. (2004). *Mesan skjøtt!* Grimstad Sjømannsforenings 150 års jubileum 1855–2005.

Bjørklund, J., Baar, K., Christensen, A. E. & Eynden, J. (2016). *Fyrdiriks: En kunstnerisk*

- 10 Aanby 2012: 245.
- 11 Sitert fra Hamran & Rosenberg 1993: 16.
- 12 Dannevig 1971: 345.
- 13 Hamran 1966.
- 14 Hamran 1987.
- 15 Hamran 1987: 27–30.
- 16 Aanby & Hanssen 2007: 124–145.
- 17 Aanby 2012: 192, 194.
- 18 *Grimstad bys historie* 1927: 434.
- 19 Sætra 1987: 116–126.
- 20 Landgraff 1882: 146, 147.
- 21 Aanby 2012: 44.
- 22 Riksarkivet: Havnedir-B_XXX-3 – Grimstad havn 1854. Om Diriks, se Bjørklund, Baar, Christensen & Eynden 2016.
- 23 Aanby 2012: 55.
- 24 Aanby 2012: 55.
- 25 Jørgensen 1918: 54, 55.

byråkrat med humor og selvironi. Kystverkmusea.

Dannevig, B. (1971). *Grimstads sjøfarts historie*. Grimstad.

Fedde, O. (1982). Om min mormor «Lava på Banken» – og Lauritz Hansens muralmalerier på gamle Bytingsalen. *Medlemsskrift*, 32, 12–17. Selskapet for Grimstad Bys Vel.

Grimstad Bys Historie. (1927). Grimstad bymuseum.

Hamran, R. (1987). «Nedenæs», Arendals Dampskibsselskabs første skip. *Aust-Agder-Arv*, 1985–86, 27–30.

Hamran, U. (1966). Til Grimstads 150-års jubileum. *Grimstad Adresstidene*, jubileumsavis.

Hamran, U. & Rosenberg, K. (1993). Skipsbygging ved Lillesand. *Aust-Agder-Arv*, 7–16.

Jørgensen, H. (1918). *Gamle Grimstad-skibe. Katalog til Sjømannsforeningens malerisamling*.

- 26 Riksarkivet: Havnedir-B_XXX-3 – Grimstad havn 1854.
- 27 Knutson 1927: 545.
- 28 Norges Brannkasse Landvik og Fjære, Statsarkivet i Kristiansand. Branntakstprotokoll nr. 2, 1867–1876, fol. 68a–70a. Transkribert av Kjell Knudsen.
- 29 Opplysninger fra Jarle Bjørklund i 2012.
- 30 Aanby 2012: 32.
- 31 Aanby 2012: det meste av teksten til dette maleriet er hentet fra kapittel II: Arbeidet på verven, s. 31–35.
- 32 Aanby 2001.
- 33 Austarheim 2018: 16.
- 34 Skard 1956: 62.
- 35 Skard 1956: 66 og Aanby, upublisert manus Birketveit krets.
- 36 Aanby 1998: 51–61 og upublisert manus Birketveit krets.

Knutson, K. (1927). Emigration med Seilskibe. I *Grimstad bys historie* (s. 545–546). Grimstad.

Landgraff, J. (1892). *Grimstadslægter*. Grimstad.

Skard, T. (1956). Den første hagebruksskolen i Norge. *Aust-Agder-Museet. Årbok*, 51–96.

Sætra, G. (1987). Kirkesaken som sprengkilde i prestegjeld og herred. Øystad 1841–1896. I Slettan, B. (Red.), *Kyrkja i lokalsamfunnet* (s. 79–135). ADH-skrifter.

Aanby, A. T. (1998). *Fjære bygdebok, Håbbestad krets*. Grimstad.

Aanby, A. T. (2001, 22. februar). Fra rederbolig til fattiggård. *Agderposten*, s. 9.

Aanby, A. T. (2012). *Skipsbyggmesterens tid. Skipsbygging i Vikkilen 1750–1920*. Ka Forlag.

Aanby, A. T. & Hanssen, R. (2007). Skipsbåten. *Aust-Agder-Arv*, 119–146.