

KULTURMINNER

GRUPPE: 10.1

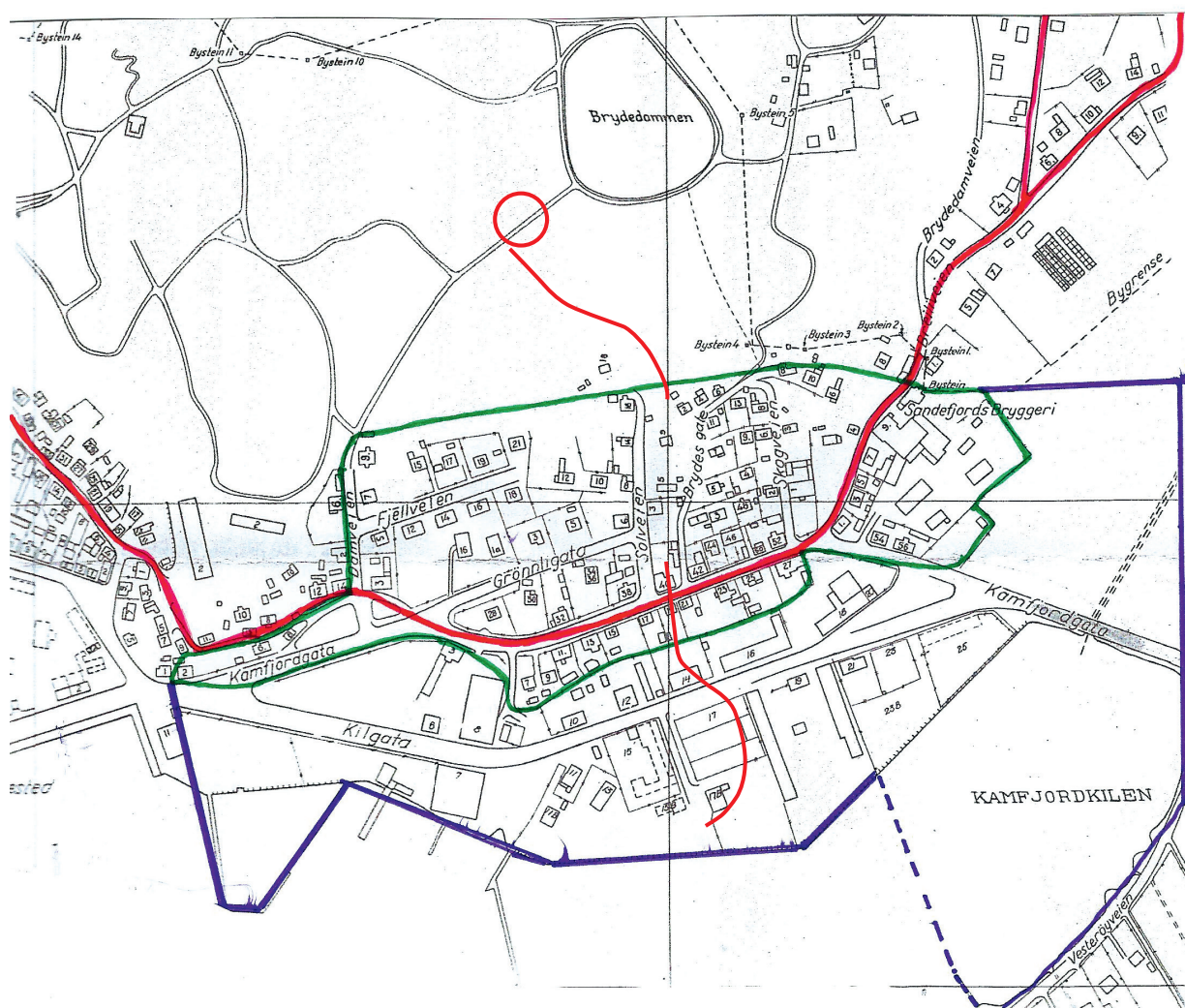
SANDEFJORD

Utgitt av SANDAR HISTORIELAG, Sandefjord

Våren 2018

HARRY ROVE

GRØNLI- MED STRANDSITTERERE OG VERDENSBORGERE...



Kartet viser; A. Grensene til Grønli i grønt. B. Grensene til Kilen og Kilgata inn mot grensen til Grønli i lilla og C. De veiene tømmertransporten brukte før år1660 i rødt. (Kart Sandefjord kommune 1952 med påtegning av Harry Rove).

Fra ca år 1400 slo noen familier seg ned ved bratte Oddefjell, utenfor Sandefjord, skriver Finn Olstad i Sandefjords historie på side 14, bind 1. Der bygde de sine små, enkle hus langs fjorden, på Gokstadgårdens grunn. Her vokste Grønli fram - med mennesker som bidro til at Sandefjords befolkning ble internasjonalt orientert.



Kleggeliien ca. 1870: Fotoutlån Tore Sandberg

Strandsittere

Bildet viser Kleggeliien som var en husmannsplass for flere familier. Den dannet grunnlaget for utviklingen av Grønli. Husmannsplassen tilhørte Øvre Gokstad Gård, og området rundt ble omtalt som Olsetraet, etter eieren. De som bodde her var sjøgutter, matroser og noen få som hadde «skolen.» Denne gruppen av unge menn kjente kanskje bedre til stedene Gibraltar, Brooklyn, og Brooklyn Bridge enn de kjente navnene på områder i sin egen by, Sandefjord. Tida til sjøs gjorde dem til verdensborgere! "Å ha skolen", var et sentralt begrep i disse tider. Det var aldri noen diskusjon om hvilken skole, det var bare en som gjaldt, nemlig styrmannsskolen. Hadde man den, lå verden åpen hos potensielle kjærester og svigermødre.

Så tilbake til området som ble Grønli. Det hele startet med husmannsplassen Kleggeliien, som lå sentralt plassert ved vannkanten i indre fjordbasseng av Sandefjorden. Fjorden fikk senere navnet Sandefjordsfjorden. Her bodde det flere familier. Det var hva man kan kalle en «sjøhusmannsplass», som hadde lite jord, men hvor fangst og fisket var sentralt. I begynnelsen var det ingen innfartsvei til Sandefjord, men etter hvert som det ble etablert flere skipsverft rundt indre havn, økte behovet til å få en bedring av veien inn til ladestedet Sandefjord.

Tømmertransport

Det var behovet for å få kjørt frem tømmer til lagringsplassene ved Ruklaelva, blant annet til den omtalte Sperretomta, som lå omtrent der Folkets Hus ligger i dag, som førte til byggingen av de nye innfartsveiene. Her ved Ruklaelvas utløp, lå flåter og skuter klar for lasting av tømmer. Tømmeraktivitetene ga arbeid også



Det var ikke muligheter for tømmertransport rundt Oddefjell, alt måtte passere på en smal vei over Oddefjell. Fattighuset ved Oddefjell: Fotoutlån Tore Sandberg

for strandsitterne, hvorav mange var bjelkehoggere. De tilpasset rundtømmer på stedet til firkantede bjelker, før utskipping. Tømmertransporten banet vei for en utvidelse av veien til Grønli fordi tømmeret måtte transporteres via Breiliveien og Gokstadryggen som jeg kommer tilbake til.

Veistandarden var dårlig, men bra nok til at hester med tømmerlast kunne passere over Oddefjell. Det var ikke mulig å passere rundt på nedsiden av Oddefjell, for der gikk fjorden helt inn til fjellet. Det stedet ga sjøguttene navnet «Gibraltar». Navnet var hentet fra porten til Middelhavet fra Atlanterhavet, på spansk side. Eneste mulighet til å komme forbi Oddefjell, var via «Kjøkkenveien», den smale strandstien mellom strandsitterhusene i Kamfjordgata 1. og 2. Den lå helt ned til sjøen, men kunne bare nås til fots. Senere ble dette stedet murt opp som en bryggekant.

Gogstadryggen



Ragnhildbru var i gamle dager et kjent gårdsbruk ved en innfartsvei for tømmertransporten nordfra. Foto: Ragnhildbru: Fotoutlån Reidar Ottesen

Det var Sandarpresten, Peder Vemundsen, som i 1608 bidro til at Grønli vokste. Han nektet først bøndene rundt Hjertås å kjøre over prestens eiendommer. Dette stanset all tømmertrafikk fra et mye videre område - som Kodal, Andebu og Stokke. Dermed måtte tømmertransporten komme nordfra via Hasleområdet. Transport av tømmer foregikk i mange år, fram til ca. 1660, via Gokstadveien, over Ragnhildbru og Kamper Bas til Hegna, Breiliveien og Kamfjordgata i Grønli. Antakelig gikk transporten også over Oddeskog, Gokstadryggen og ned Breilibakken til Kamfjordgata. Transporten gikk videre til lasteplassene og sandbankene i havneområdet, ved nåværende nedre del av torget. Der var Ruklaelva passe dyp og bred til at et lasteskip eller en kogge kunne seile inn. Fordelen med dette var at høyden på land og båtriipe ble den samme, og tømmeret kunne ruller om bord. Koggene var store, brede transportbåter som kunne laste opp mot 200 tonn. De ble spesielt brukt av hollendere i forbindelse med utbyggingen av Amsterdam, men var antakelig en gammel skutemodell, fra Hanseatertiden.

Prestens eiendom

Presten Vemundsen mente med rette at gårdstun og jorder av dyrkbar mark ble "oppkjørt" av de tunge tømmertransportene, som medførte ødelagte jorder. Biskop Eystein måtte flere ganger ordne opp i stridighetene mellom prestene og bøndene. Enkelte steder bestemte han at området skulle brukes som kirkevei, ikke til tømmerkjøring. Det var så tidlig som i år 1404.

Grønliområdet

All denne tømmerverksomheten ble av stor betydning for Grønli's utvikling. Stedet fikk en forbedring av veistandarden og en økt bosetting og mulighet for arbeidsplasser. Den tidligere husmannsplassen, Klegglien, ble til Grønli, og var nå i ferd med å bli et lite bomiljø innerst i fjordbukten. Stedet Grønli vokste seg så stort at etablering av skipsbyggerier og sagbruk var mulig allerede på slutten av 1800-tallet. Men Grønli hadde da - og har fremdeles - en geografisk begrensning der det ligger med ryggen mot fjellet og ansiktet mot



Stranden ved Oddefjell ble kalt "Gibraltar" av sjøgutter som hadde vært ute i verden.

Foto: Bebyggelse ved Oddefjell: Fotoutlån Tore Sandberg

havet. Stedet har sin grense i nord mot Breilibakken ved bryggeriet, i øst danner Kamfjordgata grensen. Foran husrekken i Kamfjordgata lå sjøen. Kilgata eksisterte ikke. I sør grenser Grønli mot sjøen i indre havn, og i øst stopper Grønli ved Oddefjell eller «Gibraltar», som sjøfolkene kalte stedet. Sjøen rundt Oddefjell/«Gibraltar» ble fylt opp med stein i begynnelsen av 1860-åra. Christopher Hvidt flyttet ut til Kamfjord gård i 1846. Veien gjennom Kleggeli som stedet den gang het, var for smal for hans dobbeltspenn av en hestevogn, når han passerte det trange smuget i Fjellveien over Oddefjell. Sandefjord bystyre bevilget 50 spesiedaler, ene og alene for å tekkes herr Hvidt. Han betalte resten av veien rundt Oddefjell selv. Hvidt døde i 1862, før veien var ferdig.

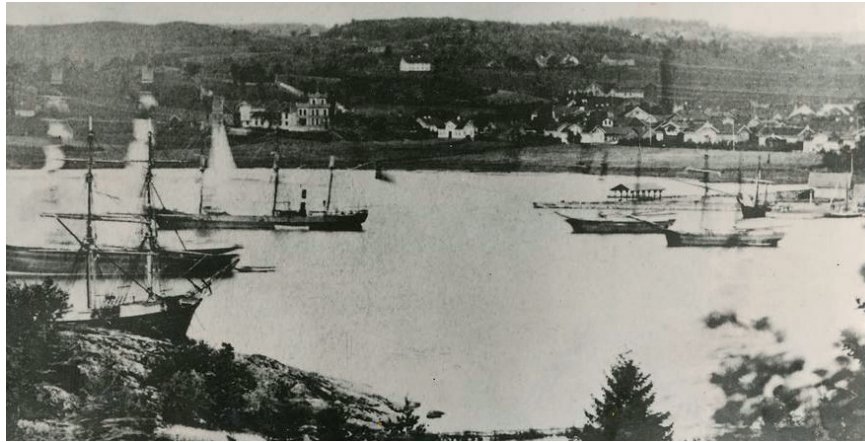
Bedriftsvekst i Grønli

I. M. Bryde bodde en periode i Grønli. Han fikk bygget Brydedammen og etablerte isskjæring der. Han etablerte også en veldrevet verv for skipsbygging sentralt i miljøet. Der ble det i noen år bygget seilskuter. Isen fra Brydedammen ble brukt til datidens "kjøleskap". Den ble fraktet i en renne ned til Brydeverven, for videre å bli eksportert til England med skip. I 1894 overtok Julius Gjertsen en sag som han flyttet til den tidligere Brydeverven. Det ble starten på et nytt kapittel i Grønli næringsliv. Vi fikk Jærseesaga og Jærsebrygga på verven. Her var det i tillegg til saga, opphalingsslipp for hvalbåter. Ved siden av disse bedriftene var det en lang båtbygge med plass for småbåter og en båtslipp til disse med plass til 145 båter i vinteropplag. Thomas Eskedal eide både denne brygga og slippen. Den tidligere eieren hadde drevet saga ved siden av Badet, der han «kun fikk anledning til å drive sagverket» mellom kl. 05.00 om morgenen og kl. 21.00 om kvelden. Virksomheten på saga måtte ikke forstyrre badets gjester, mer enn nødvendig. Arbeidsdagene var lange.



Grønli vokste i forbindelse med etableringen av Bryggeriet. Men, det ble ikke noe stort bedriftsområde. Dette kom senere på Kilen.

Foto 1: Bryggeriet i Breiliveien 1912: Fotoutlån ukjent. Foto 2: Grønli med Bryggeri og Kilen 1907: Fotoutlån ukjent



Seilskuter på Indre havn. Bildet er tatt mot Grønli ca. 1860. Fotolån: ukjent

Verdensborgere

Den internasjonale verden hadde beboerne i Grønli fra før møtt via sjøfarten. Grønli-samfunnet var spesielt. Det hadde småstedets intime trygghet med samhørighet blant beboerne. Samtidig hadde de opparbeidet en internasjonal "vidd" og forståelse. De fleste gutter i Grønli ble sjøfolk. Grønli var også kjent for sine rabagaster, unge sjøgutter som var ferdig med sin førstereistur. Mange av dem hadde passert «linja», altså ekvator, og fått sin dåp og sitt «sertifikat». De hadde møtt kong Neptun, og muligens dronning Neptunia. De var vel i en periode av sitt unge liv hvor de var litt «sprelske», lystne og glade.

Bryggeriet

Vi har nå kommet fram til året 1899, og bryggeriet ble etablert i Grønli med en aksjekapital på kr.138 000. Her i Breilibakken var det en vannkilde som kunne brukes, og kort vei til iskjæring på Brydedammen. Isen var en nødvendighet i selve produksjonen av øl, og for oppbevaring av øl for lagring. Det ble også hentet is fra Bugårdsdammen ved flere anledninger. Dette ble en perle av en bedrift for Grønli's beboere. De fikk flere muligheter for arbeid - i et ellers økonomisk fattig samfunn. Bryggeriet ga området status, arbeidsplasser, og ikke minst, kortreist øl. Diskusjonen om å etablere et bryggeri hadde startet tjuve år tidligere. Allerede den 14. april 1877 skrev redaktør Boetius i Sandefjords Tidene blant annet følgende; "Sandefjords befolkning drikker, og de drikker mye. Øl for tolvhundrede kroner passerer gjennom byens samlede struper hver uke. Har vi råd til dette? Men da det nå er en kjensgjerning at vi gjør det, la da i alle fall denne omsetning på kr. 60 000 om året, bli i byen!" Mange innbyggere mente det var fornuftig å etablere et bryggeri, slik at byen kunne beholde fortjenesten av ølet. Det var i denne perioden at Sandefjords Bryggeri og Mineralvannfabrikk A/S, det senere Grans Bryggeri, fikk etablert to nye «redningskøyter». Denne gangen ikke på sjøen, men på land i form av to hestevogner som fraktet øl til byens tørste beboere. Når disse vognene kom kjørende, var dagen og situasjonen reddet for de som var meget tørste. Det ble påstått med munterhet i den tiden at



Bryggeriets første produksjonsår. Bildene er fra 1918. Her er de ansatte i produksjonen.

Foto 1: Sandefjord Mineralvannfabrikk ca. 1918: Fotoutlåner Grans Bryggeri

Foto 2: Ansatte ved Sandefjord Mineralvannfabrikk ca. 1918: Fotoutlån Harry Rove

bryggeriets to hestevogner hadde reddet flere liv enn antall som ble reddet på havet. Benevnelsen "rednings-skøytene" fortsatte flere år etter at automobilen hadde gjort sitt inntog. En av lastebilene hadde den gang skilt med nummer G58. Hesten som i alle år hadde slept rundt på en av hestevognene, måtte selv "gå den tunge veien" til slakteren på egne ben.

Kamfjordgata

Grønli hadde sin «aveny», i form av Kamfjordgata. Der var det to kolonialbutikker, A.O. Thoresen, Kamfjordgata 27 og A. Johannessen i Kamfjordgate 52. Det var også en baker i nummer 27, som het Thoresen. Vi kjenner ikke til andre småbedrifter, som f eks skomakere eller snekkere i området. Men det fantes et sagbruk, et sementstøperi, tilhørende Johan Evensen og stor aktivitet på sjøen. Dette ga gode muligheter for arbeid.



Kamfjordgata anno 1909 Foto: ukjent



Kamfjordgata ca. år 2009: Foto: Otto Ågesen

Kvinnene i Grønli

Kvinnene i Grønli var av det selvstendige slaget. De vokste opp i fattigdom, men ofte med en sliters utholdenhet og forståelse. De var alene om beslutninger vedrørende hjem og økonomi. Mannen reiste til sjøs og var ofte fraværende mange år av gangen - med lite kontakt med dem der hjemme. Om kvinnene ble det sagt at de var fysisk sterke. Vann måtte hentes fra vannposter på Oddefjell og i Bjerggata. Når vaskeplassen i Bjerggata tørket ut, måtte de gå til vaskeplassene i Modalen. De lå langt unna!



Fru Olaussen fra Fjellveien 9. fyller botta i vannposten i Fjellveien. Foto: ukjent

Språket

Språket blant strandsitterne i Grønli utviklet seg gjennom mange år – med ord og uttrykk fra både vest- og østsiden av Oslofjorden. Det var kortere avstand over fjorden, enn over land, også når det gjaldt dialekter. Dette iblandet en rekke tilpassede sjømanns uttrykk, slik som; boling, pælær, allrops (all that rope), døldi og rabbagaster. Det sies også at "de jobba" i Sandefjord, men de som bodde i Grønli "de ærba". Hvis vi går til den kvinnelige del av folket den gang, ble uttrykk for å ha fødselsrier benevnt med; å ha barnesjuka, å være bånesjuk, å ha bånetakkær. I forelskelsens stund kunne man si; hun eller han var fårrgafft i en person, forelsket i en person. Da fikk man kanskje samtidig beskjed om, fårrjifft dæ inte, forlov deg ikke.

Grønlisvenskene

I en fortelling om Grønli, må vi få med oss Grønlisvenskene, eller rettere sagt Bohussvenskene, som etablerte seg i Sandefjord. Disse svenskene kom hit om våren og ble her til høsten. De bodde både i Grønli og i Bugården. Stedet i Bugården fikk tilnavnet «lille-Sverige». Svenskene i Grønli kunne påta seg all slags arbeid, og var meget flinke steinarbeidere. De følte seg raskt hjemme her, i dette «ta -vare -på -hverandre -miljøet». De kom fra trange kår og etablerte seg i Grønli, som fra før hadde mange fattige innbyggere. Den dag i dag, finner du svensklingende etternavn på borgere som har gjort det godt her i livet.

Grønlisvenskenes vise

Første puljen kom.

Det var Aron og Lovisa, det var
Edvin og Katrina, det var Abelong,
Kaisa helt från Fogra Hamn.

Grunnen til de kom, i Sverige var det lite arbe.
Militærtjenesten var også lang og hard ei tid.
De var unge, de var sterke, og de gikk en to og tre sammen,
drev og arbeida på gårdene for mat og nattlosj.

De hadde hørt at borti Vestfold
var det hyggelige mennesker,
og det fantes også arbeide for en sterk og real kar.
Det var Aksel og Martinius og en tredje, som gikk sammen
og den tredje det var Oskar, han som siden ble min far.

Tre spreke svensker hadde jobben
med å ta gytje opp fra Kilen,
og de rodde den til Stærset, der hvor fiskebasarene lå.
Den ble trillet opp til Badet og ble varmet opp sånn passe,
så at de som trengte til det kunne legedom få.

Badekonene masserte, så at gjekta den kreperte.
Det var mange som var takknemlige for kuren som de fikk.
To glass svovelvann om morran, bjerkeris sånn bak og foran.
Så en tur i parken, hvor de hadde gymnastikk.

Å, vi unger som solgte moreller og
jordbær og blader.
Det var pengefolk på Badet
og vi tjente litt på det.
Nå er eventyret omme,
men for tider som vil komme,
skal vi hyggelig og tydelig
fortelle dem om det.

Kiosken

Vi må vel også ha med oss Annebua, eller rundt 1959, Aslaug på hjørnet. Dette var kiosken, godteri- og slikkerbutikken, på hjørnet mellom Breiliveien og Kamfjordgata. Denne kiosken inneholdt alt det et barn kunne ønske seg.

Andre verdenskrig og tyske tropper

Kamfjordgata ble et kjent gjennomgangsområde for tyske tropper under andre verdenskrig. Troppetransporter med russerfanger fra brakkene ved den gamle middelskolen, skulle ut til anlegget i Folehavna, og til skytebanen på Varden. Det var da de gamle "Grønliguttane" så sin mulighet. Mange kinaputter ble koblet sammen med en meget lang luntensnor. Etter å ha tent luntensnora, var det tid nok til å løpe opp mot Brydedammen. Der

kunne man med glede stå å se på, når kinaputtene eksploderte mellom beina på hestene og de tyske soldatene. Det sies av øyenvitner at kaoset var totalt blant hester og menn.

Grønli, den glemte bydel?

Vi kan vel ikke avslutte en fortelling om Grønli uten å ta med at området i dag sakte forsvinner inn i omkringliggende områder som Indre havn, Kilgata, Kilen industriområde og et voksende havnemiljø. Grønli har etter at havneområdet foran Kamfjordgata ble fylt opp med søppel, og senere stabilisert med stein og jordmasser, endret karakter. Slik oppstod Kilgata. Denne utfyllingen har vokst til et stort industriområde. Det er Kilen, med Kilgata, og tilhører ikke Grønli. Indre Havn er en betegnelse av ny dato, og tilhører heller ikke Grønli. Dette er området som de gamle sjøguttene i seilskutetiden, kalte for «Brooklyn Bridge». Navnet Grønli vil for mange, både gamle og unge, fremdeles eksistere i mange år, som et sted og med en kraft som bidro til å skape og utvikle Sandefjords interesse «for den store verden».



Grønli i nyere tid, et modernisert og fornyet bevaringsområde. Fotoutlån: Tore Sandberg

Kilen bedriftsområde og Kilgata som gjennomfartsvei

I forbindelse med etableringen av Kilen industriområde, ville en del av det "etablerte Sandefjord", rive ned hele østsidebebyggelsen av Kamfjordgata. I lokalavisen, i januar 1982, stod det å lese at «de rønnelignende husene» på østsiden av Kamfjordgata, burde rives, slik at ny, fremtidsrettet industri kunne bygges i området. Senere kom det svar i avisen fra beboerne på Kamfjordgatas østside: «Hyggelig å se sitt hus karakterisert som rønne». Avisomtalen av Kamfjordgata slutter med følgende; "Bevaringsplanen for Grønliområdet ble endelig vedtatt i bystyret - mot 10 stemmer." Grønli er vel i nåtid, glemte av mange, men det moderniseres, repareres og bygges kontinuerlig. Så la oss tro at den gamle kraften til å se fremover og utover, fremdeles lever i området.



Kilenområdet var en gjørmesump, men ble et moderne bedrifts- og boområde.

Foto 1: fotoutlån ukjent, foto 2: Nybygg i Kilenområdet. Fotoutlån Leif Harald Børnick

Kilder:

Christopher Hvidt og hans samtid	Carl Rogstad	1994
Gatenavn i Sandefjord	Henrik Sandberg	1974
Kart fra Sandefjord Kommune		
Kulturminner Høst 1985	Gamblebrekka	Sandar Historielag 1985
Kulturminner Høst 1992	Dølebakken	Sandar Historielag 1992
Kulturminner Våren 1995	Sandefjords Grenser	Sandar Historielag 1995
Kulturminner Våren 1995	Sandefjords Eldste Bygater	Sandar Historielag 1995
Kulturminner Våren 2017	Grenseutvidelser og grensesteiner	Sandar Historielag 2017
Norsk Etymologisk Ordbok		2014
Sandar Bygdebok	Gunnar Christie Wasberg	1968
Sandar Bind 2	Vilhelm Møller	1980
Sandefjords Blad: Avisutklipp		
Sandeherred en Bygdebok	Lorents Berg	1918
Sandefjords Historie Bind 1	Knut Hougen	1928
Sandefjords Historie Bind 2	Knut Hougen	1932
Sandefjords Historie Bind 1	Finn Olstad	1995
Sandefjord og Sandar på nettet	Diverse	
Skipsverver i Sandar og Sandefjord	Haakon Hansen	1961
Vestfoldmål - Nøttlandsmålet	Ragnhiid Paulsen	1981

Ansvarlig redaktør for Sandar Historielags Kulturminner: Haakon Berg Jensen
 Bruk av stoffet eller kopiering må forhåndsavtales med Sandar Historielag, Sandefjord.