Selskapet
for
Grimstad Bys Vel

Medlemsskrift nr. 40 — 1995

Selskapet
for
Grimstad Bys Vel

Medlemsskrift nr. 40 — 1995

Innholdsfortegnelse

1. **Medlemsskrift nr. 40** 7
av Reidar Marmøy

2. **Hvor seilte Grimstad-skutene** 9
av Helge Terland

3. **Miljøvernpris til Grimstad Byselskap** 41
av Reidar Marmøy

4. **Søknad om rettigheter som ladested**
To savnede dokumenter 44
av Reidar Marmøy

5. **Ord og uttrykk fra Grimstad-dialekten** 68
av Reidar Marmøy

6. **Årsberetning for Byselskapet** 92

7. **Årsberetning for Skjærgårdskomitéen** 99

8. **Annonser** 101

MEDLEMSSKRIFT NR 40 — 1995

Grimstads Sjøfartshistorie er i all hovedsak godt beskrevet. De innsiktsfulle artiklene i Grimstad Bys Historie gir et godt bilde av så vel skipsbygging som av seilskutetida i sin alminnelighet. I boken Grimstad Sjøfarts Historie har Birger Dannevig med sikker hånd trukket opp de store utviklingslinjene. Men som kjent: meget vil ha mere. I alle fall går det gjerne slik at lysten til å vite mer vokser når vi leser. Og når sant skal sies, er det ikke allverden vi vet for eksempel om våre handelsforbindelser i deler av jernalderen og i middelalderen, og det er sparsomt med presis viten om viktige deler av skipsfartens historie helt opp mot vår egen tid. Helge Terland har ytet et vesentlig bidrag til sikrere kunnskap ved at han har gjennomgått et nesten fullstendig materiale fra årene 1875 og 1876, altså fra selve storhetstida for seilende skipsfart i Grimstad. Han har vært i stand til å påvise seilingsruter og dermed anløpshavnene for skipene og kan dermed gi et klart bilde av hvor omfattende virksomheten var. Det er ikke å ta for hardt i når vi hevder at hans artikkel er et betydelig bidrag til byens historie.

Det gjenstår atskillig arbeid før vi har den skipsfartshistorie som byen fortjener. Vi har liten innsikt i den sosiologiske og sosiale siden ved denne næringen. Hvordan var det å være «yngste jungmann ombord»? Hva slags liv var det egentlig å være «skipper nest Gud på sitt førende skip»? Hvordan var det å være ektefelle og barn til sjøfolk - når de var til sjøs og når de var hjemme? Det sier seg selv at vi har å gjøre med et helt spesielt familiemønster. Vi vet en del, men ikke tilstrekkelig. Hele samfunnet ble selvsagt påvirket av de rammebetingelsene som sjømannsyrket medførte, men på hvilke måter påvirket det menneskenes hverdagsliv? Her er spørsmålene fremdeles flere enn svarene. Det finnes en del svar, en del i offentlige dokumenter, langt fler i brev, notater, dagbøker etc. som er i privat eie. Vi tar med glede imot alt som

kan være av interesse. Alt materiale kan kopieres raskt slik at ingen trenger å være redd for at noe skal komme på avveie.

I Grimstad Bys Historie står det på side 111 at man har lett forgjeves i norske og danske arkiver etter Grimstad-borgernes søknad om rettigheter som ladested. Det samme gjelder uttalelsen fra Arendal. Det var en gledelig overraskelse å finne teksten blant en del materiale som skulle gjennomgås i forbindelse med forarbeidet til Grimstad Byselskaps historie. Det dreide seg om en avskrift utført av Sven Oftedal og vi kan ikke med sikkerhet si at teksten ikke tidligere har vært offentliggjort, men det virker nærmest utrolig at så skulle ha skjedd uten at det var blitt alminnelig kjent i Grimstad.

Oversikten over ord og uttrykk fra Grimstad er en oppfølging av en henstilling i tidligere nummer av medlemsskriftet. Det var sant å si ikke så mange som hadde noe å meddele før redaktøren av Grimstad Adressetidende fikk litt fart i saken ved å opprette en spalte for ord og uttrykk som er ved å forsvinne fra språket. Jeg hadde selv notert meg alt jeg kunne komme over gjennom samtale med gamle mennesker fra byen og omegnen og synes det er rimelig å ikke vente lenger med å offentliggjøre ordlista. Den bør gjøres mer fullstendig og vi tar med glede imot alle bidrag.

Styret for Grimstad Bys Vel takker alle som er med på å utføre et arbeid som kommer lokalsamfunnet til nytte på så mange vis. Det er i vår sammenheng også grunn til å rette en takk til dem som år etter år tegner seg for annonser i medlemsskriftet og derved bidrar til skriftet kan komme ut.

September 1995
Reidar Marmøy

HVOR SEILTE GRIMSTAD-SKUTENE ?

Av Helge Terland

At norske skuter og norske sjøfolk seilte på alle hav, hører vel med til vår barnelærdom. Den gamle seilskuteskipper Selmer Lindeberg forteller i sin historie om rederiet Hansen-Tangen på Åkerøya at om vinterkveldene pleide sjøfolkene å sitte og prate om havner som Sidney, Pernambuco eller Bahia med den største selvfølgelighet og kjennskap, men få hadde noensinne vært nord for Birkenes. Denne merkverdige blanding av fjern og snever horisont, er trolig karakteristisk for mange av kystens kvinner og menn helt opp mot vår egen tid. Men er det nå sikkert at de av våre forfedre som var sjøfolk var så vidfarne og verdensvante som dette kan gi inntrykk av?

Svaret er både ja og nei, alt avhengig av hvilket tidsrom man velger. Når det gjelder seilskutene fra det sør-østlige Norge, kan det vel i alminnelighet sies at de frem mot midten av 1800-tallet stort sett var beskjeftiget med å bringe trelast fra norske havner til England og kontinentet med enkelte avstikkere til Middelhavslandene, blant annet for å bringe saltlaster hjem.

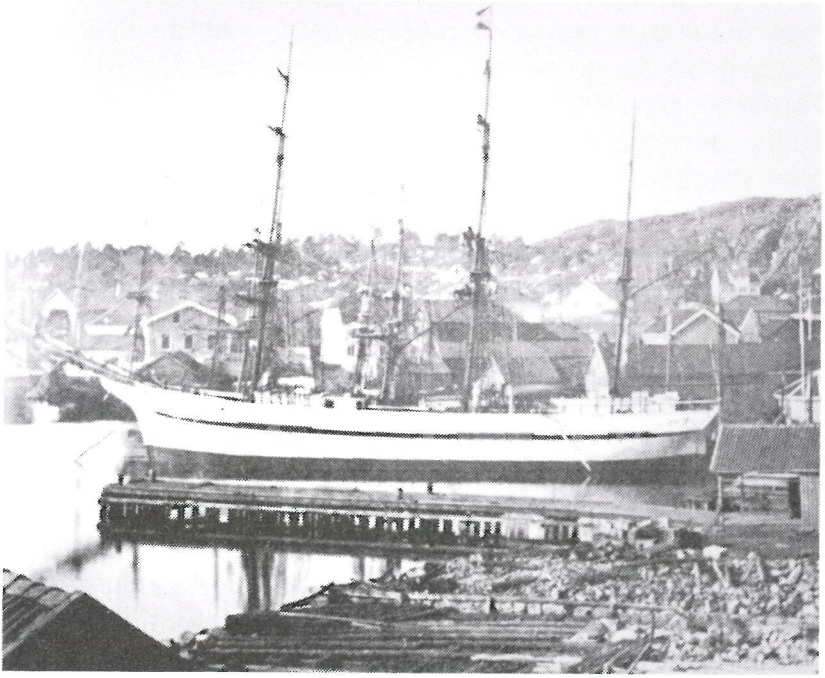
Den store utvidelse av fraktmarkedet kom med opphevelsen av Navigasjonsakten som inntil 1849 hadde forbudt utenlandske skip å seile mellom England og koloniene. Den betød også at Norge ble sidestilt med Sverige når det gjaldt trelasteksporten fra Østersjø-havnene. Endelig satte Krim-krigen igang en lukrativ fart på Middelhavet og Svartehavet. Inntektene fra denne kom trolig til å bety mye for kapitaloppbygging og videre satsing på skipsbyggeri. I Grimstad gjelder nok dette i særlig grad Smith-Petersens rederi.

En bark for stagfokk, fokk, forre og store undre mersseil; de siste ofte kalt stumpene. Når det «gikk for stumpene» hadde man i ærbødighet bøyd seg for naturkreftene, men beholdt de undre mersseil for å holde styringsfart og stabilisere mot slingring.
Kauling er mesteren for dette marinemaleriet.
(Foto og tekst: Norsk Sjøfart)

I de påfølgende tiår blomstrer verftsindustrien i Grimstad opp til uanede høyder og man får en lang rekke nye beddinger i Vikkilen og Feviks omegn. Men mot slutten av 1860-årene har de florisante tider gått over i en lavkonjunktur, og i 1869 skriver Grimstad Adressetidende: «....Handelsflaadens raske Forøgelse i de sidste Fredsaar, en Tilvekst, der særlig for enkelte Nationer har været altfor voldsom til, at den kunne staa i et rimeligt Forhold til Behovet, og som derfor har overfyldt Fragtmarkedet med disponible Rum. Heri maa naturligvis ogsaa medregnes den voxende Sverm af Dampskibe der nu snart sagt gjennomkrydse alle Have og Farvande, og som formedelst den Hastighed, hvormed de kunne besørge Varetransporten, vel maa beregnes at indtage Pladsen for det to-tredobbelte antal Seilskibe.»

Det første som seilskutene tapte i konkurransen med dampskipene var post, passasjer- og emigrantfarten. De amerikanske postdampskip på 2000-3000 tonn brukte ved begynnelsen av 1870-årene ca. 10-11 dager mellom England og Amerika mens en vanlig Grimstad-skute på 400-500 tonn normalt anvendte vel 30 dager. Av negativ betydning for seilskutene var naturligvis Suez-kanalens åpning i 1869, og opprettelsen av stadig nye bunkersstasjoner verden over. Gradvis forsvant også stykkgodsfrakten på de nære havområder, og tilbake ble da frakten av gods hvor tidsmomentet var mindre avgjørende. Det vil i hovedsak si bulkfart med korn, kull, salt, bomull, petroleum, salpeter, guano, malm, jernbaneskinner og ikke minst trelast. Dette var imidlertid Grimstad-skutene med sine rommelige former særdeles velegnet for. Det lyder nok prosaisk når sjøfolk etter sigende pleide å gjenkjenne skuter som var bygget på byens verft på det som noe foraktelig ble benevnt «Grimstad-raua», men egentlig betyr det vel bare at de ut fra sine frakt-forutsetninger var svært funksjonelle. Skjønt ingen regel uten unntagelse. Da den danskfødte skipsbyggmester Jakob Tryde starter opp sitt verft inn-

erst i Vikkilen, skjer det noe nytt, og ved stabelavløpingen av barken «Mercur» i 1870 blir «Adressetidende» helt lyrisk i sin beskrivelse av de skjønneste linjer og det vakreste skrog som noensinne er sett fra et av byens verft. Skipets fører og medeier Ole Frivold ga den da også den attest at det var det heldigste stykke tre som hadde flytt ut av Vikkilen. Det er også vel kjent at Ole Just ved Smith-Petersens verft i Hasseldalen bygget både vakre og hurtigseilende skuter.



Det var fast skikk at alle Smith Petersens nybygninger fra Hasseldalen ble slept inn til Grimstad og fortøyd utenfor rederiets hus mens de siste forsyninger kom ombord. Bildet viser barken «Sneklokke» som ny i 1875. Bildet har historisk interesse også i en annen henseende. I forgrunnen ligger de siste rester av beddingene i Dramsevigen, hvor det tidligere hadde vært utfoldet en slik omfattende virksomhet.
(Foto og tekst: Grimstads Sjøfarts Historie)

Ved midten av 1870-tallet dreier næringsvirksomheten i Grimstaddistriktet seg så ensrettet om sjøfart og skipsbygging at det ikke gis rom for noen annen kapitalkrevende og kapitalbyggende virksomhet. De største rederne, slik som Smith-Petersen, Bang og tildels Børresen, hadde låst en stor del av sin økonomiske bæreevne fast i verftsindustrien. Med sitt behov for varer og arbeidskraft betydde denne enormt både for kjøpmannskap og sysselsetting. Man bør være klar over at bortsett fra Smith-Petersen, og muligens Jørgen Bang, var det ingen redere som hadde stor nok kapital til å helfinansiere et nybygg for eget rederi. Heller ikke for dem var det vanlig. Nesten alle entrepriser var bygget på partsrederi, og ofte på små parter, det vil si beskjeden kapital oppspart på mange hender. Hvilket ikke bare ga en fordeling av risiko, men også i de gode år av velstand.

Når Grimstad-rederne er blitt beskyldt for konservatisme og sendrektighet i overgang fra tre- til jernskip, og fra seil til damp, må man ha den økonomiske bakgrunnen klart for seg. Det fantes i den sørlandske småverfts-industri hverken kapitalgrunnlag, teknologi eller ekspertise til å konkurrere med utenlandske stålskipsverft. Det kunne nok gjennom partsrederi la seg gjøre å reise kapital til en treskute, men neppe til et jerndampskip som kostet 3-4 ganger så meget og som hadde langt større løpende driftsomkostninger. Derfor var bestilling av slike fra utenlandske verft lite aktuelt.

Sett i en større sammenheng var våre lokale redere og verftseiere heller ikke så kapital- og inntektssterke. I 1873 blir Smith-Petersen og Jørgen Bang som topper skattyterlisten liknet etter en inntekt på henholdsvis 18.300 og 10.800 speciedaler. Samme år blir Thommesen i Arendal liknet etter 35.000 spd. inntekt, og Smith-Petersen ville bare ha fått en fjerdeplass på Arendals skattelikning, mens Jørgen Bang knapt var nådd en 12-plass. Andre av våre «store» redere som

P. B. Einersen og Jørgen Børresen var liknet for inntekter på henholdsvis 4.300 og 4.175 speciedaler. Det ville såvidt ha brakt dem opp på listen blant de 30 største skattytere i nabobyen.

I 1870 bryter den fransk-tyske krig ut og skaper en kortvarig høykonjunktur. To år senere, høsten 1872, havarerer hele 9 Grimstad-skuter i en orkanaktig storm rundt de danske øyer. Behovet for fornyelse sammen med optimisme fører i de påfølgende år til en kraftig opprustning av grimstadflåten, som frem mot 1875-76 får en tilvekst på 7-9 nye skip hvert år, alle bygget ved verfter under Grimstad tollsted. Naturligvis finner det sted salg og annen avgang, såvel som kjøp av skip utenfra i disse år, men veksten i tonnasje er stor, blant annet fordi nye skuter som bygges til erstatning for gamle, nesten alltid er større. I 1875 opererer man i statistikken med 189 fartøyer bemannet med 189 skippere, 297 styrmenn og 1608 øvrige sjøfolk, totalt 2094 mannskaper. Omtrent det samme som byens innbyggertall. Skipenes gjennomsnittsalder er 10.9 år, og trekker man fra et snes av de eldste trelastdragerne er gjennomsnittsalderen nede mot 7-8 år, trolig den mest moderne og beste flåte Grimstad eide i seilskutetiden.

Grimstad-rederne la likevel bare beslag på mindre enn halvparten av produksjonen fra verftene. Den 1. januar 1875 ble det registrert hele 19 skip av 4315 lesters drektighet under bygging i Grimstad tolldistrikt. Mesteparten av skipstømmeret ble skaffet fra nærliggende skoger som i disse ti-år blir kraftig uthugget. Det ga bøndene gode inntekter, noe som fremdeles idag vises igjen i de mange prektige våningshusene på Sørlandet fra denne perioden.

Hvor seilte så skipene hen? Hvor hentet man de befraktningsinntekter som skulle bygge opp kapitalen og forrente investeringene? Naturligvis vet man fra den generelle sjøfarts-

historien mye om fraktmarkedene og norske skips seilinger til de ulike tider, men så vidt jeg kjenner til, har det ikke vært utført noen detaljert studie av et større antall skips enkelte seilaser over en lengre periode. De følgende opplysninger refererer seg til årene 1875-76, og der er to årsaker til at denne perioden er valgt. For det første dreier det seg om et tidsrom hvor aktiviteten er på et toppnivå blant Grimstads redere, for det annet finnes det en omfattende studie av Arendals skipsfart for de samme år som på mange områder er relevant til Grimstads sjøfartshistorie, og som følgelig kan utfylle vår viten om forutsetningene for Sørlandsbyenes kolossale satsing på skipsfarten (se Sjøfartshistorisk årbok for 1986).

De mest fullstendige opplysninger man i ettertid kan skaffe seg om de enkelte skips seilaser er å finne i Grimstad Adressetidendes spalte for «Skibsefterretninger». Stort sett har redaktøren fått oppgitt posisjoner og destinasjoner direkte fra rederiene, men han snapper også opp meldinger fra andre kilder. Ved midten av 1870-årene er telegrafen kommet i aktivt bruk og kabler er lagt ikke bare over Nordsjøen og Atlanterhavet, men også til de fjernere verdensdeler. Fremdeles var det vanlig at kapteinen oppsøkte meglere og sikret seg ny last fra sted til sted, men veldrevne rederier arbeidet etter hvert mer og mer på befraktningsmarkedet. Skip kunne bli sendt i ballast over lange distanser med beskjed om å melde seg ved en bestemt stasjon, for eksempel ved St. Thomas i Vestindien for så å bli omdirigert derfra til lasteeller losseplass i Gulfen, Syd-Amerika, eller USA's vest-kyst. På den andre siden av havet var Queenstown på Irlands sydspiss eller Falmouth i Kanalen typiske meldestasjoner hvor kapteinen rodde i land og fikk beskjed om endelig destinasjon. Naturligvis ble disse steder også oppsøkt for å gi melding hjem om lykkelig overfart. Det samme gjelder for passasjer som Helsingør, Bosporos eller Gibraltar. Derfor er dis-

se stedene overrepresentert i «skipsefterretningene», men de har stor betydning siden meldingene derfra ofte opplyser om hvor skuten kommer fra, såvel som neste bestemmelsessted.

Det har lykkes å følge 178 av Grimstad-skutenes bevegelser gjennom årene 1875-76 med en ganske stor grad av fullstendighet for ca. 80% vedkommende. Når det gjelder de øvrige 20% kan det mangle enkelte seilaser, eller det kan være usikkerhet om posisjonsmeldingens riktighet. Men selv der hvor der er lakuner, kan man ofte ut fra handelsgeografisk viten og siste ankomststeds egenart gjette seg til hvor skuten kommer fra. Også avstanden i tid mellom to meldepunkter og kjennskap til enkelte seilasers varighet kan gi en god pekepinn om hvor i verden den «tause» skute kan ha vært.

Det er to store seilingsområder som skiller seg klart ut i 1870-årene. Det ene er den tradisjonelle kull- og trelastfarten på Østersjøen og Hvitehavet med destinasjoner hovedsaklig i England og på Kontinentet. Det andre målområdet må med en fellesbetegnelse kalles Atlanterhavsfarten. Den er fraktmessig meget sammensatt og dekker såvel Syd- som Mellom- og Nord-Amerika med destinasjoner over hele Europa.

TRELASTFARTEN

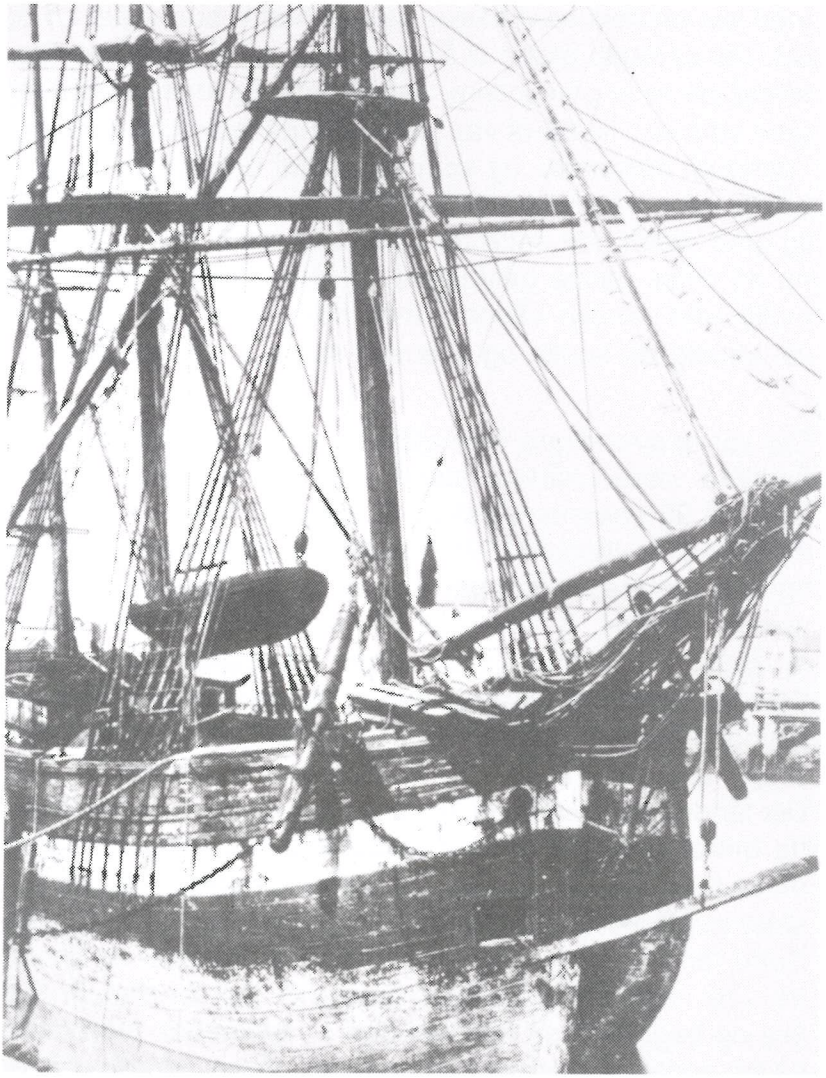
I 1875 er aldersfordelingen på Grimstads seilskuter som følger:

0-10 år	106 skip
11-20 år	49 skip
21-30 år	9 skip
31-50 år	14 skip

Av disse skip er 67 helt ensidig beskjeftiget med kull- og trelastfarten på Nordsjøen, Østersjøen og Hvitehavet. Nesten uten forskjell dreier det seg om Grimstadflåtens eldste skip

med lav Veritasklassifikasjon, ja helt ned til bunnivået C1 og C2. Det er ingen grunn til å legge skjul på at det blant disse fantes de rene plimsollere, salryggede og lekke trelastdragere som ved litt hårdt vær enten fløt på lasten eller holdtes i gang på pumpene, og som var såvidt beryktet at rederen hadde store vansker med å skaffe mannskap til dem. I særlig grad gjaldt nok dette før vindmøllens tid. Den var god å ha på disse gamle treskutene. Sjøfolk pleide å kalle vindmølla «det norske våpen», men etter hvert ble den også alminnelig på finske og svenske skuter i trelastfarten.

Det var nødvendigvis ikke alltid de eldste skutene som behøvde å være i dårligst stand. Den lille briggen «Vestalinden» på 96 kommerselester var bygget i 1855, men hadde en stranding allerede i 1867, og ble vel etter dette aldrig riktig den samme. I 1875 har den en av de laveste klassifikasjoner i Veritas, B 2, hvilket ville si at den bare ble ansett for skikket til å befare Østersjøen, Nordsjøen og Kanalen. Den 30. mai 1876 klareres den ut fra den britiske vestkysthavnen Newport og setter kurs for Østersjøen, passerer Helsingør allerede 14. juni og er fremme i Sundsvall 26. juni. Der får den imidlertid problemer da den av besiktigelsesmenn fra befrakteren blir erklært sjøudyktig. På rederens vegne protesterer kaptein Ole Bie på denne avgjørelse og får omsider medhold av magistraten som gir tillatelse til å laste. Dette tar sin tid og først mot midten av oktober er skuten fremme i den engelske havn Exmouth. Der tar den inn ballast og begir seg på hjemvei den 4. november. Den møter så sin endelige skjebne i en nordvest storm i Nordsjøen, og den 17. november meldes det fra Nieuwendiep at et hollandsk skip har reddet en 7 manns besetning fra den synkende Vestalinden. Heldigvis er ikke eksempler som dette vanlige.



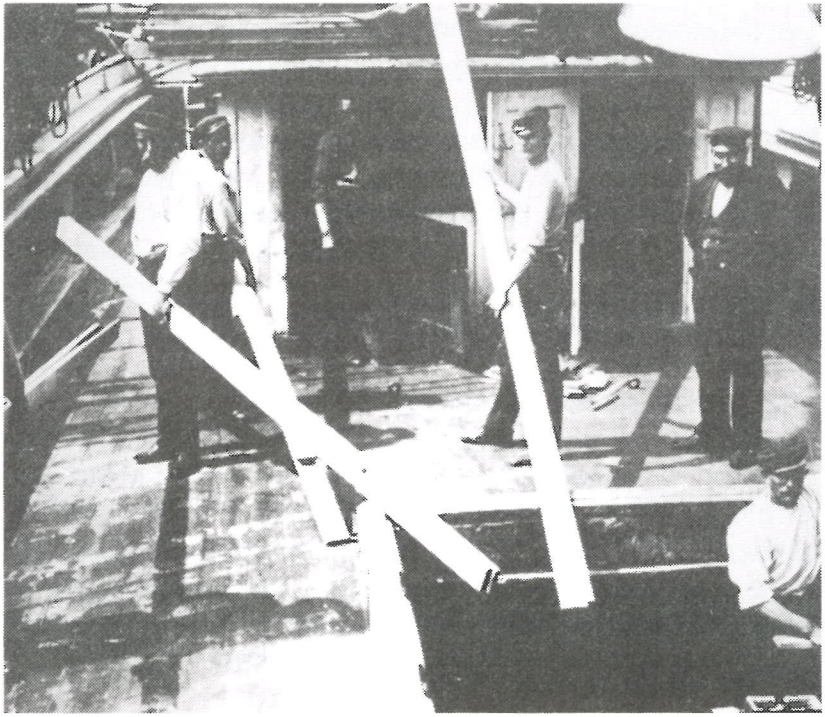
En trelastdrager losser i fransk havn. Baugporten på styrbord side av forstevnen er åpnet for å hale ut lengre trelast. Fartøyets nasjonalitet er ukjent. Men om det var norsk, ville det være en typisk representant for de sør-østnorske seilskip i første halvpart av 1800 tallet.
(Foto og tekst: Norsk Sjøfart)

Den typiske trelastdrager lå hjemme i vinterhavn. Det var ganske enkelt ikke mulig å seile på de islagte farvann i Østersjøen og Hvitehavet vinters tid. Normalt brøt skutene opp fra slutten av april med hovedtyngden i mai, men det kunne variere en del fra år til år. Eksempelvis var det vinteren 1875 usedvanlig sterk kulde med opp til 45 minusgrader i Østersjøen, og Grimstad-skutene kom forholdsvis sent ut. I tidsrommet 3.-25. mai står 21 skuter ut fjorden, mens 15 følger på de to uker deretter. Det må ha hersket et kolossalt liv og røre på havnen i denne perioden. Men allerede i mars hadde et 10-talls skuter, ofte med trelast fra Frolands verk, forlatt vinterhavn med England, og fortrinnsvis med kullhavner som Newcastle, Leeds og Hartlepool som mål. Mens størsteparten av skutene drar i ballast direkte av Østersjøhavnene, tar disse skutene med tidlig utfart inn kullast fra England til en lang rekke av Østersjøhavnene, og utnytter på denne måten sesongen til en ekstra frakt. Noen av disse kullastede skip går fra England med Arkangelsk eller Onega som mål, men vanligvis leverer de da sin kullast underveis til nordnorske havner eller på Island.

Den vanlige trelastdrager gjorde to turer i sesongen på Østersjøen. Normalt var den på første tur ferdiglastet litt før St. Hans og de første uker av juli løper det inn en jevn strøm av meldinger om passasjer ved Helsingør, Dragør eller Flintrännan. Det samme gjentar seg i overgangen august/september på vei tilbake fra siste besøk i Østersjøhavn. Det er uten tvil i disse periodene man fra heiene rundt byen kunne telle hundrevis av seil som søkte opp under kysten.

Farten på Hvitehavet har litt annen rytme. Det hører til sjeldenhetene at en skute er i stand til å gjøre to turer på Arkangelsk på samme sommer. Vanligvis går man fra Hvitehavet til engelsk, fransk, eller hollandsk havn med last, for så å sette kursen mot Østersjøhavn på andre runde. På

grunn av sen sesongstart og lengre utseilte distanser pleier disse skutene å komme sent inn i Østersjøen og følgelig også sent hjem til vinterhavn. Jevnt over er det skuter med høyere Veritas-klassifikasjon som går i denne fart. Det var imidlertid alltid en usikkerhet for disse etternølere. Man kunne risikere å ikke nå fram til lastehavn før isen hadde lagt seg, eller som kaptein Taarvig med barken Charlotte Stringer opplevde det vinteren 1874-75, å bli frosset inne på havnen i Bjørneborg.



Plankelasting. Med et helt skipsrom å fylle ble dagene og armene lange. Kanskje ville denne besetningen for en gangs skyld misunne kokken som står utenfor den todelte døra til byssa. Han fikk i det minste en viss variasjon i arbeidet.
(Foto og tekst: Norsk Sjøfart)

I de fleste beretninger heter det at trelastskutene vanligvis kom tilbake til vinterhavn i oktober/november. Men dette er en sannhet med modifikasjoner. Svært mange har vanskeligheter med å nå hjem til jul, og i et år som 1875, da sjøfarten kom sent i gang, gjør dette seg gjeldende i særlig grad. Det hagler inn med skuter i Grimstadfjorden og uthavnene først mot nyttår og i januar. Skip som hadde vært med trelast helt nede i Middelhavet, nådde ikke hjem før i februar. Trolig var det mang en ung mann som hadde tatt sikte på å begynne på styrmannsskolen i begynnelsen av november som dermed fikk sine forhåpninger skuffet.

Som nevnt gikk flertallet av trelastdragerne ut i ballast. De fleste kom også hjem i ballast med unntak av noen få varer til byens kjøpmenn. Det kan også ses at enkelte kommer hjem med høy fra kanalhavnene, salt fra Portugal eller stenkull fra England. Ikke sjelden blir lasten liggende ombord vinteren over for så å bli levert i en Østersjø-havn tidlig på våren, og forhåpentlig til god pris. De ballastede skutene hadde ofte en hård tørn på hjemvei i høst- og vinterstormene og det forekommer ikke få havarier i denne periode av året. Karakteristisk for den type ulykker som kunne inntreffe med skuter som hadde sandholdig ballast var at man ved lekkasje fikk tilstoppede pumper, eller endog verre, at man pumpet så meget av ballasten ut at skuten ble ustabil.

Når man følger den enkelte trelastskutes seilas, er det vanskelig å finne et fast mønster i bevegelsene. Det er lite vanlig at den besøker samme havn mer enn en gang i sesongen. Eksempelvis kan en skute i april hente stenkull i Hartlepool, levere lasten i Stockholm i slutten av mai, derpå gå nord i Østersjøen til en av de svenske eller finske trelasthavnene, returnere i juli med tømmer for Le Havre, i heldig fall ta inn ny last der for St. Petesburg, påny ta inn trelast i Viborg,

levere den i Bordeaux og så et stykke ut i november halse hjemover i høststormene.

Men naturligvis er det enkelte av östersjöhavnene som dominerer trafikken. I årene 1875-76 fordeler Grimstad-skutenes besøk i svenske trelasthavner seg slik:

Svenske havner	**1875**	**1876**
Gävle	10	17
Haparanda	1	4
Hernøsand	20	13
Hudikswall	8	2
Kalix	7	6
Luleå	6	4
Räneå	5	6
Skellefteå	8	5
Sundswall	39	40
Søderhamn	8	9
Umeå	4	2
Diverse andre	26	20
	142	128

Også andre svenske östersjöhavner som Malmø, Norrkøping og Stockholm er flittig besøkt, den sistnevnte hadde et 30-tall anløp av Grimstad-skuter i registreringsårene, men ofte leveres da laster fra fjerne havner. Det samme gjelder i høy grad også anløp av tyske og russiske östersjöhavner. Finske havneanløp i de samme år beløper seg til 51 besøk. Her leder Viborg klart med 23 anløp, noe som uten tvil har sammenheng med at skip som losser ved Kronstad/St. Petersburg må over Finskebukten for å få returlast. Ellers skal man merke seg at trelastfarten fra Østersjøen var spesielt laber i dette tidsrom på grunn av langvarige streiker i engelske kullgruver i 1874-75, hvilket forårsaket at props og minetømmer stablet seg opp og ikke fant omsetning. I samsvar med dette sank

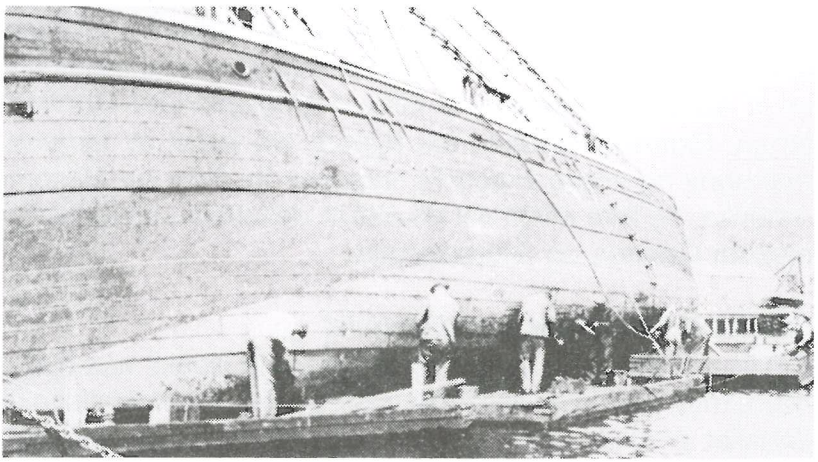
også fraktene til et lavmål, og i vår lokalavis advares stadig rederne mot å gå for tidlig ut og slutte frakter til uakseptable priser.

Skuter som skal opp og hente trelast i Hvitehavet (Kvitsjøen), kvitter sjelden vinterhavn før de første par uker av juni, da isforholdene der nord kunne være svært problematiske tidlig på sommeren. I 1867 var 17 norske skuter, halvparten fra Sørlandet, gått tapt i drivisen, et eksempel som nok har motvirket trangen til å forsere denne farten. I 1875 med den spesielt kalde vinter laster 12 skuter i Arkangelsk mot 21 i 1876. Onega noterer seg bare for et enkelt besøk i 1875 mot 3 i 1876. Disse tall må ses på med reservasjon, da skipsmeldingene fra disse havner synes å være noe mangelfulle. Trolig har trafikken vært større enn tallene indikerer. De fleste befraktninger fra Arkangelsk går til engelske havner, men ikke få går til spanske eller franske Middelhavs-havner. Dette siste synes spesielt å gjelde for skip med høy Veritas-klassifikasjon som av en eller annen grunn har tilbrakt vinteren i hjemhavn og som så fra Middelhavet fortsetter mot fjernere farvann og mål. Når det gjelder trelastfart skal man imidlertid være klar over at dette ikke er synonymt med Nordsjøfarten. Grimstad-skutene tok hyppig inn laster av fargetre, mahogny og andre eksotiske tresorter fra Syd- og Mellom-Amerika, og ikke minst var de aktive deltakere i trelastfarten mellom Canada og Storbritannia.

LEILIGHETSBESØK I HJEMHAVN

Det kunne gå årevis før en ny skute søkte tilbake mot hjemhavn, men som et hovedtrekk viser denne undersøkelsen at flertallet av skuter som normalt seilte på fjerne farvann pleide å se innom Grimstad hvert annet eller tredje år. De som da blir liggende noen tid har vanligvis kommet inn i ballast fra en kanal- eller nordsjöhavn. Eventuelt også fra en av de større östersjöhavnene som Stettin, Riga eller St. Petersburg.

I forbindelse med disse besøk skjer det hyppig skipperskifte og rimeligvis også utskifting av mannskap. Vi skal erindre at det ikke vare var et latent sosialt behov for å besøke hjemmet, men også for en del av ungdommen til å gå på styrmannskolen som hadde sin virksomhet i tiden fra oktober til april. Men hovedårsaken til disse besøk var nok oftest skutens vedlikehold. Især gjaldt det ettersyn av bunnen og ny forkobring. Det skjedde her hjemme ved kjølhaling, hvoretter skuta ble drevet og kledd med nye kobberplater fra kjølen opp til lastemerket. Dette ble gjort for å beskytte skuta mot groe av skjell, langhalser og allslags gress og alger som festet seg til bunnen under opphold i tropiske og varme farvann. Vanligvis ble en skute i slik fart nykobret hvert tredje år. Avmønstrede mannskaper fant da ofte sysselsetting med reparasjoner, seilsying og liknende. I årene 1875-76 kan det med noenlunde sikkerhet konstateres et 30-talls hjemmebesøk som har med kalfatring eller utskifting av mannskap å gjøre.



Alle seilskip lakk, mer eller mindre. Minst dersom de ble godt vedlikeholdt. Her blir skonnerten «Gerd» av Mandal kjølhalt og kalfatret.
(Foto og tekst: Med is og plank i Nordsjøen)

Når skutene skulle gjenoppta farten, søkte de gjerne opp i Østersjøen etter en trelastfrakt til engelsk vestkysthavn, hvorfra de igjen kunne få kullast eller liknende til oversjøisk destinasjon. Men der er også tallrike eksempler på at skuter gikk i ballast direkte fra Grimstad til oversjøisk havn, og helt nye skuter som skulle settes inn i langtraden ble ikke sjelden sendt ballastet til en av USA's store havnebyer på østkysten hvor fraktmarkedet for denne type tonnasje var gunstig.

ATLANTERHAVSFARTEN

I årene 1875-76 krysser 112 av Grimstad-skutene Atlanterhavet en eller flere ganger. Det finnes en rytme i disse seilaser som henger sammen med vær, vind, strøm og årstider. Vinterseilas på nordlige breddegrader var ikke bare ubehagelig, men innebar ofte en stor grad av risiko for havari og beskadigelse. Intet var derfor mer naturlig enn å søke mot sørlige og mer gjestmilde farvann når høststormene satte inn over Nord-Europa.

I månedene november-desember går en strøm av skuter fra de europeiske havnebyer over mot det amerikanske kontinent. Flertallet av disse velger å ta den sørlige rute med strømmen og passaten i ryggen over mot de Vest-Indiske øyer. De som skal til Sør-Amerika dreier sydover i passatbeltet mens flertallet, ihvertfall av Grimstad-skutene, ankrer opp på reden til Charlotte Amalie på St. Thomas, den største av de danske Jomfruøyene. Den hadde en av Vest-Indias fineste naturhavner med ankerplass for hundrevis av skip og var gjennom flere ti-år det sentrale punkt for skipsfarten. Grunnen til dette var ikke minst øyas betydning som ordre- og depotplass, og at den hadde gode telegrafiske forbindelser med den øvrige verden. Utover 1880-årene utvikler Bridgetown på Barbados seg til en farlig konkurrent med store opplag av skipsutstyr, reparasjonsmuligheter og ikke minst ef-

fektiv megler og ordrevirksomhet, og ved århundreskiftet har St. Thomas stort sett mistet sin betydning.

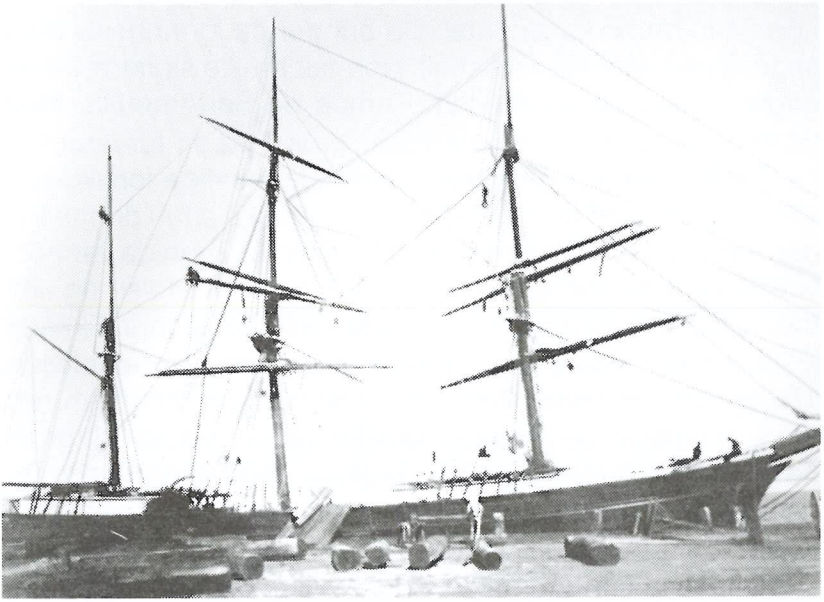
Det er i ettertid vanskelig å avgjøre hvor stor andel av skutene som om vinteren går ballastet over Atlanteren til ukjent destinasjon, men det er rimelig å tro at de mange skuter som forlater engelsk kull- eller industrihavn har last ombord og kjent lossested. I hvert fall er det påfallende hvor mange av Grimstad-skutene som i de sene høstmåneder er kommet inn til havner som Cardiff, Bristol, Liverpool eller Newport for å losse eller laste.

Fra St. Thomas kunne seilerne normalt fortsette romskjøts og medstrøms både nordover mot USA's vestkyst og inn i det Caribiske hav. Skuter som skulle til Sør-Amerika måtte derimot vente å møte motvind når de var ute av passatbeltet, men nede i Sør-Atlanteren ble de fanget opp av Brasilstrømmen og kunne da igjen få bedre fremdrift. Trafikken såvel på Nord- som Sør-Amerika foregår stort sett uavhengig av årstidene, men når det gjelder seilasen på De caribiske øyer, prøvet man å komme seg ut av området før orkantiden i juli-oktober, mens risikoen for å oppleve en tornado i Gulfen var størst i april-mai. Hvor dramatisk dette kunne være, opplevet man i oktober 1867 da 4 damp- og 50 seilskip som lå oppankret, strandet på St. Thomas.

Farten på Syd-Amerika

Farten på de sydamerikanske statene Argentina, Uruguay og Brasil er tallmessig sett ikke stor. I årene 1875/76 er bare 20 Grimstad-skuter innom havner her, og av dem er det ikke flere enn 5 eller 6 som kan sies å gå i noenlunde fast fart på Brasil og Argentina. Stikkprøver fra de foregående og etterfølgende år viser i all hovedsak samme tallmessige fordelinger både når det gjelder destinasjoner og antall skuter som er beskjeftiget i denne traden. Brasil er den klart mest

besøkte stat, og i de to årene kan man notere besøk i hele 9 forskjellige havner. Bahia og Rio Janeiro har flest anløp med henholdsvis 10 i 1875 og 11 i 1876. Dernest følger Santos og Laguna med 5 og 7. På retur til Europa kan ofte skutene anløpe flere havner, tydeligvis for å komplettere lasten, som vel i hovedsak har bestått av kaffe, tobakk, rom, huder, bomull, gummi og mer eksotiske treslag som f.eks. fargetre.



Lasting med eselkrefter. Barken «Immanuel» som strandet ved Santa Luzia i mars 1896 og ble kondemnert.
Bildet er tatt i Galveston i 1891 og viser skipet under lasting av tømmer. Man ser fremgangsmåten: Stroppen rundt stokkene hukes i en talje i riggen; taljeløperen går via en blokk på kaien til et gangspill. Gangspillet er utstyrt med en lang spak forspent et esel som i stadig sirkelvandring drar gangspillet rundt. På denne måten tok man lasten fra kaien og ned i rommet, hvor besetningen måtte få hver enkelt stokk på plass.
(Foto og tekst: Grimstads Sjøfarts Historie)

I Argentina er Rio Janeiro den dominerende havn med 9 anløp, men også slakteribyen Gualeguay blir besøkt, trolig for å laste huder, som har vært den mest vanlige eksportartikkel derfra. Også Montevideo i Uruguay, som noterer seg for 3 anløp, har huder og ull som typiske eksportartikler.

Sporadisk kan det ses at norske skuter i dette tidsrom er beskjeftiget i fart mellom Sør-Amerika og USA, men i alt vesentlig kommer og går skutene til og fra de store havnene i England og på kontinentet. De bringer da fortrinnsvis med seg industrivarer eller stenkull. Normalt brukte skutene 80-90 dager i sjøen på vei mellom Europa og Sør-Amerika. Med tid for lossing og lasting var tidsforbruket på en tur-retur fart ca. 7 måneder. For å oppnå noenlunde rimelige forsikringsvilkår, og tilfredsstille befrakterne, hadde skutene i denne traden vanligvis høy klassifikasjon, A1 eller A2, men de var nødvendigvis ikke spesielt store. «Meteor», kapt. Holst, og «Kimon», kapt. Andersen, som begge regelmessige trafikkerer disse farvann i flere år er beskjedne brigger på henholdsvis 125 og 136 kommerselester. En forklaring på dette kan nok være at flere av de søramerikanske havner var såvidt grunne at de bare kunne besøkes av skuter med begrenset dyptgående. Men tøft kunne det være for disse små seilskip på under 300 tonn å krysse seg opp Syd-Atlanteren vinterstid. Eksempelvis kan Grimstad Adressetidende dan 18. januar 1875 melde at «Meteor» er innkommet til Falmouth fra Miragona med en last av farvetre med **splittet ror og tap av skansekledning, vannfater og rundholt.** Meldinger av denne art, såvel som beretninger om kollisjoner i trange farvann, er hyppig forekommende i vår lokalavis og det skal ikke meget fantasi til for å forestille seg den konstante uro pårørende hjemme levde i. Fra Sør- og Mellom-Amerika kom det også ofte meldinger om kolera og dødelige febersykdommer. «Meteor» mistet et par år senere halve mannskapet, inklusive kaptein og styrmann med et besøk i Maracaibo.

Farten på Caribien og Gulf-statene

Hele 45 Grimstad-skuter var de to tellingsårene en eller flere ganger i farvannene rundt Mexico-gulfen eller på de caribiske øyer. Det store flertallet kom med laster fra kull- og industrihavner som Liverpool, Cardiff, Newport eller London. Noen færre kom fra havner som Bordeaux og Rotterdam. Uten tvil var det også en del som kom over i ballast. Tilbake brakte de kolonivarer fra de Vest-Indiske øyer: sukker kaffe, tobakk, krydder, kakao og rom. Fra havnene i Mexico og Guyana: mahogny og fargetre. Fra havnene i USA's gulfstater: petroleum, bomull og tobakk.

Mens laster fra de franske, engelske, hollandske og danske besittelser stort sett går tilbake til moderlandet, går lite fra de spanske kolonier hjem til Spania - i hvert fall på norsk kjøl. Derimot deltar noen av skutene i sukkerfarten mellom Cuba og USA som i en årrekke overtok bortimot 2/3 av all sukkerproduksjonen derfra. Cuba er da også den mest besøkte av øyene med 29 anløp. Deretter følger Martinique/Guadeloupe med 19, Jamaica 10 og Haiti 9. Også Trinidad og Puerto Rico besøkes jevnlig. Foruten de engelske storbyer er havner som Hamburg, Antwerpen og Le Havre store mottakere av kolonialvarer.

Når det gjelder Mexico, sprer de 21 registrerte anløp seg over en rekke større og mindre havner. I Britisk Honduras er det alene Bleize som anløpes. Stikkprøver fra flere år viser at farten på de søramerikanske gulfstater er svært uregelmessig, og i tellingsårene er det bare Venezuela og Surinam som har et anløp hver.

Når det gjelder farten på USA's sørlige havnebyer, dominerer New Orleans med 12 anløp i 1875 og 14 i 1876. Galveston har henholdsvis 9 og 4, men også Pensacola i Florida og Mobile i Alabama har regelmessig besøk av skip fra Grim-

stad. Eksportartiklene herfra går til en rekke av de europeiske storbyer, ja olje- og bomullslaster nær sagt hvor som helst. Det er like stor variasjon i hvor skipene kommer fra, som det er i destinasjonene, men svært mange kommer inn i ballast etter først å ha losset stenkull, e.l. på en av de caribiske øyer. For skip som går regelmessig i denne trafikken blir det da en slags runddans som kan eksemplifieres med den lille barken «Sigrid»s seilas i året 1876.

«Sigrid» var bygget i 1873 og på knapt 250 reg. tonn. Den hadde de første par år med N. C. Erlandsen som skipper seilt noen turer på Brasil. 15. januar 1876 ankrer den opp i Galveston etter en tur fra Glasgow via St. Thomas. Først 2 måneder senere, 15. mars, utklareres den med oljelast og Grimsby på Englands østkyst som bestemmelsessted. Turen dit tar 45 dager, og etter utlossing fortsetter den i ballast til Grimstad hvor den ankommer 28. mai. Ny skipper, kaptein Taarvik, kommer ombord og allerede 30. mai fortsetter skuten til Gävle hvor den ankommer etter 10 dagers seilas. Avreisedato fra Gävle savnes, men 16. juli passerer den Øresund på utgående og 14. august losser den i Cardiff. Der tar den inn kull-last som etter en drøy seilas på 50 dager kan leveres på Martinique. Herfra går det i ballast tilbake til Galveston, hvor den påny laster og er klar den 16. desember for en tur til Bremen. Neste år, 1877, er stort sett en kopi av det foregående, med nytt besøk i engelsk kullhavn, levering av last i Puerto Rico, ny oljelast fra Galveston og etter levering i europeisk havn hjem til Grimstad for vinteropplag, ettersyn, kobring og trolig skifte av mannskap.

Farten på USA's østkyst og Canada

Ved siden av farten på Østersjøen, som hovedsakelig foregikk med byens eldre skuter, er det farten på USA som dominerer, og det er knapt noen nyere skute som de par første år av sin levetid ikke er innom en av de store havnebye-

ne på østkysten der. I 1875-76 seiler 84 av Grimstad-skutene regelmessig på USA/Canada. I New York er anløpene så tett på hverandre at man knapt ville kunne finne noe tidspunkt hvor ikke 2 eller flere av skipene ligger og losser eller laster. I siste halvdel av 1876 melder Grimstad Adressetidende at det ligger en mengde av fraktsøkende skip i New York og presser markedet, og ber følgelig rederne betenke seg på å sende skip til de nordlige havner. Dette kan være årsak til at antallet besøk fordeler seg noe ujevnt i tellingsårene:

	1875	**1876**
New York	57	41
Baltimore	30	27
Philadelphia	17	16
Savannah	14	12
Wilmington	13	14
Charleston	8	6
Boston	5	5
Darien, Georgia	3	2
	147	123

Sørstatshavnene Savannah, Wilmington, Darien og tildels Charleston var overveiende eksportører av bomull, harpiks og terpentin, selv om den sistnevnte også hadde betydelig utførsel av ris, hvete og tobakk. Boston, New York og Philadelphia var eksponenter for industri- og fabrikkvarer, de to sistnevnte hadde også betydelig utførsel av korn og petroleum. Bulklastene fra Baltimore besto hovedsakelig av tobakk, bomull eller petroleum.

Med få unntak går skutene fra USA over til europeiske havnebyer, det store flertall losser i England og på kontinentet, men det er også tallrike eksempler på frakter til Østersjøen og Middelhavet. Fra amerikansk havn går ferden nordover langs kysten opp mot New Foundland for å utnytte vind- og strøm-

forholdene når de krysser Atlanteren. Vinterstid med stormer fra vest kunne overfarten gå raskt, og det er notert seilingstid på tyve dager fra amerikansk til irsk eller engelsk havn. Normalt ble det brukt 7-8 dager mer. Til tysk eller hollandsk havn var en seilingstid på 35-36 dager vanlig, og til Østersjø-havn ca. 40-45 dager. Men naturligvis gjorde det seg gjeldende store variasjoner. Et alminnelig seilskip i Atlanterhavsfart gjorde i snitt neppe mer enn 3.5 min i vakten mens det over langdistanser til Syd-Amerika eller Østen ofte opereres med en middelfart på opp mot 7 mil i vakten. Kilden oppgir ikke hva slags «mil» det er snakk om. Vanligvis brukte sjøfolk på denne tiden ordet kvartmil for det vi kaller nautisk mil. Det er rimelig at «mil» her må forstås som 4 kvartmil eller om man vil 1 sjømil. I så fall betyr tallene at skipene holdt opp til 3.5 knops fart når de gikk i Atlanteren og på langfart opp til 7 knop i gunstig vind.

Et mannskapsbilde som skiller seg fra de fleste ved at fotografen har funnet en noe friere form for komposisjon enn det som var vanlig. Her er noen i arbeidstøy og noen kledd for landlov. Gjett hvem som er skipper.
(Foto og tekst: Norsk Sjøfart)

Provianteringsmessig var farten mellom USA og Europa grei, da kjøtt, flesk, brød og mel var billigst i USA, mens kaffe, te, sukker, tauverk og seil med fordel kunne kjøpes i europeisk havn.

Farten på Canada dreier seg i all hovedsak om anløp i de større og mindre trelasthavnene i Miramichi-bukten ved innløpet til St. Lawrence-floden: St. John, Richibucto, Shediac og Buctouche, samt Halifax på Nova Scotia. Tilsammen dreier dette seg om 12 anløp i 1875 og 18 i 1876. Fra kanadisk havn gikk turen nesten uten unntak med trelast til vestlig engelsk, skotsk eller irsk havn.

Besøket i Quebec og Montreal er henholdsvis 6 og 9 anløp. Spesielt Montreal og New York var beryktet for sine pressgjenger på dette tidspunkt. «Adressa» formidler en rekke slemme historier om bortførte sjøfolk, og fremholder at den svensk-norske konsul i Montreal gjør lite for å avhjelpe forholdene. Den advarer også sterkt sjøguttene mot å ta hyre på amerikanske skip hvor de beviselig ofte blir utsatt for mishandling. Trolig har advarslene nyttet lite, for rømming i amerikansk havn er et vedvarende problem for kapteiner og redere i disse ti-år.

Utover i 1880-årene taper de norske seilskutene i konkurransen om kornfraktene og senere etter hvert mer og mer kampen om fraktmarkedet i USA. Det blir nødvendig å finne markeder og muligheter i enda fjernere farvann.

Farten på Østen og Stillehavet

Naturligvis hadde enkelte av Grimstads seilskuter vært på virkelig langfart til fjerne himmelstrøk også i 50- og 60-årene, men selv så sent som i midten av 1870-årene er dette ikke noen vanlig foreteelse. Og det er uten unntak et gjennomgående trekk at bare nybygde, større fartøy på 400 reg. tonn

eller mer blir sendt rundt Kap Horn eller over Det indiske hav. Den eneste Grimstad-reder som vanligvis disponerte denne type skip, var Smith-Petersen, og i mer enn halvparten av de etterretninger man har om slik fart i 1870-årene, dreier det seg om skip under hans flagg. Først et tiår senere, er det alminnelig at mindre og eldre Grimstad-skuter seiler på Syd-Afrika, Australia eller Stillehavet, men da kan man allerede spore starten på treskipsfartens undergang, samtidig som det blir lengre og lengre mellom hammerslagene på byens og distriktets mange små verft.

Det er to typer fart som peker seg ut som typiske lang-trader: guanofarten mellom Chile/Peru og Europa, og risfarten på Burma. I registreringsårene 1875 og 76 er det bare 7 skip som kan ses å delta i slik fart, og det er vanskelig å danne seg noe helhetlig bilde uten å foreta registreringer over et lengre tidsrom.

Guanofart var en trade som bidro til å forlenge seilskipenes liv. Fjell av fuglemøkk ble gravet ut fra enkelte områder av Stillehavet og brukt som gjødsel i europeisk landbruk.
(Foto og tekst: Norsk Sjøfart)

Vanligvis vil skip i langtraden starte fra Europa om vinteren for å utnytte sommeren på den sørlige halvkule til seilas der. De vil normalt ha en eller flere mellomlandinger før de når endelig destinasjon. Det kan være for proviantering eller for å få ferskvann. Men ofte er det også for å få levert last underveis. Et typisk eksempel er Smith-Petersens bark «Dannebrog», som gjorde flere turer på Sør-Amerikas stillehavskyst, når den i november 1874 forlater Cardiff med kullast, og leverer den i Montevideo i slutten av januar, for så å gå i ballast rundt Hornet og ankomme Iquique i Chile i april, vender tilbake til Europa med en salpeter- eller guanolast og er tilbake i Liverpool 1. november 1875, en tur på nesten ett år. Andre besøkte havner av Grimstad-skuter i disse år er Caldera og Valparaiso i Chile, samt Callao og guano-øya Lobos i Peru.

Det kan også ses at skip som går i risfarten på vei ut fra Europa leverer last i Brasil, derpå krysser over til Kap det gode håp og fortsetter etter mellomlanding i Kapstaden eller Mauritius til Burma. Andre går direkte til Sør-Afrika og losser eller provianterer der før de drar videre over det Indiske Hav. Meldingene om ankomst og avgang fra rishavnene Rangoon, Bassein og Akyabad er utrolig presise, og gir adgang til å sammenlikne skipenes seilingstider som kan variere ganske meget. Eksempelvis er det notert seilingstid fra Amsterdam til Bassein på 117 dager, mens returen tok hele 162 dager. Middelfarten ligger et sted midt imellom, men normalt tok hjemturen et par uker lenger enn utfarten. Fredrik Smith-Petersens store bark «Guldregn» med svogeren Andvord som kaptein gjør i 1875 en tur på Chile og året etter en tur på Burma. Han klarer da å bringe en rislast fra Akyabad til Flensburg på 150 dager. I de to registreringsår er det bare ett eksempel på en Grimstad-skute som går på India og den nederlandske koloni Java.

Returlastene fra de fjerne himmelstrøk går nesten alle til europeiske storbyer som Hamburg, Antwerpen, London eller Liverpool. I slike havner kunne en skipper fra Grimstad så godt som være sikker på å treffe kolleger fra hjembyen.

Fra Hamburg. Gjennom seilskipstiden dannet Hamburg det største handels- og finanssentrum på Kontinentet. Norske redere hadde viktige meglerforbindelser der, både for slutninger og omsetning av tonnasje, og de hadde betydelige bankforbindelser. En rekke Grimstadskip var jevnlig engasjert på Hamburg, både i import og eksport, og fra dette sentrum gikk handelsveiene over hele kloden.
(Foto og tekst: Grimstads Sjøfarts Historie)

De mest besøkte havner i Europa

I de europeiske havnebyer møtes trelastdragerne fra Østersjøen og Hvitehavet med Atlanterhavs-seilerne og den øvrige langfart. Når man tar i betraktning at Arendal hadde nesten dobbelt så mange skip som Grimstad, at Lillesands flåte heller ikke var ubetydelig, og at offiserer og mannskaper ofte

seilte med nabobyenes skuter, må den sørlandske sjømannsdominans i enkelte av de store havnebyene ha vært formidabel. Det må ha gitt våre sjøgutter en sosial trygghet og mulighet for utveksling av informasjon om venner, bekjente og familien hjemme som må ha betydd meget i utlendigheten og vært en balsam etter ensomme og strabasiøse vakter på de store hav.

Grimstads skipsfart på de *Britiske øyer* i 1870-årene overskygger alt annet, og reflekterer klart det britiske samveldets dominerende posisjon i verdenshandelen. I **England** noteres det i de to tellingsår tilsammen 507 anløp fordelt på 34 havner. Ved siden av London er det naturlig nok de store kull- og industrihavnene som dominerer. Skipsanløpene fordeler seg slik:

	1875	**1876**
London	43	39
Liverpool	36	37
Newcastle/Shields	27	25
Gloucester	13	25
Bristol	14	23
Cardiff	21	16
Hull	22	15
Newport	16	15
Hartlepool	13	14
Grimsby	16	4

Også havner som Exmouth, Plymouth, Sunderland, Swansea og Yarmouth hørte til dem som hadde flere anløp hvert år.

I **Skottland** dominerer Glasgow med havnebyen Greenock med 23 anløp og Leith med 21 i tellingsårene. Ellers hadde Aberdeen og Dundee flere faste årlige anløp. Totalt var trafikken spredd på et antall av 13 ulike havner, Hebridene medregnet.

I **Irland** dominerer Cork med 22 anløp. Den fungerte både som siste anløpsstopp for passasjerrutene på USA og som troppetransporthavn til koloniene og trengte mange typer av forsyninger. Deretter følger Belfast med 13 og Dublin med 10 anløp. Forøvrig var trafikken spredd på havner som Londonderry, Limerick, Newry og Sligo.

Frankrike kan i 1875-76 notere seg for tilsammen 195 anløp spredd på 24 forskjellige havner. At spredningen er så stor, skyldes i første rekke trelastfarten. Laster fra Østersjøen blir levert i en rekke mindre havner langs kanalkysten: Le Treport, Dieppe, Fècamp, Dunkerque og Gravelines. Spesielt skiller Honfleur ved Seinens munning seg ut med hele 28 anløp. Også Caen og Cherbourgh blir flittig besøkt. Fra disse havnene kunne trelastdragere bare unntagelsesvis få returfrakt, og gikk følgelig normalt i ballast derfra.

Den mest besøkte kanalhavn er likevel Le Havre med 17 anløp i 1875 og 19 i 1876. Som importhavn for Paris, og med egen betydelig industri, leverer Grimstad-skutene her laster fra Brasil, Vest-Indien og USA. Det samme gjelder i enda høyere grad for Bordeaux med havnebyen Rochefort som har henholdsvis 21 og 26 anløp i tellingsårene. Frankrikes største havn, Marseille, noterer seg imidlertid ikke for flere enn 13 besøk, det samme som St. Nazaire i Biscaya.

De store kontinentale **Havnene ved Nordsjøen** spilte alle en dominerende rolle i 1870-årenes skipsfart både for trelastdragerne fra Østersjøen såvel som for Atlanterhavs-seilerne.

	1875	**1876**
Hamburg	17	8
Bremen	12	5
Amsterdam	5	3
Rotterdam	5	10
Antwerpen	24	33

I tillegg til disse Nordsjø-havnene noteres det bare tilsammen 13 anløp ved andre og mindre havner i Holland, Tyskland og Nederland.

Den mest trafikkerte havn i **Portugal** er St. Ybes (Setubal) med 11 anløp og Lisboa med 6. Spredte anløp er notert i Oporto og på Madeira. Normalt dominerer trelastdragerne, som tar returfrakt med salt eller vin, denne farten, men det finnes også skuter som går fra portugisisk havn til Vest-Indien eller USA, trolig i samme ærend.

I **Spania** er det notert 36 anløp av Grimstad-skuter i hele 12 havner, 4 ved Biscaya og 8 langs Middelhavskysten, iberegnet Palma på Mallorca. Bortsett fra Barcelona med 8 anløp er ingen av de øvrige havner frekventert mer enn 2-3 ganger. Også her er det trelastdragerne som dominerer, men returfraktene, såvel som destinasjonene er noe mer varierte enn fra Portugal.

Italia noterer seg for beskjedne 18 anløp. De viktigste havnene er Genua (6 anløp), Livorno og Cagliaria på Sardinia (salt). Også Catania, Palermo og Trieste anløpes, den siste med petroleumslast direkte fra New York.

Det ser ut som seilasen på *Middelhavslandene* forøvrig har vært svært beskjeden i denne periode av 1870-årene, og at seilskutene i det alt vesentlige er utkonkurrert av dampskipene her. Det er notert enkelte leveringer av trelast i Algier og Egypt, besøk på Kypros og Malta, men stort sett virker det som tilfeldige befraktninger. Med de lange passasjetidene i Dardanellene og andre trange farvann, er skipsfarten på *Svartehavet* nesten dødd bort. I 1875-76 er det bare notert et enkelt besøk i russisk havn (Taganarog) og i rumensk (Sulina). Uten tvil har oppretting av kulldepoter overalt i disse farvann, såvel som dampskipsfarten gjennom Suez-

kanalen, forårsaket at det norske flagg (dvs. sildesalaten) sjeldnere og sjeldnere ble å se i Middelhavslandene.

En parallell undersøkelse av skipsfarten 10 år senere vil nok vise et vesentlig annet mønster med Grimstad-skutene i fart på Stillehavet, Australia, det Indiske Hav og det fjerne Østen. Erobringen av disse farvann, og tapet av de gamle områder, må vel egentlig ses på som begynnelsen til slutten på de hederskronte, hjemmebyggede treskutene.

MILJØVERNPRIS TIL GRIMSTAD BYSELSKAP

Av Reidar Marmøy

Lørdag 26. august overrakte Arne Lauvhjell Venstres miljøvernpris til Selskapet for Grimstad Bys Vel. Prisen består av et diplom og iår også av et tre - en roseasal - som får sitt voksested i G. E. Gundersens park, tidligere Bankparken.

Arne Lauvhjell berømmet Byselskapet for trofast og fremtidsrettet virksomhet og selvsagt er det først og fremst arbeidet med friområder som er aktuelle i forbindelse med prisen. Uten Byselskapet hadde nok byen hatt en park ved kirken, men knapt nok av den størrelse og utforming som den vi nå har. I en økonomisk vanskelig tid for kommunen var det bevilgningen fra det nystartede byselskapet som holdt arbeidet i gang. Uten selskapets innsats ville Binabb-området ganske sikkert vært lagt ut som tomteområde, sannsynligvis også

Vardeheia. Skjærgården ville i stor utstrekning ha vært på private hender. Alle som nå finner glede i å se Marivold-området med en veldrevet campingplass og et stort friområde, kan gjerne spørre seg selv hvordan det hele ville ha vært dersom det aller meste hadde vært lagt ut til hyttetomter. På Groos er det nå et usedvanlig trivelig miljø, det kunne ha vært et fantastisk boområde for noen få i stedet for en kilde til rekreasjon for alle og enhver.

Kan hende er dette rett tid og sted til å nevne et forhold som spesielt gjelder skjærgården. Opprinnelig ble holmer og øyer kjøpt inn for å tjene som utfartsområder for byens befolkning. Nå er det helst slik at Grimstad-folk unngår de mest sentrale stedene i skjærgården når sommeren er på sitt fineste. Da ligger båtturistenes velstandssymboler fortøyd side ved side og eimen fra grillstedene ligger tett over sundene ved Hampholmene og Ytre Maløya. Det virker lite fristende for dem som ønsker litt stillhet, litt ro i sinnet. Men det er ikke det vesentlige i vår sammenheng. Når båtturistene kommer som trekkfugler i flokk den første helgen av fellesferien, finner de en velholdt skjærgård, det er ingen selvfølge og faktisk er det en del som innser at det ligger arbeid bak. De finner gjerne en ny strand som er ryddet og forsynt med sand, kanskje en ny brygge eller et nytt grillsted. Det er ikke alle Grimstad-folk som er like begeistret for denne sommerlige invasjon. Sant å si faller det én og annan gang en ytring som ligger milevis utenfor den lutherske lære. Men hvordan ville det ha tatt seg ut dersom ingen hadde tatt ansvar for å bevare skjærgården i god stand? La oss like gjerne gjøre det hele litt personlig - så vet alle hva vi snakker om. Hvordan ville det ha sett ut dersom det ikke hadde fantes en skjærgårdskomite og en Rolf Jacobsen som riktignok kan knurre som en middels slagbjørn over menneskers uforstand og likegyldighet, men som skaffer seg oversikt, legger planer og gjennomfører dem - år etter år? Svaret gir seg selv: skjærgården ville

ikke ha vært utsatt for mindre belastning, men den ville ha vært nedslitt og forringet. Naturperlene ville ha vært uten glans.

For én gangs skyld må redaktøren kunne sette til side sin tilknytning til Byselskapets styre og ytre en mening på vegne av byens befolkning: Ved denne anledning gjorde Venstre et godt valg!

SØKNAD OM RETTIGHETER SOM LADESTED TO SAVNEDE DOKUMENTER

Av Reidar Marmøy

I forbindelse med innsamling av kildemateriale for å skrive Grimstad Byselskaps historie kom jeg over et omslag uten påskrift. Det viste seg å inneholde et oversendelsesbrev fra Sven Oftedal og avskrift av to dokumenter som man trodde var gått tapt. I sin store artikkel om standstedet og ladestedet Grimstad skrev Bendix Ebbel at søknaden om rettigheter som ladested ikke var å finne i offentlige arkiver i Norge eller Danmark. Det samme gjaldt uttalelsen fra kjøpstaden Arendal. Det var disse to dokumentene som Sven Oftedal hadde funnet i sin dokumentsamling. Hvordan de var kommet dit er i seg selv ganske gåtefullt, men det er tvilsomt om akkurat den nøtten lar seg knekke. Dessverre er hans brev ikke datert, og det er heller ikke sikkert hvem han sendte avskriften til. Den gåten er det i alle fall mulig å ha en begrunnet mening om. Oversendelsesbrevet kan tyde på at han har sendt det til en av lokalavisene. Redaktøren må i så fall ha sendt det videre, sannsynligvis til Karl O. Knutson.

Kemner Knutson var den helt sentrale person i alt som hadde å gjøre med Ibsenhuset og Bymuseet, med Grimstad Bys historie og med Selskapet for Grimstad Bys Vel. Hans kopibok viser at han stadig søkte etter viktig stoff til Byselskapets medlemsskrift. Vi må derfor anta at han fikk avskriften av de to viktige dokumentene etter at det siste medlemsskriftet han hadde ansvar for, var ferdig redigert. Det gikk i trykken i april eller mai 1929. Kopibøkene forteller også at kemner Knutson var svært nøye med å skrive takkebrev for alt han mottok av bidrag til medlemsskriftet, til museet og til Byselskapet, men i alle fall i det materiale som til nå er

undersøkt, finnes ikke noe takkebrev til Sven Oftedal. Det siste brevet han skrev i egenskap av formann i Selskapet for Grimstad Bys Vel, er datert 28. juni 1929. Kemner Knutson døde den 8. september samme år. Selvsagt kan dokumentene ha kommet etter den tid, men det er ytterst usannsynlig. Da tok skolebestyrer Terland hånd om arbeidet som nestformann, sekretær og kasserer. Han kan neppe ha sett de to dokumentene, i så fall ville han utvilsomt ha offentliggjort dem i medlemsskriftet. Den rimeligste løsning er at dokumentet er kommet kort før kemner Knutsons død, og at han ikke har rukket å informere noen om det.

Hvem er så Sven Oftedal som fant dokumentene i sin samling? Det kan neppe dreie seg om andre enn legen og politikeren Sven Oftedal, statsråd fra 1945 til sin død i 1948. Sven Oftedal var i 1929 nesten ferdig med sitt legestudium. Dokumentsamlingen kan han muligens ha fått av sin far Lars Oftedal (1877 - 32). Lars Oftedal var sønn til den landskjente prest og politiker av samme navn. Han var jurist og ble i året 1900 redaktør av Stavanger Aftenblad. Han ble stortingsrepresentant i 1921, sjef for sosialdepartementet i to regjeringer og sjef for handelsdepartementet 1922 - 23 og 1928 - 31. Det er enkelt å forestille seg at han som statsråd i Handelsdepartementet kan ha kommet over dokumentene.

Når vi nå har mer fullstendig kildegrunnlag enn tidligere, kan det være på sin plass å gi en kort oversikt over den utvikling som førte til at Grimstad ved kongelig kunngjøring av 20. april 1791 fikk rettigheter som ladested.

Forhistorien

Før 1662 var handelen fri i den forstand at varer kunne omsettes fra hvilket som helst sted bare man holdt seg til de alminnelige restriksjoner som gjaldt for alle. Det er denne perioden man tenker på når det sies at Grimstad «tidligere»

hadde hatt rettigheter som ladested eller at Strandfjorden var ladested før Grimstad. Slik formulert er påstanden korrekt og betyr at Grimstad havn forholdsvis sent ble eksport- og importhavn. Når det derimot gjelder **spesielle rettigheter,** må vi følge utviklingen på 1700-tallet med særlig interesse. En enkel oversikt viser en del viktige stadier i en utvikling som førte til at Grimstad ble ladested i 1791.

1723	Arendal fikk rettigheter som kjøpstad. Risør fikk mer begrensede rettigheter, men adgang til å drive handel med utlandet. Arendal og Risør var de to eneste havner i Nedenes len som etter 1662 var godkjent som ladested.
1735	Risør ble kjøpstad.
1780	Ved reskript av 6. juli fikk Frolands verk rett til å eksportere alle sine produkter fra Grimstad havn og importere alt som trengtes i forbindelse med driften.
1786/87	Lofthus-opprøret som ble fulgt av en betydningsfull kommisjonsrapport.
20. jan. 1790	Søknad om ladesteds-rettigheter for Grimstad.
22. mars 1790	Erklæring fra borgerskapet i Arendal. I året 1790 kom det også uttalelser fra amtmann Holst, stiftamtmann Moltke, fogd Weidemann, tolderen i Arendal og fogd Dahl.
25. jan. 1791	Stiftamtmann Levetzow sendte en betenkning etter spesiell anmodning fra General-

tollkammeret som ville vite om Grimstads skippere, redere og kjøpmenn kunne la seg nøye med begrensede rettigheter. Stiftamtmannen anbefalte med stor klarhet at Grimstad fikk alle rettigheter som ladested mot å svare avgifter etter nærmere bestemmelse.

12. apr. 1791 — Generaltollkammeret fulgte stort sett stiftamtmannens anbefaling og oversendte sin innstilling om rettigheter som ladested.

20. apr. 1791 — Den kongelige kunngjøring om full laste- og lossefrihet for Grimstad til og fra havner i Danmark og Norge.

23. juli 1791 — Det Kongelige Kanselli meddelte «Dhrrer Bier i Grømstad» at den årlige avgift til Arendal var satt til 40 rdl i året som foreslått av stiftamtmann Levetzow etter konferanse med de samme «Dhrrer Bier i Grømstad».

Veien fram til en friere handel

Det var i seg selv av stor betydning at Arendal ble kjøpstad. Argumentasjonen hadde bl.a. gått på prinsippet om at de steder der det var naturlig å drive handel, også burde få formelle rettigheter. Da borgerne i Arendal hadde oppnådd at byen ble kjøpstad, trengte de ikke så lang tid på å skifte syn. Etter 1723 ble det viktig for dem å beskytte egne handelsrettigheter. Men de sentrale myndigheter skiftet ikke syn, heller ikke embetsmenn som hadde ansvar for befolkningen i større regioner. For dem ble det et viktig prinsipp at man skulle tillate handel der hvor forholdene lå naturlig til rette for det dersom det ikke var til skade for vedkommende kjøpstad.

Avgjørelsen om Risørs status fikk atskillig å si. Myndighetene i København måtte i dette tilfellet ikke bare forholde seg til et prinsipp. De ansvarlige innen embetsverket måtte innse at det ville føre til uro og motmilje rettet mot statsmakten å forby enhver handel utenfor kjøpstedene. Så fant man fram til tre vilkår som måtte oppfylles dersom et nytt sted skulle få rettigheter:

1. Søkerne måtte påvise et klart behov.
2. Rettighetene måtte ikke føre til vesentlig forverring for eksisterende kjøpsteder.
3. Det måtte være rimelige muligheter til å kontrollere at staten ikke gikk glipp av inntekter.

Rettigheter for Frolands verk

Frolands verk ble etablert i 1764/65 etter privilegiebrev av 1763. For jernverket var det viktig å få godkjent at eksport og import kunne skje over Grimstad havn uten hindringer. Den enkleste veien for transport av varer fra verket var å benytte båter over Rore og derfra med hest og vogn over Naudenes til Grimstad. Søknaden ble først innvilget i 1780 og innrømmelsen har påviselig sammenheng med at Hans Majestet på dette tidspunkt var blitt partisipant. Det heter i saksforberedelsene at man vil undersøke hvordan det kan ordnes slik at man kan gi disse rettigheter «som H. Maj. ønsker». Når H. Maj. søker og Kongen avgjør, er det bare rimelig at man søknaden ikke er forgjeves. Det ble antatt at rettigheter for Frolands verk ikke ville være til skade for Arendal og det ble opprettet en stilling som tollbetjent i Grimstad. Verket fikk rett til å utføre alle sine produkter, det vil først og fremst si rujern, støpejern, smijern og dessuten «breder», i denne sammenheng kan vi trygt være litt romslige og forstå ordet breder som ensbetydende med skåren trelast. Verket kunne også ta inn de varer det var behov for i forbindelse

med driften. Det var nærmest håpløst å gjennomføre en restriktiv kontroll ut fra så vage retningslinjer som var gitt. Den oppgaven som var praktisk mulig, var å se til at all last ble bokført, og at avgifter ble beregnet etter reglene. I den hensikt ble det også opprettet en stilling som tollbetjent i Grimstad. Som ytterligere begrunnelse for en slik stilling anførte Det danske kanselli at det kunne være behov for «at faa nøiere opsigt end hidtil med den snighandel som Arendals borgere i sin tid have havt mistanke om at skulde gaae i svang i og ved denne udhavn». Med denne tilføyelsen brukte kanselliet en klage fra Arendals borgere som argument for en ordning som disse ikke ønsket og uten å ta stilling til om klagen var berettiget.

Etter at Frolands verk hadde fått sine handelsrettigheter, var det egentlig bare et tidsspørsmål når noenlunde tilsvarende rettigheter ble gjort gjeldende for Grimstad generelt. Først da kunne man realistisk regne med å få en noenlunde effektiv kontroll. Det var også andre grunner til at statsmakten ønsket å vise imøtekommenhet overfor henvendelser som kunne føre til lettere livsvilkår for allmuen. Alvoret i vanlige menneskers misnøye med styre og stell ble klart for alle som ville se det da Lofthusbevegelsen etter hvert ble til et opprør som nok var rettet mot lokale embetsmenn, men ble betraktet som en trussel mot statsmakten.

Virkninger av lofthus-opprøret

Christian Jensen Lofthus fra Vestre Moland dro i juni 1786 til København med en klage som var rettet mot fogdene i Nedenes og borgerne i Arendal. Han og de som støttet ham, benyttet seg av det de oppfattet som gammel rett til «å gå til kongen i København» når det var noe de mente det var alvorlig grunn til å klage over. Det er ikke noe som helst i

Lofthus' henvendelse som var rettet mot den sentrale myndighet. Slik ble han heller ikke oppfattet. Han ble tatt imot av kronprins Frederik og fikk anledning til å legge fram sine klager. Så fikk han beskjed om at det ikke var tilstrekkelig å fortelle om overgrep, han måtte komme tilbake med fullmakter og beviser. Det er mulig at Lofthus mistolket kronprinsens beskjed som en alminnelig tillatelse til å sett seg ut over forbudet av 1765 mot «all utilladelig forsamling og sammenkallelse af almuen i Norge». Imidlertid ble det i denne omgang ikke gjort alvorlige forsøk på å stoppe ham og allerede midt i juli var han tilbake i København med over hundre underskrifter og tre klagebrev. Han ble tatt imot også denne gangen, men fikk beskjed om å samle enda mer materiale. I august gikk en ny sendeferd til København, denne gang med underskrifter fra flere hundre bønder. Selv ville Lofthus verve deltagere til en stor gruppe bønder for å dra i samlet flokk til København. Fogd Dahl på Tønnevold mente at Lofthus nå hadde gått over grensen for hva loven tillot og forsøkte å arrestere ham. Fra da av gikk bevegelsen over til å bli et opprør. Riktig nok skrev stiftamtmann Adeler ut reisepass for Lofthus og 34 av hans tilhengere, men lang tids oppsamlet harme over embetsmenn og kjøpmenn lot seg ikke lenger holde tilbake. På den annen side var mange av bøndenes klagemål godt begrunnet, særlig når det gjaldt embetsmennenes sportler og forholdene omkring korn- og trelasthandelen. Det ble satt ned en undersøkelseskommisjon som kom til å gi Lofthus rett på mange punkter. Selv ble han arrestert i 1787 og satt i varetekt i fem år før han i 1792 ble dømt til livsvarig straffarbeid for opprør mot statsmakten. Dommen ble bekreftet av overhoffretten i 1799, to år etter at Christian Lofthus døde. En av undersøkelsekommisjonens konklusjoner var at Nedenes len var i bedre forfatning enn Råbyggelaget, men med en svært viktig reservasjon: «forsaavidt det ikke grenser til fjellbøygden, eller har staaet i connection med Arendal». Det er helt klart at denne reservasjonen i særlig grad

gjaldt Grimstad og bygdene omkring. Alt lå derfor vel til rette for en søknad om rettigheter som ladested og den ble sendt 20. januar 1790.

Søknadens innhold

Det er påfallende at søknaden i så høy grad oppholder seg ved allmuens nød som begrunnelse for søknaden. I sterke ordelag skildrer man konsekvensene av at man ikke uten å gå veien om Arendal kunne sikre tilstrekkelige forsyninger til alle dem som redere og skippere følte ansvar for. Det vil først og fremst si tømmermenn og andre arbeidere ved verftene og alle sjømennene og deres familier. Det er prokurator Friderichsen som konsiperte skrivet og han kjente godt til hvilken argumentasjon myndighetene ville lytte til. Han visste også at fogd Dahl ville gå mot søknaden og forsøke å bagatellisere problemene. Prokurator Friderichsen hadde vært fullmektig hos fogd Dahl og visste at fogden var sterkt i søkelyset på grunn av tvilsom embetsførsel og anklager for overgrep.

Skipsredernes og skippernes representanter

Følgende redere og skippere skrev under søknaden på vegne av borgerne i Grimstad:

Anders Andersen Bie (1728 - 1802)

A. A. Bie var reder, skipsfører og kjøpmann. Han bodde i Biehuset - den senere Centralgården og drev sin virksomhet derfra. Brygga nedenfor tilhørte konsul Pharo. Han solgte til Jørgen Bang som etter en tid solgte den østre delen til Gunder Huseland. Hele tomta ble senere kjøpt av Hans Hansen. Vestenfor det som tidligere var Hans Hansens tomt lå fiskebrygga, rett østenfor lå en utstikkerbrygge der de første små dampskipene la til.

Christen Andersen Bie (1730 - 1812)
Ch. A. Bie var reder og skipsfører. Hans bygård sto på tomt nr. 68 der Peter Juell Bie senere bygde et nytt stort hus, senere kjent som Håndverkergården. Christen A. Bie eide 3 kalveskinn i gården Egra.

Hans Andersen Bie (1742 - 1819)
H. A. Bie var skipsreder og eide hus nr. 13 ved Østregate - senere Ibsenhuset. I 1848 ble «søtomten med Paastaaende Pakbod» solgt til Statens tollvesen.

Anders Christensen Bie (1760 - 1821)
A. Ch. Bie var kjøpmann i Grimstad. Han bygde det store huset på tomt nr. 38. Hus og tomt kom senere i familien Smith-Petersens eie.

Dokumentene nedenfor er gjengitt i den språkform de ble skrevet. Det er foretatt enkelte, men svært få rettelser som åpenbart skyldes feil i avskriften. Språket i de to dokumentene kunne gjerne gjøres til gjenstand for en egen undersøkelse. Som man vil se, finnes det en merkverdig blanding av den mest innviklede kansellistil og en del ganske folkelige uttrykk. Det er også en rekke inkonsekvenser både i formverk og syntaks. Språket avspeiler på en merkelig måte den oppbruddstid nasjonen opplevde.

GRIMSTADBORGERNES SØKNAD

Arendals Told Distrikt Nedenes Lehn Grømstad 20de Januar 1790. Indvaanerne sammesteds ansøger allerunderdanigst paa mange Grunde som i kongelig Naade haabes betragtet, at Grømstad (som tilforn) maate nyde nogle af et Lade-Steds Privilegier og Rettighede.

Til Kongen!
Grømstad her i Nedenes Lehn er et Strand-Sted af ungefær 100 huse og saaledes situeret, at same ligger omtrent 2 Mile fra Arendal ved Søens Indskjær i Landet. Communicationen med Byen til Victualiers og anden Nødvendigheds anskaffelse her paa Stædet og til saa betragtelig en Deel Almue omkring same i et af de folkerigeste sogne i Lehnet kan ei haves uden ved Baade og Jagter, og det enda kun, naar en nesten halv Miil lang Fjord herfra til Havet og en lige Distance fra Havet, hvor Indløbet ved Mærdø begynder til Arendal, er aaben og fri for Iis. - Fra Landsiden af er den almindelige Post og Landevei formedelst en igjennemløbende Elv, der kun et eneste Stæd, nemlig ved Øyestad overkjøres ved en bro, over en Miil lengere, og den ellers nærmere og brugbare eneste Bøygde Vei til Byen støder ligesaa til Elven paa et Stæd, hvor Hest og Kløv eller Slæde må forlades, og Baad eller Pram siden bruges ½ Miil, Ja nesten 3 fjerdinger ned efter færske Vande og den tilstødende Fjord. Denne vanskelige Transport gjør, at vi her paa Stædet ofte maa, naar Fjordene og Elven er mere eller mindre ufremkommelige, som hver Høst og Vaar skeer, under Tiden lide den vigtigste Mangel eller fare i det sletteste føre 3 Miil hen og 3 Miil hjem for at hente med Hest den Tønde Korn Vahre, med 1 Rigsdalers bekostning, for hvilken Udgift vi eller lettere kan have for 10 og flere Tønde paa en gang hjemført.

Deres Majestet ville allernaadigst tillige behage at betragte os fra denne Side: At vi lever her paa stedet af Søfarten. Vi ere i almindelighed enten Skibseiere, Skippere, Styrmænd eller udi anden lovlig Nærings Vei ved Søen, her ere og eies til Stædet 10 a 11 store udenrigs farende Skibe som alle skal forsynes med de fornødne Victualier adskillige gange om Aaret; De Korn- og Fedevarer hertil aarlig for Vores Skibe, vores egne og Vores Søe-Mandskabs Husholdninger fra byen hertil maa bringes, ere betragtelige; Meenføre i blandt nogle

faae Dage, ville allene opvække hos os en uudsigelig Mangel og Skade.

Fjære Sogn, hvor vores Matroser for det meste opholder sig, kan ei have, og har almindelig ei heste til at hente fra Byen deres Nødtorftigheter; at bortkaste 1 rdl. i Skyds-Udgifter til Bønderne for hver Tønde Gods, de skal have, taaler deres Kaar ikke. De med Kone og Børn holder sig til os som deres Redere, Skippere og Forsørgere for deres Underholdning. Vi ere da ofte i dette tilfælde at maa tage det formedelst Ufremkommelighed os selv beskaarne Stykke Brød eller siste Skjeppe Korn fra vores egen Mund og give til Deres for at ei se disse Vores uundværlige Tjænere og Søfolk, med Penge tilgode eller i Haanden, forgjæves at klage over Brød-Mangel. - Endmere, hele Skarer af de om os værende almues Folk og Strandsiddere er ofte i samme tunge Forfatning. Det skeer og er skeet i denne Vinter, da Føret indtil nu, i Slutningen af Januari er udebleven, at disse har baaret eller kjørt til os deres Produkter hvoraf de skulle indløse deres Brød-Korn, og have bedet os i de vemodigste Udtryk at tilvexle os same for Korn, og det paa same tid i Vinter, Da ingen af os selv med Hæste, Baade eller Expræssen, kunde i Arendal hos nogen Mand eller for nogen Priis faa en eneste Tønde Malt og ei en Tønde Rug uden hos 2 eller 3, og dette sidste enda ei uden hjælp af Adresser og Bekjentskaber for rene Penge 6 rdl. 24 skilling til 6 rdl. 48 skilling, saa naar den endelig som et Bytte faaet, og hjemkommen, har det været os en dyr Bagning.

End mere allernaadigste Konge! Denne mangel og disse Priser have vi og andre vores Medbrødre Paa Landet maattet taale under en Tid da Søen ligesaalidt som Krigsuroligheder havde hindret Hjemførselen, men tvertimod, ladede Korn-Skibe er kommen til Vores Kyster, vil det selge, og ingen i Arendahl har vildet kjøbe, men hellere med saa megen Pro-

fit udhøgre deres Ladninger, saa disse Brød-Kurve er dragne fra os til andre Hungrige. Vi har seet dem, vi har villet kjøbe og skaffe Vores Tjenere Mættelse, men formedelst Deres Majestets Forbud ei at kjøbe paa Udhavnene ufortoldet Vare eller drive med Land- og Forprang, have vi ikke ladet kjøbe en Kjerne; Same Beskaffenhed med Smør og andre Fede-Varer der til os og vore Skibe ere ligesaa uundværlige, behøver vi ei at berøre. Tillad os alle, allerunderdanigst Konge! endvidere at forestille: Fjære Sogn hvortil Grømstad ligger, er ikke nogen Skov-Bøygd, er ei heller af Naturen begavet med Elve-drag til Arendahl eller nogen anden By, formedelst denne Mangel og ei havende overflødige Skov-Produkter er dette Sogn ei heller forsynet med mere end 2 Saver, Sjøfart, Fiskeri, Haandverk og Agerdyrking ovenfor Grømstads Fjelde ere dets almindelige Nærings Tilflugter, følgelig staar det i nesten ingen Handels-Forbindelse med Arendahl eller nogen Bye, hvor Bjælke- og Bordhandel er den fornemste og herskende Negotie, og for Agerdyrkerne i dette sogn blive Fornødenhederne faa naar de maa reise 2 a 3 Mile efter førets Beskaffenhed.

Arendahl, som foruden dette Sogn har hele Oplandet og saa mange Sogners Handel, mere end de av disse Producter vil og kan bruge, er og bliver da dette Sogn som et null eller intet for, henseende til fordelen af deres med same havende Negotie, men derimod har det den modsatte side for Bønderne og Strandsidderne, de faa af de første som kan virke Bjelke eller Bord, kan ei som andre Sogner faa samme ved Elvedrag ud, de maa bie til Elve og Fjorde ere lagde (med is) og føret er paa det bedste, og efter at de samme i Aar fra Augustii, ja fra April og Mai Maaned have henlagt forgjæves til Januarii Maaned, og Bordene i midlertid ved Ælde og Fremslæbning over Land fra det ene færske Vand til det andet, ere blevne sorte og fulle av Sand og Grus, maa disse Bønder endda med ½ - ¾ og hele dalers Skyds-udgifters

Tab paa same mere end de andre Bønder, med Opofrelse af halvanden eller to uundværlige Dage for Dem og deres Hæster, sælge disse deres Bord, da de engang ere udkjørte til Kjøbmendene for hva Pris de vil have samme, ja! endog staa fare for at faa dem rent vragede og saa godt som intet for dem, uagtet de fra Skuren kunde telles blandt de aller bedste.
Imidlertid have disse af Skjæbnen hjemsøgte Bønder sat deres ganske Vinter-Haab deri og dertil, de have med taalmodighed lidt Mangel til deres forhandling kunde lykkes dem; Strandsidderne, som i dette Sogn er des flere, har endnu haardere Skjæbne; De have paa ingen tid af Aaret Varer af Skogen af Betydenhed at omsætte med Kjøbmanden, de have endnu mindre Hæste i Meenføre; Naar Fjorden og Elvene tillukker sig for dem, at hente deres Husfornødenheder med; Deres fattige Evne taaler ei heller, at naar det lykkes dem at faa fødevarer i Arendahl, da at koste 3 Ort eller en Daler på Tønden bort i Skydsudgifter, Vores Matroser som Dage, ja Timer undertiden ere viktige, kan ei opofre et par Dage for at hente Brød fra Arendal til deres Hustru og da disse som ingen Handel i nogen Maade havende med Kjøbstadsmanden, maa have Skillingen bestandig i Haanden saafremt de vil have en eneste Kjerne med sig hjem til en forhungret og talrig Familie, efter at de har reist 4 a 6 Mile, saa er deres Kaar meget hardere end de førstes og virkelig medynksomhed verdig i den høie grad.

Mildeste Lands Fader og Konge!
Det er tungt for os som for de fleste er satte af Forsynet i den Forfatning, ej at mangle Nødtøftighederne naar same kan faaes for en med Livs og Godses Risico fortjente Penge, at være udsat for at høre af Arendahls Korn- og Smørhandlere, at de ikke har de begjærte Varer, at vi intet kan faa af det lidet som de har tilbage, er kun for Deres Brugs-Bønder, og at de dog vil see paa om vi tør vove at kjøbe noget paa

Udhavnene eller drive Landprang; Vi tier i saa tilfælde og ærer i allerdybeste Underdanighed den høye Haand der har sat os Skrankerne, men de andre, disse fattige lider haardt ved deres Skjæbners og Manglers følelse og græder for oss. -

Lige Beskaffenhed har det med tilgrænsede Landvigs Sogns ene Deel. Tillad os allernaadigste Konge! Endnu en allernaadigst Forestilling. Deres Majestæts Kongelige allerhøyeste Forfædre have betænkt det med Hav Skjær og Landfjælde omhyldede Nedenes Lehn med særdeles Privilegier. De have skjænket, og Deres Majestæt har allernaadigst confirmeret Skjænken og Gaven, at Nedenæs Beboere uden Hensigt til Kjøbstad Handelen maa udføre til Danmark deres Skovproducter, der sælge og omtuske samme, om de vil, for Korn og andre Fødevarer til deres Hus's fornødenhed. De har allernaadigste Konge! Endvidere under den viseste Betragtning af Norges og især Agdesidens Situasjon og dets Indbyggeres nødvendig særegne Næringsveie ved Søen til Opmuntring for Deres Driftighed, og Landstreknings dermed forbundne Vel, tilladt at vi imod visse Rettigheds erlæggelse maa bo paa Landet og der eie Skibe, bortfragte eller tilfragte Skibe, Lade vore Skibe ved Toldstæderne, bort senda dem til mange stæder i Verden, og saaledes gjøre os den muligst Beste fordel af Vores Eventyr eller Reise m.fl. Herligheder som vi erkjender med allerunderdanigst Taknemmmelighed; Ligesaa høit som disse Fortrin kan gavne andre Stæder i Landet, og ligesaa lidet som vi have manglet at erlægge til Byene derfor ansvarlig Borger- og Byeskat foruden den allernaadigst befalede Consumption, ligesaa lidet have vi i disse for den norske Søfart mest slette Tider, i Betragtning af hvad vi uden nogen Tab kunde nytte samme, vi have ei saadanne smaa Skibe som farer paa Danmark, ingen Skov til Lasteudskibning, ikke her i Grømstad kan bruge nogen af Landets Specielle Nærings-Grene, vores Situation blandt Skjær

og nøgne Klipper er som Arendahls, vores Næringsveie, saa vidt tilladte, de samme, Vores økonomiske Indretninger kan ikke mer end Byen favoriseres af nogen Lands- eller Bøygdefordele, kun Bye-Navn og Handels-Rettigheder adskiller adskiller os fra Byerne selv, vi føler deres Byrder og er ikke tilladt deres Herligheder; Da Arendahl allernaadigst blev skjenket Kjøbstads Privilegier undt ved Hans Majestet og saa Voris Forfædre Handels Rettigheder, Grømstads Ælde, dets gamle Herligheder, dets for Landet nyttige Vedvarenhed, dets Situasjon og dermed forbundne naturlige Ubekvemhed til at være andet end et Søe Nærings Stæd, talte for denne Herlighed, men disse vore Forfædre ere uddøde og med dem Herligheden. Ingen af os har turdet kjøbe et Udskibnings Bord, og ei en Tønde Gods her paa Stædet eller Havnen om endskjønt ingen Afgang i Deres Majestæts Rettigheder derved kan tænkes, da Deres Majestæt holder her på Stædet en Kongelig Visitør.

Aller naadigste Konge!
Værdige Grømstads Indvaanere den Naade at udkaste Deres til Landsfaderlig Mildhed og Kjærlighed helligede Øine til denne Vores sandfærdige allernaadigste Andragede Forfatning, og tillad at vi kaster os for Deres Trone og beder paa Grund af samme Naade som Deres Majestæts Kongelige Forfædre har skjænket saa mange andre mindre Strand Stæder udi Norge, Ja! end og en enkelt her paa Stædet nemlig Frolands Jernværks eier, at maa her, savidt muligt, Indkjøbe af ankommende Skibe vores Fornødenheder, og indtage her i Grømstad Vores Ladning uden at være forbunden til for den Aarsags Skyld at gaa med Skibene til Arendahls Told-Stæd, hvorved saa mangen Reise er bleven forsinket og tabt, og at vi maa uden at forse os med Landprang.overlade til Vores Matroser og overhengende Trængende hvad de til Livets Fornødenheder maattee fordre hos os for deres Hyre eller tilladelige Land-Producter. - Hvad denne for Arendahl ringe

og Uskadelige Naade kunne fordre af Restrictioner i vores Borgerskabs billige og forholdsmæssige Forøgelse, det kan og vil vi ikke undslaa os for, naar vi derom med denne Byes Borgere i Billighed paa begge sider skal forene os; endnu mindre kan vi have andre Hensigter, end at Deres Majestæts Rettigheder, ja paa det allerfuldkomneste blive erlagte, og vedkommende Embeds-mænds Ret uforkrenkede. Deres Majestets her paa Stædet bestandig havende Told-Betjent vil være Deres Majestæts Borgen for, at ikke uværdige Hensigter ere Vores Drivfjedre. - Skjænk os derfor allernaadigste Konge og Landets Fader denne begjerte Liden Rettighed.

Allerunderdanigst
Anders Bie, Christen Bie, Hans Andersen Bie, Anders Christensen Bie.
Vi fire paa egne og Grømstad Skibsredere og Skipperes samtliges Vegne.

Som Concipist efter Begjæring underskriver aller underdanigst
Friderichsen
Procurator

Paa egne og med Bønders Vegne i Fjære Sogn erkjender vi Riktigheden af det som om Vores Bøygd heri er skrevet, og ønsker og beder: at Ansøgningen allerunderdanigst Bønhøres, da det for samtlige Bønder vil blive en ubeskrivelig lettelse og Hjælp.
Grøm og Dømmes Moen den 22 Januarii 1790.
Anders Nielsen, Ole Olsen.

Uttalelsen fra kjøpstaden Arendal var som man måtte vente, helt avvisende. Det interessante er imidlertid den argumentasjon som ble brukt. Suplikken fra borgerne i Grimstad var helt ut lagt opp ut fra de forhold som Lofthuskommisjonen

hadde påvist, nemlig at den del av allmuen som var knyttet til Arendal, kunne komme i en slik situasjon at store grupper led nød. Betenkningen fra Arendal går ut på at borgerne i Grimstad gir en helt feilaktig beskrivelse av situasjonen. Dessuten hevder man at de rettigheter som det ble søkt om, har man i lengre tid tatt seg til. Men ved å argumentere slik sa man jo egentlig for det første at Lofthus-kommisjonen også hadde gitt en feilaktig fremstilling av allmuens situasjon og dessuten at det å innvilge rettighetene ikke ville føre til lavere inntekter for Arendal. Borgerne bad dermed indirekte om sterkere kontroll og om at forholdene for sjøfolk, tømmermenn og andre ansatte i Grimstad-borgernes virksomhet ville bli vanskeligere enn tidligere. For den sentrale myndighet måtte det være avgjørende å se på de realitetene som Lofthus-kommisjonen hadde avdekket og få dem vurdert av embetsverket i landsdelen. Denne vurderingen gikk i Grimstads favør.

BETENKNINGEN FRA ARENDAL

Erklæring!
Dersom Consipisten Procurator Friderichsen ikke hos Foged Krigsraad Dahl, der paa Tønnevold nær ved Grømstad boede, havde tjent som Fuldmektig, ofte Reist imellem Grømstad og Arendal, vært Veiens længde og beskaffenhed bekjendt, langt anderledes end han uriktig har beskrevet den; kunde Ansøgningens mislige og fingerede Grunde undskyldes med Uvidenhed og forledelse af Supscribentene, der ligesom deres Forfædre imod Loven, Bye-Privilegierne, Kongelige Forordninger og Rescripter har handlet, og nu da de hører der Ventileres Disputter mellem Øster-Risøer Borgere og de uden Byes i Lehnet boende Skippere om de sidstes ulovlige Handel imod Kongelige Anordninger, attraaer under saa urigtige Forestillinger og Beklagelse som Ansøgningen er Ziret med, at til-

vende sig Frihed og Tilladelse for eftertiden, til hva de forhen hemmelig imod Arendals Byes Privilegier og de Kongelige Rescripter kan hade forøvet Arendals Borgere i sin Handelsret til Fornærmelse. Suplikantene skal ei kunne godtgjøre, at nogen fra Grømstad, nogen sinde har været nødsaget at reise Veien over Struebro ved Øyestad til Arendal for at hente korn, eller den vei bragt en Tønde, skjønt Posten gaar den Vei nesten en Miil op i landet til Krogs og Længere, end over den kortere over Hiiserøen eller elven imellom Arendal og Nedenæs Søbod; fra hvilket Stæd man med vogn eller Kjærre kan bringe til Grømstad alt hvad behøves, ligesom tilvands er Veien langt fra af den Længde og besværlighed Supliqven indeholder, den er dessuden udpyntet med saadanne Foregivender, Nød-Trang og Mangler som aldri har existeret, og om paakommende, Gud afværge, skjønt Anders og Christen Andersønner Bie kan have tilvendt sig hvad Arendals Byes og Hans Majestæts Told Consumptions afgang, samt Søefart, som Skippere i de for Skibsfarten gylne Tider Formue uden at erlagt Arendal Bye derfor, som de usandfærdig foregiver, anseelig Borger og Bye-Skat; de ere ikke Borgere, findes end ikke i udenbyes Skipper-Borger Rullen, eller erlagt til Arendals Bye Skat, Hans Andersen og Anders Christensen haver ei heler der erhvervet Borger Brev, men som Skippere bor i Grømstad fører anselige Skibe paa Rigs Stæder; Ifølge Told Rullen 1 capt. 24 art. bør de have vundet Borgerskab som Skippere, da de ikke bo i den Bye, hvorfra de have Borgerbrev men bosatte i Grømstad under Arendals distrikt ere enhver af disse 2de Skippere ifølge det høie Kongelige Danske Cancellies Resolution at erlægge i Skipperskat aarlig 2 rdl. hvormeget Suplicanderne aarlig har erlagt i Consumption vil Fodgens Consumptions Regnskab udvise, ligesaa formues-Skats Mandtallet for Nedenæs Fogderi hvad disse har angivet sin Formue til, der alt vil udvise at Concipisten har gaaet udenfor det sande. Veien til Vands regnes for 1 ¼ høyeste 1 ½ Miil, den almindelige Fragt for

en Tønde Korn-Vare fra Arendal til Grimstad er 6 skilling, om Vinteren betales i høieste for Hæst og Slæde med frem og tilbage imellem Arendal og Grømstad 3 mark altsaa i høieste blot for Læs fra Arendal til Grømstad som er 1 ¾ Miil vei ½ Rdl., kan regnes for 12 a 16 skilling i høieste pr Tønde.

Det opgivne antal af Huse og Skibe er ligeledes eutreret over det rette Antal, som Formue-Skatte Antallet over Grømstad vil oplyse.

Fjære Sogn har arbeidsomme Beboere, vel opdyrkede Gaarde til Korn- og Høiavling, er som et Amager til at bringe Føde Varer til Arendal, da det har ubetydeligt Skov-brug ere de villige at bruge deres Hæste til Kjørsel ved alle Leiligheder til Transport af Korn og andre Varer, Ja, reise ½ til heel Miil fra sit Hjem for at faa kjørsel til Jernverkene med Malm, altsaa har Grømstad ikke den faregivende Mangel paa Hæste i paakommende Tilfælde, Hidtil har man ei hørt at Suplikanterne har sørget for Fjære Sogns Matrosers Underholdning eller nogen sinde taget fra dem selv det saakaldte knapskaarne stykke Brød eller sidste Skjæppe Korn fra deres egen Mund og givet deres trængende Søe-Folk; Har Brødet for dem været Knapskaaren, kunde liden hjælp være hos dem at vente, Neppe vilde Skarer af Fattige indfinde sig, hvor der ikke gives uden til de uundværlige Tjenere og Søfolk som kan erstatte hjelpen ved Søfart; hvad de melder: at have tiltuxet sig for Korn, er just Deel ad den Negotie de attraa, nemlig for Bord og Planker med andre Sorter Trævarer og Brendsel til Skibsføring og udskibning samt igjen at overlade og sælge til de i nærheden paa Havnen Grooss indkommende fremmede Skibe imod derfra igjen at forsyne sig med Korn og andre Varer til deres Skibs-Proviantering og Handel med Almue og Bønderne, ei allene Arendals Byes, men og Hans Majestæts Told og Consumptions Rettigheders store Afgang, Skjæbnen af et slæt føre har anlediget at Grømstads Skip-

pere, Suplikanterne har tilvendt sig Bøndernes Planker og Bord for mindre Pris end de her i Byen er givet, Bord og Planker har altid været her Contant Handel, og i Vinter især i en høi Pris til Bondens Fordel, Bøndene har ei som i Supliqven anhøres ladet sine Bord og Planker henligge; men erholdt god og fuldkommen Pris her. Arendal, ja, Arendals Kjøbmænd har end og i Grømstad imodtaget Planker og Bord fra sine medhandlende Bønder og transporteret dem til vands hid til Arendal, her har ingen Mangel været for Bønderne, ei heller for Strandsidderne, Arbeide og Fiskeri har været godt for Strandsidderne den ganske Vinter, samt og Fjordene aabne til Fiskefangsts Fortjeneste, og Fremkomsten imellem Grømstad og Arendal til Lands som til Vands god og aaben; Man provocerer Suplicanterne at bevise at nogen af dem i Vinter med Hæst, Baad eller Expresse har været i Arendal for at kjøbe Malt eller Rug, og ei kunde erholde samme for contant Betaling, Man tilstaar at Malt i en kort Tid var i 4 Rdl. pr Tønde, og beste Rugs høieste Pris 6 Rdl. den ringere Rug for ringere Pris, men ikke dyrere, saa de tilsædte 24 á 48 er over Grænserne, Mangel var her ikke men dyrt i Forhold til Priserne i de andre Kjøpstæder. Dersom Grømstads Beboere med Lehnets Skippere Skibseiere og Strandsiddere ikke dels paa Fartøyene ved Arendal liggende, dels paa Udhavnene ad fremmede indkomne Skibe kjøbte og dels med egne hjembragte Korn og Fødevarer med mere til Fornærmelse for Byens Handel og Hans Majestets Told og Consumptions Indtræder, ville Arendals Borgere naar de kunde være sikker paa Afsætning til Lehnets Beboere, forsyne sig med saadant Forraad som dertil udfordres, for saa billig Pris sælge dem det som Tidenes Beskaffenhed i forhold til Indkjøbet tillod, men saalenge Privilegierne ikke Sutineres, Misbrug og utilladelig Handel gaar i svang finder de sig ikke forpliktet at holde forraad til Salg under den Pris Tidenes Beskaffenhed anlediger for Grømstads Strandsiddere, hvilke burde erindre sig Forfædrenes dumdristige Foretagende ved

Opløb imod Arendals Borgerskab under ligesaa urigtige Forestillinger som Suplikanterne, hvis paaberaabte Grømstads Ælde og andre Herligheder eller saakaldte Nedenæs Privilegier allene bestaar udi hvad Toldforordningen af 1ste Mai 1672 dens Pgina 15, art 21des Slutning, de senre Toldforordninger, og især seneste af 26de November 1768 dens 6te Cap. 5te art. hjemler Nedenæs lens Beboere, der bestaar udi at man som Skipper beseiler Danmark og inden-Rigs Stæder uden Borgerskap som ellers er paalagt alle der fører Danske Korn-Skibe paa uden-Rigs Stæder under høistbemeldte Toldforordninger 1 cap. 24 art. men dog under den indskrænkning i henseende til Ladningens indtagelse og udlosning og Korn Varens Udsalg som Cap 6, Art 6 i Toldforordningen bestemmer, der aldrig er ment eller kan blive Grømstad, hvor der hverken er Ladestæd eller Tollbod. De anfører ingen af dem har kunnet kjøbe et udskibnings Bord og ei en Tønde Gods der paa Stedet eller i Havnen, Da Deres Majestæt der paa Stædet har en Kongelig Visitør, den de sige vil være Borgen for deres hensigters Drivefjeder; Lutter uefterretteligheder, den derværende Visitør, som fremdeles er det Frolandske Jern-Værks Producters udskibning derfra og de til Værkets fornødenhed bevilgede Kornvarers losning, ansat, har tillige Lillesand som i henseende til Trælasten er det eneste tilladte Lade-Stæd udenfor Toldboden i Christiansands Stifts Østre distrikt og langt fra kan hindre det underslæb der i Grømstad og paa Havnene Grooss og Hæsnæs til Hans Majestæts Told og Consumptions Formindskelse og Arendals Handels undertrykkelse. I selve Kjøbenhavn hvor en mængde Told-Betjenter haves tilligemed Vagt, bliver ikke Smuglingen hemmet; ei heller paa Toldstæderne som alltid er underkastet Told og Consumptions Betjenternes opsigt, mindre kan disse Suplicanterne forsikre at den i Grømstad værende Toldbetjent skulde være Borgen for deres Handlinger; Naar de ikke her i Byen har tilhandlet sig sine Skibes Proviantering eller de Planker, Bord og Træ-

varer som de har udredet sine store Skibe med, har man deraf Bevis for at de har handlet imod Byens Privilegier, Rescripterne af 15de og 21de Febr. 1771, uden hvilket de neppe af blot Skipper Hyre ville tillagt sig saa megen Velstand, som Anders Andersen og Christen Bie siges at have, da de have forladt Søen og lader deres Skibe føre af Hans Andersen og Anders Christensen Bie. At Hans Majestæt til Frolands Verks opkomst har indvilget at dets Producter fra Grømstad naar de udskibes og de dertil udfordrede Korn Varer Lastes for Transportens Lettelse har vist været Arendal, og ville saa meget mindre forøge dens Borgerskabs Tab, Suplicanterne og de flere Grømstads Beboere skulde tillades Handels Friheder der til Skibs Lossing og Ladning mod Arendals Byes Privilegier og Handels Ret, hvorfor Arendals Kjøbmænd fornøden Byeskat og alle Byeborgere aarlig maa betale til Christiansand 750 Rdl. Byen vilde dermed undertrykkes, Hans Majestæt tabe anselig i sine Told og Consumptions Inntrader, og den ordentlige Handel forstyrres, Hans Majestæts Lov og Privilegier og allernaadigste Rescripter og Anordninger tilsidesættes og overtrædes for disse egennyttige private Fordele der har beleilig til at drive Smugling og ulovlig Handel paa de i nærheden værende Udhavne udenfor Toldboden og uden Opsigt af Toldbetjente; Hvorfor man allerunderdanigst forventer at der intet Reflecteres paa Suplicanternes Ansøgninger der er blotte for andet end hengivenhed til at overtræde de Kongelige Anordninger og ligesom de Gamle Grømstad Beboere og Strandsiddere sætte sig imod Kongelige Anordninger, hvis overholdelse og efterlevelse man underdanigst begjærer maatte betydes Suplicanterne til iagttagelse for eftertiden under lovbefalet Ansvar.
Arendal d. 22. Marty 1790.
Collett Dedekam. L. Aschielssen. Erich Thomle.
R. Larsen. Mogens Grooss. S. Herloften. Hans Herlofsen.

Det er nevnt innledningsvis at Generaltollkammeret - Vestindisk-Guinæiske Rente og General Toldkammer som den fullstendige betegnelsen var - innhentet en rekke opplysninger og uttalelser og var innstilt på å imøtekomme Grimstad-borgernes anmodning, i alle fall delvis. Det er årsaken til at kammeret den 8. januar sendte et promemoria til stiftamtmann Levetzow med anmodning om å skaffe rede på om søkerne kunne la seg nøye med en delvis innrømmelse og om hvilken avgift det burde være tale om å betale til Arendal by.
Stiftamtmannens brev inneholder en sterk anbefaling av at Grimstad fikk de rettigheter det var søkt om. Hans innstilling er nevnt i Grimstad Bys Historie s. 122, men selve teksten er utelatt. Vi skal derfor gjengi den i sin helhet:

Ved at forhøre hos Borgerne i Grømstad om de med saadan Frihed vare tilfredse som det høie Collegi i Skrivelse av 8de d.M. lover at forunde dem, har jeg erholdt deres indelagte Svar, hvoraf behagelig vil erfares, at de nok attraar de ansøgte Punkter bønhørte og anser de nu tiltenkte ikke for stort mere end hvad Nedenæs Privilegium og Told Rullen allerede have tilladt, og da jeg er enig med dem. at Stædet og dets Skibsfarts beskaffenhed med mangfoldige dertil hørende Menneskers Proviantering gjør det allerunderdanigst Ansøgte uomtvistelig nødvendig, naar ikke urimelig dyr Tid, og fattelse paa Levnets Midler skal kunne ødelegge saavel Grømstad som mange omkringboende der sammesteds have deres eneste Ophold, samt være et beleiligt liggende Stæd ganske hinderlig i dets Opkomst. - Saa vover jeg erbødigst at anbefale det ansøgte.

Jeg formener ogsaa at den i hoslagte Skrivelse tilbudne Afgift til Arendals Bye er tilstrækkelig, dog tror jeg naar ellers deres Ansøgning blev uindskrænket bevilget at den hidtil udredede Borgerskat for dem som ere Skippere også frem-

deles disse 100 Rdl.s Afgift uagtet burde udredes, hvilket jeg saaledes har den Ære at tilstille.
Christiandsand d. 25.de Januarii 1791.
Levetzow

ORD OG UTTRYKK FRA GRIMSTAD-DIALEKTEN

Ved Reidar Marmøy

Ikke alle ordene i denne lista er spesielle for gammel grimstaddialekt, kanskje de færreste. Det som er felles for dem er at de alle har vært eller er i bruk i Grimstad, i enkelte tilfeller kanskje bare i deler av byen eller i spesielle sosiale miljøer. En god del av ordene kan vi finne igjen i tilsvarende ordlister for Landvik og Fjære, men ikke alltid med helt den samme betydning. Jeg har også støtt på en del ord som er tillagt litt ulik betydning i de forskjellige bydelene i det gamle Grimstad. Det er ikke sikkert at forskjellene er opprinnelige fordi ord i mange tilfeller endrer betydning ved bruk. I de listene som er publisert i Grimstad Adressetidende har jeg registrert en god del ord der innholdet er oppgitt annerledes enn i mine notater. Det kan bety at det dreier seg om en feilerindring, men det kan like gjerne være at ordet har vært brukt med ulikt meningsinnhold. Vi skal derfor være varsomme med å si for sikkert hva som er «riktig» og hva som ikke er det. Der jeg synes det er særskilt grunn til å merke seg ulikheter i betydning, har jeg gjort oppmerksom på det i teksten. I en del tilfeller har jeg i eksempler skrevet ordene slik at også skriftbildet viser lokal uttale. Det er nær sagt umulig å få til dette på en måte som er logisk og konsekvent. Samme problemet har vi når det gjelder stavemåten generelt. Skal vi skrive skibbe eller sjibbe, sjivre eller skivre? Jeg har forsøkt å vurdere dette ut fra hva ordet heter på andre språk, men har først og fremst lagt til grunn at det bør være så enkelt for leseren å identifisere de enkelte ord.

Dialekter forandrer seg og har alltid gjort det. I vår tid skjer endringene raskere enn tidligere fordi vi har langt mer kontakt med andre dialektområder enn tidligere. Vi reiser mer,

språket i radio og fjernsyn påvirker oss og i vår egen by kan vi høre dialekter fra hele landet. Det skjer så visst ikke bare i ferietida, det er dagliglivet året gjennom det er tale om. Grimstadfolk er språklig sett en nesten utrolig sammensatt gruppe. Under slike forhold endres dialekter ganske raskt. Som regel skjer endringene nokså umerkelig, men av og til oppstår de plutselig og på en slik måte at alle er klar over det. Eiendommelig nok er det i slike tilfeller nesten umulig å finne ut av hva det er som fører til endringen. Det beste eksempel er kanskje at vi nå til stadighet hører nominativsformen av det personlige pronomen i 2. person entall i sammenhenger der vi aldri hørte annet enn avhengighetsformen. For å si det enklere: Hva i all verden kommer det av at folk sier «jeg skal ringe til du» i stedet for «jeg skal ringe til deg»? Ikke vet jeg, men jeg er nokså sikker på at denne språkvanen oppstod først blant barn og unge.

Den dialektordlista som er gjengitt nedenfor, er ikke på noen måte fullstendig. Det kan den heller aldri bli, men dersom alle interesserte skriver ned de uttrykk de kommer på, kan lista bli mer verdifull etter hvert.

Forkortelser

adj.	=	adjektiv eller adjektivisk.
adv.	=	adverb eller adverbialt.
b.	=	bestemt - bunden - form.
f.	=	femininum - hunkjønn.
int.	=	interjeksjon.
intr.	=	intransitivt.
m.	=	masculinum - hankjønn.
n.	=	neutrum - intetkjønn.
p.	=	pluralis - flertall.
s.	=	substantiv - nomen.
tr.	=	transitivt.
ub.	=	ubestemt - ubunden - form.
v.	=	verb.

A.

akkedas s.m. — krangel, trette. En akkedas er noe helt annet enn en akkordering som betyr drøfting eller forhandling.

akkedere v.intr. — samme verb som akkordere, men i denne formen betyr det helst å diskutere, gjerne på en kranglete måte. «Dette er ingen ting å akkedere om!»

akkordere v.intr. — forhandle

als ved — kjerneved. Ordet als ble ofte brukt alene. Eks.: «De bestilte nye stenger av als.». I enkelte sammenhenger er uttrykket skrevet: à àls.

alert adj. og s. — oppmerksom, på vakt. Ordet ble gjerne brukt i uttrykk som «å være på alerten», dvs. å være på vakt. Som substantiv ble ordet ikke så sjelden brukt som skipsnavn.

aminnels s.m. — gave som blir gitt til erindring.

ank s.m. — uro. Å ligge på ank betyr å bli liggende og engste seg for noe som oppfattes som truende.

appetitter s.m. — lokal forvanskning av aperitiff.

avbrekk s.n. — pause.

B.

bas adj.	grei, hyggelig. Eks.: «Nå må du være bas».
bas s.m.	arbeidsformann.
berå s.n.	å være i berå betyr å være i tvil.
besne v.intr.	å bli bedre av en sykdom eller et illebefinnende. «Du skal se du besner til imorra».
blage v.intr.	å vaie eller bevege seg i vinden, brukt særlig om stoff, klær o.l. Kfr. blåge.
blei s.m.	1. kile. «Å slå i en blei.» 2. hoven, overlegen fyr. Jeg har for min del aldri hørt dette uttrykket brukt om kvinner.
blyse v.intr.	å slå. Å blyse til en eller annen betyr det samme som «å dra til».
blåge s.f.	ordet har sammenheng med verbet å blage. Det betyr vanligvis om den løsthengende delen av et forkle. «Å bære i blåga».
bolin s.m.	en bolin eller en boline er det tauet som ble brukt for å stramme lo lik under bidevindseilas. Når en skute gikk med vinden inn aktenfor tvers, sa man at «ho løber for løse boliner». Allerede før århundreskiftet ble

norske skuter rigget med et annet system for stramming av lo lik.

branlete adj. — stripete. Eks.: En branlete katt.

brekke av v.intr. — ta en pause. «Nå brekker mi av og tar fem minutter!»

brodde v.tr. — å brodde poteter betyr å plukke groene av dem.

bøs adj. — sint, men også hard eller vanskelig. «Det kunne være bøst rundt Kapp Horn».

bøtevon s.f. — når vi sier at det ikke er bøtevon for noe, betyr det at det ikke lar seg reparere. Uttrykket kan også brukes i mer overført betydning - «et vennskap som er gått i stykker uten at det er bøtevon for det».

bullbaks s.m. — ordet ble helst brukt om litt overaktive, urolige gutter. «En ordentlig bullbaks».

D.

dabbe av v.intr. — vinden dabber av, spakner.

dabbe s.m. — vannpytt. En dabbe er ganske liten, atskillig mindre enn en vanlig dam. På Vardeheia fantes både Storedabbe og Lilledabbe, ved Lillerore finner vi Syvertsdabbe.

dussemang a. — ute av form; nedfor.

dåne v.intr. — besvime.

E.

engelskmann s.m. — den vanlige betydningen trenger ingen kommentar. Vi skal bare merke oss at dette ordet aldri på norsk ble brukt i nedsettende betydning, slik som det er vanlig på tysk. I Tyskland vil det oppfattes som svært uhøflig å presentere «ein Engländer» som «ein Englischmann». Til sjøs ble betegnelsen engelskmann brukt om en tilbakespeising av en tauende i stedet for en vanlig takling. Ordet engelskmann ble også brukt som betegnelse for et skip fra England og for den del om den engelske nasjon. «Engelskmannen steller seg bedre i koloniene enn tyskeren».

englender s.m. — dette ordet har en lite kjent sidebetydning, nemlig skiftenøkkel. Det er mulig at vi har fått denne betydningen fra Tyskland der ordet Engländer i alle fall tidligere var vanlig brukt i betydningen skiftenøkkel.

ense v.t. — bry seg om. «Aldri ens 'an».

esle seg v.int. — gjøre seg i stand til, gjøre seg ferdig til, ha planer om. «E har esla me til å ta en tur i sjekta».

F.

fallere	v.intr.	egentlig betyr verbet å gå fallitt. I vår dialekt brukes det også i betydningen tape seg, svekkes. Når verbet brukes på denne måten, har det en spesiell partisippform, nemlig «falle». Dersom vi sier om en person at vedkommende har «falle», betyr det at den det gjelder har tapt seg, ser dårlig ut.
fante	v.intr.	å fante med noe ble brukt i nedsettende betydning. «Han driver og fanter med så møe rart».
fantegå	v.intr	verbet ble brukt om å forlate en jobb uten vanlig varsel.
fare	v.intr.	å være til sjøs. I denne betydningen bøyes verbet svakt. «Å lenge har du fart?»
faut	s.m.	sammenføyning. Dersom et møbel er løst i sammenføyningen, sa man gjerne at det var riglete eller riggelaust. Dersom et menneske er ute av balanse, kan man si at det er «ute av fautene».
fibb	s.m.	en liten bunt.
fibbe	v.tr.	å gå med små, raske skritt.
fikle	v.intr.	fomle, være klossete.

fikte	v.intr.	streve. «Å er det du fikter med?»
fil	s.f.	knekten i en kortstokk.
fisle	v.intr.	å sladre. En som sladrer kan kalles en fislatut.
fjagg	s.m.	kjæreste.
floge	s.f.	substantivet brukes i uttrykket «å slå floger».
fjeske	v.intr.	å smigre, opptre krypende.
flad	adj.	flau, forlegen. «E' ska sei' de han blei flad».
fullskuendes	adv.	tilstrekkelig, mere enn nok.
fåg	s.m.	få fåg betyr: gå raskt unna. Eks.: Rekene fikk fåg.

G.

gaule	v.intr.	gråte, skrike. «Være på gaulen». En lokal, men sjelden betydningsvariant: «å skjenne».
gamsen	adj.	glemsom, distré.
gi	v.int.	når verbet gi brukes intransitivt, er det i våre dager gjerne i uttrykk som «gi ut» i betydningen fire av, f.eks.: å gi ut på fokkeskjøtet.
gisse	t.v. og intr.	gjette.

gjekk s.m. knekten i en kortstokk. Det vanligste dialektuttrykket er «fil».

gjønstre v.intr. å holde liv i, «fø på».

graule v.int. å graule betyr å beklage seg høylytt. «Å e' det du grauler etter?»

gørr eller gorr s.f. egentlig betyr ordet fiskeinnmat. Vi kan fremdeles høre uttrykket «ta gørra av fisken». En vei som slynger seg fram i landskapet, evt. også det landskapet der det finnes slike veier, kunne på gammelnorsk kalles gorn. Eksempler har vi i Gorrdalen eller Gørrdalen i Arendal og Gon ved Larvik.

H.

hande v.t. å gi, rekke. «Vi' du hande me' den hammeren?»

hause adj. brukes i sammenhenger som «en hause kar», dvs. en robust, sterk mann.

heks s.f. maritimt uttrykk for en grov sjakkel som ble brukt til å feste ankerkjettingen til ankeret. Normalt var det to «hekser». Den ene var alltid festet til øyet på ankerstokken, den andre til kjettingen. Den sistnevnte måtte være skikkelig smurt slik at den kunne løses raskt.

hekse v.tr.	å sjakle ankerkjettingen til ankeret.
helle v.tr.	i vår dialekt blir dette verbet brukt transitivt i alle fall i én betydning: å helle poteter = slå vannet av poteter.
henta gang adv.	at noe skjer en henta gang, betyr at det skjer en sjelden gang i blant.
hjerta adj.	å være hjerta på: ha lyst til, ha mot på. «Han va'kje særlig hjerta på det».
håbbe v.tr. og intr.	å håbbe en hest vil si å få den til å gå bakover.
håsta adj.	brukes for eksempel i uttrykket «et håsta vær», dvs. hardt, utrivelig vær. Det finnes også i mer generell bruk, f.eks. «håsta god».

I.

idda vond	adjektivisk uttrykk som ble brukt i betydningen illsint.
i jista	uttrykket betyr «for en stund siden». I enkelte dialekter skiller man mellom isted som brukes om nær fortid og istad som brukes om nær framtid. «Jeg skal gjøre det istad» = jeg skal straks gjøre det.

J.

jubilere v.intr. — ved siden av den vanlige betydningen ble ordet brukt om å feste, gjerne i meste laget.

jugge s.f. — mugge.

K.

kappkorn s.n. — såkorn som er en blanding av vårrug og havre. Kornet ble brukt til flatbrød.

kapseise v.intr. — gå overende, velte, kullseile.

kasen adj.adv. — å være kasen, føle seg kasen: å føle seg slapp, dårlig.

kavere v.int. — garantere.

kikador s.m. — oppsynsmann, ofte brukt i litt nedsettende betydning. En som «brydde seg» i meste laget ble kalt for overkikador.

kikke v.intr. — klage. Ordet skal uttales med ren k-lyd, altså ikke som i kikke = se. «Kikker du på maden».

kistefornøyelse s.m. — dette ordet trenger en nærmere forklaring. I en skipskiste var det som regel en **leddik.** Det var en liten skuff som var montert på glidelister øverst i kista slik at den kunne skyves fram og tilbake. I denne skuf-

fen oppbevarte man de mest private ting, for eksempel gaver eller andre gjenstander som minnet om dem hjemme. Når man i ledige stunder tok fram og så på disse gjenstandene, hadde man en «kistefornøyelse». Ordet ble etter hvert også tatt i bruk i andre sammenhenger, for eksempel når man setter seg til med et fotografialbum og oppholder seg ved minner fra tidligere tider.

kisteglad adj. — svært glad og fornøyd. Ordet har sammenheng med kistefornøyelse.

kjadre v.intr. — å snakke høyt og raskt.

kjase v.intr. — 1. Å snakke om løst og fast.
2. Å streve eller mase med noe. Å være «heilt utkjast» betyr å være sliten.

kju v.t. og int. — det lokale uttrykk for å stjele. Verbet skal bøyes slik: å kju, kjuer, kjudde, kjudd.

klaga adj. — kald, frossen.

klasse v.intr. — å klasse betyr å ta på, gjerne i negativ betydning. «Ikkje klass på bæra», «la vær' å klasse på me».

klein adj. — dårlig. Å kjenne seg klein.

klåde	s.f. eller m.	ordet ble brukt om den ballformede samlingen av tynne, myke torner som dannes på tistelen etter avblomstringen. Det var populært å samle dem til en større ball og gjerne feste dem til genser eller strikkejakke.
knall	s.m.	dialektuttrykk for beskøyt, dvs. skipskjeks.
knalle	v.intr.	ordet ble brukt i et fast uttrykk, som svar på f.eks. et spørsmål om hvordan det står til: «Å, det knaller og går».
komne	v.intr.	besvime. «Det var så varmt at e holdt på å komne».
konfus	adj.	forvirret.
krank	adj.	Tor Maløen oppgir i Grimstad Adressetidende 26. mai 1995 at ordet ble brukt om mennesker med legemsfeil. De fleste kilder mener at ordet ble brukt i betydningen «føle seg dårlig, være syk».
krase	v.t.	knuse.
krause	v.t.	knuse
krave	v.intr.	fryse. Det har såvidt begynt å krave (seg).

krøyste v.tr.	dette verbet ble helst brukt om å presse saft av bær eller frukt.
kvirv adj.	kvikk, aktiv.
kyle s.f.	kul.

L.

leisindt adj.	deprimert, nedslått
beskøyt s.m.	stor rugkavring. I vår dialekt ble beskøytene ofte kalt for knall.
loffe v.intr.	å legge en båt opp mot vinden.
loffer s.m.	en omstreifer. En som drog fra sted til sted uten annet enn tilfeldig arbeid, gikk «på loffen».
lons s.m.	porsjon. Ordet ble oftest brukt om matporsjoner som ble utporsjonert en gang hver uke.
ly adj.	ordet har en spesiell, gammel mening, nemlig kjennelig eller gjenkjennelig. «Hun er så ly på stemmen» betyr: det er lett å kjenne henne igjen på stemmen.
lysesaks s.m.	snippkjole.
løye v.intr.	avta. Vinden løyer. Brukes også om å falle til ro, ta det litt pent, ta det kuli. «Nå må du løye' an et lite grann».

M.

maroder adj. — skrøpelig, spesielt ved sykdom som hadde å gjøre med gikt o.l.

maron adv. — uttrykket stammer egentlig fra slavetida på de Vestindiske øyene. «To run maroon» betyr å rømme ut i skogområdene og forsøke å gjemme seg der. I den gamle Grimstaddialekten ble ordet brukt synonymt med «å løbe villmann».

maule v.intr. — tygge, ofte brukt i uttrykket tørrmaule. Et gammelt ordtak heter: «Når mi sauler, så sauler mi. Når mi mauler så mauler mi.

mesan skjøt — ved siden av den opplagte betydningen ble uttrykket brukt når mannskapet ble kalt sammen til en dram etter vel utført arbeid. Det kommer visstnok av at kapteinen sto ved mesanskjøtet, når han delte ut drammene. Tilsvarende uttrykk er: spleis storbrasen.

mavermann s.m. — ordet er usedvanlig sjeldent og ble brukt som spesialbetegnelse på forre mersebolin. kfr. bolin.

mavetelje v.t. — å mavetelje vil så å hugge til et emne slik at det blir tykkest på midten og så smalner av i en jevn bue ut mot begge ender. Det var en god del forskjellige regler for hva slags

oppmerking som skulle brukes for å få til en korrekt maveteljing.

N.

nadd s.m. — hannkrabbe.

nasegrev s.n. — nysgjerrig person.

nasefisk s.m. — den første fisken. Lokalt ordtak: «Nasefisken er aldri god». Den som har fått nasefisken skal svare: «Skal en få dei alle, må en ha den første au».

nudra s.f. — en plage, en uro. Å ha nudra betyr å være urolig, rastløs.

nykke v.intr. — rykke. Også lokalt ble verbet brukt i normalformen, dvs. nøkke. Denne formen går igjen i et oppnavn på en kjent og aktet skipper som ble kalt for «Nøkken». Han fikk dette oppnavnet fordi han hadde en rykning i ansiktet - et tic.

O.

ogle s.f. — ankel.

omsonst adv. — forgjeves.

oppesen adj. — å være oppesen betyr å være overlegen, «høy på pæra».

P.

peise	s.m.; v.t.	1. kjønnsorgan f.eks. «oksepeis». 2. pisk, påk. 3. skjellsord: din peise, din vrangpeis 4. .v.piske, slå.
pille	v.tr.	dialektisk i betydningen plukke, f.eks. pille ågon, dvs. plukke eikenøtter.
pinat	s.f.	klemme, vanskelighet. «Å være i pinaten».
pittermann	s.n.	en vanlig betegnelse for fjesing - lat. trachinus draco. Det nederlandske navnet er pietermann. På gammelnorsk kunne hvilken som helst liten fisk kalles for en pite eller pita. Dessuten finnes et gammelt verb, pitre, som betyr å sprute fram i en tynn stråle. Det ble også brukt om å spre seg i tynne forgreininger. Av dette verbet ble det på gammelnorsk dannet substantivet pitr som bl.a. kan brukes om tynne, skarpe ben.
plett	s.m.	tallerken.
prime	v.intr.	å ljuge eller fantasere. «Jeg tror du primer».
renne	v.intr.	1. den vanlige betydningen er å flyte avgårde. 2. å løpe. Eks. Å er det du renner etter?

purre v.tr.	vekke, f.eks. å purre ut.
pyntemon s.m.	dersom noe kan gjøres bedre, er det pyntemon for det. I motsatt fall er det ikke pyntemon. Brukes stort sett med samme mening som bøtevon.
rabe v.intr.	rase. Snøen «raber av tåga».
radig adv.	hurtig, raskt. Arbeidet går radig unna.
renneføyke s.f.	kraftig snøvær.
rennejav s.n.	hurtig løp.
rette av v.tr.	justere.
retirere v.intr.	å bli bedre, komme seg av en sykdom.
riggelaus adj.	løs i sammenføyningene. Vi kan også si at f.eks. et møbel er riglete eller riggelaust.
riglete adj.	ustø, løs i sammenføyninger. Et riglete bord.
rissenere v.tr.	en lokal avart av verbet resonnere. Det betyr vel helst å sjikanere.
romme v.intr.	vinden rommer dersom den dreier mer akterlig. «Vinden rommer i kvesene».

ru regning	løst overslag.
rusle v.intr.	ved siden av den vanlige betydningen - å gå i et bedagelig tempo - ble verbet brukt i betydningen drive med. Å rusle med noe vil si å arbeide i et moderat tempo.

S.

saule v.intr.	å ta godt for seg av maten; spise godt og rikelig.
sjaber adj.	dersom et menneske føler seg sjaber, er vedkommende i dårligere form enn en som bare er kasen. Likevel er man ikke så syk at det er snakk om å være virkelig klein.
sjebbe s.f.	lokalt ord for mort.
sjesk s.m.	en godbit. Tilsvarende verb er å sjeske, dvs. å ha lyst på en eller annen slags mat. Adjektiv: å være sjesken.
sjivre eller skivre	skjelve. Seilere pleide å si at fokka skal sjivre før storseilet. En bevegelse langs forliket på et seil varsler om at båten holdes for tett opp til vinden.
sjur adj.	motsatt av glatt. Kan også brukes i betydningen «lemster».

skjøre	s.f.	en revne eller sprekke. Ei skjøre i en bordgang.
skjørne	v.t. og intr.	verbet skjørne - vanligvis intransitivt - betyr å revne. Seilet skjørner. Av og til ble verbet også brukt transitivt: jeg skjørnet storseilet.
skibbe	v.tr.	ordne, reparere.
skrale	v.intr.	verbet brukes om vind som dreier slik at den kommer mer forfra.
skreiesnor	s.f.	blokksnor.
skri	v.int.	å gli.
skrubbert		skurekost.
sløy	adj.	slu, lur. Brukes ofte i betydningen «morsom».
snebbe	s.f.	ordet brukes helst om en småjente som er «snabb» til å svare for seg.
snebbete	adj.	en som er i meste laget freidig til å svare for seg, kan kalles snebbete. Uttrykket brukes helst om barn.
snøden	adv.	flaut.
sobe	v.tr.	feie. Dersom noe er godt rengjort, kan vi si at det er «sobenes reint».
slomse	s.intr.	fomle, somle, slurve.

slomse s.f.	ordet brukes utelukkende om kvinner. «Ho er ei skikkelig slomse». Om en mann benyttes adjektivet «slomsete».
spiggent adj.	dialektform dannet av verbet å speke. Brukt som adjektiv er betydningen salt eller kaldt, ufyselig, «et spiggent vær».
spinne en ende	å fortelle en historie, gjerne en skrøne. Uttrykket er ordrett oversatt fra engelsk: to spin a yarn.
ste seg v.refl.	å gjøre avtale om stilling. «E' har stedd me for et år til».
strangt adj. og adv.	ordet blir fremdeles brukt meningslikt med stramt, spesielt i forbindelse med lukt: det lukter strangt.
strene v.intr.	å gå hit eller dit, uten bestemt mål.
sødder s.n.	matavfall. Ordet ble bare brukt i entall og bestemt form er sødra eller sødderet, eventuelt sydra eller sydderet.
såer s.	substantivet ble brukt meningslikt med agner.

T.

tegne v.	ved siden av den vanlige betydningen ble verbet tidligere brukt i betydningen 1. å merke seg. 2. å be-

krefte ved sin underskrift. Merk også uttrykket tegnebok i betydningen lommebok.

teine s.f. — ved siden av den opplagte betydningen brukes ordet i et folkelig uttrykk: å krype i teina, dvs. gå til sengs.

tien adj. — tinende. Når tæla er i ferd med å gå, kan vi bruke uttrykket «tien mark».

tilatters adv. — til akters. Når noe går dårligere enn tidligere, går det «tilatters».

tivær s.n. — mildvær.

todd s.n. — munnpartiet. «Å tørke seg rundt toddet».

tresk adj. — slu, lur.

treske v.tr. — 1. den vanlige betydningen er som i uttrykket «å treske korn». Lokalt ble ordet også brukt i betydningen erte, terge. «Hold opp å treske meg».

treve s.f. — gammelt uttrykk for kornband som er satt i stakk eller rauk.

tulle v.intr. — 1. å tøyse, av og til i betydningen fordreie eller fortegne. «Å tulle med tallene» kan bety å fordreie et regnskap. Det kan også bety å forveks-

le tall. 2. brukt refleksivt betyr verbet nærmest å blande sammen, bli vanskelig. «Det har tulla seg til». Partisippformen tullet brukes adjektivisk i betydningen forvirret. Vår dialekt har her ofte formen tullen. «Jeg tror du er tullen.»

tuske — å hviske. Lokalt ordtak: Den som tusker, juer.

tysker s.m. — dialektisk om blære eller luftrom i forbindelse med liming. Lokale snekkere kan neppe ha lært dette uttrykket dersom de «vandret på faget» i Tyskland. Der heter nemlig en tilsvarende luftblære «ein Jude».

U.

uggen adj. — å være utilpass, uvel.

ukjure s.f. — ei ukjure er et menneske som opptrer provoserende, som gjør ugagn etc.

utavels adj. — fremmed, fremmedartet, evt. utenom det vanlige.

V.

vabbe — gå tungt og tregt, det motsatte av å fibbe.

vahorn s.n. — et krumt horn som er festet til f.eks. en tollepinne. Vahornet ble brukt for

å unngå slitasje på fiskesnøret. Slik slitasje ble ofte kalt for «skamfiling».

vondtagg s.m. — sinnatagg. H. Eitrem skriver at havnelosen Jørgen Peder Eriksen fortalte at Henrik Ibsen var en vondtagg som gjerne ville «handtas og slåss».

vårhes s.m. — ru, flisete hud på hendene ble ofte betegnet som «vårhes».

Å.

ågon s.f. — eikenøtter.

ÅRSBERETNING
FOR PERIODEN 28.04.94 - 27.04.95

Styret i Byselskapet har i perioden bestått av følgende medlemmer:

Formann:	Else Dalen
Nestformann:	Ketil Aslaksen
Styremedlemmer:	Arne Egeberg, Berit Bugge og Gunnar T. Olsen.
Varamedlemmer:	Anne Gurine Hegnar, Bodil Austenå Johansen og Per Jarle Nørholmen.

Berit Bugge har fungert som sekretær.
Rolf S. Jacobsen er formann i Skjærgårdskomitéen..

Antall medlemmer pr. 01.04.95 er: 569,
herav livsvarige medlemmer: 102.

I løpet av arbeidsåret har det vært avholdt 8 styremøter. Styret har behandlet 35 nye saker i tillegg til avsluttende arbeider med saker fra 1993 samt en del referatsaker.
I september hadde Styret en befaring på Marivold for å se på Marivoldveiens forfatning samt biloppstillingsplassene i Paradisbukta som brukerne ønsket noe utvidet.
I oktober hadde Styret en befaring på Grooseneset i forbindelse med Grimstad Seilforenings ønske om å få installere toaletter i huset der.
Styret har avgitt uttalelser om Sjøbodkvartalene, detaljplan for Storgata fra Kulturhuset til Mørlands hjørne, reguleringen i Holvika, utlegging av flytebrygger fra Dampskipsbrygga og har flere ganger ved henvendelse til Veinavnnemnda forsøkt å få omgjort Veinavnnemndas beslutning om å endre nav-

net på Hans Hanssens brygge til Terje Vigens brygge. Vi har ikke fått svar på våre henvendelser.

Ved Grimstad Biblioteks 100 års jubileumsfeiring var Byselskapet bedt om å medvirke på en lokalhistorisk aften, og i den forbindelse tok Rolf Erik Nilsen for seg «Biodden gjennom 100 år» ved hjelp av ord og lysbilder, - noe vi mener var et hyggelig innslag i feiringen.

For å forsøke å sikre flere arealer for almenheten har Styret i løpet av året sendt henvendelser til eierne av Jaktodden på Grooseneset, Flade Rivingen og en del av Risholmen. Vi har også gitt bud på en kolle ved Postmannslaget og noen restarealer i Lille Rosseviga, alt hørende inn under gnr. 28, bnr. 81 på Marivold. De to første henvendelsene har ikke resultert i noe svar, grunneieren på Risholmen er ikke interessert i å selge, og arealene på Marivold er ikke avgjort ennå.

Avgjørelsen om konsesjon på vilkår for kjøp av Sandholmen ble påklaget av kjøperen, og klagen senere kommentert av Selskapet for Grimstad Bys Vel. Fylkeslandbruksstyret behandlet klagen og opprettholdt sitt vedtak fra tidligere. Saken ble oversendt Landbruksdepartementet som i brev av 29.11.94 meddelte at kjøpers klage ikke ble tatt til følge. Sandholmens ubebygde areal, med unntak av en avgrenset strandtomt på inntil 10 dekar, skal etter dette overdras til Staten ved Direktoratet for Naturforvaltning.

Styrets bestrebelser for en utbedring av Marivoldveien førte til slutt frem. Kommunen innkalte representanter for Byselskapet, KNA Marivold Camping, Barselkilen Båthavn, Marivold Vel, fastboende, leder for teknisk hovedutvalg samt avd. ingeniør Arne Bjørknes, Tekn. etat, til et møte på Rådhuset i august -94. Ordfører Skaiaa ledet møtet, og grunneierne ble innkalt til en befaring 6. sept. 1994 med tanke på eventuell

grunnavståelse og fjerning av trær langs veien. Det er senere fremmet forslag om fordelingsnøkkel for reparasjons- og senere vedlikeholdsutgifter, og det er foreslått oppnevnt et veistyre med representanter fra de forskjellige brukergrupper for å ta hånd om tilsyn med veien og for å iverksette fremtidig vedlikehold.

Hugging langs veien ble påbegynt etter at grunneierne hadde gitt sin tillatelse. Arbeidet med grøfting og drenering er igang. Det er sendt ut rundskriv til samtlige brukere av veien, og asfaltering påregnes ferdig før midten av mai. Kostnadene for veien er anslått til kr. 156.750,- ekskl. kommunens kostnader til rydding. Kostnadene vil bli fordelt i henhold til fastsatt fordelingsnøkkel.

Byselskapet har mottatt en søknad fra havneutvalget i Grimstad Seilforening om installering av toalett i huset på Grooseneset. Kostnadene ble oppgitt til kr. 68.925,-, men heri ligger kr. 20.000,- som er forskuttert av Trond Skretting for pumpestasjon, samt kr. 5.000,- i tilkoblingsavgift. Seilforeningen syntes det var naturlig at Byselskapet dekker utgiftene.
Meningen var at Kystlaget Terje Vigen skulle pusse opp et rom i 2. etasje til sitt bruk og at huset skulle benyttes hele året.
Styret har vedtatt å utsette saken til planene er klare fra Seilforeningens/Kystlagets side. Det må først avklares hva huset skal benyttes til, og så får Styret ta stilling til om det er fornuftig for Byselskapet å sette penger i prosjektet.

Styret ble av bestyrer av KNA Marivold Camping gjort oppmerksom på at Byselskapet er eier av den vannledningen i Osterskilen som i sin tid var lagt for å bedre vannforholdene på campingplassen. Styret skrev et brev til kommunen og foreslo at kommunen fikk overta ledningen vederlagsfritt frem til kummen i Osterskilen, men kommunen avslo tilbu-

det. Styret vil derfor tilskrive samtlige som er tilkoblet denne vannledningen og dessuten gjøre kommunen oppmerksom på at ytterligere påkoblinger i Osterskilen ikke vil bli tillatt på grunn av ledningens dimensjon i forhold til antall brukere.

Broen til Marivold som ble påkjørt sommeren 1994, ble imidlertid reparert av Kjell Gilje som en «nødreparasjon». Arne Haugen ble bedt om å befare broen og har satt opp et forslag til arbeidsbeskrivelse og kalkyle for reparasjonen. Etter at saken er behandlet i Styret, har han innhentet anbud på arbeidet. Styret har vurdert anbudene, og arbeidene kommer til å bli utført i løpet av våren.

Byselskapet har søkt om tippemidler til både reparasjon av broen og til reparasjon av Marivold. Søknad vedrørende Marivoldveien ble avvist fordi prosjektet ikke fylte kriteriene for tildeling av spillemidler.

Styret vil i stedet forsøke å få tildelt friluftsmidler via miljøvernavdelingen hos Fylkesmannen. Støtte til reparasjon av broen er først ført opp på prioriteringsliste for 1998, så der må Byselskapet selv i utgangspunktet bære alle omkostninger.

Byselskapets ansvarsforsikring for eiendommer og anlegg er økt fra 3 til 6 millioner, med en premieøkning på kun 10%.

Som omtalt i forrige årsberetning, søkte Styret om Fylkesmannens tillatelse til omplassering av legatmidler for å oppnå høyere avkastning. Aksjene i Landgraffs legat ble solgt og pengene plassert i Sparebankenes Kredittselskap. Det samme gjelder aksjer i Anna Cathrine Einersens fond. Etter diverse vurderinger vedtok Styret også å benytte deler av Dr. Jac. Erichsens fond til kjøp av statsobligasjoner, bundet til

år 2002, og oppnådde derved en rente på 9,5% (effektiv rente 8,75%).

Reidar Marmøy har ferdig sitt nye bokprosjekt om livet på Håøy som vil utkomme sommeren 1995.

Marmøy har også påtatt seg å skrive Byselskapets historie som vil komme ut til selskapets 75 års jubileum i 1997.

Når det gjelder den nye Grimstad Bys Historie, har Reidar Marmøy plukket ut en del personer som skal bidra med innsamling av stoff. Frist for innlevering av stoffet er satt til 1. januar 1996.

Medlemsskrift nr. 39 ble utgitt i november 1994. Ansvarlig redaktør var igjen Reidar Marmøy, mens Rolf S. Jacobsen på nytt påtok seg å skaffe annonsene. Styret takker begge hjerteligst for arbeidet med å få ut medlemsskriftet som verdsettes høyt av medlemmene.

En forvaltningsplan for kulturlandskap i skjærgården er utarbeidet av Fylkesmannens miljøvernavdeling og landbruksavdeling sammen med Lillesand og Grimstad kommuner. Byselskapet har stilt begge Maløyene og Herøya til disposisjon hva gjelder skjøtselstiltak for å få frem kulturlandskapet igjen. Det gjelder generell rydding av Ytre Maløya samt opprydding og en del uttynning i skogen på Indre Maløya.
I samme forbindelse er det også inngått ny avtale om sauebeite på holmene for 5 år idet sauene har gjort god nytte for seg.

Kirkegt. 10 har vært utlånt til Landvik Knivmakarlag, og det vil bli laget en avtale bl.a. med tanke på dekking av strømutgiftene.

Kommunen har spurt om Byselskapet er positive til opparbeidelse av parkeringsplasser for dagsbesøkende langs veien inn til Postmannslaget, event. utvidet for noen av hytteeierne. Styret har svart at Byselskapet kan være interessert i å selge leierettigheter på lik linje med de øvrige som tilbys i området, - men styret vil ikke selge eiendom.

Styret har avslått søknad fra fisker Jan Grashei om tomt til naust på Østre Flatholmen.

Videre har Styret avslått en søknad fra Mons Fuhr om å få anlegge brygge med 5 båtplasser på Byselskapets eiendom i nærheten av Anton Bie Lorentzens brygge på Marivold idet den aktuelle strekning er forbehold de hyttene som sogner til denne.

Ibsenhuset og Grimstad Bymuseum har søkt om kr. 54.000,- i støtte fra Byselskapet til dekning av utgifter til sikringstiltak. Styret har full forståelse for Bymuséets vanskelige økonomiske stilling og vil gjerne, om mulig, overføre et beløp når et eventuelt overskudd skal fordeles i forbindelse med årsoppgjøret.

Byselskapet har mottatt en henvendelse fra Erik Aalvik Evensen om samarbeid om et bokprosjekt om utvandringen fra Grimstaddistriktet til Amerika i perioden 1875 - 1900.
Styret har funnet saken interessant og vil se nærmere på den.

Bygningsvernprisen for Grimstad for 1994 ble på årsmøtet 27.04.1994 tildelt Ove Anderson for hans godt bevarte hus i Vestregt. 10.
Juryen, bestående av Jarle Bjørklund, Ibsenhuset og Grimstad Bymuseum, Trond A. Berg, Grimstad Adressetidende og Arne Egeberg fra Selskapet for Grimstad Bys Vel, har kom-

met frem til en verdig kandidat også iår. Prisen for 1995 vil bli utdelt på årsmøtet 27.04.95.

Styret vil takke medlemmer og andre for godt samarbeid i arbeidsåret 1994/95.

STYRET

ÅRSBERETNING
FOR SKJÆRGÅRDSKOMITÉEN
FOR PERIODEN 28.04.94 - 27.04.95

Komitéen har i nevnte periode bestått av:
Alf Jensen, Bjørn Bergshaven, Kjell Lehland, Ove Bach og Rolf Jacobsen med Lillian Egeberg, Torleif Seland, Rolf Larsen og Per Jarle Nørholmen som varamenn.

På kombinert befaring og møte våren 1994 ble Rolf Jacobsen gjenvalgt som leder.
Ved befaring sammen med Skjærgårdsparkens ledelse ble det fremsatt en del ønsker om både vedlikehold og eventuelle nyanlegg. Komitéen gikk etter befaring i mai inn for dette. Byselskapets styre fant å måtte redusere arbeidsomfanget noe på bakgrunn av anbud som var innhentet, men en del arbeid med tidligere strender ble utført. Det ble kjørt på en del ny sand, og det ble anlagt en ny strand på vestpynten av Marivold.

Marivoldbroen fikk en knekk i en av bærestolpene etter at en motorbåt hadde kjørt inn i denne. Broen ble provisorisk reparert, men må nok ha en større overhaling våren 1995. Skjærgården er ellers i bra forfatning, og de beitende sauene på Ytre Maløya og Herøya gjør en god jobb.

Indre og Ytre Maløya er med i skjøtselstiltak som skal skje i samarbeid med Miljøvernavdelingen i fylket. Formannen har i den anledning vært med på befaring av disse holmene.

Våren 1994 ble det fastsatt nye fartsgrenser for skjærgården, og i den anledning satte skjærgårdsparkens folk opp skilter på de aktuelle stedene. Skiltene ble dessverre slått istykker av vær og vind, men vil bli erstattet med nye til våren. Det

viser seg at fartsbøllene ikke tar særlig hensyn til reglene, - noe vi håper vil bedre seg ettersom tiden går.

Vardeheia er i meget god stand. Veien opp er nå asfaltert til toppen. Trondal holder stadig øye med stedet, - noe vi er svært takknemlig for.

Når det gjelder Binabben, har det vært en del hærverk. Trær er hugget av midt på stammen, og benker samt trappen opp til toppen er også en del ødelagt. Det meste er ryddet opp i, og resten vil bli ordnet i løpet av våren. Det er meget beklagelig at vi ikke kan slippe denne form for hærverk.

Ellers er de fleste av våre utfartssteder i god stand, og vi takker alle som hjelper med å rydde og rake. Til slutt en takk til Skjærgårdsparkens medarbeidere for godt samarbeid!

Grimstad, 18. april 1995
SKJÆRGÅRDSKOMITÉEN

G. Gundersen A/S.
Etablert 1865

Storgt. 26 — Tlf.: 37 04 11 00

BM BYGGMAKKER
BYGGMAKKER
Grimstad

BERGEMOEN 4890 GRIMSTAD

TLF.: 37 04 29 22 - FAX: 37 04 48 80

Vi har åpent halve døgnet!

Hverdager kl. 7.00 - 19.00
Lørdag kl. 9.00 - 12.00

ADVOKATENE

Per Aasen og Asle Wennesland
MNA
— i kontorfellesskap —

Kontoradresse:	**Postadresse:**	**Telefon:**
Storgt. 4	Postboks 148	37 04 45 66
4890 Grimstad	4891 Grimstad	

Vi har det utroligste!

Telefon: 37 04 20 07

Leif SKALLEBERG

I mere enn 50 år har vi hatt gode og fornøyde kunder —
og du kan fortsatt gjøre en god forretning i MØBLER og MUSIKK-instrumenter.

AGDERMØBLER & MUSIKK
Nils Ivar Stad
— Ved Brygga —
Telefon: 37 04 05 42

Bergshaven a/s
BAKERI · KONDITORI

TLF.: 37 04 04 46

Joh. Gundersen
GULLSMEDFORRETNING
INNEH.: EVA GUNDERSEN
TLF.: 37 04 06 49 - STORGATEN 29

Skolegt. 6 • Tlf. 37 04 37 17 - 37 04 16 47

K. G. PUNTERVOLD
MYKOLOGISKE PRODUKTER — VINLABORATORIUM
4890 GRIMSTAD — TLF.: 37 04 01 44

STATOIL SERVICE GRIMSTAD
V/ RAGNAR BERG
TELEFON: 37 04 06 68

Grimstad Adressetidende.

AVISEN FOR GRIMSTAD

Telefoner: Ekspedisjonen 37 04 05 00 — Redaksjonen 37 04 02 25

Dalen ✻ Libris

Byselskapets hefter og bøker selges hos oss.

Storgt. 15 - Grimstad

Telefon: 37 04 05 25

GUNNAR S. LANGFELDT
STATSAUTORISERT REVISOR

4890 GRIMSTAD

Telefon: 37 04 14 88

Advokatene

Halvard Duesund
MØTERETT FOR HØYESTERETT
M. N. A.
Tlf.: 37 04 07 85

og

Lars Ths. Rodvelt
M. N. A.
Tlf.: 37 04 19 23
Smith Petersensgt. 3

a·s nymo
MEK. VERKSTED
P.box 113 - 4891 Grimstad - Tlf.: 37 04 20 11

nymo

Skipsreparasjoner — Dokkinger
Spesialister på bygging av store
stålmoduler til offshoreindustrien

SELEKTIV

SELEKTIV MARKEDSFØRING A/S
Telefon: 37 04 15 11

T. PEDERSENS EFTF.

Alt i skotøy og herreklær
på brygga i Grimstad
Tlf.: 37 04 02 16

Poliguard Production AS

Postboks 1, 4891 Grimstad

Telefon: 37 04 46 61

Grimstad Kulturhus

Et begrep på Sørlandet —

Bill. best. Tlf.: 37 04 40 00

kjökken centeret A/S

·KJEDEN

Løkkestredet 5, 4890 Grimstad • Telefon: 37 04 21 85
Odden, 4890 Grimstad • Telefon: 37 04 17 77

RIMI

KJØP BILLIG - LEV BEDRE.

Telefon: 37 04 42 88

Uglandgruppen

Postboks 128 - 4891 Grimstad
Tlf.: 37 09 27 00 - Fax: 37 04 47 22
Telex: 21642 ugred n

Skipsredere og -operatører

Bil - Bulk - Tank - Offshore

GK KONSERVER

Telefon: 37 04 14 22

GRIMSTAD

GRIMSTAD KONSERVESFABRIK

SPAREBANKEN SØR

Telefon: 37 04 16 22

Damenes MAGASIN

KLÆR FOR DEN VOKSNE DAME

Telefon: 37 04 20 07

DUES SPORTSREISER A/S

TELEFON 37 04 34 44 — 4891 GRIMSTAD

FLYSPESIALISTEN
DUES REISEBYRÅ

Telefon: 37 04 06 66

REKLAME- OG
FIRMATRYKKSAKER

Fotosats og montasje

Grimstad Trykkeri
Vardegaten 17 - Telefon: 37 04 26 75

REDERIET

Bergshav AS

ADRESSE: POSTBOKS 8
4891 GRIMSTAD
TELEFON: 37 04 42 22
TELEFAX: 37 04 46 22
TELEX: 21865 BEHAVN

Den nye butikken med det store utvalg

FISKERNES SALGSLAG

Torskeholmen, Grimstad
Telefon 37 04 02 01

Alt i fisk og skalldyr!

Vi tilbyr tjenester innen:
- regnskap
- bedriftsrådgivning
- EDB

Merkantil Consulting AS
9 autoriserte regnskapsførere
Tlf.: 37 04 20 99

MARGARETA SALONG
FRISØR OG SOLARIUM

TLF.: 37 04 07 96 GRIMSTAD

VED
Kjøp - Salg - Utleie - Prisvurdering
Tomteutbygging o.l.
SØK FAGLIG HJELP
HOS

Anlaug J. Thorsen as
STATSAUTORISERT EIENDOMSMEGLER

Henrik Ibsensgt. 12, Grimstad
Tlf.: 37 04 45 00 - 37 04 47 50

Den norske Bank

SKOLEGT. 2 - 4890 GRIMSTAD
TELEFON: 37 04 10 11 - TELEFAX: 37 04 37 32

Øystein Pettersen

MOTER FOR MODERNE MENN

UNGDOMSKLÆR - HERREKLÆR
Arendal - Grimstad
Telefon: 37 04 33 33

Auto Rep. A/s

BILVERKSTED — SERVICE
Biloppretting og lakkering
Telefon: 37 04 05 32

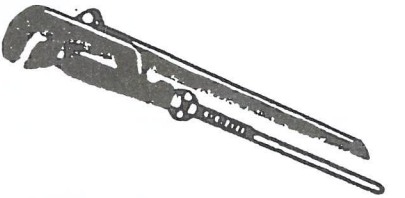
50000 kvm. næringspark for handel og industri.

Telefon: 37 04 00 86

BERGEMOEN SENTER GRIMSTAD

ALT I RØRLEGGERARBEID

Nyanlegg
Modernisering
Reparasjoner



NILSEN & CO. A.S

Innehavere: Finn S. Nilson · Kåre Rasmussen

RØRLEGGERFORRETNING

TELEFON: 37 04 13 83 - NYGT. 3, 4890 GRIMSTAD

J.P.'s AUTO A/S

Autorisert bilverksted

Grøm, 4890 Grimstad

Telefon: 37 04 41 44
Telefax: 37 04 42 06

OPEL GM OPEL

IMPORTØR AV

ELEKTROTEKNISK UTSTYR

FOR
- SKIP
- OFFSHORE
- INDUSTRI

DANYKO A.S

ELEKTROTEKNISKE KOMPONENTER

POSTBOKS 48 - 4891 GRIMSTAD
TELEX: 21 084 dany n TLF.: 37 04 02 88 - 37 04 14 26

MOEN MR REGNSKAPSKONTOR ANS
AUTORISERT REGNSKAPSFØRERSELSKAP

N • A • R • F
NORGES AUTORISERTE REGNSKAPSFØRERES FORENING
MEDLEM

LILLESANDSVEIEN 25 - POSTBOKS 306, 4891 GRIMSTAD - TLF.: 37 04 17 66 - FAX: 37 04 49 10

A/S FUHR
GRIMSTAD

Telefon: 37 04 06 11

AGDER
FRØ OG MASKIN
A/S

Telefon: 37 04 38 44

BILSKADESENTERET a/s
på LILLESANDSVEIEN

Vi har lang erfaring
BILOPPRETTING
BILLAKKERING
BILUTLEIE - 7 biler

2 LAKK-CABINER
Lesonal Autolakk

Distriktets største og mest moderne utstyrte
BILSKADESENTERET
Thygesen's Billakkering a/s
Tlf. 37 04 17 44, privat 37 04 12 98
Lillesandsveien - 4890 Grimstad

Agder Økonomi a.s

Arendalsveien 40
4891 Grimstad

Telefon: 37 04 43 22
37 04 22 77

AANON G. HANSEN
OPTISK FORRETNING
INNEHAVER HÅKON MUGGERUD
OPTIKER NOF
GRIMSTAD TELEFON 37 04 02 24

A S
4890 Grimstad
Telefon 37 04 08 00
SAND MØLLE

GREFSTADS JERNVAREHANDEL A·S
Telefon: 37 04 04 80 Grimstad

sam.berg
BAKERI ★ KONDITORI
Tlf.: 37 04 03 12

det beste i godt bakverk

Hotellet i Grimstad — *for små og store selskaper*

Helmers-hus
TURISTHOTEL

Vesterled 23 — Tlf.: 37 04 10 22 — 4890 Grimstad

SPESIALIST
BILGUMMI
OFFENTLIG AUTORISERT

Grimstad Vulk A/s

Telefon: * 37 04 00 22 — 37 04 07 31

MØBELHUSET
Herman Andersen A/s
Telefon: 37 04 11 40
BERGEMOEN - 4890 GRIMSTAD

GRIMSTAD BYS HISTORIE

Ibsenhuset og Grimstad bymuseum har trykket opp igjen (faksimiletrykk) Grimstad Bys Historie, utgitt i 1927.

Boka tar for seg Grimstads utvikling fra den eldste tid frem til 1916.

Kopi av annonsen fra 1926:

Grimstad Bys Historie

vil, hvis et tilstrækkelig antal subskribenter tegner sig, utkomme i en nær fremtid. Boken gir en utførlig og fyldig fremstilling av Grimstad bys opkomst og utvikling fra den ældste tid til vore dage og vil bli av den største interesse for alle Grimstadvenner. Den vil utkomme i et stort bind paa 700 a 800 sider i stort format og med henved et par hundrede illustrationer. Prisen blir meget lav.

Da oplaget blir sterkt begrænset bør kjøpere *straks* sende sin bestilling paa et eller flere ekspl. til bokkomiteens formand, kæmner Knutson, Grimstad.

NB. Subskriptionsplan for verket «Grimstad Bys Historie» medfølger nærværende medlemsskrift.
Udfyld bestillingsseddelen og indsend den uten ophold.

Boka har et omfattende personregister som gjør den glimrende som oppslagsverk. Den er på ca. 800 sider og har ca. 200 illustrasjoner. Den har også innlimt en kopi av Grimstads første kart, Rosings kart av 1783.

Prisen er kr. 525,-. Ved kjøp av 10 bøker eller mer vil det bli gitt 10% rabatt.

Vi håper mange vil benytte anledningen til å skaffe seg boka.

Med vennlig hilsen
Ibsenhuset og Grimstad bymuseum
Tlf.: 37 04 46 53

Ibsen-holmen ved Grimstad. Tegnet av Th. Kittelsen, hentet fra billedbindet i jubileumsutgaven 1978 av Henrik Ibsens Samlede verker 7. bind

Selskapet for

Grimstad Bys Vel

Skjærgårdskomiteen

Vi er takknemlig for all hjelp til å holde de andre holmer og øyer rene og attraktive.

Vær varsom med alt som gror i skjærgården.

All jakt og eggsanking er forbudt på Byselskapets områder.

SELSKAPET FOR GRIMSTAD BYS VEL

Til Byselskapets venner og forbindelser

Vi ser det som en viktig oppgave for Byselskapet å utbre kjennskap til byen og omegnen i både nær og fjern fortid. Disse bøkene vil interessere alle som har tilknytning til distriktet:

Åsmund Bie Eriksen: **Grimstad - byen i mitt hjerte** er en unik kåserisamling om byens historie og innbyggere fra ca. 1920 og fremover. Forfatteren har en fremragende hukommelese, og hans lune stil og friske fortellerevne gir mange kostelige og koselige glimt fra en fortid som holder på å bli glemt. Boken er på 160 sider og koster kr. 139,-.

Reidar Marmøy: **Navn i Grimstad skjærgård** er som tittelen sier en forklaring på ca. 1100 lokalnavn fra skjærgården. Men boken er også en velskrevet og vel-dokumentert beretning om liv og levnet, historie og sjøfart på strekningen fra Sømskilen til Auesøy. Boken er fint illustrert med tegninger av Bengt Petter Hanssen. Den er på 128 sider og koster kr. 185,-.

Reidar Marmøy: **Fornminner i Grimstad kystlandskap**
Kystlandskapet ved Grimstad er usedvanlig rikt på synlige minner etter bosetting i førhistorisk tid. Forfatteren tar leserne med på utflukter til kjente og kjære steder og lar røyser, hauger, bautaer og steinsettinger fortelle om bosetting og livsvilkår gjennom skiftende tider. Illustrert med fotografier, kart og tegninger. 140 sider, kr. 200,-.

Reidar Marmøy: **HÅØY - losenes øy.** Boka gir en inngående beskrivelse av lossamfunnet på Håøy. Leseren kan følge slektene der ute og får et klart bilde av forholdene under skiftende ytre vilkår. Boka er rikt illustrert. Den kom ut i 1995 og koster kr. 200,-.

Vi selger fremdeles Johan Anton Wikander: **Gamle havner i Grimstad,** utgitt 1985, 2. opplag 1989. Pris kr. 98,-.

Bøkene er til salgs hos Dalen * Libris, boks 188, 4891 Grimstad.
Telefon: 37 04 05 25 - Telefax: 37 04 05 60.
Ved forsendelse vil porto og eksp. avgift legges til.

GRIMSTAD TRYKKERI