

# Da kolonialgrossistene flytta fra brygga til Strinda - strukturendringer og sjåførminner

Av Ivar E. Stav

Artikkelen tar for seg noen av de omfattende endringer i bransjen kolonial en gros i løpet av en drøy tiårsperiode fra 1950: Eierstruktur, utforming og lokalisering av bygninger. Sentralt i artikkelen står firmaet KØFF og forgjengeren B.I. Brodersen. Valget skyldes dels en god tilgang på kilder, men først og fremst firmaets betydning og dessuten et personlig forhold. Jeg jobbet nemlig for KØFF som sjåfør i 1962, et halvt år etter at den store endringen var gjennomført. Artikkelen setter punktum ved utgangen av 1962.

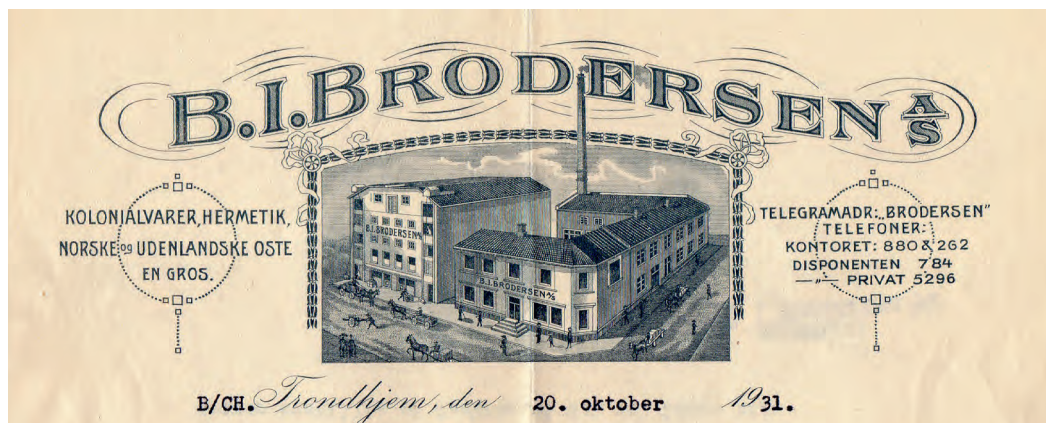
## Strukturendringer

### Tilbakeblikk

Onde tunger hevdet i 1880-årene at i Trondhjem var det ikke «fint» å drive annen forret-

ningsvirksomhet enn kolonial en gros,<sup>1</sup> som var mer kapitalkrevende enn f.eks. engros-handelen med sild og fisk. Kolonialgrossistene drev fram til 1950-tallet på «gammel-måten»: Et stort antall firmaer som holdt til i Kjøpmannsgata og Fjordgata, med lager i brygga og kontor ofte på den andre siden av gata. Firmaenes ordretilgang og kunde-kontakt var via handelsreisende, som dekket detaljistledet fra Møre og Røros i sør, og hele Nord-Norge. Konkurransen var mot engros-firmaene i Bergen.

Når endringene ikke begynte å skje før 1950, skyldtes det krigen og situasjonen de første årene etter, med generell vareknapphet, restriksjoner og kvoteordninger – så vel på



Brodersens bygninger i Fjordgata lå på hver sin side av gata. Her har tegneren lagt dem ved siden av hverandre. Brevhode på en faktura i 1931. Kilde: Knut L. Vik.

<sup>1</sup> Danielsen s. 159.



*Fra en kundemelding  
1949. Kilde: Knut L.  
Vik.*

handelen som sådan som innenfor bygnings- og transportsektoren. Dertil kanskje en tradisjonisme i tenkesettet.

Såvel i 1947 som 1953 er 15 firma i Trondheim listet opp som kolonialgrossister og medlemmer av Norges Colonialgrossisters Forbund. De fleste hadde vært med siden århundreskiftet. Flere drev i tillegg med frukt og landbruksprodukter. To av dem, I.K. Lykke og R. Kjeldsberg, hadde også detaljforretninger. I tillegg kom 12 ikke-medlemmer, som agenter eller kommisjonsforretninger.<sup>2</sup> Og så var det Kooperasjonen: NKL som hadde etablert seg i Ilsvika, i den store 20-tallsbygningen til det fallerte industriselskapet Sodium.

### Generelt om endringer på 1950-tallet

Flere faktorer virket sammen. Emballasjen endret seg, sekke- og tønnegodset, som forutsatte oppveining i detaljistledet, forsvant. I stedet kom forbrukerpakninger, som også senere skulle bli en forutsetning for selv-

betjeningsbutikkene. Av de transporttekniske faktorene var gaffeltrucken ny og nødvendig for rasjonell lagerutforming. Lastebilen hadde vært med siden 20-tallet. Nå slo dens fleksibilitet og økende kapasitet (og krav til manøvreringsrom) sterkere ut. Og i 1951 bortfalt kravet om kjøpetillatelse ved anskaffelse av ny lastebil.

Men nye lagre krevde kapital. Konkurransesforhold, internt i Trondheim og overfor utenbys aktører, førte til press for å redusere kostnader til administrasjon, transport og salgssledd (som ordreinngang via telefon i stedet for handelsreisende, ofte på kronglete ruter). De nye rammebetingelsene ga impulser som stimulerte til samarbeid, koordinering og sanering. På eiersiden kunne manglende interesse fra neste generasjon til å overta også bidra i endringsprosessen.<sup>3</sup>

**Fra B.I. Brodersen til KØFF (1949-1960)<sup>4</sup>**  
Grossistfirmaet B.I. Brodersen ble etablert i 1901, og registrerte varemerket Kronekaffe i

<sup>2</sup> Moe 1947 s. 1013-1014, 1953 s. 1106-1107.

<sup>3</sup> Avsnittet er basert på, og utvidet i forhold til Kirkhusmo s. 370-371.

<sup>4</sup> Avsnittet er i all hovedsak basert på Leif Iversens historiske notat.



B.I. Brodersens lager i 1953. Foto: Schrødersamlingen/Sverresborg Trøndelag Folkemuseum.



1907. I 1923 ble det omdannet til aksjeselskap, med Gabriel Brovold som disponent. Senere ble det overtatt av hans familie. I 1949 ønsket ikke Brovolds eneste sønn å overta. Han innledet forhandlinger med det nyetablerte A/L KØFF - Kjøpmennenes Økonomiske Fellesforetagende, som hadde til formål å skaffe de deltagende kjøpmenn gunstige vareleveranser.<sup>5</sup> Den 10. januar 1950 ble overdragelsen av firma B.I. Brodersen gjennomført. Det var et vel-drevet firma, med kontor i Fjordgata 45, engroslager i brygga vis-à-vis (nr. 74), og kaffelager i Sandgata. På grunn av reklamever-

dien og kvoter som var knyttet til Brodersen-navnet, ble ikke KØFF-navnet tatt i bruk utad før i 1960.

Den første disponenten for KØFF var Ingv. Fossum. Han kom fra det velrenommererte firma Jenssen & Co. men sluttet allerede etter to år. Da overtok han firmaet Jægtvik, som senere gikk inn i Asko-kjeden under navnet Fossum & Johanson A/S. Etterfølgeren ble siviløkonom Sverre Fønsteli, med bakgrunn i KEFAS (Kjøbmændenes engrosforretning). Lagerforholdene var på alle måter rasjonelle, og lite kunne gjøres for å finne frem til rasjonelle driftsformer på den gamle brygga.

<sup>5</sup> På Østlandet hadde A/S KEFAS fungerte etter samme modell siden 1923. (Artikkelforfatterens merknad.)



*Kjeldsbergs nye brygge med bilparken. To Bedford, tilsvarende KØFFs og Bolland's (se s. 117 og 118), flankert av to Ford Köln FK 1000. Foto 1957: Schrøder-samlingen/Sverresborg Trøndelag Folkemuseum.*

Fønstelien arbeidet en tid med mulighetene til å få oppført et lager og kontorbygg i Ravnkloa med fisketorvet i underetasjen: *Man kunne på dette tidspunkt ikke tenke seg å oppføre et bygg utenfor sentrum.* (Min kursivering). Denne planen var heldigvis ikke gjennomførbar. I forbindelse med at havnelageret ble bygget, forhandlet Fønstelien om å få leie 2. etasje. Han ble frarådet dette, da fremtiden måtte være å komme inn i eget bygg.

Fønstelien sluttet i 1957. Leif Iversen og hans kollega Carl F. Haugan ble oppfordret til å søke. Det gjorde de, etter noen nølende bekymringer. Iversen ble ansatt som disponent og Haugan som souschef, på like vilkår. Blant planer de satte som mål, var å komme i eget

hus i Trondheim. Samme år kjøpte firmaet brygga Fjordgata 38 av firma Aspelin, som hadde bygd nytt på Nyhavna. Kjøpesummen kr. 300.000 var meget høy i datiden. Kontorene ble pusset opp av firmaets egne folk. Det ble lagt opp transportbånd fra 1. til 5. etasje, et meget rasjonelt framskritt. Det var ingen andre grossister på den tid som hadde et bedre lager.

### **Kjeldsbergs betongbrygge**

I mellomtiden hadde R. Kjeldsberg<sup>7</sup> fått bygget en ny betongbrygge i Kjøpmannsgata 31, tegnet av von Kroghs arkitektkontor. Den ble tatt i bruk i 1955. Med sine vindusbånd var nyskapningen estetisk en vellykket modernisering av en tradisjonell form. Et innhuk i

<sup>7</sup> For firmahistorie, se: Kjeldsberg, Francis: *R. Kjeldsberg A/S 125 år, 1856–1981*. Trondheim 1981.



*Leif Iversen. Foto 1953: Schrødersamlingen/Sverresborg Trøndelag Folkemuseum.*

## Leif Iversen

Leif Iversen var en sentral person i firmaene B.I. Brodersen og KØFF. Han var født 4. november 1912 i Trondheim og begynte som meget ung mann som lagerarbeider i firma Brodersen & Larsen AS, fra juli 1930 hos B.I. Brodersen AS. I skoleåret 1933/34 tok han bokholderi ved Studentersamfundets Frivillige Undervisning. Etter noen år ble han overført til firmaets salgsavdeling og senere regnskapsavdelingen. Fra 1950 var han bokholder med ansvar for økonomifunksjonen, og sju år senere ble han disponent. I årene 1960 til 1981 var han direktør i KØFF Engros AS Nord. Etter at nybygget var ferdig, gikk han gjerne hjemmefra (Belbuveien 3) etter middag tilbake til kontoret for å jobbe med regnskapene i ro og fred. Allerede i 1966 tok han initiativ til å introdusere

EDB i firmaet. Året etter ble han tildelt bedriftens interne BIB-medalje, noe han satte stor pris på.<sup>6</sup>

Hans arvtaker som administrerende direktør, Roar Olsen, skrev i sine minneord ved Iversens død i 1995 bl.a.: «Fra han overtok ledelsen i 1957 til 1981 steg årsomsetningen fra 13 til vel 290 millioner kroner, og KØFF var et av de mest fremgangsrrike engrosfirmaer i markedsområdet fra Kristiansund/Røros til Lofoten. I 1980 ble han tildelt Kongens fortjenstmedalje i sølv og dagligvarebransjens gullmerke. Han var uhyre beskjeden på egne vegne, og var en person som stillferdig, men effektivt kombinerte sin betydelige arbeidsinnsats med sin store bransjekunnskap til glede for firmaet, forretningsforbindelser og ansatte».

<sup>6</sup> Opplysninger fra Iversens datter Turid Hønnås.



*Chr. Johnsen's brygge i Fjordgata 52 ca. 1938. Firmaet startet i 1895. Foto: Schrødersamlingen/Sverresborg Trøndelag Folkemuseum.*

første etasje som gjorde det mulig å rygge inn til lasterampen, var en praktisk tillempning til bilalderen – slik størrelsen på biler og trafikk var på denne tid. Men nissen, problemet med lager på flere plan, fulgte med på lasset. Kjeldsberg bygde senere nytt på Sluppen, og brygga har fått endret fasaden, slik at den nå gir et mer lukket, tradisjonelt inntrykk.

### **Bygging og arealplanlegging i Leangenområdet**

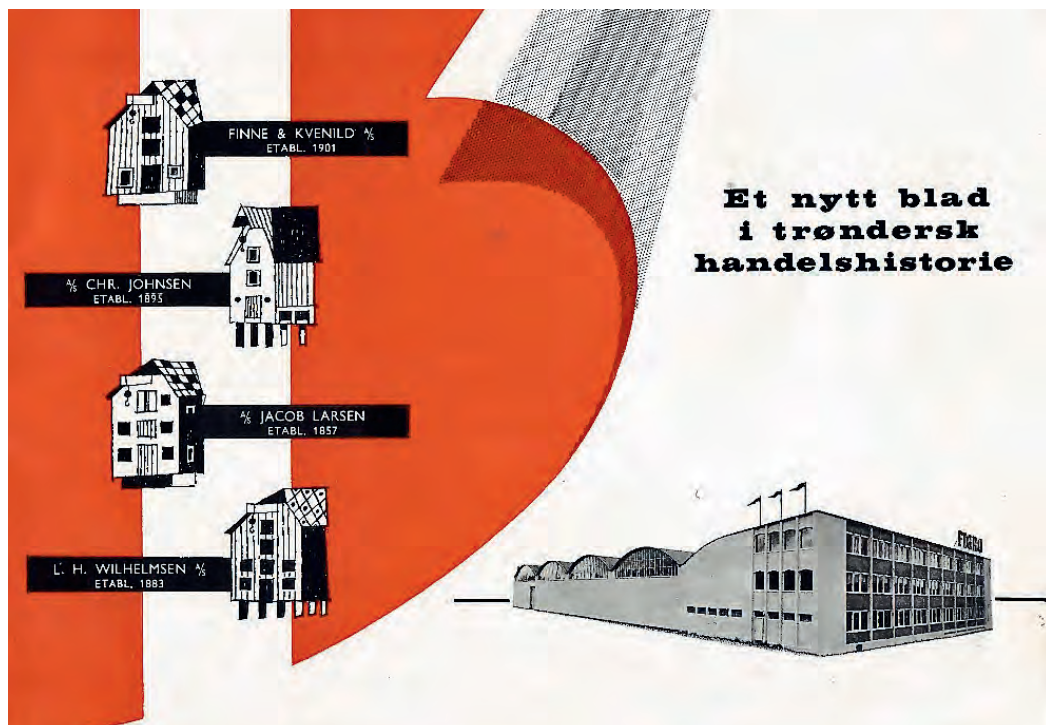
Innenfor gjeldende bygrense ble det etter hvert trangt for industribygging. Et forvarsel om ekspansjon til Strinda var den rasjonelle ettplansfabrikken FOKI, oppført på jordene bak Lade gård under første verdenskrig.<sup>8</sup> Med den økonomiske krisen på 20- og

30-tallet avtok tomtebehovet, men det kom sterkt tilbake etter 2. verdenskrig.

Langsmed Innherredsvegen og jernbanelinja fra Dalen blindeskole og Strindheim skole i vest og mot Leangen travbane i øst var det store, ubebygde arealer. Deler av disse ble forsøkt satt inn i en større sammenheng i utkastet til generalplan for Strinda og Trondheim framlagt i 1952. Det var da tenkt et knutepunkt for kollektivtransport ved en utvidet jernbanestasjon på Leangen, tilknyttet trikk/forstadsbane og busslinjer. Også NSB hadde tilsvarende planer, utarbeidet av professor Sverre Pedersen. Ingen av disse visjonene kom lenger enn til tegnebrettet.

<sup>8</sup> Se s. 88 i min artikkel Industriarkitektur i Trondhjem 1890-1925, Trondhjemske Samlinger 1999.

Se også artikkel av Jacob Kjos-Hanssen i Årbok for Strinda historielag 2002 om FOKI.



*Forsiden på en brosjyre om sammenslåingen. Brosjyren starter med: «FIGRO er et skritt inn i fremtiden for trøndersk varehandel. Gamle bryggeloft med krydderduft hører fortiden til. Dagen kolonialkjøpmann kan ikke være romantisk. Hans krav til grossisten er effektivitet og service». Fra FIGROs arkiv, i Strinda historielags samling.*

I stedet skjedde det en gradvis utbygging fra 1948, med større nybygg for Leangen Fabrikker (steinull) og Sellgrens Veveri. Mer ruvende ble Nidar sjokoladefabrikk ved Strindheimkrysset, utbygd trinnvis fra 1952 - og mer beskjedent, Christiansens næringsmiddelfabrikk, øst for Gildheimkrysset. Bedriften Bekga etablerte seg med produksjon av kjøledisker vis-à-vis Nidar.

Først i 1959 hadde Strinda klar sin reguleringsplan «Industriområdet mellom Innerheredsvegen og Nordlandsbanen fra Blindeskolen til Rotvold». Den ble vedtatt av kommunestyret 26. november det året. Da hadde grossistene FIGRO og KØFF for

lengst kjøpt tomter til sine nye ettplanslagere, og var i gang med byggeplanene. Men først må vi se litt på utviklingens ubønnhørlige gang hos andre i bransjen.

### Avviklinger og spesialisering

Jeg husker den store, gule brygga til tradisjonsrike Jenssen & Co. nærmest Bakke bru, heldekket med firmaets reklame - et imponerende syn. Men ledelsen hadde fått en aha-opplevelse ved hovedstadsbesøk: Et Oslo-firma av samme størrelse klarte seg med fire-fem ansatte, mens det på brygga arbeidet 24. Løsningen ble i første omgang å flytte engrosvirksomheten til hovedetasjen i Haugers tidligere lakrisfabrikk på Charlottenlund,



*Leangenonrådet midt på 1960-tallet. Vi ser KØFFs nybygg til venstre og FIGROs til høyre. I mellom dem er Louisehyst, delvis skjult bak trærne. Helt til høyre vises Nidar sjokoladefabrikk. Mellom Brannstasjon øst og Figro ligger Bekga, bare bygningen nærmest Innherredsveien sto i 1962.*

*Foto: Widerøes flyveselskap/NTNU UB.*

og halvere arbeidsstokken. Medvirkende var også en trussel om utvidelse av Bakke bru<sup>9</sup>. Men dette ble en siste, kortvarig krampe-trekning. Bransjebladet Fritt Kjøpmannskap kunne knappe ti måneder senere, 1. desember 1962, opplyse at firmaet skulle avvikle. Og kommenterte slik: «Det er med vemod vi noterer at landets eldste opphører i kolonialbransjen etter 172 års virke. Men forståelig i en spesialiseringens tidsalder». Jenssen hadde etablert Grilstad Fabrikker A/S med kjøttfor-edling, og ville konsentrere seg om det.<sup>10</sup>

På samme tid ble det avertert likvidasjon og opphør for et av de mindre firmaene i bransjen, i sektoren agentur- og kommisjonsfor-

retninger, nemlig Mowinckel & Brækstad.<sup>11</sup>

### Fusjonering. Figro vareforsyning



Fire gamle Trondheimsfirma valgte fusjonen som strategi for fortsatt eksistens.

Firmanavnet FIGRO (kortformen gjerne skrevet med store bokstaver) var akronym for FIRE GROSSister. og ble etablert i 1960 av Jacob Larsen A/S, som hadde rukket å feire 100-årsjubileum i 1956, L.H. Wilhelmssen A/S, Chr. Johnsen A/S og Finne & Kvenild A/S. Det siste firmaet var relativt ny i bransjen, etablert på Verftstomta i 1901 som kaffebrenneri og kryddermølle – utvidet

<sup>9</sup> Intervju med grosserer Anton Jenssen i Adresseavisen 27.2.1961.

<sup>10</sup> For firmahistorie, se: Jenssen, Anton: *Fra Møgeltonder til Trønderfår. Fra får til sønn gjennom 200 år. Grilstad Fabrikker, Jenssen & Co. A/S Trondheim 1790-1990*. Trondheim 1990.

<sup>11</sup> Adresseavisen 27.11.1961.



*Faktorene for ettplanslageret: Gaffeltrucken og lastebilen. Fra brosjyren KØFF Engros A/S Nord 25 år 1950-1975.*

bransje- og bygningsmessig ca. 1914 til kolonialgrossist i et nybygg, tegnet av arkitekt Peter O. Digre. De andre holdt til i tradisjonelle brygger. Hvem som tok initiativet og snakket sammen, forteller kildene ikke. Men jeg tolker Leif Iversens historiske notat som at det må ha vært enighet om ideen allerede i 1957, og at initiativtakeren kan ha vært disponent Just Meincke Finne i Finne & Kvenild.

Argumentasjonen for sammenslutningen kom klart til uttrykk i pressen og PR-materiale: Rasjonaliseringsgevinst på alle områder. Dette er utdypet i et kundebrev fra Jacob Larsen A/S, datert primo mars 1960.<sup>12</sup>

*Hvis en tenker i tradisjonelle baner er det intet mindre enn sensasjonelt at de fire firmaer det her gjelder, på frivillig basis har funnet fram til så*

*intimt samarbeide at en fullstendig fusjon er blitt resultatet. Ser man imidlertid fordomsfritt på det, må man medgi at det er muligheter for en rasjonalisering av kolonial en gros bransjen på en rekke felter. Det betydelige antall grossister i bransjen medfører i dag et spill av krefter både på salgssiden, i transportsektoren og på annet vis. Også på innkjøpsiden vil en stå sterkere.*

*Fra 1. mai til den nye ... bygningen står ferdig, vil firmaets hovedlager være i Fjordgata 52 (A/S Chr. Johnsen's lager) og kontor i Melandsøgården (Fjordgata 25).*

Den formelle prosessen foregikk slik: Aksjekapitalen til L.H. Wilhelmsen A/S ble forhøyet fra kr. 60.000 til kr. 659.000 ved å overta formuen fra de andre selskapene Finne og Kvenild (kr. 200.000), Chr. Johnsen

<sup>12</sup> I FIGRO utklippbok, Strinda historielags samling.



*KØFFs nybygg i 1962. Bilde fra KØFFs arkiv i Strinda historielags samling.*

(kr. 210.000) og Jacob Larsen (kr. 189.600).<sup>13</sup> Så ble det på ekstraordinær generalforsamling i L.H. Wilhelmsen 30. april 1960 besluttet å forandre selskapets navn til Figro Vareforsyning A/S.<sup>14</sup>

Bilparken til de fire firmaene ble taksert av ingeniørfirma Høyem. De fleste hadde tre lastebiler og en personbil av kurante europeiske merker, alle fra 50-tallet. Utviklingen var gått fra 2-3 tonn på de eldre til 5 tonn på de nyeste. Finne & Kvenild skilte seg ut, med bare én lastebil og én amerikansk personbil, en Chevrolet 1954. FIGROs bilpark ble lakkert rød, og besto av lastebiler samt to Volkswagen Transportere. De ble kjøpt inn ved etableringen av det nye firmaet, og skul-

le bare brukes i bykjøring, utstyrt med heldekkende reklame for Dollar-kaffe.

Firmanavnet Figro Vareforsyning gjenspeiler også at det gamle kolonial-begrepet var gått ut på dato, dels som følge av et utvidet varespekter, dels var det vel også en refleks av verdenspolitikken: De vestlige stormaktenes koloniherrdømme var kommet i vanry, og var under avvikling, mer eller mindre fredelig.

### **KØFF og FIGRO. Tomter og bygninger**

De to grossistfirmaene var skarpe konkurrenter. (Den senere fusjonen, ved at KØFF kjøpte FIGRO, kom først i 1986.<sup>15</sup>) Men det er så mange paralleller på disse punkter at jeg velger å behandle dem under ett.

<sup>13</sup> Anmeldelse til Trondheim handelsregister 30.4.1960. I FIGRO utklippbok, Strinda historielags samling.

<sup>14</sup> Anmeldelse til Trondheim handelsregister 2.5.1960. I FIGRO utklippbok, Strinda historielags samling.

<sup>15</sup> [https://strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=K%C3%B8ff\\_Nord\\_as](https://strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=K%C3%B8ff_Nord_as)



FIGROs bygg, trolig på slutten av 70-tallet. Bilde fra FIGROs arkiv i Strinda historielags samling.

At de ble naboer på Leangen, begge med tomter fra den gamle lystgården Louiseyst, skyldes nærmest en tilfeldighet. Direktør Iversen skriver i sitt notat, som også indikerer når FIGRO-prosessen var kommet i gang:<sup>16</sup>

*Samme året (dvs. som innflytting i Aspelinbrygga, 1957, min tilføyelse) var vi invitert til Arthur Tveitan for å se på en kaffemaskin. Under den påfølgende middagen nevner Tveitan<sup>17</sup> (som hadde eid Louiseyst siden 1950)<sup>18</sup> at disponert Finne (i Finne & Kvenild)<sup>19</sup> (den tidligere eier av Louiseyst var Finnes onkel), hadde fått bygget tomt på hans eiendom. Dette resulterte i at vi fikk håndgitt 8 mål. Selv om vi så det som en fjern mulighet at vi skulle bli i stand til å oppføre et moderne, rasjonelt bygg, mente vi at det var*

*riktig å sikre seg tomten. .... og kommet i gang med planene for nybygget ... for ikke å bli akterutseilt, da FIGRO allerede var i gang med å realisere sine planer. Vi hadde planlagt et lager på 4000 kvm. lager og 400 kvm. kontorer.*

Han nevner videre at kommunen påla KØFF å utvide tomte med 2,5 mål. For å få en rasjonell utnyttelse av tomte etter krav fra kommunen, ble lageret utvidet til 4600 kvm.

KØFF og FIGRO ble planlagt som ett-planslagere. Den tekniske forutsetningen for denne bygningstypen er gaffeltrucken, som står for den tunge godshåndteringen, også vertikalt. En gaffeltruck eller motvektstruck, er en maskin utviklet for å flytte gods

<sup>16</sup> Iversens historiske notat.

<sup>17</sup> Forhandler og produsent av butikkmaskiner, firmaet opprettet i 1936. Sætherskar s. 738-39.

<sup>18</sup> Bratberg s. 340. Forfatterens anmerkning.

<sup>19</sup> Forfatterens presisering.

<sup>20</sup> Wikipedia.



*Utkjøring av varer hos FIGRO. Bilde fra FIGROs arkiv i Strinda historielags samling.*

ved hjelp av to stålgafler som plasseres under lasten. Gaffeltrucken ble oppfunnet i 1920 av den amerikanske girkasseprodusenten Clark.<sup>20</sup> Den første i Trondheim kan ha vært i 1950 hos grossistfirma E.A. Smith, som hadde ettplanslager for jern- og byggevarer på Brattøra.<sup>21</sup> Trucken til FIGRO løftet 1½ tonn inn på stålreoler 8 m. over gulvet.<sup>22</sup>

Totalaffekten av gaffeltrucken som premiss-giver for utformingen av lager- og produksjonsbygninger siden 1950-tallet går fram av karakteristikken som historikeren Edgeir Benum har gitt bunnen av Groruddalen, Oslo: ”Bylandskap i gaffeltruckens tid”.<sup>23</sup>

Arkitekten for begge lagrene var Ingemund Dale (NTH 1939), som tegnet en rekke industribygninger.<sup>24</sup> Utformingen ble tema med variasjoner, mht. varestrom, takform og plassering av administrasjonsfløy. På KØFF var det vareinntak på golvplan (mot øst) og utkjøring fra et nedsenket område på sørsida – poenget var at lastebilene da kom inn med platten i lagerets gulvhøyde. På FIGRO gikk all trafikk inn i fem båser på nordveggen. FIGRO ble oppført som én bygningskropp, under en serie av buer i skalltakskonstruksjon<sup>25</sup> – utflatet over kontordelen mot øst. For KØFF valgte han en serie åstak for lagerseksjonen og – et spesielt og karakteriserende grep – kontordelen i en sirkelrund enetasjes

<sup>21</sup> Arbeider-Avisa 9.9.1952. <sup>22</sup> Arbeider-Avisa 2.10.1961.

<sup>23</sup> <https://www.norgeshistorie.no/velferdsstat-og-vestvending/artikler/1830-by-landskap-i-gaffeltruckens-tid.html>

<sup>24</sup> Hans basilikaformede Bergs Maskin i Stjørdalsveien (nå revet) ble presentert i Byggekunst nr. 11 1952, spesialnummer ved Trondheim Arkitektforenings 50 års jubileum.

<sup>25</sup> Konstruksjonen, som var populær opp mot 1960, ga store spenn men dårlig isolasjon og krevende forskalingarbeid. Den ble snart utkonkurrert på pris og funksjon av andre typer betongelementer som tillot større spenn, som KØFF er et eksempel på. (Sæther).



*Bilde i Adresseavisen 15. juli 1961. Under bildet står det: «Formannen i styret for KØFF Engros A/S Nord, kjøpmann G. Garmo, heiser flagget på mønsåsdagen ved kjempebygget». I bakgrunnen sees buetakene på FIGROs bygg. Foto: Schrøder-samlingen/ Sverresborg Trøndelag Folkemuseum.*

sidefløy mot sør. Dagslys til lagerseksjonene kom fra vindusfelt i buesegmentene hos Figro og i gavlene hos KØFF.

Byens aviser fulgte godt med i begge byggeprosjektene. FIGRO startet først, og flyttet inn i lagerdelen<sup>26</sup> i februar 1961, kontordelen sto ferdig i mai. Da var det 50 arbeidere og funksjonærer som arbeidet der, mot 80 i de fire gamle firmaene.<sup>27</sup> Med i alt fem disponenter i de gamle, kunne ledelsen i det nye bli toptung. Just Meincke Finne, med utseende som Hollywood-helt og Meincke-navn med røtter i Flensburgs handelsstand på 1600-tallet, fratradte 1. januar 1962 for å bli direktør i Aktiebryggeriet.<sup>28</sup>

Byggingen av KØFF-lageret begynte ved

nyttår 1961, med beregnet byggetid ett år. Dette skulle vise seg å holde. «Jeg fikk et støkk da jeg så hvor stort bygget virkelig ble», sa kjøpmann O. Garmo etter at han hadde heist flagget for mønsåsmarkeringen av nybygget til KØFF. Slik innledet Adressas reportasje 15.7.1961. Direktør Iversen var lite fornøyd med denne uttalelsen til styreformannen i KØFF, ifølge hans døtre.

### **I.K. Lykke**

Også dette firmaet flyttet ut fra si brygge på denne tida. Men i motsatt retning, til Sluppen. Lagerdelen var under tre buetak, med en bredere midtseksjon som ga rom for to brede innkjøringsporter mot sydvest. Tegningene, fra desember 1960, var av arkitekt Thorstein Øren (NTH 1949). Han hadde kontor i

<sup>26</sup> Norges Grossistforbund hadde vært inne som lagerteknisk konsulent, Adresseavisen 2.10.1961.

<sup>27</sup> Arbeider-Avisa 2.10.1961. I FIGRO utklippbok, Strinda historielags arkiv.

<sup>28</sup> [https://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=Just\\_Meincke\\_Finne](https://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=Just_Meincke_Finne)



*Olaf Selvi, Brøsetvegen 26, får varer fra KØFFs Chevrolet U-5140 til høyre i 1964. Snuten av gammel-Bedford til venstre. Foto: Schrøder/Sverresborg Trøndelag Folkemuseum.*

Idungården og bolig «Blomsterhaven» på Charlottenlund.<sup>29</sup>

## Sjåførminner

Jeg var vel mer enn vanlig bilgal på gymnaset, og hadde anskaffet to russebiler før jeg tok lappen 10. mai 1962. Jeg fikk nok førerkortet under tvil, den bilsakkyndige karakteriserte kjøringa som middelmådig. Sommerjobb som sjåfør var drømmen, og den gang var det ingen klasseinndeling av førerkort. (Det ble først innført på 1970-tallet). Jeg hadde sett meg ut de nye engrosbedriftene på Leangen. Første forsøk, hos lagersjef Christiansen på FIGRO, ga ikke napp. Men direktør Iversen var elskverdig, og ga meg sjansen. På lageret regjerte Ottar Wangsmo, litt type brumlebass, men grei nok. Etter en kort innføringstid med sjåfør Martinsen, som måtte gå i land da Lånekassa ikke finansierte påbegynt skipperutdannelse, fikk jeg jeg kjøre den 3 ½ tonns Bedford 1953 alene. Den hadde selskap av

en jevnaldrende, mindre Bedford. Begge var fortsatt i B.I. Brodersens farveskjema, mellomblå med det gamle firmanavnet og en naturalistisk pose Krone-kaffe malt på dørene. Første oppdraget var å hente en skipslast farin på Havneleret. Rekkene med 50-kilos gule papirsekker fra Tate & Lyle syntes uendelig, og utfordrende for en ung mann uten styrketrening og kunnskaper om løfte-teknikk.

Mine sjåførkolleger kjørte de nyere bilene, røde med KØFF-navnet og stilisert kaffekrone. Paul Jarwson, alltid i godt humør, førte flaggskipet, en årsgammel Bedford bulldog. Den var avansert, hadde radio og overbygget lasteplatt med nedrullbare sidegardiner som beskyttet varene. De andre hadde åpen lasteplatt, så vi måtte dra over presenning når det regnet. Ragnvald Flatås kjørte det gamle flaggskipet, en fem tonns Chevrolet fra 1957. Med sin imponerende grill

<sup>29</sup> NAL 1973.



*KØFF brukte Vinjes verksted. Her er gammel-Forden inne til sin kanskje siste overhaling, i selskap med Vinjes drosje Chevrolet 1955-modell. I bakgrunnen skimtes halefinnene på en Plymouth fra 1957-58, som kan antyde dateringen. Foto: Vinjes Transport (utsnitt).*

var den en verdig representant for den siste perioden med betydelig innslag av amerikanske lastebiler på markedet. Flatås var mer innadvendt, som kunne sømme seg en pasjonert laksefisker med vall i Gaula.

Kolbjørn Flatval, en rund og blid kar, var fast på en Opel Blitz, som var lettkjørt – nesten som en personbil. Firmaets egne sjåfører ble supplert av lastebileier Fritz Bolland, en kraftig rusk som hadde fast kjøring med varer inn til lageret, først med en rød Bedford A-serie, så skiftet han til grønn Austin. Han var formann i Strinda lastebileierforening.

Varene ble kjørt ut til forretninger i Trondheimsområdet, og til videre transport med

rutebil (Rutebilstasjonen på Leüthenhaven), lokalbåt (Fosenkaia ved Jernbanen og Namsoskaia i Fjordgata) og jernbane (ekspeidjonsbygningen på Brattøra). Husker det som om vi alltid var ute i siste liten med disse leveransene, at det alltid var kø – og spennende om varene kom videre i tide. En gang var jeg med å fylle opp en vognlast i en av de tradisjonelle røde godsvognene til NSB, på et sidespor ved Leangen stasjon. (Engangstilfellet kan indikere at denne transportformen var på vei ut). Bolkan Transport i Namsos var stadig innom, firmaet hadde fast kjøring med varer som skulle til lageret der.

Ved utplukking av varene til forretningene ble hvert kollo påsatt en klistrelapp med



*KØFFs lagerhall under bygging i 1961. Det var høyt under taket. Foto: Schrøder/Sverresborg Trøndelag Folkemuseum.*

KØFF-symbol og et nummer som kode for den spesifikke ordren. Det var som regel god stemning når vi kom inn bakveien og annonserte: «No kjæm vi med varan». Hognes nederst i Jakobsliveien var ekstra nøye med kontrollen – vi mente det kunne ha sammenheng med at han satt i styret. På de få leveransene jeg var med til Helge Wanvik i Holtermannsveien opplevdes en viss skepsis – jeg fant senere ut at innehaveren var en fjern slektning av meg. Noen av kjøpmennene var virkelig personligheter. Jeg tenker da spesielt på Gunnar Larssen i firmaet Math. Larssen i Olav Trygvasons gate 34, med vareleveranse fra Taraldsgårdsveita. Rødmusset og blid var han innbegrepet av finere kolonial og «hva skal det være i dag da, frue?», men spø-

kefull og usnobbet overfor oss «med varan». Arthur Haarberg (bror til engelsklektor Gunnar, kjent fra radio og TV) på hjørnet av Innherredsveien og Thonning Owesens gate var også en type. Flere av kjøpmennene var forresten ofte innom KØFF, enten det nå var for å hente en hasteordre eller det gjaldt forretningsanliggender, og tok gjerne en prat i kantina. De fleste holdt seg til trygge doninger, som Opel varebil og Volkswagen kassevogn. En kjøpmann på Øvre Bakklandet var alene om å satse fransk, med en Simca Aronde varebil.

Jeg fikk noen dager fri først på august for å kunne dra på jazzfestivalen i Molde, i åpen 30-modell Ford. Året før hadde jeg vært der



FIGRO-bygget i september 2019. Foto: Knut L. Vik.

på den første festivalen, som utsendt medarbeider for Arbeider-Avisa. Nå var det spennende å kjøre hjem på natta for å rekke jobb mandags morgen. Etter ferieavviklingen, og på tross av enkelte tabber, fikk jeg lov til å fortsette utover høsten. Da ble det mindre tid bak rattet, mer som lagerarbeider og hjelpe-mann på bil.

Med sitt førkrigs design begynte de to Bedfordene å virke gammeldagse. Slitne var de også. Men det ble nok bestemt å satse på den største. Jeg fikk kort beskjed om å kjøre den til Vinjes verksted på Nardo. Der ble jeg spurt om hva som var i veien med den – «det meste» plumpet det ut av meg, for så vidt riktig nok. Men noen syntes vel det var i meste laget å spandere på så gammel bil, og tok en telefon. Jeg fikk en liten skrape. Og Bedforden kom tilbake i vesentlig bedre form, endog omlakkert i rød-gult farveskjema som sine yngre kolleger.

Et av de siste oppdragene var litt spesielt. Firmaet skulle kvitte seg med gammel-Forden, en avskiltet krigsmodell som var blitt stående mot ytterveggen av nybygget, hensatt etter siste tjeneste som rullende stativ for fasademalerne. Den var mørk grønn og hadde fortsatt initialene B.I.B. på dørene. Men god økonomitenkning tilsa at man skulle ta vare på dekkene. (Selv om de sannsynligvis var stive av elde). Beskjeden fra Wangsmo var at Forden skulle slepes til Wullums Vulk på Sluppen for avmontering av dekk. Trekkvogna ble kjørt av Trøan, en friskus fra Melhus som jobbet på lageret, jeg satt bak. Det gikk i et forrykende tempo, det var høst-kaldt, men jeg og det lille som var igjen av bremsere ble fort varme. Dog, det ble nedtur da vi kom fram: Dekkekspertisen konstater-te at felgene var 21-toms, en dimensjon jeg aldri har sett på lastebil, hverken før eller siden. Også de andre KØFF-bilene holdt seg til standard 20-toms. Forden ble etterlatt.



*KØFF-bygget i april 2016. KØFF og FIGRO fusjonerte i 1986. I 2016 var begge byggene til salgs samlet. Det var en stor salgsplakat på bygget. KØFF-bygget er blitt utvidet etter 1962. Foto: Knut L. Vik.*

Jeg fikk komme tilbake et par uker i 1966 da jeg hadde langperm fra Garden. Det var ingen store endringer i personale eller vognpark. Men den minste gammel-Bedforden var ute, og erstattet av en Hanomag kassevogn og en ny snute-Bedford. Den siste fikk jeg låne til å flytte gammel-Ford-deler som Terje Nafstad<sup>30</sup> og jeg hadde på Engelsåstrø ved Jonsvannet. De var lagret i og rundt ute-doene etter Landsskytterstevnet der i 1958. Nå skulle de siste kulturminnene fra den begivenheten rives. Iversen var elskverdig og lot meg få låne den nyeste Bedforden. Men alt med gammel bil tar tre-fire ganger så lang tid som planlagt, så jeg rakk dessverre ikke tilbake mens han ennå satt på kontoret ut over kvelden, bøyd over regnskapene på kontoret.

### **Andre KØFF-kolleger på lager og kontor**

Noen husker jeg naturlig nok bedre enn andre. Som kasserer sto Harald Bjørnstad i sentral posisjon (lønn!<sup>31</sup>) og alltid iført hvit lagerfrakk. Han kom aldri ned til lunsj. For-

klaringen fikk jeg først i 2019, av Iversens døtre. Bjørnstad var en dyktig gitarist og gitarlærer – en av de få på klassisk gitar i byen den gang, og brukte alle pausene til å sitte på sitt kontor og skrive noter. Ifølge døtrene, syntes nok Iversen gjerne at han kunne vært mer sosial. Bjørnstad opplevde at en av hans elever, Erik Stenstadvold, fikk et stort navn som utøvende gitarist og professor ved Norges Musikkhøgskole.<sup>32</sup> Bjørnstad hadde spilt i Palmen på 40-tallet, og drev forretning på si' som kommisjonær for Gibson gitarer og La Bella gitarstrenger.<sup>33</sup>

Mork het en av selgerne, som jeg husker pga. en særlig hendelse. Han skulle på forretningsreise nordover med hurtigruta søndag 21. oktober, men forsov seg søndag, og drosjen rakk ikke fram til St. Svithuns avgang. Iversens døtre husker godt at han dukket opp hjemme hos dem samme dag og beklaget, nesten på gråten, at han var kommet for sent. Rett før klokka 10 om kvelden grunnstøtte skipet ved Nordøyan fyr, og 41 mennesker omkom. Det

<sup>30</sup> Artikler i Strinda årbok. 2009: Bakkaunet – noen minner og 2013: Noen minner fra Jonsvannsbussen

<sup>31</sup> Lønna var 220 kr uka som sjåfør under 20 eller 21 år, da steg den til 300 kr.

<sup>32</sup> [https://nmh.no/om\\_musikkhogskolen/ansatte/erik-stenstadvold](https://nmh.no/om_musikkhogskolen/ansatte/erik-stenstadvold)

<sup>33</sup> Iflg. pensjonert lektor, gitarist Per Kristian Sandvik, nå Sandefjord, tlf. 30.6.2019.

var en litt spesiell stemning da han kom på jobben mandag.

Egil Gladsø var selger og bodde i Brian Smiths gate, hvor faren drev eller hadde drevet kolonialforretning. Han og kollega Svend Bøe var et radarpar.

Bjarne Hvidsand var formann, med ansvar for utplukking av varer og ekspedering av ordre. Han var min nære nabo i Korsvika, så jeg fikk ofte sitte på i hans gule SAAB to-takter. Hans entusiasme for merket smittet senere over på passasjerene. Frank Stene var en yngre kar, som var formann på inntaket og manøvrerte gaffeltrucken med stor eleganse mellom reolene. Han bodde på Ranheim og drev ellers med hundeoppdrett - chow-chow. Jostein Wik var lagermann da jeg begynte, men rykket snart opp til selger. Det var vel da han solgte sin stilige Chevrolet 1929 coupé, til en kar på Frosta. Dessverre har den aldri dukket opp igjen som veteranbil.

En eldre nordlending, mager men seig, håndterte tunge kaffesekker med forbausende lett-  
het på brenneriet på hemsens over kaffepakkeriet, hvor det satt damer som forberedte en stadig strøm av Krone-Kaffe for markedet. I denne delen av lageret var det alltid en deilig duft av nybrent kaffe.

Kantina lå i underetasjen til kontorrotunden. Kantinedama het Ella Letnes, den første koppen med Kronekaffe kostet 25 øre.

### **Fredagsritualer og frynsegoder**

Hver fredag var det utfylling av tippeku-  
pongen i lunsjpausen. Jeg var som regel med på tippelaget, men selvfølgelig ikke den ene gangen det ble 12 rette. Ergerlig, når min

andel av premien ville vært ca. 2500 kroner, tilsvarende 11-12 ukelønner. Samme dag kom alltid en svart Skoda 50-modell med representanten for Lager og Transport for å innkassere kontingenten. Jeg ble vel ansett som et fremmedlegeme i slik sammenheng, og aldri spurt om medlemskap. Og selvfølgelig var det dagen for lønning: Sedler og mynter i cellefonpose med lang strimmel for lønnsberegning, personlig overrakt av kasserer Bjørnstad.

Vi ansatte fikk kjøpe varer med en viss rabatt. Ekstra rabatt var det på en populær vare som hermetisk frukt, hvis det var bulk i boksen. Det hendte nok at en og annen boks fikk seg en ekstra kakk. Senhøsten 1962 var det stor firmafest i Handelsstanden. Det var nok for å markere nybygget og at driften var vel i gjenge etter flyttinga. Jeg fikk ha med kjæresten.

### **Uhell som sjåfør**

Noen ganger var uhellene selvforskyldte. Som da jeg skvettet søle på kåpa til FIGRO-dame og måtte erstatte rens. En gang presterte jeg å kolliderer med en personbil som kom fra høyre i en ellers bilfri Asbjørnsens gate. Så var det da jeg dundret inn i politiradaren med gammel-Bedford ved Wist i Innherredsveien, 55 km/t – da var generell fartsgrense fortsatt 40 i tettbygd strøk.

Men en gang var lykken bedre enn forstanden: En stille formiddag på senhøsten hadde jeg fått kjøre den store Chevroleten, og skulle ned bakken til Innherredsveien mot Blindeskolen. Det hadde lagt seg et tynt islag på asfalten. Jeg visste at da skulle det bremses meget forsiktig, men mistet likevel kontrollen. Heldigvis foretok bilen av seg selv en perfekt U-sving i bakken, uten å treffe noen, og kjørte

problemfritt opp igjen, som om ingenting var skjedd.

## Avslutning

Fra starten av høstsemesteret begynte, fikk jeg lov til å gå litt tidligere én dag i uka. Da kunne jeg hive meg på sykkelen og rekke ettermiddagsundervisningen til forberedende prøve i filosofi på Lærerhøgskolen, Rosenborg.

Jeg sluttet et par uker før jul. Jeg ser tilbake på tiden på KØFF med glede. Det var den første voksenjobben, og ga ansvar. Og tiltrengt mengdetrening som bilfører. Dessuten respekt for tyngre kjøretøy og mennene

bak rattet. Med senere akademiske studier og jobber i offentlig forvaltning – også innen samferdselssektoren – var det sunt å ha med seg dette halvåret som ballast. Og endelig: Erfaring med rasjonell pakking og transport har senere kommet godt med ved utallige flyttinger gjennom livet.

*Ivar Erlend Støv (f. 1944).*

*Utdannet jurist og kunsthistoriker,  
med historie mellomfag.*

*Pensjonert konservator. Artikler om  
arkitektur-, bil- og samferdsels historie.  
Bor i Asker.*

## Takk til

Direktør Iversensens døtre, Else Nordskog og Turid Hønnås, for hyggelig ettermiddagskaffe, utveksling av minner, foto og skriftlige kilder.

Årbokredaktør Knut L. Vik for å ha funnet et stort materiale i historielagets arkiv.

## Arkivalia

Byggesaksarkivet, Trondheim kommune.

FIGRO og KØFF-arkivet, Strinda historielag.

Leif Iversens etterlatte papirer, fra datteren Turid Hønnås.

## Digitalt

St. Svithuns forlis: [https://no.wikipedia.org/wiki/Sanct\\_Svithun-forliset](https://no.wikipedia.org/wiki/Sanct_Svithun-forliset) wikipedia (besøkt 23.09.2019).

Erik Stenstadvold: [https://nmh.no/om\\_musikkhogskolen/ansatte/erik-stenstadvold](https://nmh.no/om_musikkhogskolen/ansatte/erik-stenstadvold) (besøkt 24.06.2019).

## Litteratur

Aviser (Adresseavisen og Arbeider-Avisa. Detaljer i tekst/noter).

Byggekunst, nr. 11 1952. T.A.F. 50 år 17.12.1952.

Bratberg, Terje T.V.: *Trondheim byleksikon*. Oslo 1996.

Danielsen, Rolf: «Det nye bysamfunnet 1880-1914». *Trondheim bys historie bind 4*. Trondheim 1958.

Kirkhusmo, Anders: «Vekst gjennom krise og krig 1920-1964». *Trondheims historie bind 5*. Oslo 1997.

KØFF Engros A/S Nord 25 år 1950 -1975. (Brosjyre).

Norske Arkitekters Landsforbund. *Årbok 1973*.

Moe, Hans G.: *Trondheim adressebok*. Trondheim 1947 og 1953.

Olsen, Roar: «Leif Iversen». (Minneord).

Sætherskar, Johs. (red.): *Det norske næringsliv. Sør-Trøndelag fylkesleksikon*. Bergen 1949.

Sæther, Stein Arne: «Da arkitektene tok bølgen». *Adresseavisen* 8.4.2006.

Digital versjon: <http://www.adressa.no/tema/villeveier/article648719.ece>