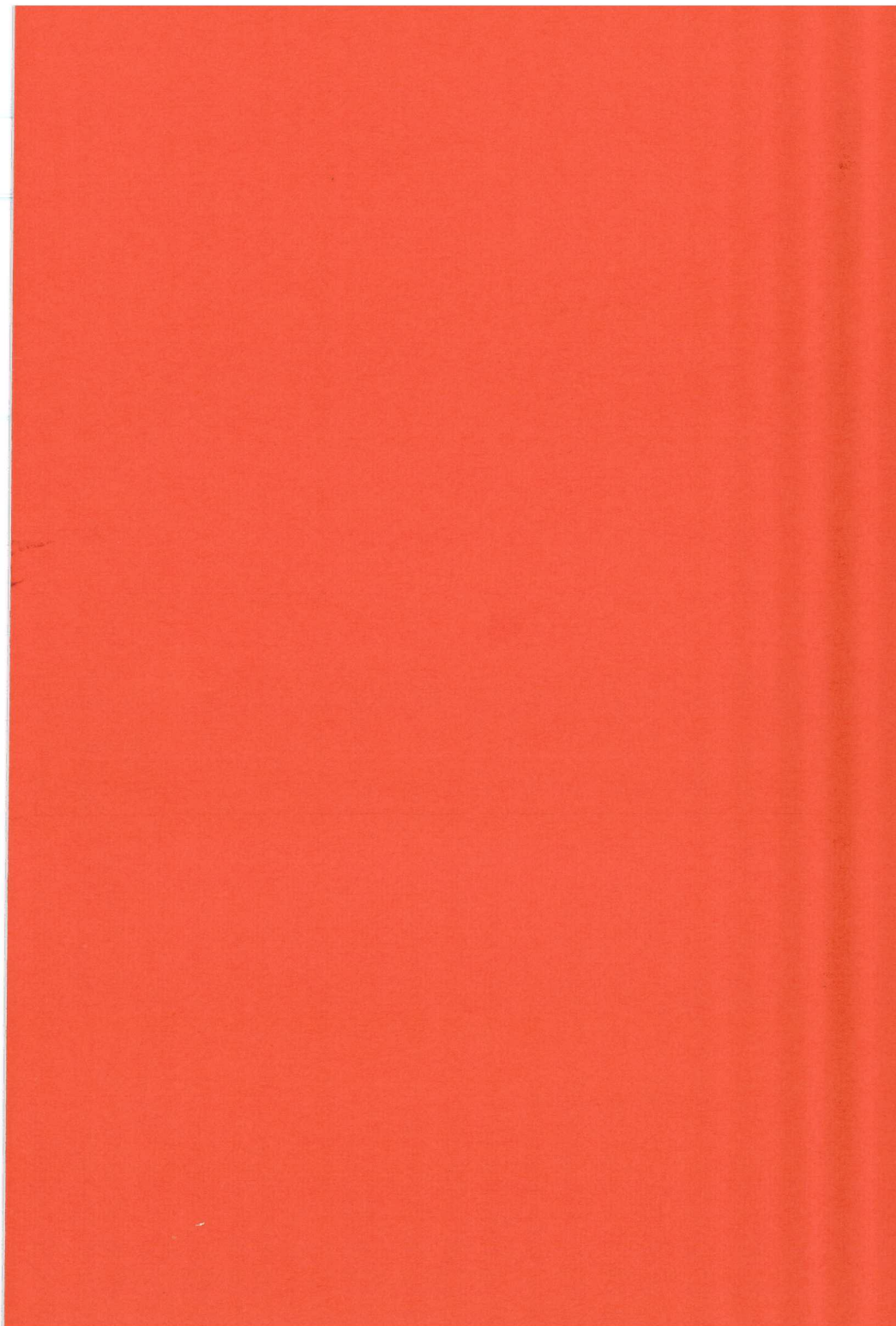




Selskapet
for
Grimstad Bys Vel

Medlemsskrift nr. 48 — 2004





Selskapet

for

Grimstad Bys Vel

Medlemsskrift nr. 48 — 2004

INNHALDSFORTEGNELSE:

1. Forord	5
2. Reidar Marmøy + Byselskapet = Bøker	6
3. Heder til Johan Anton Wikander	8
4. Kampen for Grimstads kjøpstadsrettigheter ..	11
Av Anna Svenningsen.	
5. Mot vest, mot vest!	39
Av Erik Aalvik Evensen.	
6. Enkemadame Johnsen	52
Av Per Assev	
7. Årsberetning fra Byselskapet	59
8. Årsberetning fra Skjærgårdskomiteen	65
9. Annonser	68

FORORD.

Av Odd Fr. Johnsen.

Innholdet i årets medlemsskrift byr på stor geografisk spredning. Vi beveger oss helt over til Amerika, dit mange Grimstad-folk gjennom tidene har reist fordi hjembyen ikke kunne by dem en trygg framtid.

Erik Aalvik Evensen som tidligere har skrevet bok om dette, gir oss en kortversjon i årets medlemsskrift.

Men ikke alle dro Amerika. Denne unge enken Malene Johnsen fra Stavanger reiste til Grimstad og startet "modeforretning" i Løkkestredet. Malenes oldebarn Per Assev forteller om dette.

Som kjent fikk Grimstad sine kjøpstadsprivilegier 6. juni 1816, som dermed er blitt vår bys "fødselsdag". Begivenhetene som førte til dette, er grundig behandlet av Anna Svenningsen i en mellomfagsoppgave i historie ved HIA, og den har vi fått lov til å trykke her.

A propos Grimstad-historie. Vi minner om Reidar Marmøys bok "Grimstad på 1900-tallet" som Byselskapet ga ut i april. Du har vel sikret deg den ?

Grimstad 21. oktober 2004.

REIDAR MARMØY + BYSELSKAPET = BØKER.

Byselskapets virksomhet som forlegger har skutt fart de senere år, og hovedæren for dette tilkommer en eneste person – Reidar Marmøy.

Reidars første bok for Byselskapet, "Navn i Grimstad skjærgård", så dagens lys i 1991, og siden er ytterligere seks lokalhistoriske bøker kommet fra hans hånd. I år har han gledet oss med to.

Det var et stort øyeblikk, både for Byselskapet som utgiver og Reidar Marmøy som forfatter da første bind av "Grimstad på 1900-tallet" ble presentert for publikum. Det skjedde i Terje Vigen-rommet i Ibsenhuset fredag 23. april i år.

Boken dekker tiden 1900-1940, og er en grundig gjennomgang av alle sider ved Grimstad bys historie i denne perioden. Her har både store og små begivenheter fått sin plass.

For Reidar Marmøy nøyer seg ikke med å fortelle om det kommunale styre og stell, og økonomiske opp- og nedturer i næringslivet (selv om alt dette har fått solid plass). Med bred penn beretter han om folks liv, i glede og sorg, arbeid og fritid. Og barna har fått sin plass. Et stort kapittel som han kaller "Lek og spill – et streiftog inn i barnas verden" får vi høre om både leker og bydelskamper.

Reidar Marmøy imponerer oss alle, både med sin kunnskapsmengde, sin skrivekunst og sin arbeidskapasitet. Med dette verket har han gitt oss en bok som alle med tilknytning til Grimstad vil ha stor glede av, og som vi håper mange vil sikre seg. Og vi venter spent på fortsettelsen.

Vi nevnte Reidar Marmøys arbeidskapasitet. Bare fire måneder etter byhistorien var behørig presentert, slo han til med nok en bok. Denne gang om en kjent Grimstadmann, Herbert Waarum.

Til Waarums 80 års dag i august hadde Reidar skrevet boken "Herbert Waarum – fra plastbåter til bedehus".

Enda en gang har Reidar Marmøy gitt oss vår lokalhistoriske litteratur en verdifull tilvekst.

HEDER TIL JOHAN ANTON WIKANDER.

Johan Anton Wikander, f. 1941 i Arendal og oppvokst i Grimstad, er tildelt Det Kongelige Norske Videnskabers



Selskabs minnemedalje i gull med diplom for 2004. Medalje og diplom ble overrakt på høytidsmøte i Erkebispegården i Trondheim på biskop Johan Ernst Gunnerus (1718-1773) fødselsdag den 26. februar. Biskop Gunnerius var initiativtaker og drivkraften bak Videnskabsselskabet som ble stiftet i 1760 og er Norges eldste lærde selskap.

Johan Anton Wikander er i denne sammenheng lokalhistoriker, og minnemedaljen er tildelt ham for "omfattende og betydningsfulle kulturhistoriske arbeider knyttet dels til Grimstad med omegn, og dels til den tidlige skipstrafikken langs Sørlandskysten og til forskning om kompassrosen/solur ved uthavnene."

Det preges hvert år bare to eksemplarer av minnemedaljen; det ene går til H. M. Kongen og det andre til den som blir tildelt medaljen.

Johan Anton Wikander har i første rekke skrevet for Agder Historielag og Grimstad Byselskap. De mest omfattende arbeidene er bøkene "Gamle tomter i Grimstad – grunneiere og huseiere", utg. i 1973 i samarbeid mellom

de selskaper, og "Gamle havner ved Grimstad", utgitt av Grimstad Byselskap i 1985 og 1989.

Johan Anton Wikander har videre fra sist i 1960-årene og frem til i dag skrevet en rekke artikler i årsskriftene som utgis av de to selskaper. Han har skrevet artikler for Norsk Slektshistorisk Forening, Nøtterøy historielag, Kragerø historielag, Landvik historielag, Bergen sjøfartsmuseum, Fosen historielag og i tidsskriftet Fortidsvern.

Wikander interesserer seg for Grimstad som typisk eksempel på ett av mange strandsteder som vokste fram på Sørlandskysten – eiendomsforhold, byplan og forutsetninger for byplanen, tidlige personalhistorie og næringsliv med administrative og organisatoriske forhold.

Wikander er videre meget interessert i den ytterste kyststripe – skipstrafikken langs kysten, uthavnene, kartlegging av kysten, forsvaret av kysten og signalsystemer, losvesen, fortøyningsringer, tidlige sjømerker og kulturminner hugget inn i fjell i form av bumerker, årstall, initialer og kompassroser.

Med utgangspunkt i disse innskrifter, har han de senere år også arbeidet med tidlige solur som til dels er hugget inn i fjell og dels på kirker.

Wikander har også holdt adskillige foredrag med direkte tilknytning til de emner han har skrevet om.

Videnskabsselskabets minnemedalje som han er tildelt for 2004, gis etter Videnskabsselskabets statutter "som hederstegn til personer som, fortrinnsvis utenfor ordinært profesjonelt arbeidsforhold, har dokumentert ekstraordinær

entusiasme og engasjement, kreativitet og utholdenhet, innen kulturskaping, kulturbevaring og kulturformidling i vid forstand i tråd med Selskabets formål og idealer”.

Johan Anton Wikander tok eksamen artium på Dahlske skole i 1960. Han er utdannet ved Marinens Sambandsskole, ved Norges Tekniske Høgskole og ved Norges Lærerhøgskole. Han er i yrkessammenheng sjefingeniør i Jernbaneverket, Infrastruktur Teknikk, og bosatt i Trondheim.

Grimstad Byselskap gratulerer med utmerkelsen.

**Anna Svenningsen:
Kampen for
Grimstads kjøpstatsprivilegier
1780-1816**



**Mellomfagsoppgave i historie
ved Høyskolen i Agder 2003**

Innledning

1500 - 1723

Fri bondehandel med hollenderne 1500- 1641

Byutvikling før 1641

Kristiansand 1641

Privilegiepolitikken

Arendal og Risør 1723

Overblikk

1763 - 1790

Froland Verk 1763-1780

Magasin for bønder 1786

Moltkekommisjonen 1788-1795

Overblikk

1790 - 1816

Kompromisset 1791

Søknaden 1812

Kjøpstadsprivilegiene 1816

Konklusjon

Litteraturliste

Kampen for Grimstads kjøpstadsprivilegier 1780-1816

Innledning

Målet med denne oppgaven er å finne ut hvorfor Grimstad fikk sine kjøpstadsprivilegier i 1816. Metoden jeg vil benytte er å følge de mange avgjørelsesprosessene som lå til grunn for vedtaket. Problemstillingen blir å finne ut om det var en bestemt politikk hos sentraladministrasjonen i København, regjeringskommisjonen i Kristiania og det norske Storting som lå til grunn for avgjørelsen, om det var ei endring over tid, hvilke standpunkter de ulike aktørene hadde og hvordan de påvirket behandlingen. Hovedvekten i analysen ligger på perioden 1780 til 1816, men i det første kapitlet vil det trekkes linjer tilbake til 1500 tallet og frem til 1780, for å få bakgrunnskunnskap til å forstå det som skjer etter 1780. Fra 1780 følges avgjørelsesprosessen kronologisk.

Kildene vil bestå av trykt litteratur og reskriptsamlinger om emnet. Hovedkilden er Grimstad bys historie, hvor sentrale dokumenter i saken er gjengitt delvis eller i sin helhet. Det som ikke er gjort i byhistorien er å sette kildene inn i en videre sammenheng, for dermed å kunne tolke de bedre. Det er dette jeg vil prøve på i denne oppgaven.

1500 - 1723

Fri bondehandel med hollenderne 1500-1641

I utgangspunktet var handelen på Sørlandet tålig fri fordi det var langt mellom kjøpstedene i landsdelen. Det var helst hollandske, tyske, skotske og danske skip som besøkte kysten vår. Behovet for trelast var det som i første omgang førte dem hit. Først handlet de utenlandske skipperne direkte med kystbøndene i uthavnene ute på øyene, men da kystskogen var uthogd måtte tømmeret fløtes fra opplandet og ut til kysten. Da etablerte

kjøpmennene seg der elvene rant ut, og den dansk-norske helstaten fikk etter hvert strengere rammer når det gjaldt trelasthandelen.¹

Bøndene på Agder hadde likevel gjennom hele 1500 tallet og begynnelsen av 1600 tallet kontroll med trelasthandelen. I landsdelen var det ikke et bofast borgerskap som var stort nok til å hindre bondehandelen, men da handelen med trelast forskjøv seg til elvutløpene stilte saken seg annerledes. Utbyggingen av fløtningselver krevde mye kapital og borgerskapet begynte nå å få overtaket på bøndene.²

Byutvikling før 1641

Ved inngangen til 1600 tallet var det bare noen få kjøpsteder i Norge, hvor Tønsberg og Skien var de byene som hadde handelsrett på Agder³. På 1500 tallet og begynnelsen av 1600 tallet var der ingen spesiell favorisering av kjøpstedene. Det var flere hensyn å ta, som til de utenlandske skipene og kjøpmennene som hadde rett til å handle på Agder, hensynet til bondebefolkningen, som også hadde rett til en tålig fri handel, og andre hensyn, som adelens ønsker og statens behov for varer⁴.

Det kan derfor virke naturlig at bøndene fikk drive denne handelen uten særlig innblanding siden det heller ikke var noen kjøpstad på Agder før Kristiansand fikk sine privilegier i 1641. I kongebrev fra 1580 fikk lensmennene likevel ordre om å tilsette flere havnefogder for å føre bedre tilsyn med handelen. Her ser en at statsmakten ønsker mer kontroll for å sikre seg tollinntekter på utførselsvarer som trelast.⁵ Men dersom staten ville ha større kontroll, hvorfor fikk da Kristiansand sine privilegier først i 1641?

Var det fordi det var umulig å få kontroll med bondehandelen eller var det andre grunner? Det at byer nå får handelsretter

på Agder, forteller oss at merkantilismen er på fremmarsj. Merkantilismen var en proteksjonistisk politikk. Man skulle være mest mulig selvforsynt, og for å redusere importen var det høy innførselstoll på utenlandske varer, slik at man bedret handelsbalansen overfor utlandet. Generelt ble byene nå sentre for handel og tollinnkreving, og med byene ble det bedre kontroll med bondehandelen.

Kristiansand 1641

Kristiansand ble kjøpstad ved et kongelig privilegium i 1641. Kristian IV grunnla byen i første rekke som et militærstrategisk støttepunkt mot Sverige, Tyskland og Nederland. At plasseringen av byen hadde sammenheng med trelasthandelen skyldtes byens beliggenhet ved utløpet av to store vassdrag, en kan her se at skatte- og militærstaten førte sin politikk ut i praksis. Det var også et ledd i statens politikk å styrke borgerskapet. Borgerskapet var den gruppen som skulle bli en krumtapp i næringslivet, og byen skulle være det administrative senter for staten. Ved grunnleggelsen av byen ble det tidligere avsidesliggende og lite interessante Agdesiden nå for alvor trukket inn under den dansk-norske sentralforvaltningen.⁶ Det militære formålet førte til økt behov for embetsmenn som kunne stå for administrasjonen av byen. Borgerskapet kom i økende grad inn i statsapparatet, som også bekreftes ved privilegiene byen fikk i 1643, som i aller største grad fremmet denne gruppens interesser.⁷ I privilegiene fikk Kristiansand tildelt sitt handelsdistrikt og skulle dermed ha sitt handelsområde fra dagens grense til Rogaland og til dagens grense til Telemark. Bare borgere i Kristiansand by eller deres menn skulle ha rett til å drive handel i dette området. Ladestedet Arendal og strandstedet Grimstad kom dermed inn under Kristiansands handelsdistrikt

og byen skulle være det administrative og økonomiske senter for all handel i dette området.⁸ Det var de nye næringene og det militære formålet som la grunnlaget for Kristiansand. Troen på at de selv kunne stå for eksporten av råvarer som trelast og jern fra Agder var selve basisen for kjøpstaden.

Privilegiepolitikken

De generelle kjøpstadsprivilegiene kom i 1662, to år etter at eneveldet i Danmark/Norge var innført. Nå skulle oppgavene til by og land bli klarere definert. Borgeren skulle drive handel og bonden skulle drive jordbruk, underforstått jord og skog. All handel skulle fra nå av gå gjennom borgerskapet i byene.⁹ Borgerskapet og byene ble vinnere både over ladestedene, uthavnene og bønder som ikke hadde hatt restriksjoner på handelen før 1662.¹⁰ Kjøpstaden skulle nå være det administrative sentrum hvor all handel skulle foregå. Trelasthandelen og bøndenes handel med utenlandske skippere ble forbudt. Alle borgere skulle nå flytte til kjøpstaden de hadde borgerbrev i, og hver kjøpstad fikk utdelt sitt sirkumferensområde hvor de hadde enerett på handelen.¹¹

Tross i at sentraladministrasjonen konsentrerte handelen på borgerskapets hender i kjøpstedene, kom det i 1688 en innrømmelse til bøndene der en gammel sedvane ble godkjent som et spesialprivilegium i et eget reskript. Disse bondeprivilegiene, også kalt Nedenesprivilegiene, som gjaldt for Nedenes amt (dagens Aust-Agder), var unike i forhold til resten av landet. Privilegiene gikk ut på at landallmuen i Nedenes kunne seile over til Danmark med smålast og bord fra egen skog og ta med seg korn og fødevarer tilbake mot å fortolle det i Arendal. At sentralmakten kunne godta slike privilegier synes underlig

sett i sammenheng med den generelle bypolitikken. Like fullt var Nedenesprivilegiene også et produkt av det merkantillistiske tankegodset.

Privilegiene førte til selvforsyning av varer som utenlandske skip ellers ville ha fraktet. At handelen foregikk mellom to kystdistrikter i kongens riker som lå nær hverandre, viste at helstatspolitikken hadde noe for seg. Bøndene på Agder skulle forsyne Vendsyssel og Thy med trelast og jern, og Vendsyssel og Thy skulle forsyne Agder med korn og matvarer. Derfor fikk Vendsyssel og Thy sine privilegier i det samme året, 1688. Handelen foregikk også mellom to kystdistrikter som var lite kjøpstadsdominert, slik at denne handelen ble sett på som nødvendig for innbyggerne. Bondehandelen, som hadde foregått lenge før 1688, la dermed grunnlaget for bydannelser i Nedenes amt.

Arendal og Risør brukte da også Nedenesprivilegiene som argument når de kjempet for å få egne kjøpstadsprivilegier

12

Arendal og Risør 1723

De nye næringene, jernverksdrift, trelasthandel og skipsfart satte for alvor fart på ladestedene Arendal og Risør. Arendal lå ved utløpet av det store Nidaråvassdraget og var dermed forsynt med tømmer fra et stort område . I tillegg hadde Arendal også store malmforekomster i Arendalsfeltet som la grunnlaget for etableringen av tre jernverk i Nedenes.¹³ De generelle kjøpstadsprivilegiene i 1662 slo fast at borgerne som sorterte under byen også hadde mulighet til å bo utenfor. Dermed kunne borgere i Kristiansand bosette seg på ladestedene og drive handelen derifra. De nye næringene førte til økt aktivitet og dermed til at det ble opprettet tollboder både i Arendal og i Risør. Kristiansand så faren som lå i ladestedene. I 1686 påla statsledelsen

alle utenbys borgere å flytte til Kristiansand, og frakte alle utenlandske varer til kjøpstaden. Dette lot seg vanskelig gjennomføre, noe som resulterte i en helomvending i 1690. Da fikk borgerne bo på ladestedene, og Arendal og Risør fikk også ansatt en byfogd.¹⁴ De nye næringene førte til så stor handelsaktivitet for Arendal og Risør at de i 1690 var langt større enn Kristiansand når det gjaldt skipsfart, og da spesielt Arendal, som var landets nest største etter Bergen. At staten utnevnte en byfogd var en erkjennelse av at ladestedets næringsliv ikke skulle hindres lenger, og at staten følte at det var nødvendig å føre kontroll med stedets aktivitet.¹⁵ For denne innrømmelsen skulle Arendal og Risør betale en avgift som stod for 3/8 av Kristiansands utgifter samt flere avgifter på varer de solgte.

I 1723 ble da også disse avgiftene argumenter for at Arendal og Risør måtte få fullverdige byprivilegier.¹⁶ Utviklingen som hadde gått i ladestedenes favør i lang tid kunne ikke lenger holdes nede av Kristiansand, og det var bare et spørsmål om tid før kjøpstadsstatusen var et faktum. Byprivilegiene for Arendal og Risør i 1723 medførte at begge steder nå kunne drive lovlig handel med utlandet. I det kongelige reskriptet fra 1723 blir det konstatert at privilegiepolitikken som var blitt ført i Kristiansands favør ikke hadde svart til forventningene, men til tap og uenighet.¹⁷ Strandstedet Grimstad ble nå en del av Arendals handelsdistrikt.

Overblikk

Det store behovet for norske varer ute i Europa førte til at landet selv ønsket å stå for eksporten. De utenlandske skipenes eksport og import ble gradvis erstattet av fraktfart med egne skip. Statsmaktens neste trekk for å få kontroll på det økonomiske området var å opprette byer som

skulle være sentre for all handel under borgerskapets ledelse. Landet skulle i følge merkantilismen være mest mulig selvforsynt. Det underlige var at de gamle bonderettighetene, Nedenesprivilegiene, ble opprettholdt til tross for at de var i strid med kjøpstadsprivilegiene, fordi de fremmet selvforsyningstanken. Nedenesprivilegiene og utviklingen av de nye næringene førte til økt aktivitet på ladestedene, spesielt Arendal. Statsmaktens strategi var å konsentrere handelen i Kristiansand. Den hadde ikke svart til forventningene. De nye næringene lot seg ikke kontrollere fra Kristiansand, nettopp fordi trelasthandelen var så stor i øst. Dessuten skulle alle jernverkene på Agder komme i øst, der også jernmalmen var, og skipsfarten dominerte. Det førte til at ladestedene Arendal og Risør ble opphøyet til kjøpsteder i 1723. Men fra da av endret bildet seg. Arendal gikk inn i Kristiansands rolle. Nå gjaldt det for den nye kjøpstaden å holde det nye jernverket i Froland under egne vinger og hindre at Grimstad ble kjøpstad.

Perioden 1763-1790

Froland verk 1763-1780

Froland verk fikk sine privilegier i 1763 og skulle komme til å bli det foretaket som for alvor satte fart på strandstedet Grimstad. I utgangspunktet skulle verket ha ut- og innskipning over Arendal havn. Tross i flere søknader om utskipningsrett over Grimstad ble ikke søknaden innvilget før i juli 1780. Verket viste i sin søknad til at veien til Arendal var lang og vanskelig fordi Rykenefossen var ei hindring. Det var lettere å frakte fra Froland gjennom Nidelva og Rore og derfra til Grimstad. I behandlingen av denne søknaden fins det bare brokker i den trykte litteraturen, men vi vet i alle fall at myndighetene ba Arendals borgere om å uttale seg. Borgerne fremholdt at de ville tape på dette og tviholdt

på sine privilegier. Staten ville derimot ha både jernverk og byer.¹⁸ Dessuten hadde jernverket en god støttespiller i Overbergamtet på Kongsberg. Overbergamtet var det eneste sentrale forvaltningsorganet i Norge, og selv om det formelt var underlagt Rentekammeret i København, kunne det med tyngde fremheve hvor viktig jernverkene var for landet.¹⁹ Dette førte til en tilpasning av privilegiene slik at både byene og verkene skulle vokse. Da verket fikk sin ut- og innskipningsrett over Grimstad i 1780, ble det lagt vekt på hvor viktige jernverkene var for landet. Samtidig var kongen blitt medeier, og ønsket å se verket hjulpet frem. Resolusjonen av 1780 gav Froland verk rett til utskipning av sine varer over Grimstad, samt tillatelse til å innføre utstyr til verket og nødvendighetsvarer til verkets ansatte, uten å måtte gå veien om Arendal.²⁰

Magasin for bønder 1786

I 1786 fikk verket utvidet retten til å gjelde salg av matvarer og korn fra magasinet i Grimstad til bøndene.²¹ Dette førte til økt aktivitet og ansettelse av en tollbetjent på stedet. Opprettelsen av tollbetjentposten var et tegn på at Grimstad var i ferd med å få bymessig karakter, og Sverre Steen har hevdet at Grimstad med reskriptet av 1780 var blitt en by i økonomisk forstand.²² Verksmagasinet i Grimstad var i følge myndighetene en innskrenking av Arendals handelsrett fordi magasinet kunne forsyne sirkumferensbøndene i Arendals oppland med korn. Løsningen ble at verket skulle betale Arendal en årlig avgift etter hvor mye korn og fødevarer de solgte til sirkumferensbøndene fra verksmagasinet, og denne avtalen ble godkjent i et eget reskript. Årsaken til at verket fikk opprette verksmagasinet, ligger nok i at bøndene lenge hadde klaget over at trelasthandlerene

i Arendal tok altfor høye priser for korn og matvarer de solgte. Myndighetene ønsket nok å motvirke Arendals monopol ved å opprette verksmagasiner som skapte en konkurranse til kjøpstadens trelasthandlerene.²³

Moltkekommisjonen 1786-1795

Bondeopprørene på Agder i årene 1786/87 har fått navnet Lofthusreisningen, etter Kristian Lofthus som ledet denne bevegelsen. Opprørene kom delvis som en konsekvens av kjøpmennenes utnyttelse av bøndene under de dårlige tidene i jordbruket. Kjøpmennenes kontroll med trelasthandelen i Arendals oppland gjorde at bøndene fikk for lite betalt for tømmeret de leverte, mens de måtte kjøpe kornet de trengte til overpris av de samme kjøpmennene. Bøndene måtte kjøpe korn på kreditt og ble dermed gjeldslaver. Noen måtte også gå fra gårdene sine. Selv om opprørene ble slått ned og Kristian Lofthus ble fengslet, skulle trelasthandlerne i Arendal granskes for dette forholdet. Den reformvennlige kronprins Fredrik overtok styringen i 1784, og det førte til et skifte. Statsledelsens politikk førte nå til en lettere situasjon for de danske bøndene med landboreformene, og den førte også til at bondeopprørene i Norge ble tatt på alvor. Flere embetsmenn ble avsatt og erstattet av bondevennlige embetsmenn . Blant annet fikk Kristiansand en ny stiftamtmann i 1788 som var den reformvennlige Fredrik Moltke. Den samme Moltke ble formann i den kommisjonen som skulle granske striden mellom trelasthandlerne i Arendal og bøndene . Resultatet av Moltkekommisjonens arbeid ble en seier for bøndene. Arendals kjøpmenn ble dømt til å betale bøndene erstatning for det tapet de hadde påført dem. Kommisjonen fikk også fastsatt lover og regler for hvordan den fremtidige handelen skulle foregå.²⁴

Det ble av Moltkekommissjonen fastslått at Arendals borgerskap hadde brakt bøndene i opplandet i stor nød. Arendals monopol på trelasthandelen burde i følge kommissjonen erstattes av en friere handel. Liberalistiske strømninger var i ferd med å ta over for den merkantilistiske tankegangen. Lofthusreisinga og de nye liberalistiske tonene gav Grimstad ny tro på at det også skulle bli mulig å få egne kjøpstadsprivilegier.

Overblikk

Froland verk gav med ut- og innskipningen og med verksmagasinet nytt liv til Grimstad, og det skulle bli pådriver i den videre utviklingen. Verksmagasinet ble et alternativ til Arendal kjøpmenns monopol, mens det for Arendal ble tap av et marked. Verkets behov gikk foran kjøpstadsprivilegiene til Arendal. Moltkekommissjonens dom over trelasthandlerene i Arendal var en annen viktig hendelse. Liberalistiske strømninger og reformvennlige tanker hos statsmakten gjorde seg nå gjeldene i praksis. Verkets privilegier la dermed forholdene til rette for videre byutvikling, mens Moltkekommissjonens liberalistiske tankegang viste at det kunne være mulig å få støtte hos embetsstanden i kampen for fulle kjøpstadsretter.

1790 - 1816

Kompromisset i 1791

Da Froland verk fikk sin utskipningsrett og rett til å selge til bøndene i opplandet, førte dette som sagt til økt aktivitet på det lille strandstedet. Grimstad hadde alle forutsetninger som skulle til for å få vekst og fremgang når det gjaldt handel, skipsfart og skipsbyggeri.²⁵ Trelasthandelen førte til en stor handelsaktivitet på hele Agder, også i Grimstad. Skipsbyggingen på strandstedet var av stor betydning og

av de største i landsdelen.²⁶ I følge Arendals tollregnskap fra 1790 var det 8 skip som hadde sin hjemplass i Grimstad og tre av disse gikk i fart på utlandet.²⁷ For at det skulle være mulig, og for å kunne drive lovlig handel med utlandet, måtte skipperne i Grimstad ta borgerskap i Arendal. På det viset fikk de en flåte. Siste del av 1700 tallet var en periode med glimrende forhold for skipsfarten. Grimstads innbyggere fikk på grunn av privilegiepolitikken ikke fullt ut del i denne oppgangstiden, tross sine mange skip, sine sjøfolk og sin trelast. Denne urimeligheten må ha vært årsaken til at søknaden om fulle kjøpstadsrettigheter ble satt frem i 1790.²⁸

Det var skipsredere og handelsborgere i Grimstad som stod bak søknaden. Men hvilke argumenter brukte de for å få støtte hos statsmakten, og hvordan kunne de vente å få gjennomslag hos en statsmakt som hadde en politikk som favoriserte kjøpstedene? I søknaden ser en at det legges vekt på Nedenesprivilegiene og retten innbyggerne hadde til å handle med Danmark. De mente at det var naturlig å utvide denne til også å gjelde handel med forbiseglende skip, istedenfor å gå den tungvinte veien om Arendal. De viste også til at de hadde flere store skip som allerede gikk i utenriksfart, noe som var blitt mulig med borgerskap i Arendal. Det neste argumentet gjaldt Froland verk. Når verket hadde fått sin inn- og utskipningsrett over Grimstad til fordel for verkets bønder og eier, mente de at det samme burde gjelde for Grimstads innbyggere og bøndene rundt byen.²⁹

I første runde ble søknaden sendt til stiftamtmanden i Kristiansand Fredrik Moltke. Søknaden må ha kommet mellom 1788 og 1790 da Moltke var stiftamtmand i Kristiansand.³⁰ Han gikk inn for å gi Grimstad fulle

kjøpstadsprivilegier. Moltkes arbeid i Moltkekommissjonen hadde gitt ham innsikt i forholdene i distriktet. Han ønsket nok at søknaden ble innvilget slik at det ble økt konkurranse til fordel for bøndene. Etter at søknaden var sendt fra stiftamtmanden i Kristiansand til Kanselliet i København, oversendte Kanselliet saken til Generaltollkammeret. Generaltollkammeret mente det bare var rom for handel med innenrikse varer, og ba om at det ble innhentet erklæringer fra berørte parter i saken. Kanselliet sendte søknaden i 1790 til den konstituerte stiftamtmand Holm og ba ham innhente erklæringer fra Arendals byfogd, tolleren samt fra fogden. Byfogden fulgte borgerne i Arendals uttalelser i saken som: ” paaberaaber sine privilegier, sine byrder, ringe oppland, og søker at forklare, at deres Majestæts kasse derved vil tape”.

Tolleren i Arendal mente at det ikke ville føre til tap at Grimstad fikk drive handel med innenrikske varer, hvis de ble fortollet i Arendal før ut- og innskipning. Han gikk dermed inn for det samme standpunktet som det kollegiet han sorterte under. Lars Weidemann, som var fogd i Nedenes, og som også hadde deltatt i Moltkekommissjonen som fast medlem, mente at hele søknaden burde innvilges. Han mente at det ikke bare ville gagne Grimstads innbyggere,³¹ men også bøndene i Fjære sogn. At Weidemann inntok det standpunktet var neppe noen overraskelse. Weidemann var på samme vis som Moltke blitt klar over hvordan kjøpmennene i Arendal utnyttet bøndene, og hadde av den grunn gått inn for en friere handelsform.³² Søknaden ble med disse erklæringene sendt tilbake til Holm i Kristiansand, som tilføyde at han var enig i at søknaden burde innvilges, og at det ikke burde tas hensyn til Arendals protester. Søknaden ble med det sendt tilbake til København. Kampen stod altså

nå mellom ladestedsprivilegier eller fulle kjøpstadsretter.

I andre runde innhentet Kanselliet erklæring fra Moltke, den tidligere stiftamtman i Kristiansand. Moltke var nå blitt stiftamtman i Akershus. Dessuten ble det bedt om en erklæring fra fogd Dahl på Romerike, som var kjent for sitt arbeid for å få fengslet Kristian Lofthus. Dahl forsvarte kjøpmannskretsen i Arendal. Det får man et klart bilde på gjennom erklæringen hans. Han mente at både kongen og Arendal ville tape ved at søknaden ble innvilget. Samtidig mente han at flere fraktemenn i Grimstad ville miste jobbene sine hvis frakten av varer mellom Arendal og Grimstad ville opphøre. Stiftamtman Moltke mente som tidligere at det ville være til det beste for alle parter at et hvert sted kunne forsyne sine innbyggere med nødvendighetsvarer. Han la også vekt på at Arendal ikke burde ha monopol på handelen, og siden Froland verk hadde fått sine handelsrettigheter burde også Grimstad få det.

Etter at Moltke hadde sendt inn sin egen erklæring sammen med Dahls, oversendte Kanselliet igjen sakspapirene til Generaltollkammeret for uttalelse. Generaltollkammeret konkluderte som tidligere med at de bare kunne gå med på innenriks handel. Kanselliet sendte så saken til den nye stiftamtmannen i Kristiansand, kammerherre Levetzow. Han ba Grimstads innbyggere om deres syn på forslaget om denne innskrenkede rettigheten. Grimstads innbyggere fastholdt sitt standpunkt, og ville ikke nøye seg med ladestedsprivilegier. Den nye stiftamtman Levetzow støttet dette og anbefalte søknaden innvilget i sin helhet. Søknaden gikk så til Kanselliet, som fulgte erklæringene til Moltke og Levetzow og foreslo at hele søknaden

ble innvilget, tross protester fra Arendal nok en gang. Generaltollkammeret mente derimot at det kun burde aksepteres ladestedsprivilegier denne gang, og at det ikke lot seg gjøre å ha to kjøpsteder så nærme hverandre, for da ville den enes brød bli den andres død. Kanselliet fulgte Generaltollkammerets råd og endte opp med ladestedsprivilegier. Arendal protesterte også på denne løsningen, men det ble ikke tatt til følge. Vedtaket ble så sendt til kongen den 12. april 1791, hvor Generaltollkammerets innstilling ble lagt til grunn. Grimstad var dermed blitt opphøyet til ladested.³³ Ladestedsrettighetene førte til at Grimstad – som Froland verk, måtte være med på en del av den årlige avgiften Arendal måtte betale til Kristiansand. Grimstad måtte betale 40 spesidaler årlig som en kompensasjon for at Arendal måtte avstå handelsrett.³⁴

Spørsmålet en nå stiller seg, er hvorfor Kanselliet støttet de lokale embetsmennene og ikke Generaltollkammeret? Svaret er nok at Lofthusopprøret og Moltkekommisjonens arbeid var vel kjent i København, og Kanselliet delte den liberalistiske tankegangen til kommisjonen. Arendals borgere motsatte seg søknaden på alle punkter med henvisning til at Arendals rettigheter ville bli truet. Men den liberalistiske tankegangen var ikke enerådene. Borgerne i Arendal, byfogden i Arendal, tolleren i Arendal og Generaltollkammeret var i mot at søknaden skulle innvilges. Dette skjedde under henvisning til at de gamle privilegiene og reguleringene måtte opprettholdes. Kampen hadde likevel ført Grimstad et stykke videre mot selvstendighet, selv om ladestedsrettighet kun innebar handel med innenrikse varer. Selv om de ikke nådde helt frem fikk de likevel bekreftet at en ny tid var på vei inn, der

de gamle privilegerte byene måtte vike mer og mer for nye bydannelser og en friere handel.

Søknaden i 1812

Siste tiår av 1700- og begynnelsen av 1800 tallet var en ren oppgangstid for Danmark/Norge. Store deler av verden var opptatt med kriger, noe som gav det nøytrale Danmark/Norge gode vilkår for handel og skipsfart.³⁵ I 1797 kom en ny tolllov som tok bort mange importforbud og satte ned tollsatsene til en brøkdel. Dette førte til mindre smugling og skapte samtidig større inntekter for statskassen ved at flere varer ble ført til og fra landet enn tidligere. Hovedarkitekten bak den nye liberale tolloven var den nye lederen i Generaltollkammeret, en mann vi har møtt tidligere, Fredrik Moltke.³⁶ Høykonjunktorene frem til 1807 og liberaliseringen av næringslivet førte til økt velstand i landet, først og fremst for borgerskapet.³⁷

I 1812 skrev Grimstads skipsredere og handelsborgere en ny søknad, og i den gav de på nytt en begrunnelse for å søke. De viste til at det ble bygget en del skip, store og små, på ladestedet i denne perioden,³⁸ men ut fra tollregnskapet i 1805 ser det ikke ut til at det var noen vesentlig økning i skipsfarten. Det var fortsatt Froland verk som stod for størstedelen av eksporten og importen³⁹ Samhandelen med Danmark var fremdeles den viktigste for Grimstads del frem til Danmark/Norge mistet nøytraliteten og kom i krig med England. Det skulle bli de vanskelige forholdene under den engelske blokaden, som førte til en ny søknad om kjøpstadsprivilegier. Den uunværlige danmarksfarten ble nå stoppet, og Grimstad fikk føle hvor vanskelig det var å ikke kunne handle med utlandet. Arendal kunne gjøre nytte av lisensfarten, mens Grimstad ble stående

utenfor.⁴⁰ Bakgrunnen for å søke hadde etter alt å dømme to forklaringer. Ladestedet hadde i de gode tidene før 1807 gjort det godt på skipsfarten, men ble på grunn av blokaden rammet når det gjaldt farten på Danmark. Altså gjaldt det å åpne trelastfarten på utlandet, underforstått England, og dra nytte av lisensfarten.

I første runde ble søknaden sendt til stiftamtmanden i Kristiansand, og fra han til Kanselliet i København. Søknaden ble sendt januar i 1812 men den ble liggende i København til 1813, mest sansynlig på grunn av krigen og blokaden. De vanskelige tidene, med opphevelse av lisensfarten med England, førte til at Norge ble erklært statsbankrott. Stiftamtmand Schouboe var den første som uttalte seg i saken i 1813. En kan gå ut i fra at Kanselliet har ønsket hans uttalelse. Stiftamtmand Schouboe konkluderte som de tidligere stiftamtmennene i Kristiansand, at søknaden burde innvilges i sin helhet. Søknaden gikk så til Kanselliet i København.

Kanselliet sendte den til visestattholderen i Kristiania sammen med erklæringen fra stiftamtmanden for uttalelse. Visestattholderen sa seg enig i stiftamtmandens erklæring, men tilføyde at det måtte ordnes med rettskrets og tollvesen til byen dersom søknaden ble innvilget. Med det ble søknaden den 21. mai 1813 sendt tilbake til det Kanselliet. Kanselliet ba så Generaltollkammeret uttale seg. Kammerets svar var langt i fra oppløftende for Grimstad tross de nye erklæringene. Utgiftene til et tollvesen var igjen det største problemet for Generaltollkammeret.⁴¹ Økte utgifter var ikke ønsket i en tid da Norge var statsbankrott og ladestedskassen var slunken.

I andre runde valgte Kanselliet nok en gang å sende saken

ut på høring. Det kan være to grunner til det. Den ene kunne være at Kanselliet ikke var fornøyd med kammerets negative innstilling, og håpet at en ny runde ville tilføre flere positive uttalelser. Den andre grunnen kunne kort og godt være at Kanselliet på den måten ville få et pusterom mens saken var til høring.

Kanselliet ba nå om uttalelser fra den nye visestattholderen, og fra magistraten i Arendal. Skulle Kanselliet likevel finne det nødvendig å gi Grimstad kjøpstadsprivilegier, måtte det bli under sterk avhengighet til Arendal.⁴² Med dette la kammeret frem en klar holdning om at de ikke ønsket Grimstad som kjøpstad. Kanselliet innhentet gjennom stiftamtmanden i Kristiansand erklæring fra Arendals byfogd, som var Niels Berg. Byfogden gikk i mot søknaden og viste til Arendals privilegier. Han mente også at siden Grimstad ikke hadde elv til å frakte trelasten ned til sjøen med, ville de heller ikke kunne få det utbyttet som var nødvendig for en bys oppkomst. Før stiftamtmanden videresendte den til stattholderen i Kristiania den 4 februar 1814, viste han til sin tidligere erklæring, hvor han gikk inn for Grimstads ønske. Samtidig la han til at det var ledige lokaler til pakkhus og tollbod på ladestedet, noe Generaltollkammeret mente var en forutsetning for etablering av et tollvesen.⁴³ Da stiftamtmanden sendte søknaden var allerede Norge avstått til Sverige. Av den grunn ble saken liggende i København uten at den kom videre

Derfor sendte Grimstads borgere en forespørsel til regjeringkommisjonen i Norge om å uttale seg i saken.⁴⁴ Regjeringsrådene gav en etter en sin uttalelse. Alle var enige med statsråd Collett i at søknaden burde innvilges. Collett mente at det ville være til alles beste å lette

på handelsrestriksjonene, og at Grimstad hadde alle forutsetninger for å lykkes som by. Derimot ble det nok en gang spørsmålet om tollvesenet som skapte det største problemet. For et land med økonomisk nedgangstid var det om å gjøre å ha minst mulig utgifter for statskassen. Forslaget fra statsråd Collett gikk ut på at betingelsen for innvilgelse av søknaden var at Grimstad selv kostet lokaler til tollbod og pakkhus. Det ble også innhentet erklæring fra Arendals tollvesen om oppsynet i Grimstad. Alt så med andre ord ut til å gå bra for Grimstad, men så ble søknaden lagt til side i den dramatiske tiden før og etter 17 mai 1814, da frigjøringsprosessen tok det meste av tid og krefter.

Saken ble tatt opp igjen i juli 1814 gjennom ett av departementene i den foreløpige regjeringsordningen i Norge. Regjeringsrådene gav sin uttalelse i saken. Uttalelsen kom i en tid da landet var i en ny og usikker situasjon. Rosenkrantz og Tank var de regjeringsrådene som uttalte seg. De var enige i at opprettelsen av et eget tolloppsyn i Grimstad ville føre til betydelige utgifter for statskassen, noe landet for øyeblikket ikke kunne se seg tjent med. De mente dette var en sak for det neste Stortinget. Forslaget til en løsning i saken ble dermed at Grimstad selv skulle koste og skaffe lokaler til tollbod og pakkhus, slik Collett hadde foreslått noen måneder tidligere, i tillegg til at Grimstad skulle betale halvparten av Arendals bidrag til Kristiansand. Selv om dette i praksis var en godkjenning av søknaden, ble det økonomiske kravet langt mer enn det Grimstad kunne makte. Grimstad så seg derfor nødt til å trekke søknaden, og sendte melding om det til stiftamtmanden. Stiftamtmand Schouboe sa seg enig med Grimstad i at byen ikke kunne betale så stor andel av bidraget til Kristiansand. Grimstad var foreløpig

så ubetydelig når det gjaldt handel at byen umulig kunne betale halvparten av Arendals bidrag. Skrivet ble så sendt til departementet i Kristiania den 21 april 1815.⁴⁵

Grimstad vant ikke frem denne gangen heller, og endte opp med å trekke søknaden tilbake. Likevel hadde forsøket ført dem et skritt videre. Det ble de økonomiske spørsmålene for det nye selvstendige Norge som ble problemet for Grimstad. Det er klart at støtten de fikk fra mange hold, da spesielt fra stiftamtmennene og de nye styringsorganene i Norge, gav dem selvtillit til å fortsette. Men man kan jo stille seg spørsmål om hvorfor departementet gav Grimstad medhold på søknaden, men samtidig reiste så store økonomiske krav at Grimstad måtte trekke søknaden tilbake? Var det et strategisk trekk fordi departementet visste at det i praksis ville torpedere Grimstads kamp, eller var det en nødvendighet rent økonomisk for staten å slippe slike forpliktelser? Den siste forklaringen er kanskje den som virker mest sannsynlig, selv om det ikke skal utelukkes at det kanskje også var et snev av den først forklaringen.

Kjøpstadsprivilegiene 1816

Den andre oktober 1815 ble det nok en gang sendt en søknad fra Grimstad, og da til det Norske Stortinget. De ventet vel å finne forståelse for sine ønsker akkurat der, i det nye Norge. Søknaden ble behandlet i Odelstinget 20 oktober, og ble derfra henvist til tre av Odelstingets komiteer for betenkning. Det ble av disse tre komiteene opprettet en kombinert komite som skulle ta stilling til saken.⁴⁶ Den 18 mars 1816 forelå den kombinerte komiteens innstilling. Bare to dager senere ble den lagt frem i Odelstinget og da med en negativ innstilling. Det var stort sett de kjente argumentene som kom frem atter en gang, og da spesielt

hensynet til Arendal og kostnadene med et tollvesen.⁴⁷ Det interessante er hvorfor den kombinerte komiteen inntok dette standpunktet. Årsaken finnes i sammensetningen av den kombinerte komiteen. To av komiteens medlemmer hadde godt kjennskap til landsdelen Grimstad hørte til. Formannen i komiteen, sorenskriver Rested, var representant for Lister og Mandals amt, som Kristiansand hørte under.⁴⁸ Den andre var sakfører David S. Weidemann, som var representant for Arendal, og inngiftet i den mektige Dedekamfamilien i Arendal. Denne familien hadde av Moltkekommisjonen blitt dømt til å betale bøndene store erstatninger på grunn av ulovlige kreditthandelen de hadde hatt med bøndene, og det var faren til David, fogd Weidemann, som sammen med Moltke hadde bidratt til dette. Og Lars Weidemann hadde jo også støttet Grimstads interesser. Nå sto hans sønn på motsatt side.⁴⁹ Det så dystert ut for Grimstad, men vinden snudde da en annen av Lars Weidemanns sønner entret talerstolen, sorenskriver Laurits Weidemann, som representerte Kristians amt (Oppland). Han ble Odelstingspresident i 1816 og var samtidig representant for bondeinteressene, i motsetning til sin bror, som representerte borgerinteressene. Gjennom farens arbeid i kommisjonen var Laurits Weidemann blitt kjent med den negative virkningen av Arendals monopol på handelen, for han bestyrte fogdeembetet i Nedenes mens faren jobbet i Moltkekommisjonen.⁵⁰

Laurits må også ha vært kjent med den kombinerte komiteens innstilling, siden han allerede hadde klart et innlegg som motbeviste komiteens argumenter. Han ba om at komiteens innstilling ikke måtte tas til følge, og at Grimstad ble gitt kjøpstadsrett. Samtidig ba han om at det måtte velges tre medlemmer fra Odelstinget som skulle

komme med forslag til bylover for Grimstad. Odelstinget gikk dernest imot komiteens negative innstilling med 25 mot 23 stemmer. En ny avstemming gikk med 30 mot 19 stemmer inn for Laurits Weidemanns positive forslag om at det skulle velges en komite bestående av tre medlemmer fra Odelstinget til å komme med forslag til bylover. I denne spesialkomiteen ble også Laurits Weidemann valgt inn som ett av de tre medlemmene. Komiteen kom frem til at tidligere antagelser, der et tollvesen ville føre til økte utgifter for statskassen, ikke kunne la seg forsvare. Tollvesenet i Arendal hadde kapasitet til å stå for tollinnkrevningen fra begge tollstedene, og de trodde ikke at handelen ville øke noe særlig ved at Grimstad fikk byprivilegier. Derimot ville det være til fordel for innbyggerne i området rundt. Laurits Weidemann la spesialkomiteens lovforslag frem på Odelstingsmøte 10 april 1816, hvor det ble vedtatt. Lovforslaget ble sendt til Lagtinget, hvor det ble godkjent 23 april 1816, og det gikk til den norske regjeringen og til kongen for underskrift. Sanksjonen ble også kontrasignert av den norske statsministeren Peder Anker.⁵¹ Den 6 juni 1816 hadde Grimstad endelig fått gjennomslag.

Konklusjon

Det var to hovedargumenter for at Grimstad skulle få kjøpstadsprivilegier. Det ene var Nedenesprivilegiene, som var en rett bøndene fikk bekreftet på slutten av 1600-tallet og som trolig hadde vært gjeldene fra uminnelige tider. Det andre var Froland verks ut- og innskipningsrett og retten til å ha magasin i Grimstad, først for salg til verkets arbeidere og deretter også til verksbøndene. Disse rettighetene fikk verket fra 1780 til 1786. Både Nedenesprivilegiene og verkets rettigheter var et fundament som var nødvendig for å kunne søke om kjøpstadsprivilegier i 1790. Det gikk

26 år fra den første søknaden om kjøpstadsprivilegier ble sendt til sentraladministrasjonen i København i 1790 til den tredje søknaden ble innvilget av det norske Stortinget i 1816. Liberalismens gjennombrudd i siste tiår av 1700- og begynnelsen av 1800 tallet førte til at de gamle kjøpstedenes monopol på handelen ble rokket. Lofthusreisningen og Moltkekommisjonen satte denne liberaliseringen i gang i distriktet, noe som førte til at flere embetsmenn støttet bøndene og ikke borgerne, slik det ofte hadde vært tidligere. Bondeinteressene vant mer og mer frem og stod sterkt i Stortinget i 1816.

Grimstads borgere ønsket å få kjøpstadsprivilegier. Fogden i Nedenes gav Grimstad sin støtte, det samme gjorde stiftamtmennene, visestatholderen i Kristiania og Kanselliet. Den norske regjeringkommisjonen var i sin uttalelse på Grimstads side og ville innvilge søknaden, men prisen for kjøpstadsprivilegiene ble for høy for Grimstads vedkommende. Det kom til å bli en Weidemann som gjennom Det norske Storting fikk søknaden innvilget. Motstanderne av søknaden var Arendal by og byfogden som sluttet seg til Arendals standpunkt. Tollereren og Generaltollkammeret må settes i en mellomstilling. De var imot kjøpstadsprivilegier, men kunne gå med på ladestedsprivilegier. Borgerskapet var derimot de sterkeste motstanderne, og det skulle også vise seg i det norske Storting i 1816, da David S. Weidemann talte borgerskapets sak. Det er helt klart at alle motstanderne begrunnet sin motstand med økonomi og reguleringer som forsvarte status quo. Tolletaten ville tape inntekter ved at et nytt tolloppsyn ville koste dyrt. Arendal ville også tape inntekter ved at de mistet en del av markedet. En kan ut i fra dette si at det var den gryende liberalismen som lå til grunn for avgjørelsen, men det var ei utvikling

som måtte gå over tid fordi politikken møtte motstand både lokalt og sentralt. Endringene over tid hadde også ført til at bøndene sakte men sikkert etablerte seg som en maktfaktor. Og da det norske Stortinget behandlet saken vant Stortingspresident Laurits Weidemann og bondeinteressene over borgerinteressene.

(Footnotes)

- ¹ Ebbel 1927: 18-19
- ² Ersland/Sandvik 1999: 184
- ³ Dyrvik 1999: 80
- ⁴ Rian 1995: 8-9
- ⁵ Jørgensen 1969: 36
- ⁶ Sætra 1995: 24-25
- ⁷ Rian 1995: 10-12
- ⁸ Ebbel 1927: 25
- ⁹ Mykland 1978: 85-88
- ¹⁰ Ebbel 1927: 25
- ¹¹ Mykland 1978: 85-88
- ¹² Sætra 1995: 31-34
- ¹³ Sætra 1995: 30-31, 37
- ¹⁴ Sætra 1995: 28-29
- ¹⁵ Sætra 1995: 30
- ¹⁶ Ebbel 1927: 25-26
- ¹⁷ Ebbel 1927: 76
- ¹⁸ Ebbel 1927: 108-109
- ¹⁹ Nagel 1974: 255-259
- ²⁰ Ebbel 1927: 109-110
- ²¹ Sætra 1995: 40
- ²² Steen 1933: 88
- ²³ Sætra 1986: 122-124
- ²⁴ Sætra 1980: 175-183
- ²⁵ Ebbel 1927: 125
- ²⁶ Ebbel 1927: 104-107
- ²⁷ Ebbel 1927: 107
- ²⁸ Ebbel 1927: 111
- ²⁹ Ebbel 1927: 120
- ³⁰ Friis 1941: 91
- ³¹ Ebbel 1927: 120-121
- ³² Sætra 1980: 175-183
- ³³ Ebbel 1927: 120-127
- ³⁴ Sætra 1995: 42
- ³⁵ Fossen 1979: 178
- ³⁶ Mykland 1978: 95-99
- ³⁷ Mykland 1978: 114
- ³⁸ Ebbel 1927: 188-189
- ³⁹ Ebbel 1927: 162-183
- ⁴⁰ Ebbel 1927: 159,183-185
- ⁴¹ Ebbel 1927: 189-194
- ⁴² Ebbel 1927: 188-194
- ⁴³ Ebbel 1927: 195-196
- ⁴⁴ Ebbel 1927: 196-197
- ⁴⁵ Ebbel 1927: 196-206
- ⁴⁶ Ebbel 1927: 213
- ⁴⁷ Ebbel 1927: 213-215
- ⁴⁸ Ebbel 1927: 216
- ⁴⁹ Sætra 1980: 175-183
- ⁵⁰ Sætra 1980: 175-183
- ⁵¹ Ebbel 1927: 216-226

Litteraturliste

Dyrvik, Ståle: Norsk historie 1625-1814. Oslo 1999.

Ebbel, Bendix: Grimstad bys historie. Grimstad 1927.

Ersland, Geir Atle og Sandvik, Hilde: Norsk historie 1300-1625. Oslo 1999.

Fossen, Anders Bjarne: Norsk økonomisk historie, band 1. Oslo 1979

Friis, Jacob: Stiftamtmen i Kristiansand før 1814. Kristiansand 1941.

Jørgensen, Hans-Jørgen: Det norske tollvesens historie. Tolldirektoratet 1969.

Mykland, Knut: Kampen om Norge. Norges historie bind 9. Oslo 1978.

Mykland, Knut (red) : Norge under eneveldet 1660-1720. Handbok i Norges historie, bind 3, del 2. Oslo 1975.

Nagel, Anne-Hilde: Privilegiene til Froland Verk. Grunnleggelsen av en industribedrift i 1760-årene. Hovedoppgave i historie. Bergen 1974.

Rian, Øystein: Regjeringens bypolitikk 1536-1814. Vår barndoms hage. Årbok 1995, Vest-Agder fylkesmuseum. Kristiansand 1995.

Steen, Sverre: Det norske folks liv og historie. Oslo 1933.

Sætra, Gustav: Embetsmann, bonde, borger. Konflikten mellom trelasthandlerne i Arendal og bøndene i opplandet 1782-1795. Hovedoppgave i historie. Bergen 1980

Sætra, Gustav: Kjøpstad mot jernverk. Kampen om Aust-Agders markeder og ressurser i foreningstida. Jernverk på Agder. Agder distriktshøyskole skrifter 1986: 3. Kristiansand 1986.

Sætra, Gustav: Byutvikling på Agder 1641-1842. Vår barndoms hage. Årbok 1995, Vest-Agder fylkesmuseum. Kristiansand 1995.

MOT VEST, MOT VEST!

Noen tråder til 1800-tallets utvandring til Amerika

Utvandringen til Amerika blir av mange historikere betraktet som historiens største folkevandring. I perioden 1821 – 1930 flyttet ca. 33 mill. mennesker fra Europa til USA. Tar en med Canada, Australia og Sør-Amerika, dreier den europeiske utvandringen seg om nærmere 50 mill. personer. Utvandringen til Nord-Amerika varierte sterkt fra år til år. Man skiller vanligvis mellom fem perioder med høy utvandring: 1847 – 54, 1866 – 73, 1879 – 92, 1902 – 14 og 1921 – 24. For Norges del kommer toppene i utvandringen rundt årene 1868, 1880, 1905 og 1923.

De første norske utvandrerne dro fra Stavanger med sluppen Restauration i 1825, og innledet dermed en epoke med familie- og gruppeutvandring til områdene i Midt-Vesten. I mange tilfeller ble hele småsamfunn rykket opp med roten, og forflyttet til et annet kontinent. Lokalt finner vi eksempel på dette fenomenet i utvandringen fra Landvik til Missouri omkring 1846.

I 1865 tok endelig Den Amerikanske Borgerkrigen slutt, og tiden var inn for gjenoppbygging og forsoning. Fra da av og frem til Første Verdenskrig, snakker en om en massebevegelse – en bølge av emigranter som fant veien til Amerikas kyster.

Amerika var i sum en magnet – freden gav støtet til den sterke ekspansjonen; økonomien skjøt fart, og hadde et umettelig behov for arbeidskraft i alle næringsveier. Bønder og sjøfolk, gruvearbeidere og dokkarbeidere, bygningsarbeidere og kjøpmenn, faglærte og ufaglærte, tjenestepiker og syersker – alle kunne bidra og var velkommen til å bygge nasjonen.

Push & Pull

Utvandringen fra Norge til Amerika ble i hovedsak bestemt av økonomiske og sosiale faktorer på begge sider av Atlanterhavet. I forenklet utgave er det to forhold som styrte omfanget av utvandringen. På europeisk side kom den store befolkningsøkningen til å presse folk ut, mens de åpenbare forskjellene i levestandard gjorde USA til et fristende mål.

På amerikansk side ble strømmen av mennesker grunnlaget for å kunne utnytte ressursene landet rådde over. I mer konkret form kom svingningene i konjunkturerne til å påvirke takten og tempoet i utvandringen. I Norge var det uår og krise i jordbruket i 1860-årene. Behovet for arbeidskraft sank på grunn av mekanisering og økt husdyrhold. I denne perioden reiste 3000 bønder til USA – og enda flere dro i 1880-årene. I takt med krisene steg utvandringen fra de sentrale strøkene på Østlandet og i Trøndelag. For Norge betydde dette at antallet bønder ble redusert med 1/7 i siste del av 1800-tallet.

Fra 1875 inntraff alvorlige kriser innen både skipsfarten og den generelle bygningsvirksomheten. Samtidig kom også en nær stopp i jernbaneutbyggingen. Sjøfolk og håndverkere kom snart til bokstavelig talt å stå i kø for å løse billetter til Amerika.

Også i Amerika vekslet de gode og de dårlige tidene. Landet vaklet under byrdene av en økonomisk krise i 1873, og et nytt tilbakeslag i rammet amerikanerne i 1893. Det famøse kriseåret 1893 førte til at innvandringen ble redusert til 1/3.

Oppgangs- og nedgangstider inntraff ikke samtidig i Europa og USA. Spørsmålet melder seg derfor om i hvilken utstrekning europeiske og amerikanske forhold

påvirket emigrasjonsforløpet. Harry Jerome formulerte på 1920-tallet en teori om push- og pull- faktorer. Han hevdet at pull- faktorene var de sterkeste, ettersom svingningene i de europeiske utvandringsskurvene stemte bedre overens med konjunktursvingningene i Amerika enn i Europa.

I det stor perspektiv er det liten grunn til å tvile på Jeromes teori. Imidlertid er det klart at balansen mellom push og pull kan forrykkes i mer lokale sammenhenger. Dette må for eksempel være tilfellet på Sørlandet under krisen som i lang tid hjemsøkte landsdelen etter sammenbruddet i seilskipsnæringen. Her var det med andre ord lokale økonomiske forhold som i høy grad drev mennesker til å søke et levebrød i Amerika. Likevel forble Amerika det forjettede landet, og det var etter hvert mange forhold som gjorde oppbruddet lettere. For den enkelte utvandrer var utilfredsheten og forventningen kanskje bare to sider av samme sak. De skiftende tidene avgjorde bare hvor man plasserte loddet i en avveining som uansett førte til utvandring.

Et blikk på 1800-tallets utvandring fra Grimstad

Det mest iøyenfallende trekket ved utvandringen fra Grimstad, er at den faktisk ligger nede helt frem til 1880. I de neste årene utvikler imidlertid utvandringen seg eksplosivt, og når et absolutt klimaks i 1887 med 164 emigranter.

Følgende tabell viser antall emigranter fra Grimstad i perioden 1880 – 1900:

80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	Sum
7	29	66	68	64	39	135	164	84	55	69	61	112	46	59	96	33	32	37	65	106	1427

I perioden frem til begynnelsen av 1880-tallet er altså utvandringen fra Grimstad minimal. I årene fra 1875

– 1880 emigrerer ikke mer enn 24 personer fra de fire kommunene i distriktet. Men så har vi da å gjøre med en dobbel påvirkning som drar i en retning. Konjunktorene hjemme er gode, skipsfarten opplever lyse tider, mens depresjonen i USA er omfattende etter krisen i 1873. Når kurven over utvandringen stiger brått fra 1881, har det på samme vis sammenheng med den begynnende skipsfartskrisen i Norge og bedringen i amerikansk økonomi.

De absolutte tallene for utvandringen gir et inntrykk av de store bevegelsene i utvandringsstrømmen. Imidlertid sier de ingenting om det relative forholdet mellom utvandring og folkemengde. Intensiteten i utvandringen kommer eksempelvis frem når en måler antall emigranter pr. 1000 innbyggere.

Grimstad skiller seg ut som den relativt største bidragsyteren når det gjelder utvandringen fra distriktet. Det er kan hende overraskende at Grimstads toppnivå på 53,2 0/00 i 1887, knapt overgås av andre kommuner. Riktignok følger for eksempel Tinn i Telemark tett etter med 52,5 0/00, men det er verdt å merke seg at tallet refererer til 1861 – altså en litt annen epoke i utvandringen. Også andre intense år bidrar til at Grimstad må regnes som en tungveker i utvandringssammenheng.

Det har i flere sammenhenger blitt påvist at Grimstad-emigrantene i all hovedsak oppgir New York som sitt bestemmelsessted. Med visse nyanser gjelder dette for hele perioden fra 1875 til 1900. New York må da oppfattes slik at det omfatter både New York og New Jersey. Sentralt i dette bildet står selvsagt Brooklyn, hvor klynger av Grimstadfolk kunne samles på Grimstadhjørnet, og

eventuelt gi seg det lugubre liv i vold på baren som bar hjembyens navn.

Skal en samle de økonomiske og sosiale hovedtrekkene ved emigrantene fra Grimstad mot slutten av 1800-tallet, trer følgende hovedlinjer frem:

- I gjennomsnitt for hele perioden utgjør sjøfolk om lag 30% av antallet emigranter. Dette tallet er ganske sikkert høyere, for det er et velkjent fenomen at store grupper sjøfolk forlot skipet sitt i amerikansk havn uten å la seg registrere som innvandrere. Andre yrkesgrupper er også viktige: tømmermenn, arbeidere og tjenestefolk. I korthet dreier det seg om arbeiderklassen.
- Utvandringen på 1800-tallet er mannsdominert. I gjennomsnitt er over 63% av emigrantene menn. Når det gjelder alder er det et slående trekk at eldre emigranter stort sett er fraværende. Med alle mulige forbehold har emigrantene i perioden en gjennomsnittsalder på 26 år.
- Med hensyn til emigrantenes sivilstatus er konklusjonen klar: det er de ugifte som dominerer. I nasjonal sammenheng utviklet utvandringen seg fra å være en familieutvandring til å bli en massebevegelse preget av yngre enkeltindivider. Tendensen synes å være den samme i Grimstad-distriktet. Innen distriktet vårt er imidlertid forskjellene markante: det er Grimstad som i overveiende grad står for familieutvandringen. I gjennomsnitt for perioden utgjør familiene 32% av emigrantmassen fra byen.
- Arbeidsløshet i hjembyen blir etter hvert den dominerende årsaken til utvandring. Derav følger også bildet av mannen som drar i forveien for å skaffe seg arbeid; siden fulgte familien etter.

UTVANDRINGEN FRA GRIMSTAD TIL AMERIKA: 1901 – 1930

Den Amerikanske Magnetten

Om en følger Jeromes oversiktlige teori angående faktorene som tiltrekker og utstøter, er det klart at skipsfartskrisen kaster lange skygger godt inn på 1900-tallet. Med andre ord er det ikke vanskelig å påpeke faktorer som fikk gresset til å virke grønnere på den andre siden av Atlanteren enn det som fantes i hjemlige enger.

Spørsmålet er da, hvilke forhold og forutsetninger i USA kom til å styre en mulig Grimstad-emigrants oppbrudd fra hjembyen?

Tiden fra omkring 1890 er i USA omhyllt i et gyllent slør. Det er innledningen til en lykkelig tid, hvor optimismen når nye og uante høyder. Himmelen er strålende blå for det store flertall av amerikanerne, og de små mørke skydottene en måtte kunne finne, er i ferd med å drive bort. Bare i temmelig begrensede miljøer finner en uro og angst for det store smellet når optimismeballongen sprekker. En liten krig her og der er for intet å regne – den kommende president Teddy Roosevelt og "the rough riders" er jo dessuten i stand til å rydde opp i Amerikas bakgård. Gryende arbeideruro får samme bagatelliserte status.

Overflaten i Amerika er blank som på en smeigedag, hvilke mørke strømmer som finnes dypere nede skal først komme til overflaten 15 år inn i neste århundre.

Omkring 1900 tror den jevne amerikaner fullt og fast på det gode menneske. Bare utviklingen får gå sin gang, vil

det gode samfunn med det gode menneske blomstre. En strøm av nye oppfinnelser og dannelsen av enorme formuer bekrefter bildet. Arbeidet blir mindre krevende, og amerikanerne får i større grad mulighet til å dyrke kulturen og fritidssystemene.

I mulighetenes og fremskrittets land er tanken på en kommende storkrig absurd.

Når den vestlige sivilisasjonen begår kollektivt selvmord i skyttergravene i Første Verdenskrig, styrter også den amerikanske optimismen i grus. Kysismen og bitterheten entrer arenaen, og får følge av pessimismen over menneskets mulighet og fremtid.

Selv om økonomien blomstrer i 20-årene, og "the roaring twenties" får pulsen til å banke, vil aldri Amerika vende tilbake til uskylden før den Store Krigen.

Så blir da også 20-årene et berusende blaff – i 1929 kommer det store krakket, og det følgende tiår er depresjonens grå tid.

Det er klart at begivenheter og omveltninger av den størrelse som her er skissert, vil påvirke innvandringsstrømmen. I tillegg må en ta med i betraktningen den politiske debatten som fulgte i takt med innvandringsbølgene. Etter hvert som det umettelig behovet for ny arbeidskraft nærmet seg metningspunktet, kom en serie lover som hadde til hensikt å regulere innvandringen – ofte med et dulgt mål å begrense strømmen fra mer "uønskede" land. Norge ble hele tiden plassert blant de begunstigede nasjonene, og kvotebegrensningene hadde liten betydning for norsk utvandring.

I store trekk følger hjemlige og amerikanske forhold til at

utvandringen i norsk målestokk topper seg omkring 1905, stuper drastisk mot slutten av Første Verdenskrig, får et oppsving de første årene på 20-tallet, og faller mot et bunnmål i 1930.

Utvandringen fra Grimstad

Vår lokale utvandring speiler i stort monn det generelle bildet. Følgende tabell viser antallet emigranter fra Grimstad i perioden 1901 – 1930. Tallene er basert på registreringene i Utvandrerprotokollene i Kristiansand og Arendal politidistrikter (digitalisert i Riksarkivet).

År	Kristiansand	Arendal	Grimstad (K. + A.)
1901	1743	-	25
1902	2731	-	38
1903	3189	358	66 + 4
1904	3507	427	96 + 9
1905	3199	404	99 + 2
1906	3584	405	99 + 0
1907	2915	296	57 + 1
1908	1407	721	20 + 0
1909	3430	111	46 + 2
1910	2714	203	65 + 3
Sum 1901 – 1910	28419	2925	632

År	Kristiansand	Arendal	Grimstad (K. + A.)
1911	2454	117	35 + 1
1912	1762	74	28 + 1
1913	1795	91	24 + 2
1914	1101	113	12 + 1
1915	1012	75	20 + 0
1916	1106	115	24 + 0
1917	248	58	3 + 0
1918	13	37	0 + 1
1919	25	62	0 + 0
1920	344	150	0 + 0
Sum 1911 – 1920	9860	892	152

År	Kristiansand	Arendal	Grimstad (K. + A.)
1921	181	148	0 + 3
1922	181	320	0 + 0
1923	291	650	0 + 0
1924	254	139	1 + 0
1925	348	195	0 + 1
1926	623	195	4 + 2
1927	634	331	0 + 0
1928	622	294	0 + 3
1929	512	312	0 + 3
1930	352	106	0 + 0
Sum 1921 – 1930	3998	2790	17

	Kr.sand	Arendal	Grimstad	Flære	Landvik	Eide	Distrikt
Sum 1901 – 1930	42277 (utskipn.)	6607 (utskipn.)	801	1592	371	100	
Total	48884						2864

Tidsspennet for masseutvandringen til Amerika omfatter årene fra 1875 – 1930. 1930 markerer slutten på en epoke, og utvandringen etterpå har mer hatt karakter av et utvidet arbeidsmarked, sesong- og periodearbeid.

For Grimstads del førte den "klassiske" utvandringen til at 2228 personer brøt opp fra byen. I de intense årene 1904 – 1906, utgjør Grimstads andel av utvandrerne over Kristiansand og Arendal fra 2,5% til 2,8%. Sett fra en annen synsvinkel representerer utvandringen fra byen i 1904 4,4% av innbyggertallet.

Hvilke konsekvenser dette fikk for Grimstad er vanskelig å bedømme; vi har utvilsomt å gjøre med større befolkningsbevegelser som ikke bare medførte utflytting, men også innflytting til distriktet.

I alle fall tegner det seg et interessant bilde om vi f. eks. tar for oss året 1906 da 30 unge, ugifte tjenestepiker i løpet av sommerhalvåret løste billett til USA. Samtidig reiste en

god slump sjøfolk av ulike kategorier, mange av dem også unge og ugifte.

Det er i det hele tatt et interessant spørsmål om utvandringen førte til en forskyvning av alderssammensetningen i Grimstad. Den gjennomsnittlige alderen på emigrantene fra 1901 – 1930 var om lag 26 år. Det er da en nærliggende tanke – om ikke underbygd – at byen kanskje ble tappet for ungdom. Er det mulig at lokal innvandring demmet opp for dette?

Relativt sett når ikke utvandringen på 1900-tallet de samme høyder som i det foregående århundre. Utvandringen pr. 1000 innbyggere har dermed sitt klimaks i 1887 med 53,2 0/00; toppåret på 1900-tallet er 1904 med 47,3 0/00.

Emigrantenes yrkesmessige tilknytning reiser på samme vis problemet om balanse i lokalsamfunnet. Det er imidlertid rimelig å anta at spørsmålet om arbeidskraft i den aktuelle perioden, heller dreier seg om å ta unna arbeidsløse, enn tapping av verdifull kompetanse.

Følgende tabell gir et forenklet bilde av emigrantenes registrerte yrker:

År	Hand- betjent	Kaptein	Kontorist	Matros	Styrmann	Tømmer- mann	Butikk- jomfru	Tjeneste- pike
1901	-	-	-	1	5	1	1	6
1902	-	4	-	5	5	5	1	4
1903	-	1	2	10	5	8	3	4
1904	2	-	-	6	6	5	2	20
1905	3	6	2	10	4	1	1	9
1906	4	3	2	4	6	3	1	30
1907	2	-	2	2	1	-	-	13
1908	-	-	-	-	-	-	2	5
1909	-	1	-	-	2	2	-	11
1910	-	1	1	-	1	2	1	22
1911	-	-	1	-	-	1	4	7
1912	-	1	1	-	-	1	4	3
1913	-	-	-	-	1	-	2	3

1914	-	-	-	-	-	1	-	2
1915	-	2	-	-	-	1	-	7
1916	-	-	1	-	-	1	-	6
1917	-	1	-	-	2	-	-	-
1918	-	-	-	-	-	-	-	1
1919	-	-	-	-	-	-	-	2
1920	-	-	-	-	-	-	-	-
1921	-	-	-	-	-	-	1	-
1922	-	-	-	-	-	-	-	-
1923	-	-	-	-	-	-	-	-
1924	-	-	-	-	-	-	-	-
1925	-	-	-	-	-	-	-	-
1926	-	-	-	-	-	1	-	-
1927	-	-	-	-	-	-	-	-
1928	-	-	-	-	-	-	-	3
1929	-	-	-	-	-	-	-	1
1930	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	11	20	12	38	38	33	23	179

Disse 8 yrkene gir bare et utsnitt av hele emigrantmassen, men de er på samme tid "tungt" representert. Om en deler resten av utvandrerne i to grupper, vil yrker med registrering over 5 personer omfatte: arbeider, jernarbeider, lettmatros, mekaniker, postbud, skipsbygger, snekker, stuert, sjømann og syerske. Den andre gruppen med fåtallig registrering inkluderer f. eks. agent, apoteker, barber, fyrbøter, gårdbruker, ingeniør, kjøpmann, kullhandler, murer, politikonstabel, seilmaker, smed, slakter, typograf, fotograf, jordmor, lærer, massøse, telefonistinne og vaskekone.

Som et lite å propos kan nevnes at Fjære opplevde å se 338 tjenestepiker dra til USA i den nevnte perioden.

Det har tidligere blitt nevnt at utvandringen i det store og hele var mannsdominert. Dette er imidlertid også et bilde med flere nyanser.

Ser vi perioden under ett, og tar med tallene for hele storkommunen, var 56% menn og 44% kvinner. Men samtidig er fordelingen svært skiftende. Vi finner år med

ganske sterk kvinnedominans, f. eks. 1908, 1912, 1915 og 1930. I disse årene pendler kvinneandelen mellom 70 og 80%. Mønsteret synes ofte å være at kvinner og barn fulgte etter mannen som var etablert i USA. Vi har dermed å gjøre med en form for oppdemmet utvandring - som når den slippes løs, øker kvinneandelen av utvandrerguppen.

Utvandringens fundamentale forankring i krisen i skipsfarten synes klar. Resultatet av den langtrukne problemtiden var bl. a. en utstrakt arbeidsløshet blant sjøfolk. Det er imidlertid viktig å huske at alle næringer som hadde tilknytning til skipsfarten ble berørt. Derfor er det ikke bare tale om arbeidsløse sjøfolk, men også seilmakere, repslagere, snekkere, tømmerkjørere, kjøpmenn osv.

Den følgende tabellen viser sjøfolkenes andel av den totale utvandringen fra Grimstad i perioden 1901 – 1930:

År	Grimstad: antall sjøfolk	% andel
1901 – 1910	160	25,3%
1911 - 1920	20	13,2%
1921 – 1930	1	5,9%
Total	181	22,6%

Antallet sjøfolk – og emigranter for den saks skyld – er så lite i de to siste periodene at man ikke bør tillegge tallene for stor vekt. Imidlertid minner det generelle bildet oss om de store trekkene i utviklingen:

- antallet emigranter når sitt høydepunkt mellom 1901 og 1910, siden synker det drastisk, og blir lik 0 ved slutten av perioden.
- sjøfolkenes andel er størst mens skipsfartskrisen er på

sitt mest alvorlige; etter 1911 har på mange måter krisen brent ut, i alle fall på det viset at arbeidsløsheten blant sjøfolk ikke lenger er et presserende samfunnsproblem. Det har med andre ord lyktes sjøfolk å finne annen beskjeftigelse.

Om Amerika virkelig ble oppfyllelsen av alle drømmer er mer enn usikkert. Mange fikk virkelig et nytt liv, men Grimstad-emigrantene var sikkert ikke noe unntak: også de må ha opplevd skuffelser og tilbakeslag i møtet med The Promised Land. For en god del gikk veien tilbake til Norge – kanskje så mange som $\frac{1}{4}$ på landsbasis. Men landet var en mulighet, og møtet med The Statue of Liberty i havnebassenget i New York må ha rørt de fleste, både drømmere og realister, idealister og de som rett og slett søkte det daglige brød. The Golden Door var åpningen inn i mulighetenes kontinent, men den var heller ikke lukket for dem som gjorde en jobb, og deretter fulgte et gammelt kjølvann mot nord og øst.

Enkemadame Johnsen

I begynnelsen av 1800-tallet kunne ikke kvinner handle som økonomiske og juridiske personer i sin egen rett. Unge piker var underlagt sin fars autoritet, og i de tilfeller faren var død ble en slektning oppnevnt som vergemål, og i de tilfeller faren var død ble en slektning oppnevnt som vergemål med ansvar for hennes affærer. Etter at det var arrangert med giftermål, overtok ektemannen ansvaret for hustruens materielle forpliktelser.

Gamle jomfruer måtte gjennom hele livet overlate sine disposisjoner til verger.

Der var imidlertid ett unntak. Enker kunne ta det fulle juridiske og økonomiske ansvar for sin posisjon i samfunnet, og vi har mange eksempler på både små og store firma som opprinnelig var etablert av damer som enten fortsatte sin avdøde manns forretning eller selv etablerte en ny.

Det store danske frøfirma J. Ohsens Enke var etablert så tidlig som 1804. I Oslo drev J. Ohsens Enke sin manns gartneri videre fra 1833, og det utviklet seg til en av landets



3 generasjoner samlet på en benk utenfor Grimstad Gartneri. Fra høyre enkemadame Johnsen, hennes datter Juliane Marie Fuhr, og hennes døtre igjen Margit og Kari. Foran ligger hunden Sancho. Bildet er sannsynligvis tatt i 1909.

ledende plantekoler og senere også til hagesenter. I Grimstad drev enken etter Fredrik Petersen som døde i 1830, sin manns store handels- og skipsredervirksomhet videre inntil sønnen, Morten Smith Petersen, kunne overta forretningen.

Her skal jeg fortelle litt om min oldemor som ble enke 36 år gammel og satt igjen med to små døtre. Hun lot seg ikke knekke, og tok det fulle ansvar for familien ved å utnytte de muligheter hun hadde til å etablere sin egen forretning, nemlig en «mode- og hatteforretning» i Grimstad.

Malene Asche var født 21. juli 1842 i Stavanger som den nest yngste av 7 barn i familien til Enoch Håversen Asche (1805-84) og konen Laurentze Larsdatter Kolnes (1808-65).

Faren fikk allerede som 25-åring borgerbrev i Stavanger og hadde sitt eget hattemakerverksted og forretning i byen. Hans far, som var dreiermester, løste også borgerbrev i byen, men han var født på Aske i Rennesøy, en av øyene i Ryfylke litt nord for Stavanger. Han ble gift med Malene Enoksdatter fra Bore i Klepp. Begge to hadde sin bakgrunn i solide bondeslekter, henholdsvis i Ryfylke og på Jæren.

Malene Asches morfar var fra Håland. Han var sjømann og ble gift i Stavanger med datter til borger og skomakermester Jacob Jacobsen Friis.

Stavanger gjennomlevde en lang stagnasjonsperiode etter at bispesetet ble flyttet til Kristiansand i 1682 og en bybrann noen år senere. Men ved begynnelsen av det 19. århundre var byen igjen i vekst, og det er typisk at folk fra de omliggende jordbruksdistriktene flyttet til byen og etablerte seg i gamle og nye yrker.

Familien Asche hørte sannsynligvis med til byens solide

borgerstand. En av Malenes brødre ble bakermester og en annen skipsfører.

Hun ble gift med **Bernhard Severin Johnsen** som var født i Stavanger 9. august 1835 som annen sønn av snekkermester Halvor Johnsen (1807-71) og første kone Juliane Marie Tollevsen fra Bergen (1808-51). Både Bernhard og den eldre broren ble skipper. Faren giftet seg om igjen et par år etter at han var blitt enkemann, og det ser ut til at der var mange barn i dette andre ekteskapet. En datter som ble født i april 1863 hadde som en av fadderne jomfru Malene Asche. Det er vel derfor rimelig å anta at hun allerede da har vært forlovet med Bernhard.

De fikk tre barn som alle var født i Stavanger:

Amanda Louise f.1866/67 - d. 8.november 1924 i South Amboy, N.Y.

Juliane Marie f.1.november 1873 - d. 24.juli 1932 i Grimstad

Magda Laurentze f.27.august 1876 - d. 30.juli 1878 i Stavanger

1878 må ha vært et fryktelig år for Malene. Først døde den snaut to år gamle yngstedatteren. Og lille julaften kom presten på besøk med beskjed om at mannen var død den 17. desember av gulfeber på hospital i Rio de Janeiro. Hvordan skulle nå den unge enken med de to døtrene klare seg i kampen for tilværelsen? Der var nok ingen forsikring eller pensjonsordning. Svigerfaren var død noen år tidligere og det kan se ut som det har gått noe nedoverbakke økonomisk for familien. Her var det sikkert ikke muligheter for hjelp. Hennes egen far var gammel enkemann og de fleste søsknene etablert med sine egne familier. Det er vel mulig at hun har kunnet få noe økonomisk hjelp til å starte opp sin egen forretning. Men det er tydelig at hun var en dame som ikke ønsket å være noen til byrde, og da var det kanskje like godt å flytte fra

hjembyen. Jeg gjetter på at hun hadde arbeidet i sin fars forretning, slik at hun hadde relevant praksis for å åpne sin egen butikk.

Det er mulig at hun syntes «modeforretnings»bransjen var så godt representert i hjembyen Stavanger at det ville være en fordel å etablere seg et annet sted. Grimstad-distriktet var i disse årene i rivende utvikling på grunn av skipsverfts- og skipsfartsvirksomhet, og hadde i mange år tiltrukket seg seg mange nye tilflyttere både fra de nære landbruks- og skogbruksbygdene og fra distrikter lenger bortefra.

Og forbindelsen til Grimstad går kanskje gjennom malermester Einar Einarsen som var født i Stavanger 1841, kom til Grimstad i 1866 og døde her i 1895. Ifølge Grimstad Bys Historie var dette en initiativrik og dyktig mann, som ved siden av å opparbeide sin egen malerforretning med verksted også var ivrig venstremann i bystyret og mangeårig formann i Håndverkerforeningen. I 1870 kjøpte han den store forretningsgården branntakst nummer 36 (nå Torget 3). I Løkkestreetet nedenfor dette huset lå branntakst nummer 37, Wentzells hus. Dette ble revet en gang etter 1902 og tomten er den nåværende Wentzells plass. Opprinnelig var tomten østover til Østre gate hage til dette huset, men den ble frasolgt. Landgraff oppgir flere eiere i 1870-årene, men det er ikke helt klart om det bare var en tomt eller om det allerede da sto hus der. Einarsen kjøpte imidlertid eiendommen i 1878 for kr. 4800,- og bygde der nytt hus (branntakst nummer 49, nå Løkkestreetet 4, tilhørende baker Morterud). Huset inneholdt i den østre delen butikklokale i første etasje og en rommelig leilighet i annen etasje. Dessuten var der en sidebygning med et mindre forretningslokale i første etasje og en liten leilighet i annen etasje.

Malene Johnsen fikk leie butikken og leiligheten i sidebygningen, og er vel sannsynligvis etablert der så snart det nye bygget sto ferdig i 1879 eller 1880.

Den yngste datteren, min mormor, var da 6-7 år, og det stemmer godt med hva hun selv fortalte, nemlig: at hun var så liten da hun kom til Grimstad at hun tok opp dialekten der. Men en venninne som talte med henne i telefonen etter at hun var blitt voksen, kunne høre at noe av Stavanger-syngetonen var i behold.

I 1880 og 90-årene er Enkemadame Johnsen oppført i handelsregisteret som innehaver av «Modeforretning».

Den eldste datteren Amanda ble i 1888 gift med **Albert E. Weber** f. 1862 i Vanse d. etter 1948 i Staten Island, N.Y. Han var sønn av skipsbyggmester på Fevik Herman August Weber fra Schaffhausen i Sveits. Han emigrerte til New York nokså snart etter bryllupet, og konen fulgte etter i mai 1889. Den eldste datteren Victoria skal være født i Grimstad. I Amerika fikk de 7 barn til. Såvidt jeg vet var aldri noen av familien hjemme på Norgesbesøk. Men en søster av Weber, fru Augusta Hansen i Grimstad, hadde i mange år brevkontakt med broren og hans barn.

Da jeg selv var i Amerika i 1948 besøkte jeg familien på Staten Island. Gamle Albert levde fremdeles da, likeså flere av min mors søskenbarn. Men der var bare en tremening, en dame noen år eldre enn jeg. Hun var gift, men døde barnløs forholdsvis ung.

I april 1894 kom en ung mann fra Luster i Sogn, **Mons Klingenberg Fuhr**, som elev til den gartnerskolen som da holdt til på Vardåsvolden (Grimstad Gartneri) i utkanten av byen. I løpet av det året som gartnerkurset varte, ble han kjent med Juliane Marie Johnsen. Og da det viste seg at der ikke var penger til videre drift av skolen, og han gjerne ville gifte seg og fortsatt bli boende i Grimstad, satset det unge paret på å leie gartneribedriften og etablere

sin egen forretning der. Fra 1. oktober 1895 overtok de leien av Grimstad Gartneri og to dager senere ble de gift i Gamle Akers kirke i Kristiania. I løpet av tre år hadde paret fått to døtre, og da hovedhuset på Gartneriet var forholdsvis rommelig, har det sannsynligvis passet godt at fru Johnsen flyttet inn. Det har hun gjort før 3. desember 1900, den dag da den landsomfattende folketellingen ble gjennomført. Og hun ble boende der til hun døde i 1923.



Løkkestreetet. På venstre side ser vi Morteruds hus, og deretter huset hvor enkemadame Johnsen bodde og drev forretning på slutten av 1800-tallet.

Jeg vet ikke hvor lenge hun fortsatte å drive forretningen. Hun er oppført i Handelskalenderen for 1900/01, men ikke i 1902/03. I ligningsprotokollen for Grimstad er hun oppført i 1905 med formue kr. 2 500.- og inntekt kr. 500.-.

Petter Jacobsen arbeidet på Grimstad Gartneri i over 50 år. Han fortalte meg at da fru Johnsen sluttet med

forretningen, ble endel fine store damehatter tatt vare på og lå i mange år på loftet i hovedbygningen på Gartneriet. Min kusine Åse Marie Berntsen (g. Lysø) var født 2. juni 1922, to dager etter meg. Våre besteforeldre holdt felles barnedåp for oss. Blant gavene var en barneskje i sølv til hver av oss med inskripsjon: fra oldemor, nemlig Malene Johnsen.

ÅRSBERETNING

for perioden 25.04 2003 – 23.04. 2004

Generalforsamling 2003 ble avholdt på Helmershus Turisthotell 25. april med 35 medlemmer tilstede. Bygningsvernprisen for 2003 ble delt ut av Arne Egeberg til Ole Ugland Pharos vei 3.

Valget ga følgende sammensetning av styret:

Formann: Ketil Aslaksen

Styremedlemmer: Per Jarle Nørholmen
Anne Gurine Hegnar
Peder Grøsle
Kjeld Malde

Varamedlemmer: 1. Bodil Austenaa Johansen
2. Brit Jacobsen
3. Torgrim Næverdøl

Varamedlemmene og formann i Skjærgårdskomiteén, Ingebjørg Stanton, deltar på alle styremøtene.

På første styremøte fordelte styret oppgavene seg imellom slik:

Nestformann: Per Jarle Nørholmen med ansvar for økonomistyring

Sekretær: Kjeld Malde. Ansvar: Protokoll og korrespondanse.

Annonsetegning medlemsskriftet: Bodil A. Johansen
Arkiv – huset i Kirkebakken, boklager og hjemmeside:
Peder Grøsle

Medlemsverving: Kjeld Malde og Brit Jacobsen

Kontakt med Marivold camping: Skjærgårdskomiteéns formann

Kontakt med Grimstad Seilforening – bruk av

Groosneset: Per Jarle Nørholmen og Ketil Aslaksen

Per Ivar Ruhaven har representert Byselskapet i styret for Ibsenhuset og Grimstad bymuseum.

Antall medlemmer pr. 23. april 2004 er 696, derav 95 livsvarige medlemmer, en økning på 47 medlemmer. Det har vært avholdt 7 styremøter og det er behandlet 41 nye saker i tillegg til saker fra tidligere år, dessuten en del referatsaker.

Styret har behandlet forslag til reguleringsplaner/planarbeid:

- Reguleringsendring Grooseneset
- Omregulering Tønnevold
- Revidering av hastighet til sjøs
- Kommuneplan 2003 – 2015
- Etablering av golfbane på Eskedal.
- Nytt reguleringsforslag Kirkebakken
- Kommuneplan for idrettsliv, friluftsliv og kulturbygg
- Reguleringsplan Vesterled – Groosevn. - Øygårdsdalen

På generalforsamlingen 2003 ble det antydnet at styret ville se på Selskapets lover for å vurdere revisjon. En gruppe bestående av Per Jarle Nørholmen, Gunnar Edv. Gundersen og Ketil Aslaksen, fikk i oppdrag å se på saken og styret fremlegger forslaget som eget punkt på dagens saksliste.

I forbindelse med driften av **campingplassen på Marivold** har det vært holdt løpende kontakt med Marivold Camping A/S v/styreformann Arnfinn Gaard. Vi strever fremdeles litt med å få campingplassdriveren til å rette seg etter avtalens pkt 6 om *"Vinterlagring av campingvogner utenom sesongen kan kun finne sted på områder godkjent*

av utleier. Dersom slik virksomhet ønskes innført, skal det utarbeides plan for dette som skal godkjennes av utleier.”

Imidlertid mener vi at det ble noe bedre i fjor høst.

Våren 2003 ble området for nye hytter opparbeidet og 3 hytter ferdigstillet. Styret synes arbeidet er tilfredsstillende utført og blitt et verdifullt tilskudd til området. Det er stor tilstrømning av besøkende til friarealene på Marivold i helgene hele året, men kanskje spesielt i vårhalvåret. Derfor prøver vi å skaffe ytterlige parkeringsplasser for dagsbesøkende.

Det ble inngått avtale med en hundeklubb om bruken av **huset på Grooseneset** hvor brukeren skulle ta seg av vedlikeholdet. Avtalen ble dessverre ikke overholdt og måtte derfor bare sies opp. Husets videre skjebne er fremdeles usikker, men dugnad vil bli avholdt i nærmeste fremtid for å få det malt. Styret synes det er leit, men overveier å søke om rivningstillatelse.

To kunstnerne har de to siste somrene hatt stor glede av benytte huset til atelier noen uker.

Baderampen i Lillebukt på Marivold ble, av flere grunner, bare i begrenset omfang benyttet av funksjonshemmede. Styret besluttet derfor å flytte rampen, etter avtale med Seilforeningen til deres anlegg på Grooseneset. Vi ble tildelt kr. 30.000,00 i tilskudd fra Aust-Agder fylkeskommune og arbeidet avsluttes i disse dager.

I løpet av våren 2003 utførte Ytre Bie Vel et fantastisk arbeid for å gjøre **Kjellviga** til et attraktivt friareal med badestrand. Vi ble tildelt tilskudd fra Fylkesmannen og i dag fremstår Kjellviga som en perle i byens umiddelbare nærhet og benyttes hyppig av så vel barnehaver og familier som enkeltpersoner. Området er vel verd et besøk.

For å begrense **vegetasjonen** på våre friarealer gjøres det store bestrebelser. Speidere, kystlaget Terje Vigen og ikke minst bygartneren, har gjort en formidabel innsats. På Marivold engasjerte vi, mot en mindre godtgjørelse, speidere fra Grimstad 1. NSF til å rydde ved Marivoldbukta og i Styggedal. Arbeidet er på det nærmeste ferdig med et flott resultat. Terje Vigen har konsentrert seg om Ytre Maløya og medlemmene har tilsammen utført ca 75 dugnadstimer, dessuten vil de i løpet av våren rydde søppel på Ytre Leiholmen i tråd med "adopsjonsavtalen". Bygartneren har fortsatt arbeidet på Herøy og vi har fått kr. 50.000,- fra Fylkesmannen til nytt toalett på Herøya. Overbygget vil bli bygget i tre, og blir identisk med det som er på Kalvøya.

Det er for øvrig meningen at overbygget på alle glassfiberdoene etter hvert skal byttes ut med treverk. Det er i år søkt om tilskudd fra Fylkesmannen til å få bygd om toalettene på følgende steder: et på Y. Maløya, Skytegluggholmen og to på S. Hampholmen.

Blant annet på bakgrunn av de gode erfaringene vi har med dyr på beite i skjærgården har Byselskapet i samarbeid med Bygartneren nå skrevet kontrakt med to gårdbrukere om beiterettigheter på Byselskapets eiendommer. Det er gitt tillatelse til at de kan beite både sauer og geiter holmene.

Vi vet at også andre foreninger og grupper som Lions, Rotary, speidere fra Frikirken og sikkert flere, hjelper oss med å holde friarealene ryddige og pene. Vi retter en hjertelig takk til alle for innsatsen.

Skjærgårdskomiteén har under sin dyktige og ivrige leder gjennomført flere verdifulle dugnader i perioden. Komiteén avgir egen beretning.

Det gode **samarbeidet med Landvik Historielag** om arrangement av turer, har fortsatt. Over 200 mennesker deltok på turen på Nørholm til Inntjore og Haneto 1. mai. Sikkert like mange var med på tur til Bjørøya 24. august med orientering om fornminner, losvirksomhet mm ved Roald Hansen og om geologi ved Finn Larsen. I september deltok vi i rydding av gammel kirkevei – Kjørkevegen – fra Beisland og den 21. arrangerte vi tur samme sted, også da med over 200 deltagere.

I forbindelse med Kultur- og miljødagene arrangerte vi tur fra Hesnes skole over Barselheia og helleren ved Styresund til festningsanlegget på Marivold. Kjellaug Skofteland, Tom Topland, Kjetil Frogner og Mons Fuhr, fortalte om henholdsvis skole, bygdeborg, livet ved helleren og tyskernes bruk av Marivold. Vi mistet tellingen ved 220 da vi talte antall deltagere.

Tur til Indre Maløya i samarbeid med **Ove Bach**, er blitt en årviss tradisjon, også våren 2003 med tífredsstillende deltagelse.

Når vi i dag kan lansere 1. bind av Grimstad bys historie, ***Grimstad på 1900 tallet***, er det etter en uvurderlig innsats av forfatter Reidar Marmøy, redaktør Ola Veigård og billedredaktør Odd Johnsen. Mange andre har også bidratt til resultatet og er behørig omtalt i forfatterens forord. Det virker tamt bare å uttrykke takknemlighet for det kolossale arbeidet som er utført og styret lover på en eller annen måte, å komme tilbake med ytterligere uttrykk for anerkjennelse.

De samme personene er i full sving med bind 2 og annen bokutgivelse. Fra et notat til formannen fra Reidar Marmøy i februar siteres:

Etter at manuskriptarbeidet med bind 1 av byhistorien var

ferdig, fulgte atskillig arbeid før boka var endelig redigert. I den perioden har Annette Meyer gjort en enestående innsats med å samle materiale fra Grimstad Adressetidende for hele perioden fram til kommunesammenslutningen. Dermed fikk jeg litt disponibel tid og forelo for styreformannen at jeg skulle skrive om Herbert Waarums banebrytende arbeid innen plastbåtindustrien og hans virksomhet som industriutbygger. Styret sluttet seg til dette – hvilket Herbert Waarum også gjorde, riktignok under atskillig tvil.

Manuskriptet er ferdig og Ola Veigaard har overtatt ansvaret for illustrasjoner, bokdesign etc.

Finansieringen av denne bokutgivelsen blir ikke belastet Byselskapet og vil bli omtalt i neste års beretning.

I tillegg til å delta som billedredaktør for byhistorien, har Odd Johnsen fortsatt som redaktør av **medlemsskriftet** og kunne også i år gi ut et innholdsrikt nummer. Arne Egeberg er fremdeles med i redaksjonskomitéen.

Regnskapet som blir lagt frem senere viser et tilfredsstillende overskudd som vil gjøre det mulig å finansiere utgivelsen av byhistorien.

Styret vil takke medlemmer og andre for godt samarbeid i året som er gått.

Styret

ÅRSBERETNING

for
SKJÆRGÅRDSKOMITEEN
for perioden 26.04.2003 - 23.04.2004

Komiteen har i denne perioden bestått av: Per Jarle Nørholmen, Bjørn Bergshaven, Kjell Lehland, Alf Jensen, Harald S. Nilsen, Erling Vik, Tor Åge Svendsen, Knut Erik Jørgensen og Ingebjørg T. Stanton, med sistnevnte som leder.

Etter at kystlaget Terje Vigen hadde foretatt lyng- og einerbrenning på Ytre Leiholmen og Lyngholmen i fjord vinter, var det spennende å følge med veksten på øyene utover sommeren. Det ble satt ut 8 –10 sauer på Y. Leiholmen for å holde veksten nede, og utpå ettersommeren fremsto øya som en grønn oase, og der hvor det tidligere hadde vært et villnis av ugress var det nærmest en kortklippet plen.

I fjor sommer hadde vi for første gang geiter på beite på Y. Maløya, Teistholmen og Indre Leiholmen. Noen av geitene var til tider litt nærgående, og ble etter hvert flyttet ut på de ytterste holmene. I følge skjærgårdsvakten som daglig ferdes i skjærgården i sommersesongen var det stort sett positive tilbake-meldinger på å ha geiter på beite.

Som vanlig har vi hatt sauer på beite både på Herøya og Y. Maløya. På ettersommeren og tidlig høst ble både geiter og sauer satt på beite på S. og L. Hampholmen og Skytegluggholmen.

Det er ingen tvil om at både sauer og geiter er vår viktigste samarbeidspartner i skjærgården, nest etter skjærgårdstjensten

Speidere fra Grimstad 1. NSF har mot et mindre bidrag gjort en stor ryddejobb for oss på Marivold. Området mellom Lillebukt og Parasdisbukta er blitt ryddet for kratt og småtrær, og er nå blitt et åpent og lett tilgjengelig bruksområde.

Kystlaget Terje Vigen har i løpet av vinteren hatt to dugnader på Y.Maløya i området rundt sjømannsgrava og ned til sjøen. Masser av einer og kratt er fjernet, og det er nå å håpe at sauene og geitene skal gjøre jobben videre med å bevare området slik det fremstår i dag.

Vardeheia var i ferd med å gro igjen, og midt på sommeren var det nesten umulig å se sjøen for småtrær, busker og kratt. Familien Malde hadde en større dugnad her sommeren 2003, og vi kan nå se utover Smørsund og deler av indre havnebasseng.

Det ble i fjor hengt opp river på 6 forskjellige strender med den hensikt at folk skulle bruke dem for å rydde strendene. Vi anser prosjektet som vellykket og det var kun en rive som forsvant. Vi vil derfor i år sette ut ytterligere 10 nye river.

Skjærgårdstjenesten skal i løpet av våren sette ned ytterligere noen fortøynings-bolter, bl.a. i nærheten av ilandstigningsbryggene. Dette blir gjort etter opp-fordring fra folk om at det er for få fortøyningsbolter i nærheten av bryggene. Det har til tider vært et problem at folk fortøyer båtene sine på bryggene som kun skal brukes til ilandstigning.

Skjærgårdskomiteens medlemmer har vært med på flere av de ovennevnte dugnader, og ellers foretatt diverse ved-

likeholdsarbeid bl.a. av bua på Hampholmen, reparasjon og beising av brygger, rydding og hogst på de forskjellige friluftsområdene som Marivold, Groos, Vardeheia og Y. Maløya.

Vi takker alle dere som på en eller annen måte er med på å bidra til at friluftsområdene våre fremstår ryddige og fine. Det har også i vinter vært flere privatpersoner som med tillatelse fra Byselskapet og i samarbeid med Bygartneren har hugget trær og ryddet kratt på Byselskapets eiendommer. Det er flere trær og mer ved, så bare ta kontakt med oss.

Vi har et nært samarbeid med Bygartneren og hans folk i Skjærgårdstjenesten og takker dem for at de forvalter Byselskapets eiendommer i skjærgården til vår fulle tilfredshet.

Grimstad 23.04.2004.

Skjærgårdskomiteen

INTEROPTIK

Holvik Ur-Optikk AS

Storgt. 17, 4876 Grimstad

Tlf. 37 04 07 35



Odden 2

Tlf.: 37 25 38 00

E-mail: gri@via.no

ADVOKATENE

Halgeir Verdal og Asle Wennesland

MNA

— i kontorfellesskap —

Kontoradresse:
Storgt. 4, 4876 Grimstad

Postadresse:
P.b. 148, 4891 Grimstad

Tlf.: 37 04 45 66
Fax: 37 04 46 62

Vi har det utroligste!

Telefon: 37 25 66 00

Leif
SKALLEBERG

AGDER *Musikk*
INGEMAN STAD

Vossgate 1 - 4878 Grimstad
Telefon / fax: 37 04 05 42


Bergshaven a/s
BAKERI · KONDITORI

TLF: 37 04 04 46

Joh. Gundersen a/s

GULLSMEDFORRETNING
EGET VERKSTED
TLF: 37 04 06 49
STORGATEN 29, GRIMSTAD

ØkonomiService AS

- Regnskap
- Bedriftsrådgivning

Adr. Vesterled 15, 4876 Grimstad
Tlf. 37 25 66 80

Med **KARGUS** foredler du dine frukter og bær



Høsten 2001 overtok vi leiepressing av epler fra FUHR.

Vi ønsker deg og dine epler velkommen til oss i Østerhus Næringspark.

K. G. PUNTERVOLD A/S

Industriveien 6, 4879 GRIMSTAD - Postboks 35, 4891 GRIMSTAD
Tlf.: 37 04 01 44 - Telefax: 37 04 08 56 - E-post: office@kargus.no

www.kargus.no

 **STATOIL**

STATOIL SERVICE GRIMSTAD

V/ RAGNAR BERG

TELEFON: 37 04 06 68

Grimstad Adressetidende.

AVISEN FOR GRIMSTAD

Telefon sentralbord: 37 25 80 00

norli

STORGT. GRIMSTAD TLF.: 37 04 05 25 - FAX: 37 04 05 60

— *STORT UTVALG I LOKALHISTORIE* —

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

Selges på Ibsenhuset og Grimstad bymuseum. Tlf.: 37 04 24 90.

GUNNAR S. LANGFELDT

STATSAUTORISERT REVISOR

4876 GRIMSTAD

Telefon: 37 04 14 88

Achilles

HÅNDSYDDE SKO & BRUKSKUNST



HAR NÅ FÅTT TE

KIRKEGATEN 1, 4878 GRIMSTAD

achilles-sko.cjb.net

MOBIL 906 09 920

MAN., TIRS., ONS., FRE. 10 - 14 • TORS 14 - 18

SOMMER:
LØR. 10 - 13



Interiørgården



Grimstad

FARGERIKE
KID
JERNA

Se vårt utvalg

- gardiner • sengetøy • utstyr • tepper
- belegg • tapet • maling

Distriktets største interiørbutikk!

FARGERIKE GRIMSTAD

Interiørgården, Bark Silas vei 8, 4876 Grimstad, tlf. 37 25 28 00. Internett: www.fargerike-grimstad.no Mail: post@fargerike-grimstad.no

Service kunnskap trygghet stor gratis parkering åpent 09-19 (16)

Skal du kjøpe eller selge bolig,
kontakt



Tlf.: 37 25 70 00

advokatene m.n.a.

Grette og Hellerslia

Henrik Ibsensgt. 9, 4878 Grimstad

Telefon: 37 25 25 90

Telefax: 37 25 25 99

Grimstad Kulturhus



Et begrep på Sørlandet –

Bill. best. - tlf.: 37 04 40 00

Automatisk bill. best - tlf.: 820 00510

www.grimstadkulturhus.com

Torvet Foto a/s

Torvet 1 Tlf: 37 04 21 99 4876 Grimstad

- Fremkalling på 1 time
- Retusjering
- Kopiering av bilder u/film
- Forstørring
- Foto på CD
- Foto fra CD/Diskett
- Digitale kamera
- Kompaktkamera

KIWI mini pris

Storgt. 38 og Groosevn. 2

GRO Industrier AS
Grimstad Konservesfabrikk
Bergemovn. 42 - 4886 Grimstad
Tlf. 37 25 83 83 - Faks 37 25 83 90



**Din lokale
SAMARBEIDSPARTNER**



Tlf. 37 25 51 00

www.sor.no



Grimstad Hotell

pusterom i hverdagen



Rica Hotels
Det Gode Vertskapet

Kirkegt. 3
4878 Grimstad
Norway

Tlf.: 37 25 25 25

Fax: 37 25 25 35

**Event[®]
Travel** **DUES SPORTSREISER**

TELEFON 37 25 29 29 — 4876 GRIMSTAD



KIROPRAKTORENE
LISE LOTHE OG TIM RAVEN

Grimstad Kiropraktorklinikk as

Kulturhuset 3. etg., Storgaten 33, 4876 Grimstad

Telefon: 37 04 46 88 - Telefax: 37 04 01 99

**ØSTERHUS
ELEKTRO AS**



AUTORISERT EINSTALLATØR

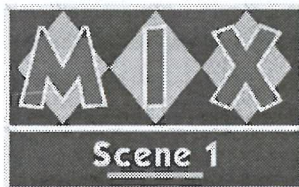
Bjønneveien 7, 4879 Grimstad
Tlf.: 37 04 50 80, Fax: 37 04 31 99



23.000 kvm. næringspark
for handel og industri.

Telefon: 37 04 00 86

STØRST PÅ DVD FILMER



STORGATEN 33
4876 GRIMSTAD
TLF.: 37 04 00 67

www.videokjelleren.no

Kulturhuset Legesenter

Storgt. 33 - 4876 Grimstad

Telefon: 37 25 28 28 - Telefax: 37 25 28 29



IGLAND GARASJEN

Igland Industrier AS, Bergemovn. 45, 4886 Grimstad

Tlf.: 37 25 70 70 - Fax: 37 25 70 71

E-post: post@igland.no - Hjemmeside: www.igland.no



G. GUNDERSEN AS ~ 37-04-11-00
STORGT. 26, 4876 GRIMSTAD

Klær

Kl 09.00-17.00

Kl 10.00-15.00

ESKEDAL ELEKTRISKE A/S

Pharos v. 2, 4890 GRIMSTAD

- Belysning
- Hvitevarer
- Småelektrisk
- Telefoner
- Elektriske installasjoner



**DET LØNNER SEG
Å HANDLE HOS KJENTE**

Tlf. 37 04 05 44

Fax 37 04 94 04

ELKJEDEN

DnB NOR

SKOLEGT. 2 - 4876 GRIMSTAD
TELEFON: 38 07 28 00 - TELEFAX: 37 04 61 50



Øystein Pettersen

— Midt i gågata —

Tlf.: 37 04 33 33

Herre - Ungdom - Dame

Auto Rep. A/s

BILVERKSTED — SERVICE

Biloppetting og lakkering

Telefon: 37 04 05 32

Husflidstua - Broderihjørnet AS

Godt utvalg i broderier og garn.

Alt til Åmlibunaden. Mann og dame.

Vi tar syoppdrag.

Storgt. 32, 4876 Grimstad

Telefon: 37 04 89 14

 A D V O K A T F I R M A
FOLKMAN & CO

ANDERS FOLKMAN
ADVOKAT

BOKS 570 • 6800 FØRDE
TLF. 57 82 68 55 • FAX 57 82 68 53

Nordea 

Adr: Skolegaten 7, 4876 Grimstad
Tlf: 37 25 12 10 - Fax: 37 25 12 50
e-post: grimstad@nordea.no

 **ERNST & YOUNG**

Statsautoriserte revisorer
Kittelsbuktn. 1, P.O. Box 299
N-4803 Arendal
Tlf. : 37 07 20 00
Fax: 37 07 20 01

MOEN MR REGNSKAPSKONTOR ANS
AUTORISERT REGNSKAPSFØRERSKAP



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

LILLESANDSVEIEN 25 - POSTBOKS 306, 4892 GRIMSTAD - TLF.: 37 04 17 66 - FAX: 37 04 49 10

ADVOKAT

Lars Ths. Rodvelt

M. N. A.

Adv.flm. Marianne Rodvelt Asser

Tlf.: 37 25 81 80 - Fax: 37 04 46 46

Smith Petersensgt. 3, 4876 GRIMSTAD

Grimstad Trykkeri



Digitalprint as

Lillesandsveien 25 - 4877 Grimstad

Telefon: 37 04 26 75 - Fax: 37 04 48 55

E-post: gr.trykk@online.no

Sørlandets
CARAVANSENTER ^A/_S

Vesterled 71, N-4887 Grimstad

Telefon: 37 25 66 66, Telefax: 37 25 66 67

www.caravansenter.no

Agder
Økonomi
a.s

Arendalsveien 40
4878 Grimstad

Telefon: 37 04 43 22
37 04 22 77



Skolegaten Legesenter

Kari Hilde Juvkam - Dag Findreng - Kjeld Malde

Postboks 205, Skolegt. 6, 4892 Grimstad
Tlf.: 37 04 16 50 - 37 04 11 49 Fax: 37 04 18 24
GODKJ. SJØMANN-, FLY- OG DYKKERLEGE



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

FiskernesSalgslag



Torskeholmen, 4876 GRIMSTAD
Telefon: 37 04 02 01 - Telefax: 37 04 37 50

JOKER HOLVIKA

SKJÆRGÅRDSVEIEN 1

TLF. / FAX: 37 04 16 75

Din spesialist i helseutstyr



JUSKESTREDET 2
4876 GRIMSTAD
TLF.: 37 04 94 08



Telefon: 37 04 11 40

BERGEMOEN
4886 GRIMSTAD



Storgata 28 - 4876 Grimstad

Telefon: 37 04 03 35

EURO SKO

ODDENSENTERET - GRIMSTAD

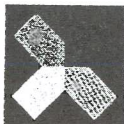
Telefon: 37 04 05 64



ODDEN GULLSMIE A/S

4892 Grimstad

Tlf.: 37 04 15 59



NORSK TIPPING

Grimstad Bensinstasjon

Shellbrygga, Grimstad - Tlf.: 37 04 03 67



J. B. UGLAND HOLDING AS



Sørlandets Teknologisenter
Televeien 3
S.boks 501, 4898 Grimstad
Telefon: 37 29 20 00
Fax nr.: 37 04 01 55
www.jbu.no



IUM AS
SHIPMANAGEMENT

Vår honnør til
SKOLEBYEN • IT-BYEN
- og ikke minst -
SJØFARTSBYEN GRIMSTAD!

IUM Shipmanagement AS
Bark Silas vei 5
Service Box 520, N-4898 Grimstad
Tel.: 37 29 29 00 • Fax: 37 04 06 25
E-mail: mail@ium.no • Telex: 40849 IUM-N

ODDEN SENTERET

10 - 19 (16)

RIMI★ 9 - 20 (18)



Grimstad Bådsenter

Telefon: 37 04 13 58



Olaf Tønnevold & Sønner AS

==== Grunnlagt 1878 ====

Telefon: 37 25 89 89 • Telefax: 37 25 89 11

Henrik's klær a.s

ARENDALE - GRIMSTAD - LILLESAND

REMA 1000

GRIMSTAD

bare lave priser

Telefon: 37 04 37 88

Spent

GRIMSTAD

Spent Grimstad
Postboks 284, 4892 Grimstad
Telefon: 37 04 22 33
Telefax: 37 09 17 31

AGDERPLAN A/S

MNIF-MRIF

RÅDGIVENDE INGENIØRER I BYGGETEKNIKK,
BYGGELEDELSE OG PROSJEKTLEDELSE

Adresse: Storgaten 2, 4876 Grimstad
Telefon: 37 04 36 00 / 37 04 36 60 • Telefax: 37 04 49 16

LANDVIK HISTORIELAG

- Bonde og menneske. Knut Hamsun. Kr. 150,-.
- Midt i vår verden. Landvik kirke 175 år. Nå kr. 200,-.
- Med sol over skogkledte lier. Kr. 300,-.
- Gull i strupen, sølv i jorda. De syngende bønder. Kr. 150,-.
- Nytt "Liv i Landvik." Kr. 100,-.

FÅES KJØPT I BOKHANDELEN

*Grimstad Sjømannsforenings 150 års
jubileumsbok*

MESAN SKJØT av Jarle Bjørklund

Tidløs bok om Grimstads sjømenn
og deres kår til sjøs. Kr. 250,-.

FÅES KJØPT I BOKHANDELEN

Tannlege MNTF

KNUT ERIC JØRGENSEN

Bendikskleiv 4, 4836 Arendal

Tlf.: 37 02 55 22

IBSENHuset OG GRIMSTAD BYMUSEUM HAR FOR SALG GRIMSTAD BYS HISTORIE

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

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

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.

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

Vi har også for salg følgende:

Harald Noreng: Ibsenstudier

Philip Larson: Ibsen in Skien and Grimstad

Anne Tone Aanby: Fjære bygdebok, bind 1 og 2

Mogens Frohn Nielsen: Dansk Terje Vigen utgave

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.

<http://home.no/grimstadbysvel>

SELSKAPET FOR GRIMSTAD BYS VEL

Interessante bøker for alle som har tilknytning til distriktet.

Reidar Marmøy: **Grimstad på 1900-tallet**. Bind 1: 1900-1940. Endelig er den her, den fullstendige historien om Grimstad de første ti-årene av det forrige århundret. Denne boken inneholder alt, fra det kommunale styre og stell og næringslivets opp- og nedture, til utedoer og gatebelysning. Lokalhistorie på sitt beste. Boken er utgitt i 2004, og koster **kr. 400,-**.

Reidar Marmøy: **Herbert Waarum - fra plastbåter til bedehus**. Denne boken ble gitt ut til Waarums 80-års dag i august 2004. Herbert Waarum er kjent som mannen bak den første norskbygde plastbåten, men her hører vi også om et aktivt liv på andre felt. Foruten et grundig bilde av hovedpersonen Herbert Waarum, byr boken på en god porsjon nyere Grimstad-historie. **Kr 150,-**.

Reidar Marmøy: **Grimstad - byen med skjærgården**. Historien om byen med skjærgården, om sterke og utholdende personers kamp for byens og innbyggernes beste, og om kemner Karl O. Knutsons livsverk: Opprettelsen av Selskapet for Grimstad Bys Vel. Boken ble gitt ut til Byselskapets 75-års jubileum i 1997, og koster **kr. 180,-**.

Reidar Marmøy: **HÅØY - losenes øy**. Boken 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. Kr. 200,-. **Nå kr. 100,-**.

Reidar Marmøy: **Et menneske på jorden**. Boken om Jens Svendsen Haaø, kjent fisker og predikant fra Håøy. Boken forteller om vennskapet mellom Haaø og Gabriel Scott, og den har med Jens Haaøs etterlatte manuskript om fiske og fiskeredskaper. Kr. 200,-. **Nå kr. 100,-**.

Reidar Marmøy: **Fornminner i Grimstad kystlandskap**. Kystlandskapet ved Grimstad er usedvanlig rikt på synlige minner etter bosetting i førhistorisk tid. Forfatteren tar leseren med på utflukter til kjente og kjære steder og lar røyser, hauger, bautaer og steinsettinger fortelle om bosetting og livsvilkår gjennom skiftende tider. **Kr. 112,-**.

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 og liv og levnet, historie og sjørfart på strekningen fra Sømskilen til Auesøy. Boken er fint illustrert med tegninger av Bengt Petter Hansen. **Kr. 180,-**.

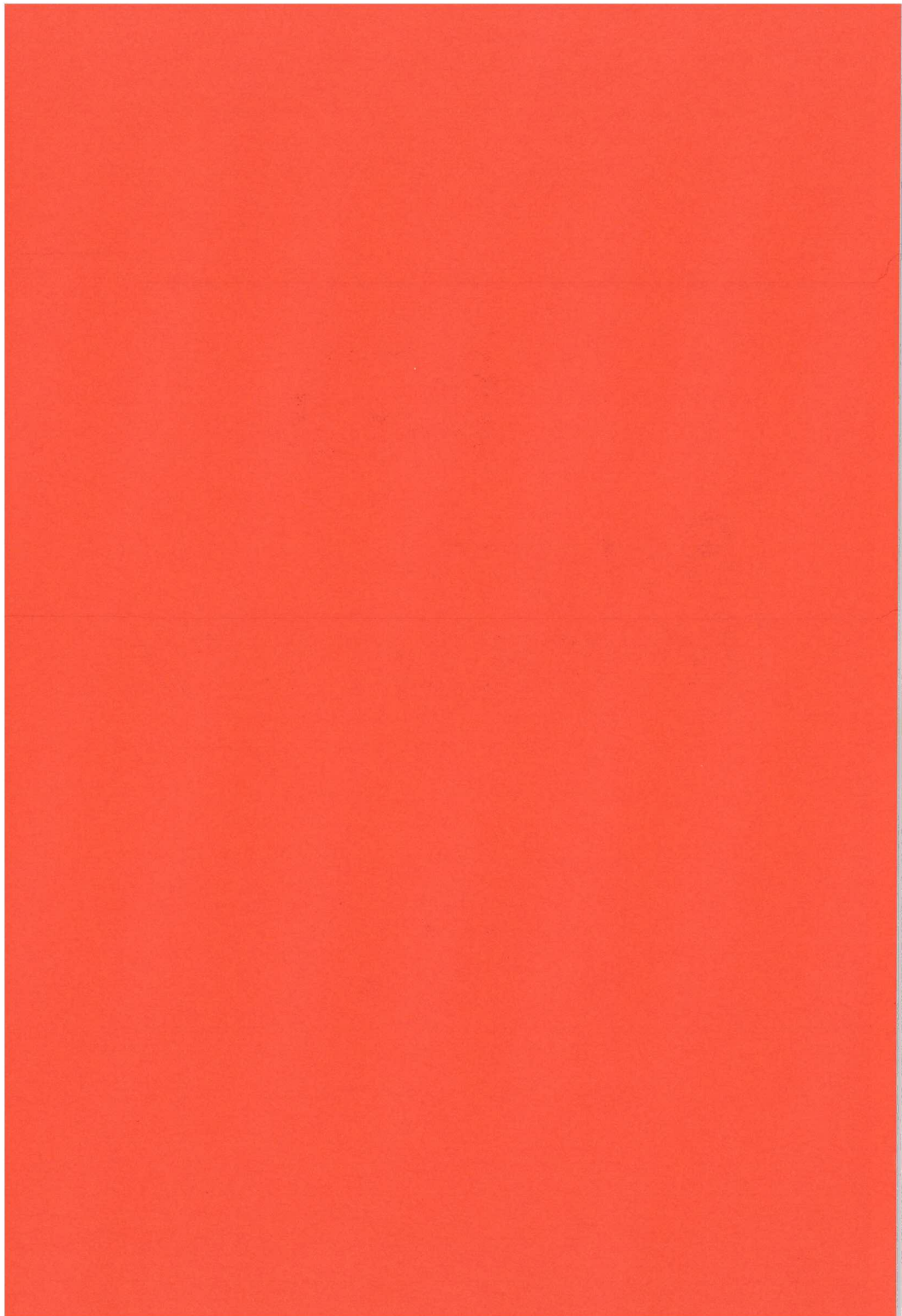
Erik Aalvik Evensen: **Amerika-brevene**. Om brev fra Amerika som ble stjålet på postkontoret i Grimstad i 1896. Her får vi historien bak tyveriet, samt en studie av utvandringen fra Grimstad-distriktet til Amerika, med særlig vekt på perioden 1875-1900. Kr. 225,-. **Nå kr. 100,-**.

Vi selger fremdeles Johan Anton Wikander: **Gamle havner i Grimstad**, utgitt i 1985, 2. opplag 1989. **Pris kr. 69,-**.

Bøkene er til salgs hos NORLI Grimstad, boks 188, 4881 Grimstad.

Telefon: 37 04 05 25 - Telefax: 37 04 05 60.

Ved forsendelse vil porto og eksp.avgift legges til.





REDERIET

Bergshav Management AS

ADRESSE: POSTBOKS 8
4891 GRIMSTAD
TELEFON: 37 25 63 00
TELEFAX: 37 25 63 01
E-MAIL: mail@bergshav.com
www.bergshav.com