



Selskapet
for
Grimstad Bys Vel

Medlemsskrift nr 65 – 2021

Copyright Selskapet for Grimstad Bys Vel 2021

ISBN 978-82-90928-20-4

ISSN 0803-1045

Opplag: 900

Redaktør: Helge Grobæk

Layout og grafisk produksjon: Interface Media as

Forside: Fra Boddén 1897. Hans Hansen Rep.

Privat eie.

Foto: Knut Brautaset.

Selskapet for Grimstad Bys Vel

Postboks 197

4892 Grimstad

INNHold

1.	Forord	5
	<i>Av Helge Grobæk</i>	
2	Biodden 1781 – 1848. «Fra utmark til gryende bydel»	7
	<i>Av Kjell Knudsen</i>	
3	«Cronprinsens» sjøkart og Ibsens Grimstad	24
	<i>Av Jostein Tvedt</i>	
4	Skipperfruer til sjøs	34
	<i>Av Johan Anton Wikander</i>	
5	Grimstad - «Noget av det vakreste landet eier	50
	«eller» en fugl som fælder fjær»?	
	<i>Av Roald Hansen</i>	
6	Fra Grimstad og Arendal til Finnmark	64
	<i>Av Helge Grobæk</i>	
7	Skipsbeddingen i Dramsviga	68
	<i>Av Knut Brautaset</i>	
8	Da det elektriske lyset ble slått på i Grimstad	74
	<i>Av Finn Fredvoig Erichsen</i>	
9	Fra skrog til skrap	82
	<i>Av Erik Jacobsen</i>	
10	Kjær holme har flere navn. Hva skal den hete?	87
	<i>Av Dag Wirak</i>	
11	Trygve Skretting. 1910 – 2005	102
	<i>Av Kjeld Malde</i>	
12	Dahlske skole	110
	<i>Av Anna Helle Nilsen og Torbjørn Helle</i>	



FORORD

Av Helge Grobæk

Årets medlemsskrift håper vi vil være like leseverdig som de foregående 64 numre. Det inneholder lokale tema som kan gi leserne kunnskap om personer, hendelser, geografi og stedsnavn i vår by. Og ikke minst håper vi det kan gi inspirasjon til ytterligere interesse for egen bakgrunn og historie. «For å kunne mene noe om fremtiden, må man vite noe om fortiden» er et sitat som kan virke velbrukt og forslitt. Men etter redaktørens mening har det sin absolutte gyldighet.

I sin artikkel «*Biodden 1781 – 1848. Fra utmark til gryende bydel*» skriver **Kjell Knudsen** om de første hus som ble bygget og menneskene som etter hvert bosatte seg der. Vi kan allerede glede oss til neste artikkel om Biodden som kommer i 2022. **Jostein Tvedt** har forsket og skrevet om funnet av og tilhørigheten til Grimstad av flere gamle sjøkart han for mange år siden tilfeldig fant i et antikvariat i Roma. Fantasien kan lett ledes inn på et spor som fører til Henrik Ibsen og hans mangeårige opphold i Italia. Kanskje hadde han kartene med fra Grimstad?

I seilskutetiden kunne skipperens kone av og til seile med på langfart. I to artikler (nr. 2 kommer i 2022) skriver **Johan Anton Wikander** utførlig om historier og episoder som medlemmer i hans nære familie opplevde til sjøs den gang. Hvordan var det i Grimstad rundt 1890-tallet? **Roald Hansen** har tidligere lagd en artikkel ifm. Frikirkens 100-års jubileum i 1997. Denne fortjener absolutt å bli fortalt igjen og gir et allsidig bilde av forhold og utvikling av byen. Ikke minst er beskrivelser av småbylivets trivialiteter i ettertid både morsomme og tankevekkende. **Redaktøren** kom for en del år siden over informasjonen om Grimstadmannen Axel Sigurd Aarøe og hans karriere i Finnmark. Under arbeidet dukket også historien om Arendalsskipet *D/S Dannebrog* opp. Foruten hval- og sel-fangst på Finnmarkskysten og i Vestisen, var skipsreder O.B. Sørensen på Tromøya en meget kort tid involvert med skipet i lokal passasjertrafikk der oppe.

I Dramsviga, der hvor Scott Nilsen nå fører opp et leilighetskompleks lå i eldre tider et skipsverft med flere beddinge. **Knut Brautaset** forteller om dette, og har med en rekke illustrative bilder i artikkelen. «*Da det elektriske lyset ble slått på i Grimstad*» heter **Finn Fredvig Erichsens** artik-

kel. Her er mye interessant. I vår tid kan man ha vanskelig å forestille seg hvordan det var før strømmen «ble slått på». Hans utførlige beskrivelse av utviklingen frem til ca.1980 er av stor lokalhistorisk verdi. Oddensenteret som nå igjen utvides, står også på maritim historisk grunn. Rundt 1880 og fremover bygde skipsreder Jørgen Bang 15 store seilskuter, for det meste barker og flere av dem til eget rederi. På 1930-tallet ble Grimstad Ophugnings Co A/S stiftet. Om skipsopphuggingen i byen har **Erik Jacobsen** skrevet boken «Fra skrog til skrap». I hans artikkel får vi et kort og morsomt innblikk fra denne tiden.

I de siste par årene har diskusjonene pågått: heter det Torskeholmen, Toskeholmen eller andre varianter? **Dag Wirak** gir oss historien bak holmens utvikling, fra beitested for sauer og frem til vår tid. Hans grundige leting etter forklaringer på navnebakgrunn og-bruk gir oss gode, mulige forklaringer på hvorfor navnet på holmen fortsatt diskuteres. Skrettings Lager A/S, som lå på Torskeholmen (redaktøren har tillatt seg å bruke det navnet han alltid har brukt) var et kjent navn på Sørlandet i Grimstad i nesten 3 mannsaldrer. Trygve Skretting etablerte selskapet i 1950. Inntil da - fra 1934, ledet Trygve Skretting det som var Grimstad-avdelingen av hans fars selskap T. Skretting i Stavanger. Hans betydning som politiker for byen og omland er av stor verdi. **Kjeld Malde** har skrevet artikkelen og fått frem mange interessante trekk om ham. Sist, men ikke minst har vi med en artikkel om det første kullet som tok artium ved Dahlske skole i 1949. Søskenparet **Anna Helle Nilsen og Torbjørn Helle** var blant dem som gikk ut det året. Skolens rolle og betydning, både sosialt og som kilde til mange ungdommers kunnskapsutvikling helt frem til nåtiden, er uvurderlig.

Redaktøren har hatt godt samarbeid med Knut Brautaset, Carsten Due og Per Ivar Ruhaven. Aileen Fosseli har som Bodil Austenaa Johannessen etterfølger gjort en flott jobb med annonseinholdet. Og ikke minst rettes en takk til trofaste annonsører som år etter år er med på å bidra til trykking og utgivelse.

12 artikkelforfattere har levert bidrag i år, og allerede nå kan vi røpe at flere er i gang med stoff til jubileumsheftet 2022. Men vi vil gjerne ha nye forfattere med, ta kontakt!

Til sist minner vi om Byselskapets flotte hjemmeside <https://grimstadbysvel.org> som er vel verdt et besøk!

BIODDEN 1781 – 1848

«FRA UTMARK TIL GRYENDE BYDEL»

Av Kjell Knudsen

I 1781 ble det laget et kart over gården Ytre Bie i Fjære sogn. Det viser at Biodden var så godt som ubebygd. I 1847 ble det laget et reguleringskart over kjøpstaden Grimstad. Da var det ca. 20 hus på de lavere deler av Biodden. Denne artikkelen skal i grove trekk formidle noen fakta om hvordan Biodden så smått begynte å bli en bydel i Grimstad, slik en utenforstående tolker de skriftlige kildene som artikkelen bygger på. En vaskeekte bioddiner ville kanskje angrepet temaet annerledes, men det får stå sin prøve.



Utsnitt av Michael Rosings kart over gården ytre Bie. Biodden var gården ytre Bies utmark og i 1781 ubebygd, bortsett fra eierens våningshus og flere uthus som lå i Dramsviken. Kartet tilhører Grimstad bys museer og er deponert på Kuben.

(Foto: Dannevig Foto/K. Brautaset)

De to kartene

Vi må se nærmere på de to kartene og hvorfor de ble tegnet. Det første fra 1781 ble til på grunn av en grensetvist mellom gårdene ytre Bie og Berge. I sakens anledning tegnet stiftskonduktør Michael Rosing et flott kart over

Ytre Bie. Kartet var i mange år utstilt i Ibsenhuset – Grimstad bymuseum, men har siden 1990 vært deponert på Kuben. Kartet er også gjengitt bak-
erst i Grimstad bys historie.

Rosings kart viser at Biodden er et utmarksområde. Her er det bare et par flekker som vitner om jordbruksaktivitet, en husmannsplass i Has-seldalen, uten hus, og et jorde som kalles Kjerrehaven, og som strekker seg innover et stykke på venstre side av nåværende Binabbgaten der den går inn fra nåværende Voss gate. Hva bebyggelse angår, viser kartet bare husene til gårdens eier, Jens Nilsen i «Dramseviggen» samt beddingen til skipsverftet samme sted. Resten av neset var i 1781 ubebygget. Jens Nilsen kom fra Skarpnestangen i Øyestad og ble eier av Dramsviken samt halvparten av gården Ytre Bie i 1779. Da han døde i 1805, overtok sønnen, Anders.

Man må ha lov til å tro at Rosing har lagt mest arbeid i å få kartet så nøyaktig som mulig i det området som angikk grensekonflikten, og det var inne i tettbebyggelsen, omtrent langs Storgaten og Skolegaten. Biodden var langt fra begivenhetenes sentrum og er blitt stemoderlig behandlet. Neset er for smalt, og de to oddene, store og lille Biodden er blitt temmelig fortegnet. Retningene er imidlertid riktige, idet landet langs Vikkilen er tilnærmet nord – sør, landet mellom de to oddene omtrent øst-sørøst – vest-nordvest og strekningen inn mot Dramsviken omtrent sørøst – nordvest.

Kartet fra 1847 ble til som resultat av at Stortinget i 1845 vedtok «Lov om Bygningsvæsenet i Kjøbstæderne». Loven opprettet to kommunale organer, en bygningskommisjon og en reguleringskommisjon. Byene skulle nå få laget reguleringsplan for offentlige gater og plasser. Grimstads reguleringskommisjon startet arbeidet med å søke departementet om å få slippe å lage en slik plan, fordi den mente at byens trange gater og smug ikke lot seg regulere i tråd med de standardene som loven satte. Det ble høflig avslått, men avslaget ble ledsaget av en oppfordring fra departementet om å få laget et kart til hjelp med reguleringsplanen. Kartet var nevnt i loven, men ikke som et krav. Reguleringskommisjonen fulgte rådet, og den som fikk oppdraget sommeren 1847, var et bysbarn, løytnant Jens Thue, som i løpet av høsten sørget for at Grimstad ble kartlagt. Riksarkivet skulle ha kopi av kartet.

Vi lar resten av byen fare og forflytter oss til Biodden, eller «Bieodden» som var datidens skrivemåte. Jens Thues kart viser bare den delen av området som lå innenfor Grimstad bys grenser fra august 1816. Derfor



Utsnitt av løytnant Jens Thues reguleringskart over Grimstad fra 1847. Kartet viser bare detaljer som var viktige for kommunens regulering av offentlige gater og plasser. For Boddens vedkommende var det en smal fremtidig «Veite» og en «Søalminding», markert med prikkede linjer. Almenningen er det som nå er gatestubben ned til ferjebryggen. En vei til Hasseldalen er også tatt med. Bygningene er merket med brannforsikringsnr. (Riksarkivet/ K. Brautaset)

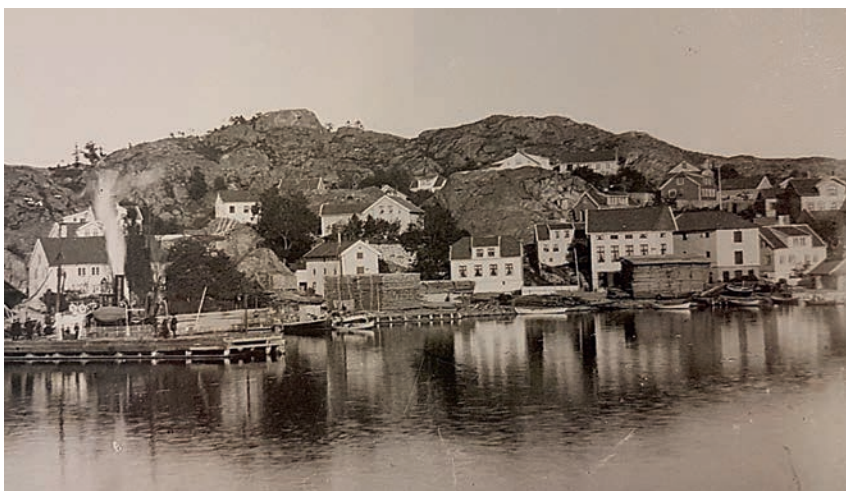
er kjente orienteringspunkter som Hasseldalen og Binabben ikke å finne. På Thues kart er det 18 bygninger på Boddenn. Samtlige bygninger kan vi finne i samtidige tinglysningsdokumenter og branntakstprotokoller, men to av dem var faktisk ikke bygget da kartleggingen foregikk. Likevel er kartet troverdig. Det var en fordel at husene på Boddenn lå spredt. Hus som lå vegg i vegg inne i sentrum, ble ikke tegnet ett for ett, men bare fremstilt som store kvartaler. Thue har antydnet en vei der Boddgaten nå går, men bare med en dobbel prikket linje, som forteller oss at i 1847 var det ingen skikkelig vei, men tanken om at det kunne komme en kommunal gate var begynt å manifestere seg.

De første Bioddinere

I 1825 ble Peter Boertmann Voss (uttales Foss) sorenskriver i det nyopprettede vestre Nedenæs sorenskriveri og byfogd i Grimstad. Han kjøpte i april 1826 ytre Bie gård av Anders Nielsen og flyttet inn i huset i Dramsviken. I desember samme år festet sorenskriver Voss en strandtomt til «Told-Rorskarl» eller undertollbetjent Tarald Zachariassen Eskedal på den tomten som i dag er Bioddgaten 14. Ved tomtens oppmåling refereres det til «det paa Tomten staaende Huus», og det er også en branntakst fra mai 1826. Det vil si at Eskedal må ha avtalt tomtefestet med ytre Bies tidligere eier, Anders Nielsen.

Den neste beboeren kan ha vært matros Tønnes Tønnesen Bioddin i det som nå er Bioddgaten 12. Siden han hadde tatt stedets navn, skulle man tro at han var den første, men i oppmålingen av Eskedals tomt nevnes ikke grenser mot naboeiendommer. Tønnesens hus er ca. ett år yngre enn Eskedals, med branntakst fra oktober 1827. (bnr. 4) Det ble ikke utstedt festebrev på Tønnesens tomt før i 1852.

Enda litt lenger inne, på oversiden av den skarve stien som gikk utover Bioddin, festet smedmester, ankersmed Jahn Hendriksen en «Strandtomt» som lå der murgårdens bakre bygning nå ligger, nær Holms bakke.



Det hvite huset med flat kvist til høyre var bnr. 8 som Jahn Hendriksen bygget ca. 1826. Det ble revet da murgården ble bygget. Huset til Teutz, bnr. 9, ble revet i 1886 og erstattet med pakkboden til venstre for Hendriksens hus. (Fløistadsamlingen, Kuben)

Stranden gikk lenger inn den gangen. Festebrevet er fra 1829, men på slutten av dokumentet står det at tomten ble festet i 1826, sorenskriveren hadde bare glemt å utstede festebrevet. Tomten «(...) *tager sin Begyndelse imellem Jørgen Teutses Brygge og Hendrichsens Smedeværksted (...)*», sier festebrevet. Her får vi vite at smeden allerede hadde et verksted, og har da mest sannsynlig også hatt et hus, videre at han hadde en nabo med brygge, nemlig fiskeren Johan Jørgen Teutz, (navnet skrives på forskjellige måter). For Hendriksens hus er det en branntakst fra 1837 (bnr. 8).

Johan Jørgen Teutz' hus lå like innenfor Hendriksens, på bysiden. Han hadde tidligere vært skipperborger og eid et gammelt hus inne i byen der Høyer nå er, men solgte det i 1821. Landgraff skriver at han siden hadde et lite hus på Biodden, altså kanskje fra litt etter 1821? Festebrev på tomten ble først utstedt til Johan Jørgen Teutz' sønn, Gustav Edvard, i 1848. Det er en branntakst på huset fra 1826 (bnr. 9), samtidig som han altså nevnes i Jahn Hendriksens festebrev. Han kan kanskje ha fått påvist en tomt til å bygge seg et hus av Anders Nielsen uten noen form for formaliteter etter salget av huset i byen, som også lå på ytre Bies grunn. Kanskje han var den aller første bioddiner? Huset ble revet i 1886.

Den femte og siste av pionerene, «Told Rorskarl» Johan Jacob Boy, festet i mai 1829 en tomt, nåværende Bioddgaten 10. Festebrevet er interessant fordi her nevnes en vei. Den ene siden av tomten går «*langs Vejen*»



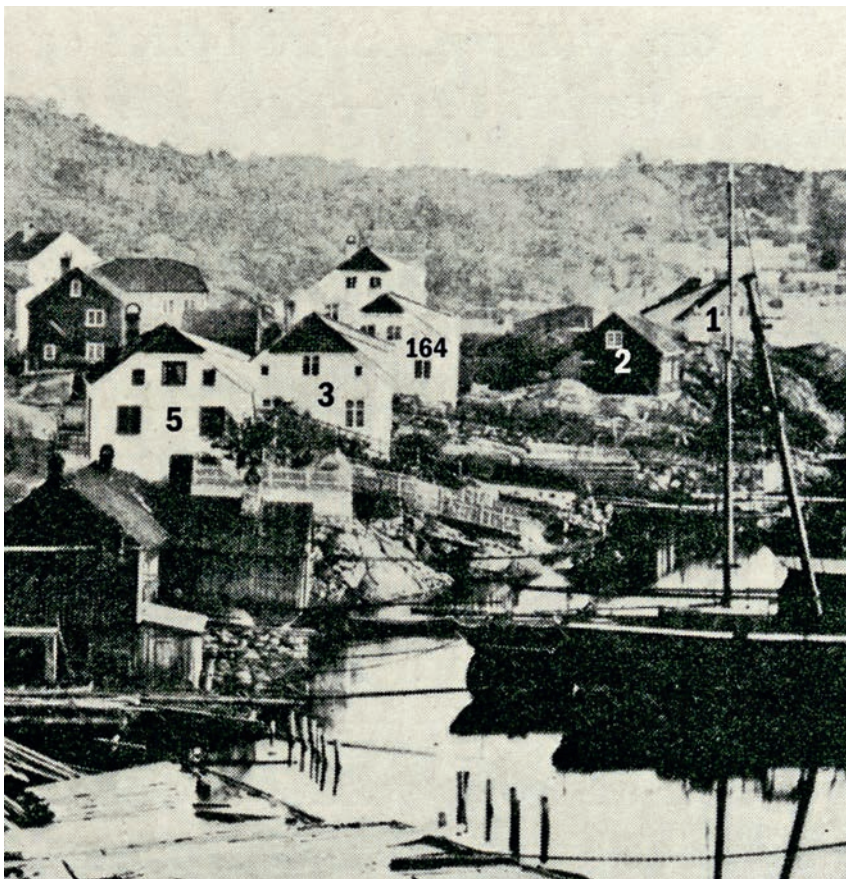
Bioddgaten 10 og 12 er de to eldste husene på Biodden (Foto: K. Knudsen)

(se senere i artikkelen), og i betingelsene for festet står det også at han «*ej heller maa forhindre den almindelige Gangvej som vil blive tæt ved Huset*». På huset er det i dag malt 1829 over døren. Det årstallet må referere til tomtefestingen. Landgraff skriver at huset var ferdig i 1832. Branntakst fra 1837 (bnr. 5)

Da har vi plassert alle som festet tomter på gården ytre Bies grunn på Biodden i slutten av 1820-årene i et område som strekker seg fra Bioddgaten 14 og til like innenfor Murgården. De to innerste festerne, Hendriksen og Teutz holdt egentlig til i Dramsviken, men i denne artikkelen ser vi stort på det og lar dem få være med i det gode selskap. Det er verdt å merke seg at tomtene langs sjøen var større enn de er i dag. Eskedals tomt omfattet også Bioddgaten 19, Tønnessens tomt nr. 17 og Boys omfattet nr. 15 og 13. Stien utover Biodden gikk altså tvers gjennom tomtene. Så liten betydning hadde denne stien at den ikke engang fungerte som eiendomsgrænse! Så hensov Biodden, merkelig nok, i ca. 10 – 15 år før det kom en ny bølge med folk som syntes det ville være stas å få seg hus og have der.

Den andre bølgen

I 1841 døde Sorenskriver Voss, og sønnen, kjøpmann Fredrik Gerhard Voss, gjorde som sin far da han ble eier av ytre Bie i 1826, han åpnet opp for nye festekontrakter. Samme år startet kjøpmann Mathias Gundersen sitt skipsverft i Hasseldalen, noe som kan ha vært med på å øke interessen for Biodden. I perioden frem til Jens Thue tegnet sitt kart sommeren 1847, kom det til 11 nye hus. I sitt arbeid med å lage Grimstads første reguleringsplan, beskrev reguleringskommisjonen de forskjellige deler av byen i 1847. Her het det om Biodden: « (...) *Den tredie eller mere østlige Deel af Byen er beliggende paa et Næs, kaldet Bieodden, der næsten i det Hele fremviser et aldeles vildt, af ujevne og tildeels steile Klipper bestaaende Terrain, paa hvilket Husene ere opførte i en fuldkommen Uorden, efter Byggernes umuligste Bequemmelighed, uden nogetsomhelst Hensyn til Gadeanlæg, ligesom et saadant, efter de naturlige Forhold, neppe heller er tænkeligt at tilveiebringe paa nogen Deel af denne Odde, naar alene undtages et Smug eller en Veite paa 4 Alens Bredde, strækkende sig fra vest til øst 350 Alen, regnet fra Bieoddens Begyndelse ved Hans Lorentzens nu eiende Huus (...)*». Det er dette smuget på fire alens bredde (ca. 2,5 meter) som er antydnet på Thues kart. Det kan virke som reguleringskommisjonen ikke var spesielt fornøyd med hvordan huseierne hadde tatt seg til rette på «Næset». Hans Lorentzens hus er dagens Bioddgaten 3.



Noen av de nye husene fra 1840-årene. Bnr. 2 fra 1842 var det første som ble bygget i 1840-årene. I 1846 kom bnr. 1 og 3 og i 1849 bnr. 164. Bnr. 5 (og bnr. 4 rett bak, men ikke synlig), var fra 1820- og 30-årene- (Grimstad bys historie/ K. Brautaset)

Den første nye bioddiner var Tharald Nielsen Frivold, som i 1842 bygget et lite hus nesten helt nede ved sjøen i nåværende Bioddgaten 18A (bnr. 2). Han lånte penger av Mathias Gundersen i 1843 med pant i sitt hus. Han solgte til skipper Hans Fredrik Madsen allerede i 1845, og dennes sønn, fraktemann Mads Hansen overtok i 1850, men først i 1869 ble det utstedt festebrev på tomten.

Smedmester Syvert Christophersen bygget huset i Bioddgaten 16 (bnr. 3) i 1846, men solgte allerede i 1847 til styrmann Ole Tobias Sørensen Forsdal. Bioddan var tydeligvis ikke noe blivende sted for Christophersen, for i 1848 flyttet han inn i sitt nye hus i Østre Strandgate (Henrik Ibsensgate), det senere Filadelfiabygget. Forsdal fikk festebrev i 1855. Det fulgte med en klausul om at fortøyningsringen på tomten ikke måtte fjernes, men til enhver tid holdes ryddig. Christophersens smie skulle stå i fire år.

I 1846 bygget styrmann Niels Abrahamsen Holte fra Høvåg hus i Boddgaten 22, en tomt som mot sørøst var begrenset av «Almindingen» som er tegnet inn på Jens Thues kart, og som fører ned til sjøen der ferjebryggen var. I dag er den en del av Boddgaten. (Mer om denne tomten senere i artikkelen.) Huset fikk brannforsikringsnummer 1 (bnr. 1) i den nye brannforsikringsmatrikkelen som startet med det ytterste huset på Bodd. En slik matrikkel hadde byen hatt i mange år, men det hadde vært stadige forskyvninger i nummerrekken på grunn av nye bygg som ble puttet inn. Derfor hadde husene hatt skiftende brannforsikringsnummer i årenes løp. Det nye nå var at rekken ble fast og et nytt forsikringsobjekt fikk det neste ledige nummer. Det er grunnen til at mellom bnr. 3, (Boddgaten 16) og bnr. 4 (Boddgaten 12) ligger bnr. 164 (Boddgaten 14). Forklaringen er at Tarald Eskedals hus var blitt revet i 1846, og losoldermann Aanon Salvesens var ennå ikke bygget da matrikkelen ble tatt i bruk.

En gammel vei over Bodd

Man har stadig hørt at det ikke var skikkelig vei på Bodd. Det er en myte. Går vi et øyeblikk tilbake til Thues 1847-kart, finner vi en prikket linje som antyder en vei til Hasseldalen. Den kommer fra det som senere er blitt Binabbgaten. Der har det gått en gammel kjerrevei fra jordet som kalles Kjerre-Haven på Rosings kart og ned til plassen i Hasseldalen. Når denne veien ikke er med på Thues kart, må forklaringen være at den ikke var kommunal.

Tomtene langs sjøen, bortsett fra tomten der Søllings Minde sto, var nå bortfestet, og utenfor Niels Abrahamsens tomt var det tydeligvis ikke aktuelt å bosette seg, så de fem neste etableringene kom langs denne opprinnelige veien, og at veien virkelig eksisterte, går frem av festebrevene, der grensebeskrivelsene for alles vedkommende refererer til den, og i ett av dem sies det at bredden på veien var 8 – 9 fot, altså ca. 2,5 – 2,8 meter. Ingen autostrada akkurat, men langt bedre enn stien langs stranden. Dette var hovedveien til Bodd! Det er utenkelig at man kunne drive skipsverft i Hasseldalen uten å kunne komme dit med hest og kjerre med de leveransene som verftet krevde. Som om ikke det var nok, hadde veien en sidevei ned til sjøen ved Ambrosiaplassen, nemlig nåværende Holms bakke. Den førte ned til et tidligere skipsverft som hadde fått navn etter en skute som ble bygget der i 1808, ifølge Grimstad bys historie. Verftet lå der som Boddgaten 6 – 8 nå er. Så kom ikke å si at det ikke var veier på Bodd. Man hadde de veiene man trengte. Det er denne veien som

nevnes i festebrevet til Boddgaten 10, som også omfattet nr. 13 på andre siden av gaten, og som gjorde at en side av tomten gikk «langs Vejen».

Verftseier Mathias Gundersen forteller i sin levnetsberetning, som er gjengitt i flere årsskrift i Selskapet for Grimstad bys Vel, at veien til Hasseldalen forbi Dramseviggen var vanskelig tilgjengelig for arbeidsfolkene som skulle til Hasseldalen. Man hoppet på steiner og planker og kunne så komme opp en «klove» og opp til den senere Binabgaten. Det er den samme Holms bakke han snakker om. Men han sier ingenting om at det var mulig å komme frem med hest og kjerre. Den slags transport var nok avhengig av den øvre veien.

Etableringene langs den gamle veien kom på løpende bånd i løpet av 1846, og siden festebrevene ble utstedt til ulike tider, slik vi har sett også ved de tidligere etableringene, så er Norges Brannkasses branntakstprotokoll den beste kilden til å tidfeste de nye husene. Alle hus skulle brannforsikres, og branntakstkommisjonen, som bestod av bygningskyndige menn, ledet av byfogden, ble tilkalt for å takserer nye hus og omtaksere eldre hus som det var foretatt endringer på som kunne påvirke branntaksten, som for eksempel et tilbygg. Omtrent hvert 10. år var det en generell landsomfattende omtaksering av hele bygningsmassen. En slik taksering var det sommeren 1846.

Den første som satte opp hus langs veien, var vokter Bæruld Ansteensens Skiftenes vinteren 1845/46. Det var Binabbgaten 6, der veien gjør en liten knekk mot høyre når man går oppover. Han fikk branntaksert huset sitt 13. juli 1846. Han lånte penger av Mathias Gundersen i august 1845 med pant i et «*under Bygning staaende Vaaningshuus paa Batteriet eller Bodd*». Ansteensens hus fikk brannmatrikelnummer (bnr.)7.

16. november var branntakstkommisjonen igjen på Bodd, eller Batteriet som kommisjonen ganske konsekvent brukte som navn på bydelen. Da var det ikke mindre enn fem nye hus som skulle takseres, fire av dem langs Binabbgaten og ett i Dramsviken. Man startet nederst i Binabbgaten 2 hos Toldrørskar Ole Nielsen Brinch (bnr. 138) og takserte deretter huset til «Baadfører» Poul Olsen Groos i Binabbgaten 4, (bnr. 139). Så passerte man Bæruld Ansteensens hus og fortsatte til naboen på samme side i Binabbgaten 8, Arbeidsmann Tarald Nielsen Frivold, (bnr. 140), som altså året før hadde solgt sitt hus, Boddgaten 18A, nede ved sjøen. Var det bedre å bo i høyden? Deretter krysset kommisjonen veien og ble der motatt av en som vi kjenner fra den første etableringen, nemlig ankersmed Jahn Hendriksen. Han hadde bygget huset i Binabbgaten 5 (bnr. 141) som lå rett bak og ovenfor hans gamle hus. Bakken ned til Ambrosiaplassen



Binabbgaten 6, bnr. 7 var det første huset som ble bygget langs den gamle veien til Boddén. (Foto: K. Knudsen)

omtales. Den var ti alen (6, 2 m) bred øverst og seks alen (3,7 m) nederst. Smie hadde han fremdeles nede på bryggen. Det gamle huset (bnr. 8) ble solgt til overtollbetjent Niels Glatved.

Det siste huset som ble branntaksert den dagen (bnr. 142), var skipper Hans Bie Lorentzens nye hus i Dramsviken, Boddgaten 3.

Blant veteranene fra 1820/30-tallet, skjedde det også ting. Skipper Salve Sørensen Bie som hadde kjøpt Jacob Boys hus i 1840, lot sin bror, Ole, få kjøpe den delen av sin tomt som lå på den andre siden av stien utover, og han bygde huset i Boddgaten 13. Huset ble branntaksert 4. april 1846 (bnr. 6).

Neste gang branntakstkommisjonen var på Boddén, var 13. desember 1847 for å takserer ytterligere to nye hus, nemlig Boddgaten 23, (bnr. 144) og et som lå til Hasseldalsveien (bnr. 145). Eierne var henholdsvis «Maaler» Thorbjørn Sørensen og Jacob Fredriksen.

På dette tidspunktet var Jens Thues kart ferdig, men disse to husene har selvsagt vært under bygging på ettersommeren 1847 da han gjorde sin kartlegging. Jens Thues jobb i terrenget var da gjort. Hans rentegnede kart ble levert reguleringskommisjonen 11. januar 1848, så da er selvfølgelig disse husene kommet med. Thue kunne nå kreve sine 60 Speciedaler fra kommunen som var hans honorar for arbeidet, et beløp han etter purring faktisk til slutt måtte engasjere en advokat for å få, men det er en helt annen historie.

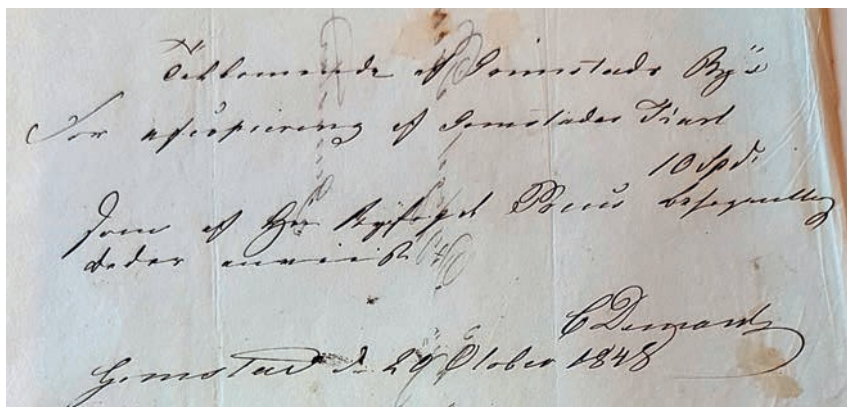
Overtallige hus?

To andre hus er det vanskeligere å skjønne at har kunnet kommet med på kartet. Det dreier seg om Boddgaten 14 (bnr. 164) og 25 (bnr. 165). Disse kan neppe vært påbegynt under kartleggingen.

Boddgaten 14 var Tarald Eskedals tidligere tomt med hus, som var blitt revet og fjernet allerede sommeren 1846 i forbindelse med salg av tomten til kjøpmann Mathias Gundersen, som siden solgte 1/3 av tomten til losoldermann Aanon Salvesen. Det var branntaksering av Salvesens nye hus uten veggfaste innredninger 10. januar 1849. Det fullt ferdige huset ble taksert i november samme år. I skjøtet på tomten fra juni 1849, omtales Salvesens nye hus. Det er lite trolig at huset var under bygging sommeren 1847.

Boddgaten 25 ligger ved øvre ende av «Søalmindingen». Det var tømmermann Elling Torbjørnsen som fikk branntakst 11. januar 1851. Det var et nybygget hus på «forhen ubebygget Tomt». Dette huset var garantert ikke påbegynt i 1847.

Det kan ha gått forlydender sensommeren 1847 om at det var noe på gang på de to tomtene, og at Thue derfor har tegnet husene inn. Det kan imidlertid være en annen forklaring. Thues kart ble kopiert. Av dokumenter i Grimstad kommunearkiv vet vi også at den som utførte arbeidet var herbergist, urmaker, fotograf, skysskaffer etc. etc., Christian Demant.



Tilkomende af Grimstads Bye
for afscopiering af Grimstads Kart
10 Spd.
Jeg af Hr. Byfoged Preus besynderlig
datter anviist.
Grimstad d. 20 October 1848
C. Demant

Utsnitt av Christian Demants faktura til Grimstad kommune med følgende ordlyd, Tilkomende af Grimstads Bye for afscopiering af Grimstads Kart 10 Spd som af Herr Byefoged Preus be??entlig bedes anviist. C. Demant. Grimstad d. 20 October 1848. (Grimstad kommunearkiv, Kuben. Foto: K. Knudsen)

Hans faktura for utført arbeid er datert 10. oktober 1848. Han kan ha komplettert kopien med enkelte objekter som var kommet til, eller var i ferd med å komme til etter at Thues arbeid var avsluttet.

Dersom det var Demants kopi som ble sendt til Riksarkivet, hvor er da Thues originalkart blitt av?

«En fire Fods Passage»

I to festebrev langs kjerreveien til Hasseldalen er det en interessant formulering. Det gjelder Bæruld Ansteensen og Ole Nielsen Brinch. Der uttrykker grunneieren, Fredrik Gerhard Voss, følgende: *«Som Gangstie til Stranden er af mig forbeholdt 4 – fire – Fods Bredde, som er imellem Smed Syvert Christophersens og Tarald Zachariassens tilhørende Tomter udi Vandet som Fæsteren med Flere kan benytte»*. Sitatet er fra Ansteensens festebrev fra 10. mars 1848. Nielsen Brinchs festebrev fra 28. februar 1849 er så å si likelydende, men *«med Flere»* er byttet ut med *«Naboer»*.

I 1853 solgte Mathias Gundersen en del av Tarald Eskedals tidligere tomt til Examen Juris, senere kjøpmann, Christen Christensen. Losoldermann Salvesens tomt omfattet omtrent bare grunnen som huset sto på. Det var Christensen som eide stranden foran Salvesens hus og området mot Boddgaten 16. (Losoldermann Salvesen fikk kjøpt resten av tomten av Chr. Christensens oppbudsbo i 1859.) I Christensens festebrev fra 1855 heter det: *«(...) Christensen afstaaer 2 – to – Fods Grund ved Tobias Forsdals nordre Grændselinie til Udvidelse af en af mig ved denne Linie afstaaet Gangsti*



*Den «fire Fods Passage» i 2021.
(Foto: K. Knudsen)*

ud til Søen for de 2^{de} Huser paa Boddén som nu eies af Maler Pedersen og Ole Brinch, saaledes at disse eller Efterkommere erholder fri Adgang til og fra Vandet over denne Gangsti.» Det må vel bety at passasjen på fire fot nå var utvidet til seks.

Ole Brinch nevnes også her, og nå har han fått følge av eieren av nabo-huset, men hvor er det blitt av Ansteensen? Er han støtt ut i det ytterste mørke? Man må vel kunne si at det er Binabbgaten 2 og 4 som mest naturlig sokner til en slik adkomst til sjøen, men kan et tinglyst arvefestebrev uten videre omstøtes?

Mellom eiendommene, Boddgaten 14 og 16, er det nå en port med hengelås, og en passasje ned til sjøen. Hva brukes den til i våre dager? Hvem har nøkkel til låsen?

«Det saakaldte Batteriet» og et par andre navn på Boddén

I en artikkel om Boddén må det dveles litt ved navnet og begrepet «Batteriet» som forekommer på Thues kart rett utenfor Lille Boddén, en plassering som er feil, men ikke mye. Folk flest vil nok si at navnet skulle vært plassert lenger ute, i tilknytning til området ved Batteriveien, men det er heller ikke riktig. Som vi har sett tidligere, brukte branntakstkommisjonen navnet Batteriet som synonym til Boddén.

Hvor var så Batteriet, og hva var det egentlig? Grimstad bys historie har et slags svar (s. 519), «*Paa veien utover Boddén passerer «Batteriet», hvor der omkr. midten av forrige aarhundrede var placert etpar smaa kanoner. Saa kommer Søllings Minde.»* Søllings Minde var før det ble flyttet til Kirkeheia i 1991, plassert foran Boddgaten 20, så Batteriet var altså ikke så langt ute. Tarald Zachariassen Eskedal festet sin tomt i 1826 «*paa det saakaldte Batterie*», står det å lese i panteregister nr. 1 for Grimstad byfogdembete. Den gamle veien som senere ble Binabbgaten, kom ned omtrent ved Eskedals tomt. Dette må fra gammelt av ha vært det lettest tilgjengelige sted på Boddén. Det ultimate sted for en provisorisk kanonstilling? For her har det aldri vært noe batteri i egentlig forstand slik ordet må forstås i militær sammenheng. Kanonene har neppe vært noe mer enn signalkanoner.

Hvor gammelt kan dette «Batteriet» være? Det første man naturlig ville lure på er om det kunne ha noe med Napoleonskrigen og bataljen på Grimstad havn, 16. mars 1811 å gjøre, da byens befolkning opplevde at en britisk fregatt ved hjelp av sine skipsbåter prøvde å oppbringe sluppen «Frau Maria» av Flensburg. Hendelsen er kort skildret av skolebestyrer Landgraff i Grimstadslægter, bd. 1 fra 1892, og faktisk mer utførlig i bind 2, Rettelser og tillegg, som kom ut i 1901. Ingen av beretningene nevner



*Nedre batteri i Arendal. Det var slettes ikke noe slikt batteri som befant seg på Boddén.
(Arendalsbilder, Kuben)*

fast oppstilte kanoner på Boddén. I den første sies det at engelskmennene ble beskyttet av en kanon «som i all Hast var skaffet ud på Boddén». I den mer utførlige beretningen i rettelsene er kanonen på Boddén forsvunnet, den er blitt erstattet av en fire punds kanon som ble båret utover Boddén «i Haanden» og satt opp i Hasseldalen for å beskytte engelskmennene som under flukten satte inn i Vikkilen. Kan eieren av ytre Bie, Anders Nielsen, som var sjef for kystvernet og en sentral aktør i dramaet i 1811, ha plassert et par signalkanoner på Boddén i etterkant av bataljen for å varsle tilfelle et nytt angrep?

Fra eventuelt å ha vært en provisorisk kanonstilling, gikk navnet «Batteriet» etter hvert over til å bli synonymt med Boddén. I panteregister nr. 1 ser vi at av de fem som festet tomter der ute, var Eskedal på Batteriet, Hendriksen og Boy ved Batteriet. Da Tønnesen fikk festebrev så sent som i 1852 var Batteriet ikke nevnt i det hele tatt, selv om hans tomt var nærmeste nabo.

I festekontraktene fra 1840-årene, står det Batteriet og Boddén om hverandre. I ett tilfelle kan vi til og med lese «paa den saakaldte Bieodden». Boddgaten som noen år senere ble anlagt, ble kalt Boddsmuget,

og det ble adressen til alle på Biodden i kombinasjon med husets brannforsikringsnummer. Skipper Salve Sørensen Bie som hadde kjøpt Jacob Boys hus i 1840, bodde i «Br No 5 ved Bioddsmuget». Bnr. 203 som ligger på toppen av Binabbgaten hadde også adresse Bioddsmuget. Det var også det som kom til å stå på eiendommens side i panteregister nr. 3. I parentes sto det «(forhen Batteriet, Biodden)». Også i Branntakstprotokollene er Batteriet vanlig brukt som adresse for forsikringsobjekt på hele Biodden, men ikke etter 1854. Da har Bioddsmuget overtatt.

Ved Bioddsmuget (forhen Biodden, Bakervid 3)		168	
Strand Nr 141. Skattebø. Nr: 295			
Adkomster og Hefteiser.	Pantebog.		Anmerkninger.
	No.	Folio.	
Erstatning for L. G. Voff at Aubergind Jahn Hen-			1/2 1, 2, 3 i 50000 pfl
rikken y Omringes med Heftebrev for en			Erstatning for L. G. Voff 5000
del af den gamle Heftebrev			

Smedmester Jahn Hendriksen bygde bnr. 141 i 1846. Her vises eiendommens side i panteregister nr. 3, som ble tatt i bruk i 1862. Adressen er Bioddsmuget. Batteriet og Biodden er redusert til en parentes. (Statsarkivet i Kristiansand)

Navnet «Batteriet» gikk etter hvert i glemmeboken. Et eksempel på det finnes i skriftet til Byselskapet for 1923, der Gunnar Edvard Gundersen (d. e.) under sin velkjente signatur, «geg», skrev en liten artikkel om da ungene som vokste opp i strøket lekte «Ho hai», eller gjemsel. Her nevnes gjemmesteder i sjøbua på Dueodden (lille Biodden), Søllings Minde og Mads Hansens fiskebu. Passasjen mellom Bioddgaten 14 og 16 som de kalte «Stranda», var et annet brukt gjemmested. Gundersen ble født i 1894 og vokste opp i Batteriveien, slik at det han forteller om, har nok foregått i det første tiår av 1900-tallet. Han nevner altså ikke Batteriet med et eneste ord, selv om han lekte der!

«Drotningsvigen»

Det skal også nevnes et par ukjente navn. I festebrevet til Tønnes Tønnesen i Bioddgaten 12 står det at grensen i stranden går i «Drotningsvigen langs Søen». Her i distriktet er det som kjent en Drotningsvik på Hesnes. Også i bydelen Loddefjord i Bergen er det en Drotningsvik. Noen spekulasjon om hva som kan være opphavet til at en liten bukt på Biodden har fått et slikt majestetisk navn, skal her avstås fra.

«Parykmager-Odden»

Så til et enda merkeligere navn. I festebrevet til Niels Abrahamsen, Boddgaten 22, sies det at tomten begynner en favn fra fortøyningspålen på lille Boddan, går derfra i nordøstlig retning og videre mer østlig for så å gå langs «Søalmindingen», (som ikke måtte innskrenkes eller sperres, men være fri til felles bruk) til fortøyningsringen «*paa den saakaldte Parykmager-Odde*» og derfra i rett linje til utgangspunktet på lille Boddan. Hvis man står på den siden av den nåværende badebryggen som vender mot Boddgaten 22's brygge, vil man helt tydelig se at det er et markant utspring, en liten odde som forsvinner inn under badebryggen. Dette må være en del av Parykkmakerodden. Om badebryggen ble fjernet, ville sannsynligvis spor av fortøyningsringen kunne sees.

Om Grimstad i tidligere tider hadde hatt en parykkmaker, hvilket jeg ikke tror, ville han i alle fall ikke hatt tilknytning til dette stedet som jo var ubebodd. Mest sannsynlig har det vært en struktur eller tegning i fjellet som har gitt en assosiasjon til navnet.



Den østlige grensen for Niels Abrahamsens tomt gikk ved «Søalmindingen» som vi ser komme ned mellom husene. Der var det en fortøyningsring ved «den saakaldte Parykmager- Odde», der badebryggen nå er. Fargefotoet viser at det er et markant fremspring i fjellet under badebryggen. (Fløistadsamlingen, Kuben/K. Knudsen)

«Dueodden»

Lille Boddan ble i seilskutetiden kalt Dueodden. Navnet stammer fra sørspissen av Bornholm, der grimstadskippere som gikk i trelastfarten på Bottenviken gjerne la seg i le for kontrari vær, og derav ble ifølge førnevnte artikkel av G. E. Gundersen bioddinerne kalt bornholmere.

Avslutning

Denne artikkelen har prøvd å gi et relativt kortfattet riss av hvordan Boddan i løpet av omtrent 25 år utviklet seg fra å være ingenting til å bli en liten bydel med 18 hus. Til tross for at det var en vei på Boddan, så var i 1847 tanken om at bydelen trengte en skikkelig vei langs sjøen i ferd med å modnes, ikke minst på grunn av den økende aktiviteten ved skipsverftet i Hasseldalen.

I en ny artikkel vil utbedringen av veinettet på Boddan være et naturlig tema, og det vil være naturlig å følge den videre bebyggelse av Boddan, om enn ikke så detaljert som i denne artikkelen. Dessuten vil folketellingene fra 1865 og utover fortelle noe om hvem bioddinerne var og hva de livnærte seg av.

Kilder

Grimstad byfogdembete, Panteregister nr. 1 og 3, Digitalarkivet Pantebok nr. 2 og 3, Digitalarkivet

Grimstad havnevesen, forhandlingsprotokoll 1825 – 1873, Kuben

Grimstad kommunearkiv, diverse arkivserier, Kuben

Grimstad magistratarkiv: Møtebok for reguleringskommisjonen, Statsarkivet i Kristiansand

Norges brannkasse, avd. Grimstad, Branntaksprotokoll nr. 1, 2 og 3, Digitalarkivet

Litteratur

Grimstad bys historie fra 1916, utgitt 1927

Landgraff, J., Grimstadslægter 1 og 2, Grimstad 1892 og 1901

Selskapet for Grimstad bys vel, årsskrift nr. 15, 1935 og 23, 1959

Kart

Stiftskonduktør Rosings kart over ytre Bie, 1781. Kuben

Reguleringskart for Grimstad, 1847, Riksarkivet

Utsnitt og bearbeidelser av kartene, samt fotografier for øvrig, er ved Knut Brautaset.

«CRONPRINSENS» SJØKART OG IBSENS GRIMSTAD

Av Jostein Tvedt

Henrik Ibsen skrev aldri noen selvbiografi fra sin tid i Grimstad. For forskerne har det derfor vært en utfordring å danne et godt bilde av hvorledes ungdomsårene formet ham. Denne artikkelen ser litt nærmere på det handels- og sjøfartsmiljøet som Ibsen kom i kontakt med i tiden i Grimstad og som må ha bidratt til å gjøre ham til den voksenpersonen han ble.

Nielsen-familien i Grimstad var Henrik Ibsens viktigste voksenkontakt gjennom siste del av tenårene. Eksisterende kilder gir dessverre sparsomt med informasjon om hvilke impulser Henrik Ibsen fikk gjennom samværet med Apoteker-Nielsens foreldre og deres omgangskrets. Vår manglende kunnskap kan delvis skyldes at de som var til stede i Nielsens hus da Henrik Ibsen vanket der, gikk bort i den tiden da Ibsens dikterkarriere var i ferd med å skyte fart. Apoteker Lars Nielsen, som bare var tre og et halvt år eldre enn Henrik Ibsen, døde i 1865. Lars Nielsens mor Ida Cathrine Bie, «Fru Nielsen», døde i 1861 og hans far Niels Peter Nielsen, «Gamle Nielsen», døde året før i 1860. Georgina Crawford, fru Nielsen nære venninne og søster av ingeniør og verksinspektør ved Nes jernverk Thomas Crawford, døde i 1865. Noen «erindringer» fra samtalen i Nielsens hus synes ikke å eksistere.

Hans Eitrem's kjente beskrivelse av Henrik Ibsens relasjon til Nielsen familien er basert på intervjuer han gjorde rundt 1911 blant gjenlevende fra Ibsens tid i Grimstad i årene 1843 til 1850. Om Ibsen og Nielsen-familien skriver Eitrem (1940 side 36 til 38) – noe forkortet: « Apotekeren selv spiste alle mål nede hos sine foreldre – et par minutters vei borte. Ibsen fikk frokost og aften bragt op til sig på apoteket; middag spiste han hos gamle Nielsens, undtagen den siste tid; han pleide å ofre minst mulig tid på dette måltid. Var der fremmede dernede – og det hendte nokså titt – vilde prinsipalen gjerne ha Ibsen med. På denne vis gikk der dører op for den unge mann som før hadde vært lukket for ham; han var kommet inn med de store, som hans gamle granner sa. Gamle Nielsen – en skipper og skibsreder – hevet sig endel over almindelige skuteskipper. Han var en av byens mest aktede og velstående menn og bodde i en av byens anseeligste gårder fra handelsaristokratiets dager ved år 1800. ... Gamle Nielsen var nu en jovial, snakksom mann, med mange gode skipperhisto-

rier på lager og et ikke ubetydelig fortellertalent. Om kveldene når Ibsen var der, har han hørt Nielsen fortelle om sitt skib «Palmetræet», som dukker op mellem andre Grimstad-reminiscenser i «Samfundets Støtter». . . Madam Nielsen var av en annen type. Hun skal ha vært kritisk, har sikkert stått over det almindelige i forstand; hun var da også den som hadde best øie for unge Ibsens usedvanlige evner.»

I to artikler i Grimstad Adressetidende, henholdsvis 8. desember 1982 og 19. juli 1983, skriver Knut Egge: «Gamle Niels Peter Nielsen hadde brettet ut de fine drafterne sine og vist unge Henrik på sjøkartene seilaser han hadde vært med på, og ramsalte historier knyttet til disse ferder. Så livaktig fortalte den gamle reder, at landkrabben Henrik nesten hørte det suse i takelasjen. Henrik spiste daglig middag hos den velutdannede og rike skipper/reder Nielsen, og fikk der meget godt sjømannsstoff som nørte opp under hans frodige fantasi. I dette hus no. 38 på bryggen, en av byens mest anselige gårder, spiste Henrik Ibsen middag. Her fikk han så å si inn med skjeer sagnomsuste, havombruste, vågale ferder til fremmede land med blant annet skuten Palmetræet, som vi vet at reder P.N. Nielsen har vært styrmann ombord i. De fine sjøkart fra den tiden kan sees på Ibsenmuseet.» Knut Egges beskrivelse av samtalene i Nielsen familiens hus synes å være fritt omskrevet fra Eitrem. Sjøfartsmuseet i Grimstad har en større samling gamle sjøkart. Enkelte av disse kan knyttes til kjente skipper og kapteiner fra Grimstad, men ikke til P. N. Nielsen.

En bunke med 25 gamle sjøkart kom for en dag i Roma i år 2000. Kartene gir et lite innblikk i en maritim verden som kan ha gitt inspirasjon til historiene som ble fortalt ved middagsbordet hjemme hos familien Nielsen. Dette er først og fremst «Fru Nielsens» families historie

Samtlige av de 25 kartene er utgitt av det anerkjente nederlandske karthuset Johannes van Keulen. Van Keulen familien dominerte det kommersielle sjøkartmarkedet fra rundt 1680 til slutten av 1700-tallet. I samlingen finnes et sjøkart over Sørlandskysten. Dette kartet synes å være et eksemplar av andreutgaven fra 1706. Førsteutgaven kom i 1682. En tredje utgave kom i 1716, men på denne er det trykket strømpiler som ikke finnes på 1682 og 1706 utgavene. (Ginsberg 2012 side 139). Kartene i samlingen har samme originale kolorering. Dette kan være en indikasjon på at kartene ble kjøpt inn samlet en gang helt tidlig på 1700-tallet. Van Keulen-kartene er kobberstikk – den vanlige trykkteknikken for grafikk på 1600- og 1700-tallet. Til bruk til sjøs ville en rimelig sort-hvitt-variant av kartene være fullgod. Den kostbare håndkoloreringen kan være et tegn på at disse kartene opprinnelig, på tidlig 1700-tall, var reservert for rederens kontor eller hjemlige bibliotek.



Johannes van Keulen: kart over østre Nordsjøen – fra Nielsen-samlingen.
Foto: Jostein Tvedt.

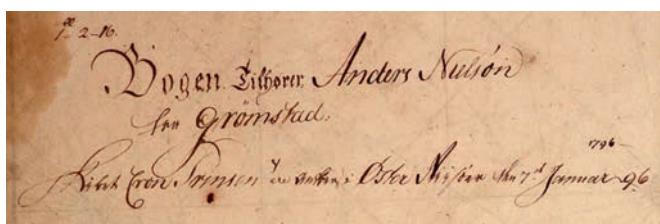
På baksiden av kartet over Sørlandskysten står det skrevet «Bogen Tilhører Anders Nielson fra Grömostad». Skipsbyggmester Anders Jensen Nielsen (1766-1831) – også kjent som «mester-Nils» - var altså eier av disse kartene på slutten av 1700-tallet. Ut fra notater på kartene er det tydelig at de, på den tiden Anders Nielsen eide dem, var i bruk til sjøs. På samme kart står det blant annet «Skibet Cron. Prinsen ere ankring i Øster Nåásøen hin 7de Januar 96». Kartet og teksten tyder på at skipet «Cronprinsen» denne vinterdagen i 1796 lå for anker ved Skagens vestkyst.

Skipet «Cronprinsen» var eid av Jens Nielsen, Anders Nielsens far. Jens Nielsens sentrale posisjon som skipsbyggmester, reder og landbesitter i Grimstadtraktene er utførlig beskrevet i Aanby (2012). Aanby kaller ham 'innovatøren' i skipsfartsmiljøet under 1700-tallets siste halvdel.



*Johannes van Keulen: kart over Sørlandskysten – fra Nielsen-samlingen.
Foto: Jostein Tvedt.*

Jens Nielsen hadde gode relasjoner til Østlandets dominerende reder og trelasthandler Bernt Anker (1746-1805). I 1790 kjøpte Bernt Anker en fjerdedel og Carsten Anker en halvpart av skipet «Cronprinsen» av Jens Nielsen for henholdsvis 1090 og 750 Rdl. (Landgraff 1892/1901 side 308). Hvem som satt på den siste fjerdedel er ikke oppgitt. Jens Nielsen beholdt trolig denne andelen selv. Bernt Anker fikk overlevert «Cron printsen», et skip på 71 ½ trelastlester, alt i 1782 (Fladby 1943). Dette er basert på tollregnskapenes skipsoversikt. Jens Nielsen kjøpte trolig en hoveddel i «Cronprinsen» en gang kort tid etter at Bernt Anker mottok skipet i 1782 – for så å selge andelen tilbake igjen i 1790. «Cronprisen» kan ha skiftet hovedeier som del av et større oppgjør mellom Bernt Anker og Jens



Anders Nielsens
håndskrift fra
baksiden av
kartet over
Sørlandskysten.
Foto: Jostein Tvedt.

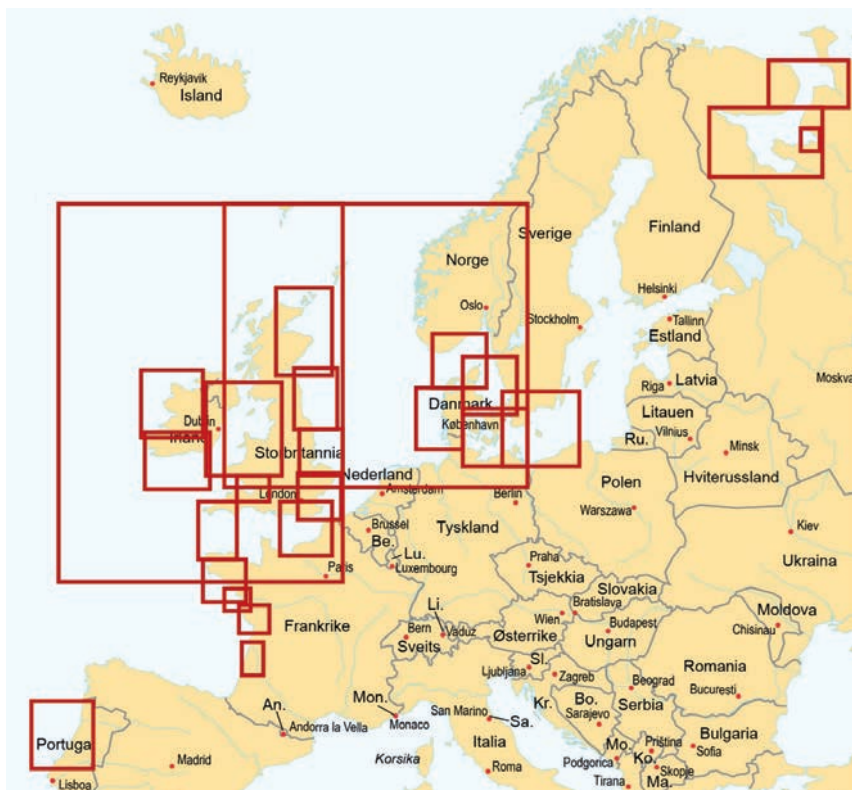
Nielsen – en transaksjon som ser ut til å ha representert et skift oppover i begge forretningskarrierer.

I 1782 forsøkte Bent Anker å overtale finansminister Schimmelmann til å delfinansiere byggingen av to skip som skulle benyttes i fart på Vestindia. Tre skip ble dette året utstyrt med sjøpass for en slik reise. Dette var skipene «Tordenskiold», «Jess Anker» og «Prints Friedrich». Ifølge flåteoversikten fra 1781 var skipet «Tordenskiold», på 117 ½ trelastlester, allerede i Bernt Ankers flåte – og trengte derfor trolig ikke finansiering. «Jess Anker», på 108 trelastlester, ble bygget i Fredrikstad i 1782. Fladby opplyser at et skip, det må være «Prints Fredrich», på 95 trelastlester, ikke ble ferdig i tide til Vestindiafarten. «Cronprisen» kan ha blitt benyttet til å finansiere «Prints Fredrich», ved at Bernt Anker gav en hovedpart i «Cronprinsen» til Jens Nielsen som delbetaling for «Prints Fredrich». En slik konklusjon er naturlig å trekke når Landgraff skriver at «... det var først i 1782, Jens Nilsen begyndte at bygge 'efter egen Plan og Bestyrelse', 1883 hadde han ferdig Tremasteren 'Printz Friedrich'».

Norsk trelasteksport ble løpet av siste del av 1770-tallet tatt over av norske skip på bekostning av britiske skip. Bernt Anker flåte ekspanderte sterkt i denne perioden. I 1775 ble 58 prosent av Ankers eksport til England ført på norske skip. I 1781 var andelen norske skip hele 99,25 prosent. At den britiske flåten ble beskjeftiget med den amerikanske frigjøringskrigen var en viktig årsak til den økte norske transportandelen.

I 1775 gikk 87 prosent av Ankers eksport til England, ni prosent til Frankrike og fire prosent til Danmark. I 1781 utgjorde trelasteksporten til England 90 prosent. (Fladby). Det var med dette bakteppet Bernt Anker overtok «Cronprinsen» i 1782. Skuten var noe mindre enn Vestindiafarerne og ble trolig i hovedsak beskjeftiget i handelshusets trelastforretning.

Sjøkartene fra «Cronprinsen» illustrerer den sentrale stillingen som Storbritannia hadde for Bernt Ankers handelsvirksomhet. Av 25 kart dekker 11 kart hele eller deler av de britiske øyer – inklusive to oversiktskart. Detaljkart viser innseilingene til London og Newcastle.



«Cronprinsens» sjøkart - områder dekket av de 25 sjøkartene i Nielsen-samlingen
Kart: Kartverket/Geonorge

Danmark er representert med fem detaljkart samt innseilingen til Østersjøen. Frankrike er representert med seks detaljkart. Av disse er to kart over østlige og vestlige innseiling til den engelske kanal, hvor både britisk og fransk side er avtegnet. Fire kart viser innseilingen til Frankrikes viktigste havnebyer mot Atlanteren som Nantes og Bordeaux. Kartene indikerer at «Cronprinsen» la ut på lengre turer enn bare til Danmark, England og Frankrike. Tre av kartene viser Hvitesjøen og innseilingen til Arkhangelsk. Dette antyder at Bernt Anker tok del i handel med tømmer som konkurrerte med norsk trelast på 1790-tallet og i konkurranse med egen tømmereksport. Dette indikerer at norsk shipping ikke lenger bare var knyttet til norsk råvareeksport og import, men var blitt internasjonal i den forstand at man seilte mellom utenlandske havner. Hvis «Cronprinsen» seilte med tømmer fra Arkhangelsk til Storbritannia, noe som kar-

tene kan tyde på, så kan dette representere et brudd på Navigasjonsakten – som først ble opphevet i 1849.

I samlingen finnes også et kart over Portugals nordlige halvdel inkludert havnebyen Porto. På 1790-tallet drev Bernt Anker noe handel i den sydvestlige delen av Europa. (Davidsen 1944 side 73-74). Korte notater bak på enkelte av kartene bekrefter seilinger på Danmark, England og Frankrike. Selv om Anders Nielsen, på Kommandør Peder Søllings initiativ, fikk en formell skipskonstruksjonsutdanning i København, så er han også en representant for den tradisjonelle skipsbyggmestertradisjonen der sønn følger far etter læretid og en periode til sjøs. På midten av 1790-tallet var Anders Nielsen styrmann på «Cronprinsen». På kartet over vestsiden av Sør-Jylland og Schleswig-Holstein skriver Anders Nielsen på nederlandsk «*Anders Nielsen van grömstad in Noorwegen. Stùirman van het Scheep Cron Prinsen*». På kartet over innseilingen til Newcastle bytter Anders Nielsen over til engelsk og skriver «*St Martin's Road July 12th 1796 – on board the Crown Prince – the owner of this book is Anders Nielson of Gromstad*».

Hans bror Kristian Hjort Nielsen seilte også med «Cronprinsen» på 1790-tallet. På kartet over Bretagne skriver Kristian Hjort Nielsen «*Ski-bet Cron Prinsen ere ankring i Flekkeróen hin 3th November 1793: Komen fra L'orient: Destineret ere grömstad*». Havnen Lorient i Bretagne hadde siden 1600-tallet vært base for franske østindiakompanier.

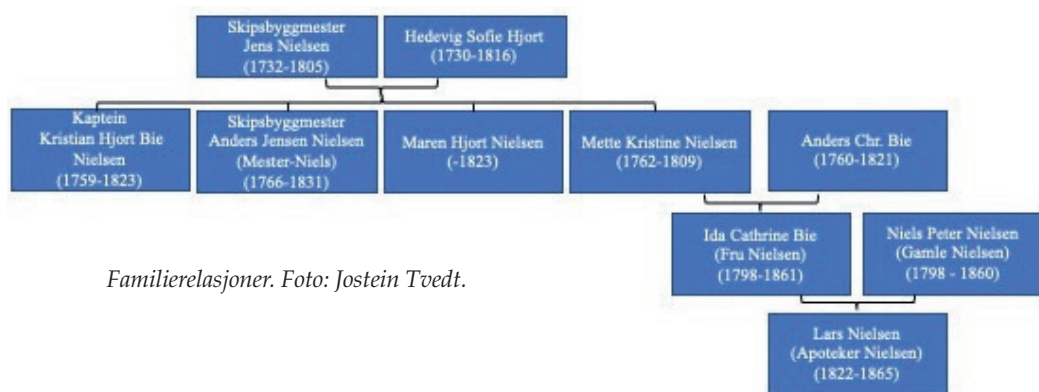
Kristian Hjort Nielsen har signert kartet over Newcastle med teksten «*Christian H Nielsön of Grömstad in Norway*». Han har i tillegg notert korte dikt på noen av kartene. Nielsen-brødrenes poetiske forsøk må overlates til en senere artikkel. Blant andre navn på kartene finner vi Grimstadenavnene Erick Jørgensen Grömstad, Peder Bentsen og Jacob Natvig. Om Jacob Natvig er det notert «*Jacob Natvig ... Briggen Falchen, fra Christiania*». Også Jakob Natvig hadde forretningsforbindelser til Bernt Anker. «*Jakob Kristensen Natvig førte 1793 Brig «Falken» af Kritiania; 1803 solgte han Halvparten i Skip «Norge» (før tilhørende Peter Dahl, se Side 28) til Kammerherre Bernt Anker for 4999 Rdl*». (Landgraff side 298).

«Falchen» var et av Bernt Ankers skip. Dette skipet hadde Bernt Ankers et spesielt forhold til. Bernt Ankers testamente av 1801, der det Ankerske Fideikommiss ble opprettet, har følgende særskilte paragraf: «*Mine skibe skal selges undtagen Falken og de $\frac{3}{4}$ dele i Nicolai og Anna – ingen skibe må kjøpes – jeg har tapt over 500 000 rdlr. ved skibe*».



Johannes van Keulen: kart over østre Bretagne – fra Nielsen-samlingen.
Foto: Jostein Tvedt.

Disse forretningsrelasjonene mellom Bernt Anker og skipsfartsmiljøet i Grimstad-regionen er bare noen eksempler blant mange. Følgende sitat fra Landgraff angående «Fru Nielsens» far Anders Christian Bie illustrerer de tette relasjonene i denne gruppen av redere, skipsbyggere og kapteiner: «Anders Kristensen Bie førte 1794 «Palmetræet» (se til side 7), hvori han da var Eier af en Ottendepart og i de følgende Aar af 3 Ottendeparter efter at have kjøpt Bernt Ankers Fjerdepart for 1500 Rdl. I 1805 byggede han paa Ullenæs Fregatskibet «Grønstad», 177 Trælast- eller 114 Commercelæster (Medreder Kristian Hjort Nielsen) 1819 byggede han på sin Brygge Grimstad Slup «Mikkel» (1 ½ C.L.), som siden var en Tid i Svigersønnen Nils Peter Nielsens Eie.»



Familierelasjoner. Foto: Jostein Tvedt.

Det var Anders Nielsen som bygget «Grønstad» i 1805 – året hans far og Bernt Anker gikk bort. Anders Christensen Bie og Christian Hjørt Nielsen eide en fjerdedel hver sammen med utenbys redere. (Aanby). Peder Bentsen (1766–1849), som er nevnt bakpå kartet over den engelske kanal, førte ifølge Langraff «Grønstad» i 1815.

Grimstad Sjøfarts Historie (1971) kaller perioden 1780-1800 for «de gylndne år» for norsk skipsfart, mens situasjonen for Grimstad var «mis-trøstlig» basert på et lavt antall Grimstadskip i tollfortegnelsen. Dette er perioden da Bernt Ankers flåte ekspanderer sterkt. De tette kommersielle båndene mellom Bernt Anker og Grimstadmiljøet, som «Cronprinsen»-kartene gir et lite glimt av, tyder ikke på at det var en «stagnasjonenes tid for Grimstad» på slutten av 1700-tallet. Det har så langt ikke vært mulig å finne noen sikre opplysninger om veien disse sjøkartene har tatt fra å være om bord på «Cronprinsen» rundt 1796 til Roma i år 2000. Kristian Hjørt Nielsen, Anders Nielsen og deres søster Maren Hjørt Nielsen var ugifte og synes ikke å ha hatt direkte arvinger. Det var gjensidig testamente mellom dem. «Den 12te August 1816 oprettedes reciprokt, testament mellem Kristian Hjørt Nilsen, Anders Nilsen og Maren Hjørt Nilsen, at den længstlevende skulde arve de andre». (Landgraft). Da Anders Nielsen døde i 1831 var Kristian Hjørt, Maren Hjørt og Mette Kristine Nielsen og hennes ektemann Anders Christensen Bie alt gått bort. Mette Kristine Nielsens døtre synes å være de nærmeste arvingene til Anders Nielsen. Ida Cathrine Bie, «Fru Nielsen», er således en mulig arving – kanskje særskilt siden hun var gift med Niels Peter Nielsen, «Gamle Nielsen», som var den som ble tradisjonsbæreren i dette sjøfartsmiljøet. Alt i 1824 overførte

Anders Nielsen deler av sin eiendom til Niels Peter Nielsen. «*Anders Nielsen var 1824 Eier af 2 Huder i Ytre Bie; den ene Hud med Levermyr, overlot han til Nils Peter Nielsen for 1400 Sp*». (Landgraff).

Om kartene faktisk enda var i familien Nielsens besittelse da Henrik Ibsen bodde i Grimstad vet vi dessverre ikke. «Fru Nielsen» dør i 1861. Dette året samler Henrik Ibsen inn stoff til et nytt historisk skuespill med motiv fra nordeuropeisk sjøfart. «Cronprinsens» sjøkart kunne ha vært nyttige i den sammenheng. Skuespillet om sjøfareren, kapreren og kongevennen Mogens Heinessøn sysler Henrik Ibsen med i et tiår, men det blir aldri noe ut av det. Han gir det opp mens han oppholder seg i Italia.

«Cronprinsens» sjøkart gir et lite glimt inn i et sjøfartsmiljø som Henrik Ibsen fikk del i under sin tid i Grimstad. Linjene er korte fra «Fru Nielsen» og «Gamle Nielsen» til de sentrale skipsrederne og skipsbyggmesterne i Grimstad og til trelastpatrisierne på Østlandet.

Avsluttende kommentar

Takk til Julia Holme Dammann og Jarle Hammer for oppklarende kommentarer og gode innspill.

Referanser

- Dannevig, B. (1971) *Grimstad Sjøfarts Historie*, Grimstad
- Davidson, Ø. (1944) *Bernt Anker i nytt lys*, Cammermeyers Boghandel
- Eitrem, H (1940) *Ibsen og Grimstad*, H Aschehoug & co (W. Nygaard). Oslo
- Fladby, R. (1943) *Bernt Anker som trelasthandler*, Hovedoppgave, Universitetet i Oslo
- Ginsberg W. B. (2012) *Sea Charts of Norway, 1585-1812*, New York, Septentrionalium Press
- Landgraff, J. (1892) *Grimstadslægter*, Grimstad
- Landgraff, J. (1901) *Grimstadslægter II – tillegg og rettelser med register*, Grimstad
- Aanby, A. T. (2012), *Skipsbyggmesterens tid, Skipsbygging i Vikkilen 1750 – 1920*, KA Forlag

SKIPPERFRUER TIL SJØS

(Artikkel 1)

Av Johan Anton Wikander



Fig. 1. Skipperen og hans hustru i kahytten på «Dalston» av Kristiansand, ved Newcastle 1909. Vi ser Anne Marie Bie (1862 – 1920) i forgrunnen og Knud M. Bie (1860 – 1939) til venstre. Vi ser også skipperen i profil i speilet bak skipperfruen. Fotografen som vi ikke vet navnet på, var tydeligvis meget dyktig. Foto: Bearbeidet av Knut Brautaset.

Var skipperfruen ute og seilte med sin mann? Det har tydeligvis ikke vært så ofte! «Grimstad Sjøfartshistorie» kom ut for 50 år siden. Her er en mengde bilder, men ikke et eneste mannskapsbilde der en dame er med!

«Den Norske Sjøfarts Historie» i seks gedigne bind, begynte å komme ut for nesten 100 år siden. Her finner vi to interessante bilder. Det ene er av en juletre-fest i Rotterdam kirke, og det andre er av en kameratslig aften på leseværelset ved sjømannskirken i Buenos Aires. Vi skimter noen damer blant de mange menn.

Noen av damene må være skipperfruer som er ute og seiler med sine menn! Dette er det tema vi skal ta for oss: Skipperfruer som var ute og seilte med sine menn.¹⁾

Hvem var disse skippere som tok sine fruer med på lange reiser? Det var sikkert ikke så mange av dem! Skipperne er med i fortellingen, og vi sier også noe om dem!

Karen Bie i Riga i Latvia år 1870

Vi starter med å gå til året 1958. Jeg gikk da på Dahlske skole i Grimstad, og jeg var interessert i slekt- og lokalhistorie. Jeg satset nå på å samle gamle familiebilder og besøkte Elisabeth Salvesen (1870 – 1960) på Ruffen. Vi gikk gjennom de gamle familiealbumene som hun hadde. Hennes far var en fetter til min tippoldefar, Christian S. Bie (1823 – 1901). Hun hørte til min nære familie. Jeg fikk en del gamle bilder av henne, og hun forklarte nøye hvem det var og hvordan de hørte til vår familie. Hun viste meg også et brev som hun hadde. Det var på fire sider som var falsket. Det var skrevet i Riga på et meget eksklusivt, glanset papir, og med den peneste skjønnsskrift som det er mulig å prestere. Det var skrevet av Karen Bie (1836 – 1920). Hun var gift med Anthon Boe Amundsen (1835 – 1915). Han førte på denne tiden *General Birch* av Christiania. 2) Det gikk en del år. Jeg ville gjerne kopiere dette brevet. Det er helt åpenbart at Karen Bie hadde fortalt om reisen med sin mann til Riga. Niesen til Elisabeth Salvesen bodde nå i huset. Jeg besøkte henne og presenterte mitt viktige ærend. Da ble jeg skuffet, og sammenhengen er følgende: Niesen hadde pusset opp, og en del innbo var da båret ut i uthuset. Der hadde det oppstått en brann. En del var gått tapt, bl.a. dette brevet fra 1870! Noe var imidlertid blitt berget, bl.a. et foto av A. Boe Amundsen og frue Karen Bie, tatt av Elisabeth Helmer i Grimstad tidlig på 1900-tallet. Det hadde vært innrammet og bar spor etter brannen. Jeg fikk det.³⁾ Karen Bie besøkte også andre havnebyer på reisen med sin mann. Det er bevart et foto av henne tatt i Antwerpen. Etter stil og koloritt mv. er det tatt omkring 1870. Det gjorde sikkert inntrykk hjemme i Grimstad på denne tiden, for en dame å kunne gi bort fotografier tatt i en fremmed havneby! (Bilde 2)

A. Boe Amundsen ble viden kjent for en bragd han utførte i 1869. Han var på seilas fra Hamburg til San Francisco. Han måtte da runde Kapp Horn. I dette farlige farvannet hadde et skip forlist. Det oppdaget skipperen og mannskapet ombord i *General Birch*. Det var i streket Le Marie, mellom østpynten av Tierra del Fuego og øya Staten Island. Det forliste mannskapet var i live og klamret seg tydeligvis til vrak og vrakrester.²⁾ A. Boe Amundsen kom med *General Birch*. De greide å redde hele det



Fig. 2. Karen Bie (1836–1920), av Grimstad-familien «De røde Bier». Dette navnet kom av at de fleste i familien hadde rødt hår, helt tilbake til 1700-tallet. Hun var ute og seilte med sin mann, Anthon Boe Amundsen (1835–1915). Foto er tatt av Adolf Forsberg, ca. 1867. Han var aktiv som fotograf og urmaker en kortere tid i Grimstad på denne tiden. Foto: Bearbeidet av Knut Brautaset.

forliste mannskapet; mange måtte behandles ombord på *General Birch* for skader de hadde fått. De var forfrosne og mange hadde fått koldbrann. Det var *Dreadnought* av San Francisco som hadde forlist. Skuta hadde et mannskap på 34 mann, og alle ble reddet! Havaristene ble tatt med nordover langs med vestkysten av Chile, til havnebyen Tomé i Concepcion Bay, ca. 37 grader Syd. Denne bukta hadde noen av de beste havner på kysten av Chile.⁴) Den amerikanske presidenten ga A. Boe Amundsen et kronometer med inskripsjon som takk for denne redningsdåden. Det ble overrakt ham av generalkonsulen ved den amerikanske legasjon i Stockholm. Vi var i union med Sverige på denne tiden, og Stockholm var vår felles hovedstad. Borgerne av San Fransisco hadde samlet inn 1500 dollar som skulle fordeles mellom skipper og mannskap som en takk for redningsdåden. Når det gjelder *General Birch*, så var det én passasjer i tillegg til mannskapet på 20. Var det Karen Bie? Vel, det

vet vi ikke sikkert. Vi skal imidlertid etterhvert se at også skipperfruer ble med sine ektemenn på seilas rundt Kapp Horn!

Premierløytnant Puntervold og hustru i Bristol ca. 1870.

Vi går tilbake til 1958 og mine besøk hos Elisabeth Salvesen. Hun gikk detaljert gjennom de gamle fotoalbumer med meg. Hun viste meg bilder av sine foreldre, sine søsken og slektninger, og av venner av familien Salvesen. Vi kom da til fotografier av premierløytnant Carl Gustav Puntervold (1828 – 1920) og hustru Fransiska Marie Falch Landmark.

Dette merket jeg meg spesielt. Premierløytnanten ble i 1867 bestyrer av Grimstad sjømannsskole. Han bodde ved Vardåsvolden og var praktisk talt nabo til familien Salvesen. Premierløytnanten reiste fra Grimstad i 1885. Da ble Mathias Holst Bie (1830 – 1910) den nye bestyrer. Han var en yngre bror av min tippoldefar!5) Da jeg en god del år senere besøkte denne niesen, så jeg adskillig nøyere på disse gamle fotoalbumer. Jeg tok alle bilder forsiktig ut, jeg så hvor de var tatt og om det var skrevet noe på baksiden. Jeg fikk meg da en liten overraskelse: Fotografiene av premierløytnanten og hustru var begge tatt i Bristol i England av den samme fotograf! De var tatt samtidig, det så jeg på den måten den store portieren hang på. Arrangementet når det gjelder møbler i atelieret, ble endret litt da de to fotografier ble tatt, (Bilde 3 og 4). 6) Sammenhengen her er helt åpenbar. Premierløytnanten har et sommerhalvår omkring 1870 tatt hyre



Fig. 3. Fransiska Puntervold, foto tatt ca. 1870 av fotograf R. T. Cartwright, 4. & 5. Clare Street, Bristol, England. Hun var da på sjøreise sammen med sin mann som for anledningen må ha vært skipper på en norsk skute. Foto: Bearbeidet av Knut Brautaset.



Fig. 4. Premierløytnant Carl Gustav Puntervold, foto tatt i Bristol samtidig som det ble tatt foto av hans hustru, se fig. 3. Legg merke til at arrangementet med møbler i atelieret er spesielt tilpasset hvert av de to fotografier. Foto: Bearbeidet av Knut Brautaset.

som skipper. Sjømannsskolen hadde da ferie for alle elever måtte ta seg hyre for å tjene til livets opphold. Rimeligvis har Puntervold vært vikar for en skipper som gjerne ville være hjemme en sommer av en eller annen grunn. Premierløytnanten tok sin hustru med, og de gikk til fotograf i *Bristol*. Dette ble eksklusive bilder, tatt i en fremmed havn! Carl Gustav Puntervold hadde som navigasjonslærer de beste kvalifikasjoner. Han hadde også tidligere hatt permisjon fra Marinen for å seile i koffardifart, bl.a. i årene 1857 – 1859.7)

En vielse 1901 i sjømannskirken i Cardiff

Dette var en eksklusiv vielse 18. januar 1901, det var den eneste vielse dette året i vår sjømannskirke! Hvem var det som ble viet? Det var Pauline Wilhelmine Barth (1865 – 1932), datter av lensmannen i Romsdalen da hun ble født. Hun ble kalt Polly. Ektemannen var Nicolai Reimert Bie (1849 – 1942). Han var skipper på *Rathlin Island* av Grimstad.8)



Fig. 5. Nicolay Reimert Bie og hustru Polly Barth. Foto er helt åpenbart tatt i 1901 da de ble viet. Fotograf var George Barth, 105 Bute Street, Cardiff. Han var en bror av bruden og hadde slått seg ned i Cardiff. Jeg fikk låne det originale foto i 1998 da jeg besøkte slektninger i Florida. Foto: Bearbeidet av Knut Brautaset.

To av brødrene til bruden hadde slått seg ned i Cardiff. Det var George Barth som var fotograf og tok foto av brudeparet. Han hadde vært fotograf i Kristiansund og i Bergen i 1890-årene men hadde utvandret og slått seg ned i Cardiff. Den andre broren var konsulatsekretær i Cardiff, og han var offisielt vitne ved vielsen i 1901. (Bilde 5). Polly Bie var ute og seilte med sin mann. Senere på året 1901 var *Rathlin Island* på vei fra Liverpool til New Zealand. Polly var gravid, og ved syd-kysten av Australia var det tydelige tegn på at fødselen var nær forestående. Nicolai R. Bie endret kurs og seilte inn til havnebyen Port Pirie. Her ble Marie Nicoline Bie født 2. november 1901. Hun ble døpt to dager senere i den lutherske kirke i byen. Hun har spøkefullt senere fortalt at hennes far på sin reise seilte inn til en liten havneby i Australia for å sette i land «some additional cargo – me». Hun ble født som en landkrabbe, men «the blood of

my seafaring ancestors» hadde gitt henne en umettelig trang til å reise!⁹⁾ Polly Bie ble i Port Pirie noen måneder med sin lille datter, og hun fikk flere venninner der. Nicolai R. Bie har i denne tiden tydeligvis seilt i dette farvannet slik at han hadde rimelig gode muligheter for å ha kontakt med sin hustru og babyen.

En av venninnene til Polly skrev sist i juni 1902 et brev til Polly Bie. Hun var igjen til sjøs sammen med sin mann, og *Rathlin Island* hadde kurs mot New Zealand, mot havnebyen Oamaru på østkysten av South Island. Venninnen er spent på hvordan det står til med den lille babyen, og hun skriver: «*Now you must tell me how my little baby is looking, if she is learning to speak, she is nearly nine months old now*». ¹⁰⁾ Det er vinter på disse sydlige breddegrader i juni, og venninnen håper det ikke er for kaldt i Oamaru når de kommer frem dit. Hun sender også «kind regards to the Captain!». Vi merker oss at våre skuter for godt over 100 år siden besøkte havner som er fullstendig fremmede for oss i dag. Nicolai R. Bie fortsatte å seile, og hadde sin hustru og lille datter med. Sommeren 1904 er han i skandinaviske farvann. Polly Bie er igjen gravid, og han får satt henne i land i Bergen. Her blir datteren Pauline Nathalia Bie født den 4. august 1904.¹¹⁾

Bergen var imidlertid ikke noe blivende sted for Bie-familien. Sent på høsten 1904 er de i Napoli i Italia. Her blir skuta rimeligvis liggende noen tid, for lille Marie Nicoline fikk da tilstrekkelig tid til å «*fall in love with a young Neapolitan gentleman, aged three and a half*». Hun gråt sårt da skuta forlot Napoli havn og hun «*being seperated from him*»!¹²⁾ Døtrene nærmet seg skolepliktig alder, og foreldrene måtte finne seg et hjem på land. De valgte å slå seg ned i Jacksonville i Florida. Husfaren hadde en mengde slektninger her. Hans onkel, Knud Sørensen Bie (1812 – 1884), hadde kommet hit i 1830-årene. Han ble los og etter hvert losoldermann i Pilot Town ved munningen av St. John's River. Han forandret sitt navn til John Johnson.¹³⁾ Han var gift tre ganger etter at han to ganger var blitt enkemann. Han hadde mange barn og barnebarn. Nicolai hadde også to brødre som hadde slått seg ned her og stiftet familie.¹⁴⁾

Nicolai Reimert Bie 1928 – «Time to Remember»

Det var dette året 100 år siden Henrik Ibsen ble født. Nordisk Tidende som kom ut i Brooklyn, New York, måtte selvsagt markere dette. I utgaven den 15. mars 1928 får vi på første side «*Et Rids av Ibsens Liv og Virke*» med et stort og representativt portrett. Det blir med store bokstaver slått fast at han er «*Det Nittende Aarhundres største Dramatiker*». Vi får også i en egen artikkel vite at «*Det tok Tid før Ibsen erobret New York*».

Det går ikke an å skrive om Henrik Ibsen uten å spørre: «Har Terje Vigen levet?». Nordisk Tidende stilte selvsagt også dette spørsmålet i en egen artikkel. Avisen måtte gå til en lokalkjent og sakkyndig person for å få svar. Nordisk Tidende gikk til Nicolai Reimert Bie! Det blir slått fast at det er «*kaptein Nicolai Bie, som kanskje mer end nogen anden har et ord at si i denne anledning*». Han fikk nå en mulighet til å fortelle om sine lange sjøreiser til de mest fjerntliggende havner. Hustru og barn hadde vært med. Han tenkte på sin barndom og oppvekst i Grimstad. Kapteinen starter med å slå fast at «*Ibsen selv har aldrig besvart dette Spørsmål*». Nicolai Bie kan imidlertid fortelle at «*Episoder i Grimstad har git Støtet til Digtets Fremkomst*». Han går til sin egen familie for nærmere å redegjøre for dette: Hans bestefar, Søren Bie Tellefsen (1786 – 1853), hadde sittet to år i engelsk fangenskap under Napoleons-krigen. Det var i 1807 hans skute var blitt kapret av en engelsk «Man of War». Han førte dette året en dansk galeas som gikk fra Trondheim til Amsterdam med fisk og trelast. På en av disse turene ble skuten oppbrakt utenfor kysten av Nederland. Skuten ble ført til England, og bestefaren satt 2 ½ år i fangenskap. Han kom i 1810 hjem til Hesnes der han bodde, og han giftet seg.¹⁵⁾ «*Saa kom det værste av uaaarene – 1812*». Vinteren var uhyre streng. Kysten var blokkert av is, men mat måtte man jo ha. Bestefar satte sin lille båt på vannet og tok årene fatt for en rotur til Jylland for å hente korn. Båten var 12 – 14 fot, og turen gikk greit. Han kom frem til kysten av Danmark, fikk ombord tre tønner bygg, og satte kursen hjemover igjen. Turen hjem tok tre dager, og en morgen i grålysningen så han kysten av Norge. Han satte kursen mot Gamlegabet utenfor Hesnesøyene, men der lå et engelsk krigsskip og duvet i dønnin-gene. Han skjønte at det ikke var mulig å rømme. Engelskmennene satte en båt på vannet, og «*kort efter var bedstefar under eksimination*».

Han fortalte om de vanskelige forhold hjemme der hungersnød truet. Dette må ha gjort inntrykk, og «*Engelskmanden ... gav sine mænd ordre om at la ham komme uhindret iland med føden*».¹⁶⁾ Nicolai Reimert Bie trakk en konklusjon på grunnlag av dette som han var blitt fortalt, da han var en gutt: «*Der er grund til at tro at Henrik Ibsen, som fik denne historie av min bedstefar, har bygget sit berømte digt herpaa*». Leserne av Nordisk Tidende får også en forklaring på hvorfor diktet er mer dramatisk enn denne historien fra 1812: «*Naar digtet er blit mere dramatisk end virkeligheten, saa skyldes det selvfølgelig Ibsens fantasi om hvad som kunde ha hændt og hans evne til at lage effekt*».

Nicolai R. Bie forteller også om seg selv. Han bor nå i Brooklyn hvor han har eget hus, hustru og to døtre. «*Det er en lykkelig mand en møter, naar en avlægger det venlige hjem en visit*», får vi vite. Han er nå snart 80 år

gammel, men han har beholdt sin vitalitet og forteller om gamle dager med en interesse som vekker beundring. «*Hans hustru gik med ham paa mange av hans reiser, og deres tre barn saa verdens lys for første gang paa helt forskjellige steder*». Det var i Afrika, i Australia og i Bergen. Det ene av barna, det som var født i Afrika, døde i ung alder. Han har nå lagt arbeidet på hyllen, «*den gamle hædersmand*». Fra 1870 til midt i 1920-årene, gikk han på langturer. Han har sett alle verdens land, og han kan fortelle som få andre!¹⁷⁾

Anne Marie Bie runder Kapp Horn i 1909

Knud M. Bie (1860 – 1939) lå med sin skute *Dalston* ved Newcastle i juni 1909. Hans hustru Anne Marie var med. En fotograf kom ombord, og han tok et bilde av de to i kahytten på skuta, se fig. 1. Det ble et meget godt bilde, og Anne Marie sendte det hjem til sin venninne Lise Johnsen i Grimstad. Hun skriver en liten hilsen på baksiden av bildet, og forteller at de lever vel. Hun forteller at hun dessverre ikke har fått skrevet til Lises søster, men det skal hun gjøre i neste havn som de ankrer opp i. Det er tydelig at bildet er tatt kort tid før *Dalston* skulle stikke til sjøs.

Anne Marie Bie forteller at hun blir med sin mann videre til Syd-Amerika, til havnebyen Callao. Dette var den største havnebyen i Peru, og de viktigste eksportvarer var metaller, ull, panamahatter, huder og kokain. Vi får dessverre ikke vite hvilke varer *Dalston* skulle ta om bord. Vi ser skuta (Bilde 6 og 7). Det var en lang reise hun hadde foran seg. Panama-kanalen ble åpnet først i 1914, i 1909 måtte de seile rundt Kapp Horn for å komme til havn i Chile eller Peru. Skipperfruene i Grimstad på denne tiden var jammen modige, en seilas rundt Kapp Horn var ingen ting for dem! Vel, i Grimstad på denne tiden hette den farlige pynten sydligst mot Antarktisk, bare Hornet, se fig. 8.

Vi må si litt om de to venninner som korresponderer i 1909. Anne Marie Bie, hennes pikenavn var Anne Marie Egelien. Hennes far var politibetjent i Grimstad. Lise, hennes pikenavn var Christine Elisabeth Glatved.¹⁸⁾ Hun ble gift med agent John Martin Johnsen; og de ble foreldre til kemner John Johnsen. «Kemneren» var en kjent mann i Grimstad som alle vi litt eldre husker godt. Han sto virkelig på for at «Kommunekassa» i Grimstad fikk inn det den hadde krav på! Vi må tillate oss en liten anekdote som forteller litt om «Kemneren»: Min far hadde birøkt som hobby. Det hadde han lært av sin mormor. Hun bodde på Frivold, et nybyggerstrøk for innflyttere til Grimstad. Hun var en av de første birøkterne her i distriktet.¹⁹⁾ «Kemneren» hadde merket seg at min far aldri

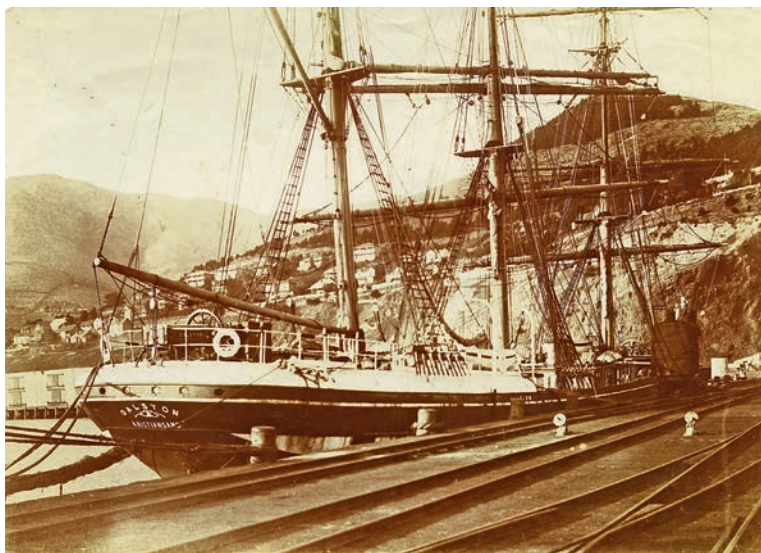


Fig. 6. «Dalston» av Kristiansand. Jeg fikk dette foto i 1978, og det ble opplyst av skipperens niese at det skulle være tatt ca. 1909. Det er mulig at det da er tatt i Callao i Peru, bestemmelsesstedet for skipets lange reise i 1909? Foto: Bearbeidet av Knut Brautaset.



Fig. 7. «Dalston» av Kristiansand. Fotografiet er tatt samtidig med fotografiet av skuta i fig. 6. Legg merke til den kraftige klyverbommen som stikker ut fra baugen. Vi ser at skuta ligger i en stor havn, rimeligvis er det Callao i Peru. Foto: Bearbeidet av Knut Brautaset.

oppgå noen inntekt av den honningen han solgte. «Kemneren» kom en dag opp på skredderverkstedet til min far, og han ville ha en forklaring på dette. «*Det er ikke vi birøktere som tjener noe på disse biene; de som tjener, er de som har store frukthaver!*», svarte min far. «Kemneren» hadde en stor frukthave oppe ved Markveien. Det ble aldri mere noe spørsmål om hva min far tjente på disse biene sine! «Kemnerens» datter, Else Marie Myhre, ga meg dette bildet fra kahytten ombord i *Dalston*, se fig. 1. Jeg fikk bildet i 2019. Hun visste at jeg hørte til Grimstad-familien «De røde Bier», og at jeg var interessert i lokalhistorie. Bildet er meget godt, og det er den direkte årsak til at jeg bestemte meg for å skrive om «*Skipperfruer til sjøs*» i 2020!

Caroline Weidmann Bie – reise til England 1899

Charles Bie og hustru besøkte oss i Grimstad i 1992. Han var fetter til min mor, og de bodde som pensjonister i Sarasota i Florida, USA. Han var oppvokst på Long Island ved New York der hans far hadde etablert seg med hustru og familie. Charles Bie ville gjerne se Grimstad der faren hadde vokst opp. Reisen til Grimstad ble godt planlagt. Jeg skrev og sa at han måtte ta med gamle familiebilder mv. slik at vi kunne samtale også om disse bildene. Ett av dem ser vi i (Bilde 9). Det er tatt ombord i kahytten i *Two Brothers* av Grimstad. Sammenhengen når det gjelder dette bilde, er etter all sannsynlighet følgende: Søren Bie var i 1870-årene

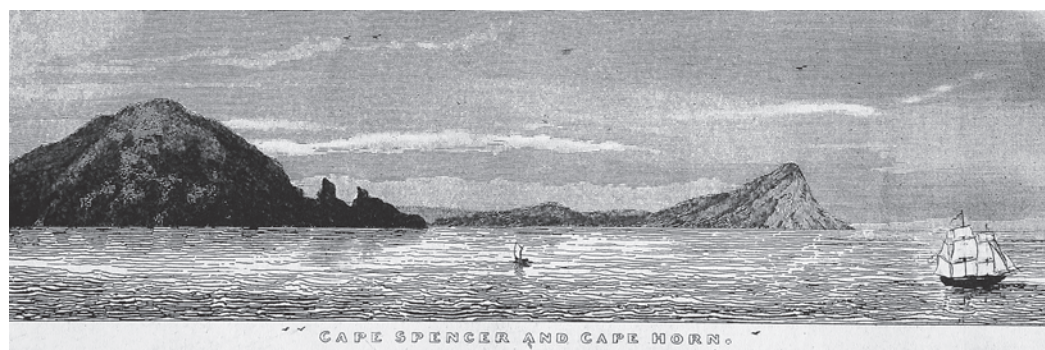


Fig. 8. Vi ser Kapp Horn til høyre, retning mot øst, i karakteristisk profil. Til venstre ser vi Kapp Spencer. Kobberstikk, laget etter de skisser som ble gjort ombord i HMS Beagle under den berømte ekspedisjonen i 1830-årene. Skissen er gjort av W. W. Wilson, graveringen er gjort av S. Bull, og gjengitt i George Findlay: *South Pacific Ocean Directory, Fifth Edition*, London 1884. Foto: Bearbeidet av Knut Brautaset.

skipper på farens skute *Nidelven* av Grimstad.²⁰) Han kom til Dover i Kent.²¹) Her ble han kjent med Caroline Weidmann, datter av skipshandleren Johan Ulrich Weidmann (1822 – 1902). De giftet seg i Dover i 1878, og Caroline ble med hjem til Grimstad. Søren Bie førte *Two Brothers* i årene omkring 1900. Caroline Weidmann var i alle fall to ganger over til Dover og besøkte sin far og familie. En gang hadde hun med seg sin yngste sønn. De var i Dover et par måneder før de kom hjem igjen. Det må være i denne sammenheng at dette bildet i fig. 9 er tatt. Johannes Bie er mest sannsynlig fem år gammel, og bildet er da tatt i 1899. Caroline Weidmann har blitt med *Two Brothers* over til engelsk havn, og så har hun kommet seg med tog til Dover. Det er flere eksempler på at skipperne giftet seg i fremmed havn, og tok sine hustruer med hjem til Grimstad. Vi vil nevne ett eksempel. Ved Fjære kirke, ikke så langt fra sydportalen, er det et gravsted inngjerdet med et imponerende gjerde laget av støpejern. Vi leser på den store gravsteinen: «*Sacred to the memory of MARIA ERICHSEN daugh-*



Fig. 9. Kalytten ombord i «*Two Brothers*» av Grimstad. Vi ser til venstre skipperfruen, Caroline Weidmann (1857 – 1928). Vi ser til høyre skipperen, Søren Bie (1850 – 1918). Deres yngste sønn, Johannes Frivold Bie, sitter i midten. Vi ser at bildet, litt primitivt, er satt sammen av to bilder. De fotografier som hadde sitt marked i de store havner, var ikke alltid de mest profesjonelle! Fotografiet er mest sannsynlig tatt 1899. Foto: Bearbeidet av Knut Brautaset.

ter of STEPHEN OATES of GRIMSBY». Hun døde på Skaregrøm den 27. august 1865, 36 år gammel. Hennes mann, Daniel Erichsen, var skipper.

En fødsel i Syd-Atlanteren 4. februar 1915

Ravenscourt av Grimstad skulle på langfart. Albert Andersen (1849 – 1931) var reder, og hans sønn Jørgen Andersen var skipper. Han ville ha sin hustru med på turen. Hun var gravid. Den alminnelige oppfatning var at dette var noe dristig, det kunne bli fødsel i rom sjø. Det gikk imidlertid ikke an å si noe, skipperen var jo sønn av rederen! *Ravenscourt* skulle til havn i Syd-Amerika. Hvilken havn det var, har nå etter vel 100 år gått i glemmeboken. Buenos Aires, Montevideo og Santos ble på denne tiden ofte besøkt av norske skuter, så det er mulig at det var til en av disse havnebyene. *Ravenscourt* kom til Syd-Amerika. Seilasen videre gikk til Australia. Det var en lang reise, nesten halve Jorden rundt! Kursen ble satt østover, ikke vestover rundt Kapp Horn. I Syd-Atlanteren ble det klart at fødselen var nær forestående. Skipperen ble så nervøs at han ikke kunne være til noen hjelp. Det ble styrmannen som måtte trø til og være «jordmor». Det var min bestefar, Johan Weidmann Bie. Det var noen bøker om førstehjelp etc. ombord. De sa mest om bruddskader for det hendte at matroser falt ned fra riggen og måtte spjelkes. Det hendte også at last forskjøv seg, og mannskapet kunne bli klemt og få skade. Det sto lite om fødsler, men det sto da så pass at det var en fordel å ha en spesiell tang til hjelp. Noen slik tang var ikke ombord, men kokken hadde en sukkerklype. Den ble til vanlig brukt til store klumper med kandissukker. Den kunne styrmannen bruke ved fødselen. Kahytten ble gjort om til fødestue. Sukkerklypa var til god hjelp. Babyen ble født, det var en gutt. Styrmannen måtte bare legge babyen til side, han måtte ta seg av moren. Plutselig kom det et lite skrik. «Jeg tror han lever», utbrøt skipperen forbauset! «Ja, er det ikke det som er meininga», svarte styrmannen!

Mannskapet fikk også en jobb å gjøre. Skuta var i sydlige farvann, og sola sto høyt på himmelen. Det var varmt. Mannskapet pumpet opp vann på dekket, og det ble da kjøligere og en mer behagelig temperatur i «fødestua» like under dekk! *Ravenscourt* kom til Australia og videre til England, til North Shields ved Newcastle. Her var det sjømannskirke, og den lille gutten ble døpt 23. juni 1915. Han fikk navnet Finn Krøger Andersen. Det var blitt sendt telegram til Grimstad om den store begivenhet, og besteforeldrene kom over til England og var faddere. Faren, Jørgen Andersen, var også fadder. Han hadde kommet til hektene igjen etter den dramatiske fødselen i Syd-Atlanteren.22) Sukkerklypa må vi si

noe om. Den hadde noen pigger helt ytterst slik at det var lett å gripe sukkerklumpene. Finn Krøger fikk noen arr ved ørene som aldri gikk bort. De var ikke akkurat pene, men det gjorde ikke noe!²³)

Forts...

Del to av denne artikkelen kommer i neste årsskrift.

Noter og kildehenvisninger

Denne artikkel har i vesentlig grad karakter av at jeg over en god del år har samlet forskjellige opplysninger om min familie i Grimstad, en familie som gikk under navn av «De røde Bier». Det er i møte med andre at jeg har fått helt vesentlige opplysninger i den aktuelle sak. Dette vil nødvendigvis komme tydelig frem slik som jeg skriver. Artikkelen har derfor en noe annen karakter enn mye av det andre jeg har skrevet når det gjelder lokalhistorie. To kilder må jeg imidlertid nevne spesielt:

Jeg «maste» i to år på min mormor, fru Anthonette Weidmann Bie (1885 – 1976) at hun måtte skrive ned sine erindringer. De forelå 15. januar 1964, og de er formet som et meget langt brev til meg. Jeg siterer fra disse erindringer, supplert med opplysninger som hun har kommet med muntlig, uten at de er blitt med i de skriftlige erindringer. Det fremgår tydelig hva som er sitat og hva som er supplerende opplysninger. I erindringene kaller hun sin mann for «far».

Nicolai Reimert Bie (1849 – 1942) som i en årrekke bodde i Brooklyn, etterlot seg et betydelig privatarkiv. Det er i dag hos Linda Smith Lowe i Atlanta, Georgia, USA. Jeg har i flere omganger fått kopier m.v. fra saker som er i dette privatarkivet. Her er det også meget vesentlige og interessante opplysninger om «Skipperfruer til sjøs».

Artikkelen, «Skipperfruer til sjøs», er skrevet på samme lest som en annen artikkel jeg har skrevet for Selskapet for Grimstad Bys Vel: «Sjømannens hilsen hjem». Den kommer ut på høsten 2020 i Byselskapets medlemsskrift. De to artikler bør egentlig leses i sammenheng.

1. Den Norske Sjøfarts Historie, redaktør Jac. S. Worm-Müller, i alt seks bind i folioformat, utg. Oslo 1923 – 1952. De to bilder er gjengitt i bind 3.2, Oslo 1929, side 510 og 511.
2. «A. Boe Amundsen, Grimstad», «Kysten», nr. 300, 9. nov. 1901. Et utdrag av denne biografi med portrett, er gjengitt i «Album Kystens Mænd 1901», en eksklusiv bok med bilder og biografier fra bladet «Kysten», Kristiania 1901, se s. 65. Det er da i tittelen når det gjelder

- ham, tilføyd at han er «Skibsmægler». Hensikten med denne boken var «at levere en objektiv Biografi, ... for end ytterligere at vække Interesse for den Samlingstanke, som der ligger i disse vore Bestræbelser for at bringe Skibsfartens Mænd nærmere hverandre». Vi konstaterer at ikke en eneste dame har fått sin biografi i denne eksklusive boken! Øyvind Vigeland Gundersen: En sjømannsbragd, Grimstad Adresstidende 12. mars 1970; denne artikkel bygger i vesentlig grad på et avisutklipp fra Aftenposten 2. mars 1870.
3. Det aktuelle fotografi er gjengitt i Grimstad Bys Historie, utg. 1927, se s. 602.
 4. Alexander George Findlay: «A Directory for the Navigation of the South Pacific Ocean ...», 5. utgave, London 1884, se s. 157 – 160 om Conception Bay.
 5. A. Landmark: Stamtavle over en norsk Slegt Landmark, Christiania 1924, se s. 72 – 76 om familien Puntervold. Vi finner ikke C. G. Puntervold i Mønstringskontorets hovedruller m.v. Han var marineoffiser og ble derfor ikke offisielt rulleført og registrert som de øvrige sjøfolk. Det er derfor noe vanskelig å finne ut hvilken skute han førte da han kom til Bristol.
 6. Jeg fikk disse fotografier til min samling, og flere andre som jeg hadde interesse av, bl.a. også et annet foto av C. G. Puntervold, tatt i Norrköping av Wilh. Sachse, Slottsgatan No. 85. Det er ut ifra stil og koloritt etc. også tatt ca. 1870, muligens litt tidligere.
 7. Digitalarkivet, Kirkebøker utland, Cardiff ministerialbok 1887 – 1932, se vielser 1901. Mikael Sundt: Stamtavle over Familien Barth, Kristiania 1891, se s. 66 – 67 om vår gren av familien Barth. J. Landgraff: Gimstadslægter II, Grimstad 1901, se s. 189 – 190, se om Ole T. Bies barn.
 8. Brev dat. Grimstad 25. jan. 1898, fra A. Boe Amundsen til Hr. Kapt. Nic. Bie, Bark «Rathlin Island», pt. Hamburg. Brevet er i privat eie. Statsarkivet, Kristiansand, Mønstringsprotokoller Grimstad, Hovedrullen nr. 636, Nicolai Reimert Bies mønstringer. Det er dokumentert at han 14. april 1904 meldte avreise til utlandet. Susanne Bonge: Eldre norske fotografer, Bergen 1980, se s. 52, Georg Daniel Barth.
 9. Marie Nicoline Bie, Birth Certificate, South Australia, Book 684, Page 298, 15. Nov. 1901. Selvbiografi i brev datert New York 23. Sept. 1943, adressert til Writer's Digest, Cincinnati, Ohio; kopier i privat eie. Hennes navn etter de offisielle dokumenter er «Nicoline Marie», men selv skrev hun som voksen «Marie Nicoline». Hennes far bruker også denne siste formen i 1909 i sin «Petition of Naturalization», se note nr. 11 nedenfor.

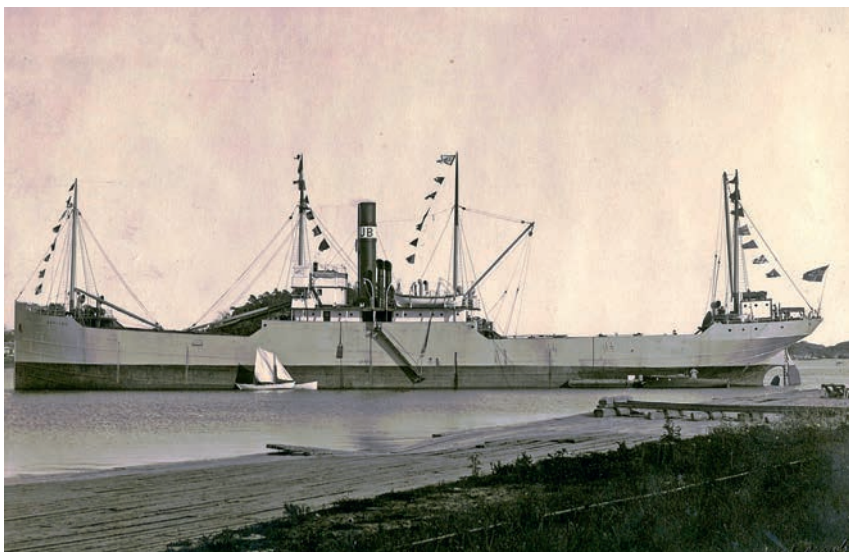
10. Brevet er dat. Port Pirie 26. juni 1902, fem tetskrevne sider med en god del opplysninger om felles kjente. Brevet er i de deler av privattarkivet til Nicolai R. Bie som er bevart.
11. Florida, Naturalization Records, 1847 – 1995, for Nicolai Reimert Bie. Hans «Petition for Naturalization» er dat. Jacksonville 21. Mai 1909. Han gir her detaljerte opplysninger om sine to barn og familie. The United States of America, Certificate of Naturalization, No. 36400, dat. Jacksonville 11. nov. 1909.
12. Marie Nicoline Bie, hennes selvbiografi 1943, se også note nr. 9 ovenfor.
13. Johan Anton Wikander: Fra Grimstad til Florida i 1830-årene. Knud Sørensen Bie (1812 – 1884), Selskapet for Grimstad Bys Vel, Medlemsskrift nr. 30, 1975, «Utvandrer nummer», se s. 71 – 85.
14. Marie Nicoline Bie, brev dat. Brooklyn, New York, 3309 Avenue S, 3. des. 1930. Hun gir her en rekke opplysninger om seg selv og foreldrene. Brevet, i alt 28 punkter, synes å være satt opp for at hun måtte bekrefte sitt amerikanske statsborgerskap, som hun hadde fått automatisk i 1909 da hennes foreldre fikk borgerskap, se note nr. 11 ovenfor. Attest, St. Andrew's Church, Jacksonville, udatert, men synes å være skrevet i 1946. Brev fra Linda Smith Lowe, Atlanta, Georgia, 5. mars 2019.
15. Digitalarkivet, Øyestad prestegjeld, Ministerialbok 1805 – 1824, her er også vielser for Fjære sogn. Søren Bie Tellefsen og Ingeborg Salvesdatter Hesnes ble viet i hjemmet den 7. februar 1810, etter kopulasjonsbevilling. Det er mulig at han kan ha kommet hjem i 1810 etter fangenskapet i England, slik som Nicolai R. Bie forteller. Det mest sannsynlige er rimeligvis at han har kommet hjem sent på året 1809.
16. Det finnes flere detaljerte eksempler på at nordmenn under Napoleons-krigen ble tatt til fange like opp under kysten, de ble eksaminert, og så sluppet fri! Jeg har redegjort for dette i min artikkel «Britisk kartlegging på Agdesiden 1570 – 1814», Agder Historielags årsskrift nr. 72, 1996, se s. 37 – 69, og særlig kapittel III og de detaljerte kildehenvisninger. Det er ikke urimelig at det forholdt seg slik i 1812 når det gjelder Søren Bie Tellefsen (1786 – 1853); slik som det ble fortalt av hans barnebarn i 1928. Det er i denne sammenheng meget interessant å konstatere at den britiske orlogssluppen *HMS Persian* gjorde meget nøyaktige bredde- og lengdegradsobservasjoner like utenfor Grimstad og Hesnes henholdsvis 16. og 18. sept. 1812.

17. Arthur H. Bie (1887 – 1971), fetter til min bestefar Johan Weidmann Bie, besøkte Nicolai R. Bie i Brooklyn en gang i 1930-årene. Han ble også imponert over alt det Nicolai hadde å fortelle. Han hadde en mengde gamle familiebilder som han viste til Arthur, bl.a. et av Nicolais onkel som utvandret til Florida, John Johnson (1812 – 1884), tatt omkring 1860, jvf. note nr. 13 ovenfor. Det hadde tilhørt Nicolais far-mor, og min tipp-tipp-oldemor. Arthur H. Bie fikk det da av ham, og jeg fikk det så i 1963!
18. J. Landgraff: Grimstadslægter, Grimstad 1892, se s. 15 om familien Glatved. Ch. A. Delgobe: Stamtavle over de Adgangsberettigede til T. B. Schnitlers ... Legat, Kristiania 1902, se Tavle III, Glatved.
19. Johan Anton Wikander: Fra Laudal til Landvik i 1860-årene. Barnevandrerens Anna Olsdatter Sveinal (1854 – 1940), Agder Historielags årsskrift nr. 83, 2007, se s. 163 – 198.
20. Jeg besøkte Charles Bie og hustru Dolly i Sarasota, Florida, i 1998. Jeg gikk da gjennom noen kasser med forskjellige saker som hadde tilhørt hans far. Jeg fant flere bilder som jeg lånte og kopierte. Jeg fant også bilder, tatt i Grimstad så langt tilbake som midt i 1860-årene, med de mest nøyaktige opplysninger skrevet på baksiden!
21. Johan Anton Wikander: Familien Weidmann. Fra Zürich til Grimstad 1855 – 1878, Agder Historielags årsskrift nr. 76, år 2000, se s. 159 – 189.
22. Digitalarkivet, Kirkebøker utland, England, North Shields, Ministerialbok 1898 – 1966, se døpte.
23. Det var min mormor, Anthonette Weidmann Bie, som fortalte detaljert om dette, supplert med litt detaljer fra min bestefar.

GRIMSTAD - «NOGET AV DET VAKRESTE LANDET EIER» ELLER «EN FUGL SOM FÆLDER FJÆR»?

Av Roald Hanssen

Hva slags by var Grimstad for 100 år siden, da noen «dissentere» stiftet menighet i Vestregaten? I denne biten skal vi prøve å lage en skisse av Grimstad by og omegn i året 1897, byen som Johan Bergwitz i sin sosiologiske studie kalte «*type på norsk småby*». For en småby var Grimstad den gang som nå, og oppfatningen av byen varierte sterkt. Den gang som nå. I 1897 var ennå ikke Sørlands-begrepet unnfanget, med tilhørende romantisering og generalisering av en hel kystlinje og menneskene der. Men lovprisning av byen og omegnen finner vi i mange kilder. I en senere omtale skriver for eksempel Knut Dyvik og Mathias P. Molland i panegyriske vendinger om Grimstad og omegn, som «*i skjønnhet kan maale sig med noget av det vakreste landet eier*».



DS Sørland for anker på byfjorden i 1927. Dette var en periode da sjøfarten i Grimstad på ny sto svakt. J. Bangs dampskip var dette året det eneste rene handelsskip i Grimstad-flåten. Foto: Bearbeidet av Helge Grobæk.

Øine og sind vendt utad.

De legger stor vekt på at husene i byen har fasaden mot havet: «*Det er noget symbolsk i dette. Fra den tidligste alder er folkets øine og sind vendt utad, mot havet*». Knut Dyvik var lærer og senere redaktør av venstre-avisa Grimstadposten, mens Mathias P. Molland drev Laura Rejersens jernvarehandel nede ved brygga.

Men ikke alle var like imponerte over havnebyen Grimstad. Iallfall ikke Tellef Davidson, som fra 1880-åra virka som lærer ved amtsskolen, da den overtok etter Viggo Ullmanns folkehøgskole i lokalene på Vigmarken. I sin memoarbok «*Tolleiv Husmands Reiser i Norge*» (1915) serverer han en ganske besk beskrivelse av Grimstad.

Byen minner, som så mange av kystbyene, om en «*fugl som fælder fjær*». Fjærfelling skal jo være en forvandling til noe bedre. «*Men saalænge den kritiske tid varer, er flyveevnen ringe, bevægelsen besværlig og hele tilværelsen en plagsom kjedsommelighed*». Det er selvsagt sjøfartens og skipsbyggingens omstilling fra seil til damp og fra tre til jern han beskriver, en omstilling



Hans Hansens tomt og brygge. Foto utlånt av Roald Hanssen.

som i særlig grad har vært besværlig for Grimstad-området. Ikke synes han noe særlig om bygninger og gater heller. Han ligner byen med en høygaffel, der Storgata er skaftet og området ved havna er «lauvkjervet på gaffelens horn». «Byen vender sit smilende ansigt mot landsiden og det med grund, for dens opland er lidet men godt, det svigter ikke. Men mot havnen ser byen nærmest træt og sur ut, som efter en slitsom nattesjau.»

Vi har funnet fram både den konservative Grimstad Adressetidende og dens lokale motpol, Lillesand- og Grimstad-Posten, og fulgt disse i smått og stort gjennom vinteren og våren 1897. Stoffet som fyller avissidene er en herlig blanding av gravalvor, besk ironi og varmt og upretensiøst hverdagsliv, som bringer oss nesten opp i fanget på 1897- menneskene. Livet i Grimstad den gang var en kaotisk blanding av tragedie og latter, av humor og svartsyn, av ideelle målsettinger og banaliteter. Er det ikke omtrent slik, eller kanskje akkurat slik, livet oppleves i småbyen Grimstad vinteren og våren 1997?



Et sjeldent bilde av Hans Hanssens brygge, tatt like etter århundreskiftet og før det var bygd noen buer der. Men stablene av tømmer og plank forteller at trelasthandelen var i full gang. Foto utlånt av Roald Hanssen.

«Flaue tider».

Hvert femte år leverte byfogden i Grimstad en beretning til amtmannen i Nedenes om «*Kjøbstadens økonomiske tilstand*». Ved århundreskiftet viser det seg at folketallet har gått ned fra 3.172 i 1891 til 3.030. I Eide synker folketallet også, mens tallet stiger noe for Landvik og Fjære, slik at samlet innbyggertall på det som i dag er Grimstad, var 11.330 i 1900, og bare tolv flere enn i 1891.

Byfogden viser til «*De flaue Tider for Skibsfarten*», som varte ut i 1897, da fraktsatsene igjen begynte å stige. Skipsfarten var stadig den viktigste næringen i byen, og flåten omfattet i januar tre dampskip og 128 seilskip, som sysselsatte 223 styrmenn og 1149 menige sjøfolk.

En matros tjente på denne tida rundt 50 kroner i måneden mens en tjenestegutt måtte ta til takke med omtrent halvparten. Tjenestejenter tjente fra 90 til 150 kroner i året.

Byfogd Nielsen skriver at der ikke har vært noen konkurs «*av større betydning*» i byen. Men like utenfor bygrensa, på staselige Egra, bor skipsreder Jørgen Børresen. På verven i Hegdekjær i Strandfjorden ligger et halvferdig skipsskrog, etter Børresens og Salvesens konkurs. Skuta er bygd i furu på eikespant, er 140 fot lang, 32 fot bred og 17 fot dyp, og måler ca. 600 registertonn. 12. mai skal den på auksjon i Nielsens hotell i Grimstad. Med i dragsuget går også Egra, med «*god Jord og udmærkede husebygninger*», mens Børresen beholder sin bygård i Storgata. Så noen har virkelig fått merke «*de flaue Tider*».

Heldigvis går det bra med andre. På Fevik har jernskipsbyggeriet til Randulf Hansen fått inn en bestilling på et 3000-tonns dampskip. Og i Vikkilen fortsetter Jakob Tryde og Salve Johnsen ufortrødent å bygge seilskuter, henholdsvis med skonnertskipet «Vardvik» og bark «Freidig».

Det var ikke like lett å få hyre lenger. En dame på Rønnes averterer underetasjen til leie for «*landligere*», og bare en veteran med penger kan få skipperjobb hos Jens Olsen Hesnesøen, som averterer at «*velanbefalet Skibsfører kan mod at kjøbe Part erholde Førerposten af Bark «Orion» af Grimstad, drægtig 1190 RT.*

«Tarvelig husjomfru».

I det hele tatt var arbeidsmarkedet i slakkeste laget i Grimstad i 1897. Til en lærerpost på Hesnes meldte det seg 92 søkere, og det var lærer Ringsøen som gikk av med jobben. Men var du villig til å reise til Aren-



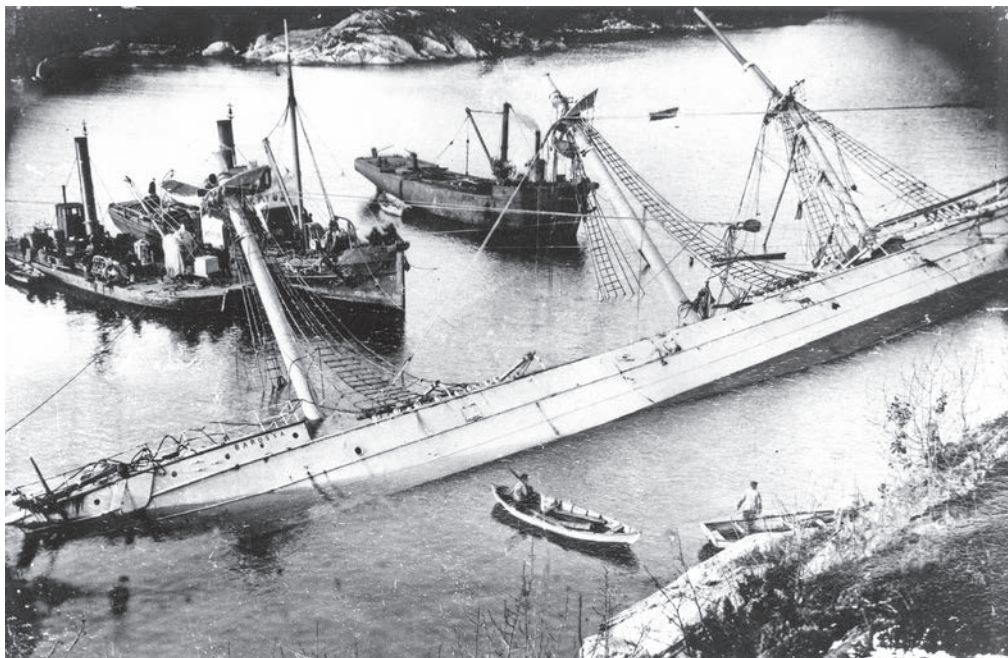
En av Børresen og Salvesens skuter på beddingen i Hegdekjær, inne i Strandfjorden. Kanskje det var nettopp dette skroget som skulle selges på konkurs-auksjonen i Nielsens hotell 12. mai 1897? Foto: Ibsenhuset / Grimstad Bymuseum.

dal, ønsket de fram til påske flyttetid en «tarvelig husjomfru, som er vant til alt huslig Arbeide. På Løn sees ikke saa nøie».

Og at tidene skifter ser vi av en annonse i Adressa 20. april. Det utlyses anbud på kjøring av tømmer fra Rore til Grimstad. Det nye er at denne gangen gjelder det ikke skipstømmer, men telegrafstolper! Grimstad og omegn Telefonselskab har forresten generalforsamling 5. mai, og har nå 90 «fuldt betalende Abonnenter» samt 27 «halvt betalende», dvs. 7 flere enn forrige år.

Utvandrere og innvandrere.

Mange står altså uten jobb. Formannskapet har fått rundskriv fra Departementet for det Indre, som minner om loven om å opprette «arbeids-anvisningskontor». For 90 ledige i Grimstad går veien til ny jobb helt til Amerika. Nå var altså 1897 et av åra med minst utvandring herfra, mest på grunn av den kortvarige oppgangen i skipsfarten. Men 78 reiser til New York og 12 til Minnesota, mot 237 emigranter i toppåret 1887. Bernt Einersen anbefaler «SS Amerika, kun 10 Dage til New York», mens Carsten S. Due tilbyr Cunard, Beaverlinjen og flere. A. Boe Amundsen har hele 12



Forlis: Bark «Barossa» av Larvik under snuoperasjonen i Morvika, høsten 1909. «Barossa» gikk rundt i en storm i Kattegat og drev langs kysten med bunnen i været til den ble berga inn til Morvika. Bare en av mannskapet overlevde. Foto utlånt av Roald Hanssen.

emigrantlinjer å tilby, også til mer eksotiske mål: Kanada, Madagaskar, Mauritius.

Men mens Grimstadfolk har emigrert til USA, har svenske innvandrere begynt å sette sitt preg på byen og omegnen. Det var enda «*flauere tider*» i Sverige, og Grimstad var for mange svensker både en mellomstasjon på veien til Amerika, og et endemål, hvis det var jobb å få. Og til tider var det jobb å få: på verft, som sjømann, på veiarbeid i øvre Landvik, eller rett og slett som gårdsgutt eller tjenestejente. Denne innvandringen nådde en topp rundt 1891, da det ved folketellingen bodde 299 svenskfødte i Grimstad, dv. 2,6 %.

Forlis, suppekjøkken og «fantevesen».

For noen var tidene dramatiske. Skipsfører M. Christiansen er omkommet ved bark «Selas» forlis på danskysten og etterlater seg hustru og barn. Så galt gikk det ikke med Hans Bie, som overlevde forlis med bark «Godthaab». Men han har siden vært «*uden emploi*» og søker om å bli fritatt for skatt.

Sosiale forhold har forandret seg mye på 100 år, forteller annonser og notiser om suppekjøkkenet som «Foreningen for privat fattigpleie» har satt i gang pga. arbeidsmangel. Folk oppfordres til å gi bidrag for å hindre nøden. Utdelingen foregår i Kristian Gundersens bryggerhus, ved Bangs gård i Storgata, og suppa koster 10 øre pr. porsjon. Så mange som hundre møter opp på hentedagene.

At «mæslingerne grasserer sterkt», minner oss om at det vi i dag regner for banale infeksjonssykdommer, kunne være alvorlige nok. Kort tid etter en slik notis ser vi at Th. Groos lager «*ligkister i alle størrelser*».

Et lite gufs fra en annen tid finner vi formannskapets dagbok for 26. februar. Det handler om en arbeidsanstalt i Arendal og «*den vesentlige, for ikke at sige, udelukkende Hensigt med Anstaltens Oprettelse var ... Hemmelse af Fantevæsenet*».



Møllestein på Dammen, i innløpet til Reddalskanalen. Før kanaliseringen i 1870-åra hadde både Molland og Tjore møller her, og flere av møllerne var svenske innvandrere. Foto utlånt av Roald Hanssen.

Brennevinssamlaget nedstemt.

Grimstad i 1897 var en by med sterkt sosialt engasjement, og med aktive avholdsforeninger. Grimstad Totalavholds-forening har 148 voksne medlemmer og 315 barnemedlemmer! IOGT holder møter, det samme gjør Frivold Avholdsforening, og i Landvik opererer avholdshøvdingen Torjus Hansen. Sammen med blant annet Karl O. Knutson startet han Grimstad Nøktørnethets – kaffehus i Løkkestredet, som nettopp i 1897 ble utvidet som ledd i forebyggende avholdsarbeid.

Og første søndag etter pinse arrangerer avholdshøvdingen båttur til Froland. «*Grimstad Horn – sextet medfølger. Avg. Nautenes kl 7 morgen. Retur*

Froland 7 aften. Bill. a kr. 1 løses i Nøktørnhetskafeen. Mrk: Berusende Drikke maa ikke medtages».

Men midt blant alle annonsene og referatene fra avholdsarbeid finner vi denne: «*Christiansands Bryggeris fortrinlige ølsorter faaes hos Undertegnede Eneforhandler for Grimstad. Matt. Ivarson*». Eller Aanon Myhre averterer at han har eneutsalg av Fontellas portvin, som til og med er «*anbefalet af Læger*».

Det ble nederlag for samlaget ved folkeavstemmingen i 1895. Samlaget hadde fungert siden 1874, da private rettigheter ble kjøpt opp. Utskjenket mengde var sunket fra 60.000 pottar i 1874 til bare 25.000 pottar i 1895 (en pott tilsvarer ca. en liter). Inntektene fra brennevinssalget gikk til skolebygninger, dampsprøyter for brannvesenet, vannbasseng og veianlegg, til kanalanlegg, dampskip og sjømannshjem, til treplantning, telefonselskap og fattigpleie. Alt i alt ikke så totalt forskjellig fra Vinmonopolet i dag!

Hvor ligger Grimstad Venstreforening begravet?

Engasjement var det også på den politiske front. Men en innsender etterlyser Grimstad Venstreforening, som han mener må ligge begravet. «*For levende kan den umulig være, da den intet livstegn gir*». Litt senere svarer han selv: «*Den sover sandsynligvis, men sover godt ... det kunde være på Tide at vaagne nu. Høire har forlængst tat Offensiven og aabnet Kampen med en regn av Agitationsskrifter og Flyveblade*». Ironien virka, for tre dager senere annonseres Venstres generalforsamling, lørdag 8. mai i Karlsens auksjonslokale.

Flaggsak, Kong Oscar og arbeider – demonstrasjon.

I disse åra var det særlig unionssaken som skilte partiene, og avisene agiterte intenst om flaggbruken rundt 17. mai. Grimstadposten besværer seg under overskriften «*Aa – naa!?*»

Over at folkeskolen i Grimstad bare delte ut unionsmerkede barneflagg. I tillegg ble de to rene flaggene plassert aller bakerst på tribunen på torget. Redaktøren liker også dårlig at Fredrik Smith Petersen avslutta den ellers fine talen med «*Gud bevare Kongen, Fædrelandet og Broderriget!*» Den samme redaktøren har i ukene før 17. mai avertert for salg av «*rene Flag fra brødr. Doblaug*», som kan hentes i redaksjonen.

Når det gjaldt den ufordelaktige plasseringen av de «rene» flaggene, mener redaktøren av Adressa at det er på sin plass: «*Udsmykning af Festpladsen med et politisk Partimærke, det rene Flag, paa en upolitisk Festdag, er en utidig Demonstration*».

Ellers er en fra konservativt hold svært opptatt av en «folkegave» til Kong Oscar II, som har vært på tronen i 25 år. En rekke av byens mest kjente menn oppfordrer folk til å gi bidrag til jubileumsgaven.

En forsmak på viktige politiske skillelinjer gjennom hele vårt eget århundre finner vi i Grimstadposten 4. mai: «100 arbeidere fra Fevik Jernskipsbyggeri hadde Søndag 2. Mai foranstaltet et Tog til Arendal for at delta i Demonstrasjonen for almindelig Stemmeret og 8 timers normal Arbeidsdag. Ved Strømmen kom 100 nye Deltagere. Ankommet til Arendal gikk Toget op forbi Frikirken, hvor det opløstes.» Etter redaktør Svendsens tale for 400 frammøtte avsluttes aksjonen med at deltagerne tar dampbåten «Trafik» hjem igjen klokka fire om ettermiddagen.



«Almindelig Stemmeret og 8 Timers normal Arbeidsdag». Utpå ettermiddagen, etter demonstrasjonen i Arendal 2. mai 1897, tok arbeiderne fra Fevik Jernskipsbyggeri rutebåten «Trafik» hjem igjen. (Foto: Ibsenhuset / Grimstad Bymuseum).

Glemte møtet.

Sammenlignet med unionsstriden og arbeiderbevegelsens inntreden på den politiske arena, blir lokalpolitikken i Grimstad nokså blek og smålåten. Det er de nære ting vi finner omtalt i aviser og kommunalt arkivstoff. Men sjelden så nært som Bernt Einersen, som melder at han glemte representantskapsmøtet, fordi han var i Vesøya!

Men la oss ikke smile altfor overbærende. Aktiviteten er høy og engasjementet sterkt. Kampen for jernbane ser ut til å lykkes, og i begynnelsen av mai reiser en deputasjon inn til hovedstaden for å legge fram saken for Jernbanekomiteen.



Endelig, i 1907, etter mange års strev og korridorpolitikk for å sikre jernbane til Grimstad, kunne en løse billett til Rise. Dette bildet er fra 1950-åra, mens det stadig var mye godstrafikk over Grimstad Jernbanestasjon. Grimstadbanen ble til slutt lagt ned i 1961. Foto utlånt av Roald Hanssen.

Byfogdens 5-årsberetning omtaler ikke bare «*de flaua tider*». Grimstad har et rimelig godt vannverk, og brannvesenets materiell er i god stand. I gatene lyser 108 petroleumslamper, og kommunal gjeld skriver seg fra store investeringer: skole, kirke, kirkegård, sykehus og isolasjonslokale, og vannverk. Byfogden runder av sin analyse av Grimstad 1895 – 1900 med at «*Hva Politi-uordener og Forbrydelser betræffer, frembyder nærværende Femaar ingen væsentlig Forandring fra det tidligere*». Dette tjener nok orden-svesenet til ære, og det er å håpe at konstablenes andragende til bystyremøtet 31. mars ble imøtekommet. Her ber de om «*at det maa blive bevilget dem en aarlig Sum til Beklædning*».

Et «*vindu mot verden*» finner vi i formannskapet i mai. Saken gjelder den nye postruta med kontinentet via Arendal og Kristiansand over Fredrikshavn i Danmark. Harald Isachsen opplyser at han, etter at denne ruta ble satt i gang, «*fikk brev tirsdag formiddag som var postet i London lørdag*



Grimstad Folkeskole, med litt av Dahlske Skole i bakgrunnen. Postkortet er stemplet i 1912. Foto utlånt av Roald Hanssen.

aften!» Ikke så rart, kanskje, at det ble solid flertall for å slutte seg til denne nye postruta. Postvesenet var i vekst, og i 1896 var utgående postmengde fra byen kommet opp i 133.400 brev!

«En meget flink og stræbsom dame».

Grimstad folkeskoles 450 elever i 1895 var sunket til 399 i 1900. I tillegg hadde Dahlske 92 elever. Formannskapet bevilger sløydapparater for 750 kroner til Dahlske, for å sette i gang «*den Skrittweise Iværksættelse av den nye Skolelov*». Sløyd eller håndarbeid for gutter blir nemlig obligatorisk fra 1898. Grimstad har sjømannsskole, og «*Den offentlige Tegneskole*», og søker om statsbidrag til en stuertskole i tilknytning til det nye Sjømannshjemmet. Av formannskapspapirene ser vi også at Asgjerd Johnsen akter å begynne husflidskole.

Grimstads posisjon som skoleby er altså allerede sterk. Og ungdommen vil lære mer, som for eksempel frøken Beylgaard, som søker kommunen om reisestipend. Grimstad Haandværksforenings Bestyrelse uttaler at «*hun er os bekjendt som en meget flink og stræbsom Dame*». Formannskapet slutter seg til og bevilger pengene.

Småbyliv.

I en «smilende» annonse opplyser N. A. Egelien at «Voxne og Børn tillades iaar som i fjor at benytte de Steder, hvor der sees Borde og Bænke anbragte. To nye Anlæg er iaar tilkommet, af hvilket det ene er et særdeles smukt Sted. Disse Anlæg med Borde, Bænke, 4 Gynger, Kroketspil og Ringkast, er iaar som før til Fri Afbenyttelse. Guttene fra i fjor hilses og sies at den store Ronsa er iaar grovelig større og bedre af Steelwire».

I juni rykker også Anton Salvesen inn en annonse: «Paa min Eiendom Killegaard lidt vestenfor Fjære Kirke, ca. 2 km fra Byen, aabnes Andre Pintsedag kafe. Stedet er naturskjønt med store Legepladse og gir Adgang til forskjellige Fornøielser. Bestilling paa Landture og Børneselskaber modtages gjennom Salvesens Nøkternhedskafe».

Fullt så elskverdig som disse to er ikke kjøpmann P. Voss, som har fått planta ut 1000 små furutrær ved Binabben. Han er opprørt over at de små plantene trampes ned «i pur Raahed og Ødeleggeslyst».

Landhandler Carl Hohannesen i Homborsund selger en meget billig seilsjekte, og forsikrer at «alle som kjender den, kan give den en god Anbefaling baade for dens Seilas og Fordelaktighed». Vil en holde seg på landjorda, finner en syklenes inntog i en annonse fra Tormod Knutson på Frivoll, som forhandler «Tryg» sykler. Her får kunden rammebygning i tykke rørdimensjoner, pluss «Girgelnav, fuldstændig støvfrie, utvekselbart Tandhjul, tangent Eger, Blokkjede samt anerkjendt prima Continental Pneumatic glat eller riflet».

Ja, den som har jobb og penger, har saktens utvalg i Grimstad, skal vi tro annonsene. Kjøpmann Søren Hansen tilbyr mel fra Ungarn, Frankrike og Tyskland, men også vin og «margarinsmør», og Carl Thorkildsen har stadig «søde Valencia-appelsiner fra Hull. Ytterligere nedsat Pris».

Den som ikke har jobb eller penger, har muligens funnet femkrone-seddelen som ble mista i Storgaten eller Nygaten, og får dusør for den. Eller han vil kanskje tjene 5 – 10 kroner pr. dag ved å selge visittkort fra John Frøberg, Sverige. Så kan han for eksempel få råd til å se Circus Bergmann, som kommer til byen 30. mars med femogtyve hester og femti personer!

Organisasjonsliv, kultur og kristenliv

Avisene er fulle av møteannonser, og speiler et mangfold av foreninger. I 17.mai-toget marsjerte Grundlovsforeningen, Handelsforeningen og



*Er det «Tryg» sykler
fra Tormod Knutson,
Frivoll? I så tilfelle
har de «Cirgelnav»,
fuldstændig støvfrie,
udvekselbart Tandhjul,
tangent Eger, Blokkjede
samt anerkjendt
prima Continental
Pneumatic glat eller
riflet». Foto utlånt av
Roald Hanssen.*

Sømandsforeningen, Ungdomslaget og Venstreforeningen, Arbeiderforeningen og Skytterlaget, Arbeidernes Understøttelsesforening og Godtemplar – ordenen, Totalforeningen og Håndverkerforeningen. Ikke minst markerte den nye Turnforeningen seg: «*I Toget var Kvinderne for første Gang representeret, idet Turnforeningens Damer sluttet sig til under Foreningens Mærke*».

Så var saktens kvinnene aktive også i 1897, med kvinneforening både på Frivoll og Håbestad, i kristelige eller sosiale sammenhenger mer enn politiske den gangen. Kanskje det sto kvinner bak innbydelsen til å danne leseselskap? På Roresanden er Vigmarken Ungdomslag ett år gammelt, og oppfører i mai Hulda Garborgs skuespill «*Rasjonelt fjøsstell*», og det med «*meget respektable Prestationer*». På selve 17. mai er det Torjus Hanssen som står på talerstolen på Vigmarken, skolelærer og kirketjener med en stemme som bar fra Landvik kirke opp til Roresanden, avholdsmann, venstremann og målmann, en av Landviks virkelige store menn.

«Dissenterer, blinde, døvstumme, sindsyge...»

Grimstads statskirke var nok ikke særlig truet av de 24 utmeldte Frikirke-medlemmene som stifta menighet i 1897. Byen og distriktet hadde et rikt og solid kristenliv og kunne tåle slikt. Fra 1894 var Ynglingeforeningen i sving, og opptil hundreogfemti kunne møte opp i Kristelig Forening for unge Mænd. Ble møtene her for tamme, kunne alternativet være Frelsesarmeen, som 8. mai averterte stort møte med major Ammundsen: «Kom og se de frelstes jubel!»

Ifølge Amund Hellands bok om Nedenes Amt (1904) var det ved hundreårsskiftet 4394 «dissenterer» i amtet, dvs. rundt 5,5 % av befolkningen. Den største gruppa utbrytere tilhørte lutherske frimenigheter, med 1630 medlemmer. De minste var mormonerne med 11 og jødene med 2 medlemmer. Kanskje det er tilfeldig mer enn symptomatisk at dissenterne ble omtalt like før utsatte grupper som «blinde, døvstumme og sindssyge».

Grimstad hadde bare 27 dissenterer i 1900. I Lillesand var det 60, mens Tvedestrand hadde 109. I Arendal bodde 375, mens lille Risør opererte med hele 407 dissenterer!

Første medlem en kvinne!

Mina Salvesen meldte seg ut av statskirka alt i 1882, og skrev seg inn i Arendal menighet. Stadig spaserte ho til Arendal for å følge møtene med forstander Wettergren, og etter hvert fikk ho følge av flere. Sina Rosen-vold fortalte at den lille gruppa fra Grimstad av og til leide Salve Frivolds hest og trille når de skulle på fest i Frikirka i Arendal. Sina sa at å være blant sine egne der borte, «det må være som å komme til himmelen!»

Men allerede i 1889 ble det kjøpt tomt, og i 1895, to år før menigheten ble stifta, sto kirka ferdig i Vestregate. Predikanter kom fra flere hold, og mer og mer fra Lillesand, der O. K. Heimdal var forstander. Og så altså, 25. mai 1887, averteres fest Kristi Himmelfartsdag klokka fire, «og ind-sættelse av Ældste og Diakoner. Billetter a 40 øre ved Indgangen». Grimstad Frikirkemenighet er et faktum.

Annonse i avisa: Forstander Heimdal prædiker i Frikirken Kristi Himmelfartsdag kl. 10 Fm. Fest Eftermiddag kl. 4, og Indsættelse af Ældste og Diakoner ved Forstander Knarvik. Billetter a 40 Øre faaes ved Indgangen.

FRA GRIMSTAD OG ARENDAL TIL FINNMARK

Av Helge Grobæk

Jeg synes alltid det har vært interessant å lese og høre om personer og bedriftseiere/ledere fra Sørlandet som har satt spor etter seg både i inn- og utland. For noen år siden kom jeg tilfeldigvis over navnet til Grimstadmannen Axel Sigvard Aarøe og hans rolle i utviklingen av samferdsel og transportbildet i Finnmark. Dessverre er det litt sparsomt med informasjon etter ham. Artikkelen er også derfor rettet mot dem som eventuelt har mer kunnskap om ham. Under arbeidet med artikkelen fant jeg også en kuriøs historie om Arendalsrederiet O. B. Sørensen & Co, som i 1885 tilbød å sette inn D/S Dannebrog i lokalruter på Finnmarksysten.

Men først om Grimstadmannen – eller var han Fjæremann? I folketellingslistene fra 1875 finner vi navnet Axel Sigvard Aarøe, 9 år gammel, født i Fjære 1866 og bosatt i hus nr. 44 i Storgaden, Grimstad. Dette er huset hvor Alf Olsen i min oppvekst drev kolonialforretning. Huset eies i dag av Dag Wirak. Axel Sigvard bor sammen med sin mor Salmine S. Aarøe og søster Johanne, alle med «Skipsrederi» oppført som yrke. I eiendommen bor også Salmines bror Anders Tellefsen – «Kjøbmand & Skipsreder», hennes søster Johanne Severine Mosfjeld samt «tjenestepige» Hanna Andersen, begge er oppført med yrke «Skipsrederi». En person til bor også i huset – Tellefine Johanne Mosfjeld som er «Lærerinde».

Imidlertid er det Axel Sigvard det skal handle om. Ifølge et intervju i en lokalavis i Finnmark på -30 tallet fortalte han at da han ble skipsfører, representerte han «niende skipsførgenerasjon». Så hans tilknytning til sjølivet var uomtvistelig solid. Aarøe er et familienavn som er brukt over hele landet. Et av de eldste navnefunn jeg har gjort er Halvor



Axel Sigvard Aarøe som ung sjøoffiser. (Foto: Ukjent) Folketellingslisten nevner ikke Salmines ektemann Andreas. Men i Skuteregisteret finnes to skuter hvor skipperen er navnet A.P. Aarøe. Skutene som er nevnt er Hirundo (1865, bark, Boe & Co) og Massfjeld (også Boe?).

Aarøe, født 1680 på Nøtterøy. Om han fortelles det at han i 1698 søkte kong Christian 6 om tillatelse til å sette opp et fyr på Færder. Han fikk Kongens «Privilægium» til dette for seg og kona så lenge «en av dem levde». Han står videre oppført som skipsfører og han kan være den første i 9 generasjoner frem til Axel Sigvard også ble skipper?

Han ble sjømann i 1882 og i 1888 tok han eksamen ved Sjøkrigsskolen på Horten, 22 år gammel. Opptakskravet var bestått middelskole, og minst 12 måneders fartstid på et minst 2 mastet fartøy. Sist, men ikke minst måtte man bestå en opptaksprøve. Utdannelsen var 3-årig for NA (Nederste avdeling) og 2 års ØA (Øvre avdeling). På tidslinjen fra 1866 til 1888 kan han muligens ha tatt Øverste avdeling. Etter utdannelsen ble han utnevnt til secondløytnant. Hvorvidt han tjenestegjorde som det vites ikke. Han seilte i noen år som styrmann og var fra 1903 kaptein i Nordenfjeldske Dampskibsselskabs hurtigruteskip.

Det Bergenske Dampskibsselskab, Vesteraalens Dampskibsselskab og Nordenfjeldske Dampskibsselskab samseilte strekningen Bergen - Kirkenes, og Hurtigruten ble etter hvert etablert som varemerke. I 1914 hadde disse tre rederiene til sammen 10 skip som dekket 5 ukentlige avganger. Og i 1925 ble også Finnmark Fylkesrederi (omdøpt 1925) hurtigruterederi.

Aarøe var gift med Aagot Aarøe (Finckenhagen). Hun var født og oppvokst i Hammerfest, og der bosatte de seg også. I 1916 etablerte Finnmark Amt (fylke) Finmarkens Amtsrederi. Hovedkontoret skulle ligge i Hammerfest, og etter planen skulle rederiet forestå all lokaltrafikk i Finnmark Amt. Stillingen som administrerende direktør ble utlyst. Det kom 56 søknader. Axel Sigvard Aarøe ble ansatt. Med sin utdannelse fra Sjøkrigsskolen og bakgrunn som hurtigrutekaptein var han en selvskreven kandidat.

I de neste 20 år drev han rederiet med stø hånd. Han var en stor personlighet står det i lokalavisen Hammerfestingen i 1991 da selskapet hadde 75 års jubileum. Han hadde stor sans for nytenkning, og var svært tydelig på at rederiet etter hvert skulle gå over til motorskip. Men det tok sin tid. Først i 1938 ble rederiets første motorskip levert fra Trosvik i



Aarøe på sine eldre dager med Kongens Fortjenestemedalje (Foto: Ukjent)

Brevik. Aarøe var da gått av, men frem til 1935 var han forkjemperen for denne endring, tross vanskelige økonomiske tider. Han holdt «poteten varm» som det står 75-års jubileumsboka for rederiet. Han var en teknisk og fremtidsrettet leder, men ble ikke begeistret da styret etter hvert også ville inkludere rutebildrift. Han hevdet dette lå utenfor rederiets arbeidsområde. Selv om styret mente det var fremtidsrettet å se landverts og sjøverts transport i sammenheng i Finnmark, ble rutebiltransport ikke igangsatt før etter hans avgang i 1935. Aarøe hadde for øvrig da sittet 4 år i stillingen utover oppnådd pensjonsalder.

Historien om Sørlandsrederiet O.B. Sørensen & Co skjedde før Aarøes tid. Jeg synes likevel den fortjener å bli fortalt slik Morgenbladet 14. oktober 1886 skrev: «Farten på Altenfjord og de Vestfinmarkskes fiskevær har været besørget i mange år ...og det har aldri fra noget hold vært hørt klager over Fartøy eller Utøvelsen av Rutene. Men så vilde ulykken at der var en Dampskibsreder sydpaa der ikke vidste hvorledes han skulde finde Anvendelse for et skib som han hadde lagt seg til og som først havde tenkt å få inn i rute med Statsbidrag på Varangerfjord». Saken kom opp i budsjettbehandlingen i Stortinget. Det ble heftige diskusjoner hvor det tydelig fremgikk at O.B. Sørensen nesten for enhver pris var villig til å underby sine konkurrenter. Statsbidraget det var snakk om var ca. kr. 38.000, og da det sørlandske rederiet sa seg

fornøyd med kr. 30.000 i årlig støtte, slo Indenrigsdepartementet til. Ikke minst var departementets sjef Fredrik Stang, sekundert av Stortingsrepresentant Ole Torjesen Lindstøl (Moderate Venstre-Nedenes Amt) fulle av lovord om den «Sønnenfjelske Konkurrent». Men det gikk etter hvert dårlig med lokaltrafikken på Finnmarken for D/S Dannebrog – omdøpt til D/S Alten. Skribenten i Morgenbladet sier videre at man her har «et dampskib med en skrøbelig Maskine der allerede på Hinreisen et Par Gange slog feil og som vanskelig kan slaa agterover. Passagerbequemmelighedene er det tarveligste man kan



Storgaten 44 i dag. I 1873 bodde familien Aarøe i 2 etasje. Kanskje var datidens fargevalg tilsvarende dagens vakre fargerestaurering? (Foto: Dag Wirak)

tænke seg og saa indknebné at det ved Markedstiderne er umuligt at ta med Passagerer. I en lugar skal være plasseret et Par Senge , men saa korte at man maa ligge kroget i den. Tungere Gods kan ikke hives opp. Fortøiningerne skal være helt utilstrækkelige og Restaurationen under all Kritik.» D/S Dannebrog- omdøpt til *Alten* var ikke lenge i Finnmarksfarten. Etter en kraftig «Kassasjonsdom» av Departementets tekniske konsulent ble skipet tatt ut av ruten desember 1886. Deretter solgte man det til Vesterålens Dampskibsselskap i 1894, formodentlig etter betydelige oppgraderinger og fornyelser. D/S Dannebrog, så D/S *Alten*, deretter D/S *Vågan* og til sist D/S Utrøst ble hugget opp i Bergen i 1964.



D/S Dannebrog gikk opprinnelig i postrute Arendal – Fredrikshavn. Det varte kun 5 måneder. Deretter kjøpt av O.B. Sørensen, Arendal og ombygd til hvalbåt. Den ble funnet ubrukelig som hvalbåt og som ruteskip på Finnmark gikk det ikke bedre med den. (Foto: Ukjent)

I Finnmarks Fylkesrederis 75 års jubileumsbok 1991 fastslåes det lakonisk: « Å gjøre finnmarking av en bortsendt danebroging var dog ingen ny foreteelse. Fartøyet var på langt nær problemfritt hvilket ikke ville si så rent lite i de dager, og etter en kort gjesterolle var det over og ut med eventyret D/S *Alten*.

SKIPSBEDDINGEN I DRAMSVIGA

Av Knut Brautaset

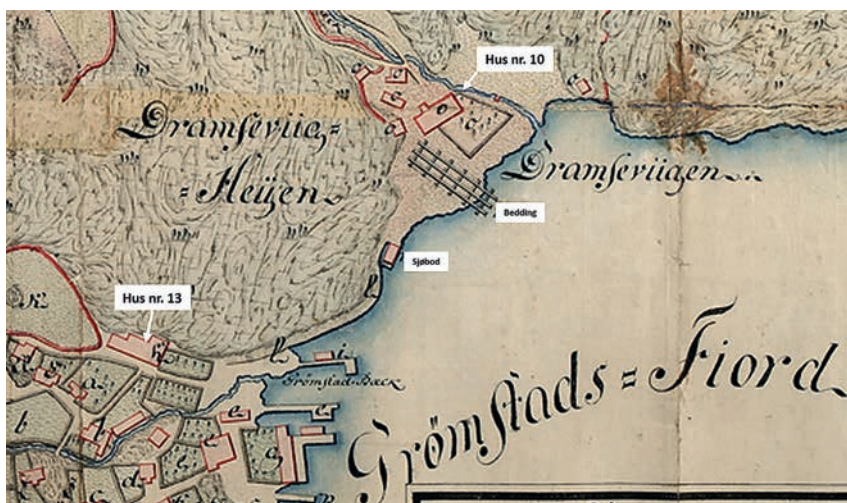


Bilde 1. Dramsviga i dag (11.juni 2021) med påført husnummer innført i 1847. Foto: KB.

Det skjer store endringer ved Dramsviga nå om dagen. Det er omfattende grunnarbeider i gang for det som skal bli leilighetsbygget «Biodden Brygge». Situasjonen nå vises på bilde 1. Det mange ikke vet, er at dette området i havnen er et skipshistorisk viktig sted hvor mange stolte seilskuter ble bygget. I strandsone foran hus nr. 10 var det skipsbedding, det vil si bolverk som var underlag for skuter under bygging. Det litt pussige navnet Dramsviga har for øvrig mange forsøkt å tolke, men ingen har gitt en helt entydig forklaring. På bildet er fire, eldre hus påført husnummer i henhold til nummersystemet som ble innført i byen i 1847. Hus nr. 10 som nå har adresse Voss gate 2, har sikkert gjennom tidene blitt påbygd og ombygd og til slutt gitt sveitserstil da det ble populært.

Skipsbeddingen vist på Rosings kart

Skipsfører Jens Nielsen (1732-1805) kjøpte i 1779 Dramsviga og startet skipsbyggeri der. Bilde 2 viser et utsnitt av kart fra 1781 utarbeidet av stiftskonduktør og løytnant Michael Rosing (1753- 1810). På dette kartet ser man Nielsens våningshus (hus nr. 10) med antydning av hage foran huset. Bolverket til beddingen er tydelig markert på vestsiden av huset. Det ser ut som beddingen ligger der som starten på Voss bakke er i dag. Kartet ble utarbeidet bare to år etter at Nielsen kjøpte stedet, slik at skipsverftet raskt ble etablert.



Bilde 2. Detalj av kart utarbeidet av stiftskonduktøren Michael Rosing i 1781. Husnummer som ble innført ved branntaksten i 1847 er påført. Hus. nr. 10 har etter dagens system adresse Voss gate 2. Skipsbeddingen på verftet er tydelig markert. I Rosings kart er det oppført at Jens Nielsen er eier av våningshus, verftet og sjøbod. Man ser også Gåsebekkens utløp i Dramsviga på østsiden av hus nr. 10. For orienteringens skyld er hus nr. 13 markert - det vi dag omtaler som Ibsenhuset. Påtegning: KB.

Da Jens Nielsen døde, overtok sønnen Anders (Jensen) Nielsen (1766-1831) Dramsviga. Han ble kjent som en meget dyktig skipsbyggmester og hadde fått opplæring i København. Sammen med Gunder Thorsen Ulenes (1767- 1842) ble han blant dem som kommandør Peter Norden Sølling karakteriserte som de «*kyndige Mestre*». Sølling ivret sterkt for at losene

burde bruke dekkede båter for å spare liv i det farlige yrket. Anders Nielsen var av de første som deltok i byggingen av dekkede losbåter, men for det meste ledet han byggingen av større seilskuter. Når det gjelder skuter bygd i Grimstad i eldre tid, er ofte «Grimstad verft» oppgitt som byggested. Det er ikke helt entydig. Midlertidige beddinger ble benyttet flere steder i byen, men sannsynligvis menes som regel «Grimstad verft» Dramsviga. Bilde 3 viser den solide lastedrageren «Høsten» bygd av Anders Nielsen i 1806. Maleriet av Lauritz Hansen fra 1867 viser «Høsten» på byfjorden. Da er det over 60 år siden «Høsten» forlot beddingen i Dramsviga – et bevis på at det var en solid bygget skute!



Bilde 3. Barken «Høsten» 154 kommerselester bygd på Grimstad verft (antagelig Dramsviga) i 1806 av skipsbyggmester Anders Nielsen for reder Christian Pharo. Utsnitt av maleri laget av Lauritz Hansen i 1867 – seilskuten var da 61 år! Maleriet tilhører Grimstad Sjømannsforening. Foto: KB.

Skute på beddingen i 1865

I 1832 ble det stopp i bygging av seilskuter i Dramsviga. Etter en pause på over 30 år ble det igjen aktivitet. I 1865 kjøpte skipsbyggmester Jens Tellefsen Ugland (1818-1903) strandtomten i Dramsviga for å bygge skip der. I løpet av tre følgende år bygde han tre barker, men etter det opphørte verftsvirksomhet for godt i Dramsviga.

Bilde 4 er hentet fra Byhistorien av 1927. Det skal være tatt sent på året 1865 og er sannsynligvis det eneste fotografiet som viser en skute under bygging inne i Dramsviga. Bildets kvalitet er dessverre dårlig, men det



Bilde 4. Grimstad sett fra Varden («Østre Varen») sent på året 1865. Bak til høyre er det en seilskute under bygging inne i Dramsviga. Bildet står i Byhistorien av 1927 på side 292. Fotograf var Elen Schomragh (1820-1902). Hennes navn ble også skrevet som Elen Skomra.

viser helt klart en skute på beddingen i Dramsviga. Det må ha vært barken «Jens Nielsen» på 175 kommerselester som er under bygging. Den ble ferdigstilt i 1866. Seilskutens navn ble sannsynligvis valgt for å ære skipsfører Jens Nielsen som i 1779 etablerte verft i Dramsviga.

Det har ikke lyktes å finne et negativ/glassplate eller ferdig fotografi av dette bildet. Det er oppgitt at fotografen var Elen Schomragh. Ifølge fotografregisteret til Preus fotomuseum i Horten fotograferte hun i Grim-



Bilde 5. Fotografi av Dramsviga fra 1860 som tydelig viser rester av skipsbedding foran hus nr. 10 (nå Voss gate 2). Fotografiet eies av Johan Anton Wikander.

stad i desember 1865. Hun skal ha hatt atelier i kaptein Johannes Jørgensens hus i Vesterbukt. Skolebestyrer Landgraff opplyser i sine *Grimstadslægter* at: «Johannes Jørgensen fik i 1824 Fæstebrev paa Bjørnebærdalen af Skargrøm og byggede der sit Hus Nr. 102, som 1865 blev kjøbt af Skibskaptein Emil Bentsen for 1000 Sp. og nu tilhører Kontorist Hans Nielsen.» Hus nr. 102 lå i skaret ovenfor der Eskedal inntil nylig hadde sin elektriske forretning.

På jakt etter skipsbeddingen

Bilde 5 er også dessverre av også dårlig kvalitet, men det er interessant og det er artig å sammenligne det med bilde1. Man ser at hus nr. 10 (Voss gate 2) ikke er påbygd og «sveitserisert». Det virker som den vestvendte vegg er umalt.

Hus nr. 207 er ikke bygd og hus. nr. 206 er nesten ferdig, men ikke panelt og malt. Historiker og arkivar Kjell Knudsen har sett på brann-takster og skjøter for disse husene. Det er stor sannsynlighet for at fotografiet er tatt i 1860. Det interessante er at det tydelig viser rester av skipsbedding rett foran hus nr. 10 og at strandsonen til høyre i bildet også har egnet seg for skipsbedding. Det var ofte flere beddinge ved siden av hverandre. Man kan tenke seg at det så slik ut da skipsbyggmester Jens Tellefsen Ugland i 1865 skulle starte forberedelsene til bygging av barken «Jens Nielsen».

DA DET ELEKTRISKE LYSET BLE SLÅTT PÅ I GRIMSTAD.

Finn Fredvåg Erichsen

I Grimstad Adressetidende for 1. febr. 1902 står det:

«Ny belysning.

Torsdag aften ble den nye glødelampe som Havnestyre besluttete anskaffet tent for første gang og kaster den sin rene og klare lys over hele bryggen og havnen.

Vi gratulerer havnestyret med heldige beslutning om anskaffelse av denne tidsmessige belysning der synes at tilfredsstille alle fordringer.

Hva slags strømkilde som ble brukt i februar 1902 er ikke helt brakt på det rene, men sannsynligheten for at det må ha vært kraft fra A/S Barbu er overveiende, da dette var den eneste mulighet på det tidspunktet. Dette selskapet var etablert i Oslo i 1898 av bl.a. Ragnar Blakstad, en av pionerne i norsk krafthistorie. Han hadde fått konsesjon på å produsere elektrisk kraft i Barbuelva i Arendal. Og det var tydelig at selskapet også ville satse i Grimstad. Det tok ikke lang tid før ett fordelingsnett begynte å ta form. På følgende steder ble nye trafoer bygget: på Fevik til Sørlandets Jernskibsbygeri A/S, en i Vikkilen til skipsbyggeriene og en på Vessøya til industrien der. Ved Lauvåsvollen ble det også bygget en trafo til den store torvfabrikken som tok ut torv fra Torvmyra.

I Kirkebakken ble det i årene før krigen reist et lite mursteinshus som inneholdt den første trafostasjonen i byen. Det var en liten «tørtrafo» med kapasitet på 500 KW, hvilket ikke er særlig mye tatt i betraktning at en vanlig husholdning idag bruker 5-6 KW. En større trafo ble bygget og sto ferdig i 1939. Inn til trafoen ble ført en høyspentledning på 22000 volt. Den ble transformert ned til 6000 volt og fordelt til kiosker rundt i byen, og derfra ned til 220 volt fordelt på husstander etc. I -50-årene økte belastningen betydelig, og det var nødvendig med en spenningsforhøyer på et par tusen volt. Den ble montert på Lia. Det nåværende bygget som huset trafoen, eies i dag av Tonje Røyset Jørgensen og Kjetil Røyset Jørgensen som har innredet og laget en meget personlig og særpreget bolig i bygget.

I det lille trehuset ovenfor trafostasjonen hadde de ansatte på «Verket» sitt tilholdssted. Der var det i første etg. 2 kontorer (kontordame og sjef),



Dagens ombygde trafo. Foto: Helge Grobæk.

og i øvre del et lite verksted for montørene. I andre etg. holdt målermontøren til, med lager, rep av målere, justering og klargjøring. (2)

I forbindelse med innkoplingen av trafoen i Kirkebakken i 1939, utspant det seg et fornøytelig lokalpolitisk intermesso. På den påfølgende søndag skulle Norge og Sverige spille landskamp. Lørdag 16.sept 1939 kunne man lese i Agderposten:

-Voldsom kritikk i Grimstad mot AKE (Arendals Kommunale Elektrisitetsverk) fordi Verket tar strømmen i morgen og dermed hindrer 75 % av byens befolkning å lytte på Svenskekampen på radio.

-Stor sannsynlighet for at bestyrer Lilleholt bøyer av for opinionen.

- «Det er skammelig», sier skreddermester Anderson, «at AKE skal vise slik en hensyns-løshet. Hvorfor skal de ta strømmen på en dag da 75 % av byens innbyggere tydeligvis har ekstra interesse av å lytte til radioen?»

- «Bestyrer Lilleholt forteller at det vil medføre 3 ukers forsinkelse om man utsetter søndags-stoppen i morgen. Verket trenger 3-4 stopper(på søndager) for å få alt ferdig med den nye stasjonen i Kirkebakken.»

Kritikken ble tatt til følge, stoppen ble utsatt. Og kampen, som det var slik stor interesse for, ble fulgt av 75 % (?) av Grimstads innbyggere. Agderposten hadde denne overskrift påfølgende mandag:

«Arendals Electricitetsverk bøyet seg for Grimstad i går.»

(For øvrig tapte Norge 3-2)

Kabelnettet var hovedsakelig lagt opp som et likestrømsopplegg. Hovedkablene hadde et tverrsnitt på 95 mm².(?) Kabelopplegget var gravd ned i byens gater, med «sikrings-kummer» og fordeling til tynnere tverrsnitt rundt om i byen. Slike «sikrings-kummer» virket svært godt, det var lite feil, og kun en gang kunne man minnes at det var oversvømmelse i en slik kum. **Da kokte også vannet nedi der.**

De enkelte kummer var fordelt slik: på Ruffen, i krysset Nygaten/Storgaten, ved Grefstads jernvarehandel og ved Håndverkeren. Ved nåværende Apotekergården var en dobbelt kum, ved Ibsenhuset en kum og i Voss bakke det samme. Disse er etter hvert fjernet og erstattet med koplingsskap. Derimot er det fremdeles endel igjen av det gamle 95 mm²-anlegget og i skrivende stund i full bruk. Kablene var bl.a. isolert med jute/seilgarn som var satt inn med olje, og etter montørenes mening en like god kabel som de nymotens av i dag, men mere arbeidskrevende.

Montørene hadde årlig oppgaven å blinke ut emner til nye stolper. Det foregikk ved at man hadde avtale med noen Reddalsbønder, og etter avtale gikk man rundt og blinket ut emner. Stokkene ble så transportert til Kirkebakken. I haven til eiendommen overfor, som tilhørte Syvert Nicolaisen lå stolpelageret. Her ble stokkene barket, tørket og impregnert med tjære. Da Nicolaisen i begynnelsen av 50-årene skulle anlegge have her, ble stolpelageret flyttet til Levermyr. Lysstolpene ble etter noen års bruk skiftet ut. De var brukbare til ved, i alle fall den delen som hadde stått over bakken. De gamle stolpene ble fordelt blant montørene som vedtilskudd, og under og etter krigen var dette noe som var kjærkomment. Min far - Finn F. Erichsen sr. - fortalte at en av hans fritidssysler utenom sjekta, var å sage stolpeved på nabotomta. Han fortalte også at mang en gang stoppet Knut Hamsun opp for å slå av en prat med ham, både på vei til og fra byen. Hamsun var da internert på Grimstad sykehus og hadde ikke tillatelse til å gå ned til byen.

Å lese av strømmålerne i husene var en kvartalsvis oppgave for montørene. Byen var delt mellom dem. Gunnar D. Guttormsen hadde området Varden og Vestregate samt litt av sentrum. Johannes Pedersen hadde Fladen og Ruffen samt litt av sentrum. Og Finn F. Erichsen hadde Biodden og en større del av sentrum. Målerne ble avlest manuelt, regningen ble beregnet på stedet og betalt kontant. Av forskjellige årsaker var det her som ellers i samfunnet enkelte dårlige betalere. Disse fikk etter hvert installert myntautomater. Central hotell fikk et installert og det fortelles at myntbeholderen i automaten ble for liten etter hvert. Da fikk man sveiset en ekstrabeholder hos Anton Thomassens Bilverksted for å få plass til alle myntene. Man kunne jo ikke gå og tømme apparatet stadig vekk. Det var ikke alltid at folk var hjemme når montørene kom. Men de visste hvor nøklene var og kunne låse seg inn selv. Tillitsforholdet kunde-montør var meget godt!

Ved «Verket», som var det lokale navn på stasjonen i Kirkebakken, var det ansatt mange personer gjennom tidene. Den første bestyrer i Grimstad het Kristiansen. Han var for øvrig bestyrer mens «kabelmesteren» var montør på Sørlandets Skibsbyggeri Fevik, ca 1910. Deretter fulgte T. Ødegård frem til 1920 etterfulgt av R. Staff-Gundersen. Han sluttet i 1925 for å overta stillingen som driftsassistent ved Hamar, Vang og Furnes Komm. Kraftselskab. Han ble erstattet av bestyrer Tor Lilleholt i 1925, som da hadde da tatt eksamen i Tyskland og var nyutdannet elektroingeniør. Han var bestyrer til han sluttet i 1948. Tryde (fornavn ukjent) arbeidet mest med grøftegraving og sjauing under linjestrekk. Han var midlertidig ansatt og emigrerte til Amerika i 1936. Gunvald Abrahamsen arbeidet som hjelpearbeider fra 1937. Jens Fløystad var en som hadde vært med lenge. Han var ansatt som hjelpearbeider, og da hans hovedoppgave var å slukke og tenne lysene i byen, fikk han snart oppnavnet «Lyktemannen». Han sluttet ca. 1932. Tobias Nyhaven arbeidet også som hjelpearbeider og var midlertidig ansatt. Også Gottfred og Ågot, to av barna til kabelmester Pedersen var i perioder i ung alder, engasjert for å tenne og slukke utebelysningen på lyktestolpene. Bryterne på stolpene var for øvrig sikret med en låseanordning. I perioden 1915 til 1938 var det altså kun en bestyrer samt «kabelmesteren» som utgjorde det faglige innslaget på «verket». De andre personer som er nevnt hadde jobber som assistenter, hjelpemannskap o.l.

Ved større arbeider ble det «utlånt» montører fra Fevik og Arendal. Tobias Olsen var regningsbud og fast ansatt. Han bodde i huset i bunnen av Kirkebakken. I 1938 ble Finn F. Erichsen sr. ansatt på «Verket» som

målermontør og kontrollør. Etter krigen, i 1952, tok han i tillegg også høyspentmontør-sertifikat, beregnet på montasje i kraftstasjoner. Elektrikerfaget begynte på dette tidspunkt å bli mere seriøst og definert, fagarbeid som krevde utdanning og erfaring fra yrket. Erichsen var svigersønn til kabelmester Pedersen og gift med datteren Ågot. Han kom rett fra Amerika, hvor han hadde arbeidet som elektriker på «Subwayen» i New York siden 1926, bare avbrutt av to ferieopphold i hjemlandet, og hadde fått solid elektrikeropplæring derfra. I begynnelsen av krigen ble Thorleif Tellefsen ble ansatt, først og fremst til å gå «nattevakter» på stasjonen. Han var utdannet snekker, men kom etter krigen mere med i montøroppgaver. Han bodde i det øverste huset i Kirkebakken på høyre side.

Johannes Pedersen, yngste sønn til kabelmester Pedersen, ble ansatt på «Verket» i 1942. Han hadde da arbeidet hos Aanon Stad, som drev elektrisk forretning og installasjon fra sin forretning 48) Gjengen i Kirkebakken bestod av følgende personer i perioden 1940-45: Bestyrer Tor Lil-



Våren 1942. «Hjemmefronten» samlet utenfor «Verket».

1. rekke: Kontrollør Finn F. Erichsen sr, Hjelpemann Paul Berg, elektriker Alf Jensen sr og kabelmester Johan Pedersen.

2 rekke bak: elektriker Sigurd Johansen, montør Johannes Pedersen, bestyrer Tor Lilleholt og hjelpemann Torleif Pedersen.

Foto: Utlånt av Finn Fredvig Erichsen

leholt, kontrollør Finn F. Erichsen, kabelmester Johan Pedersen, montør Johannes Pedersen, nattevakt / snekker Thorleif Tellefsen, nattevakt Paul Berg, nattevakt Seland og kontordame Gudrun Danielsen.

Videre ble elektriker Alf Jensen sr benyttet når ekstraarbeid skulle utføres.

Området rundt «Verket»; trafostasjonen og kontorbygning måtte inne-
gjerdes med 2 meter høyt nettinggjerde. Dette var pålegg fra tyskerne. Videre ble det pålagt å ha vakt døgnet rundt, og det var her «nattevaktene» kom inn. Det fortelles at Seland hadde en høy produksjon av malerier mens han satt nattevakt. (Mer info om dette? Kanskje noen har hans bilder?)

Ut over dette brydde tyskerne seg overhodet ikke om det som foregikk på «Verket», og var aldri innom for å sjekke eller kontrollere. Og godt var det. Erichsen hadde nemlig en amerikansk radio gjemt unna, slik at de kunne følge med fra London. Bare tre personer her visste om dette. Det var ingen sabotasjeaksjoner her, til det var alt svært gjennomskiktig.

Tor Lilleholt gikk av i 1947. Han hadde da i flere år vært mye syk og fraværende, slik at kabelmester Pedersen i realiteten hadde stått for den daglige drift de siste årene.

Kabelmester Pedersen gikk av med pensjon den 31.12.1947, og hadde da vært ansatt i nesten 40 år.

Den 1/1-48 ble Gunnar Dahl Guttormsen ansatt som ny sjef på «Verket», med tittel overmontør / kontrollør. Han hadde arbeidet som lærling hos Ole Sørensen (1937-42), som senere hen ble overtatt av Th. Mosvolds El.forretning på Torvet. Han gikk på «Teknikken» i Grimstad i 1942-44, og arbeidet på Falconbrigde Nikkelverk 1944-47 da han overtok på «Verket» i Grimstad. Han ble pensjonert 1.6.1987.

Det var etter hvert blitt en faglig dyktig gjeng på «Verket» i Kirkebakken.

Med Gunnar D. Guttormsen som sjef, ble Grimstad by holdt med strøm selv under de vanskeligste forhold. Som det hadde vært i 20-årene med nyutvikling, ble det nå en voldsom ekspansjon og nyutvikling etter krigen. Alle skulle ha de nye husholdningsapparater, komfyr, vaskemaskin, varmtvannsbeholder og etter hvert også kjøleskap o.l. Det ga lys og varme i mørke vinterkvelder,



Kabelmester Johan Pedersen, mai 1947 (1878-1949) fikk i 1947 Kongens Fortjenestemedalje for lang og tro tjeneste. Foto: Utlånt av Finn Fredvig Erichsen

varme der det trengs, det hjalp husmødre til en lettere hverdag og grep inn i alle tenkelige og utenkelige hverdagsgjøremål.



Etter tunge snøfall med linjebrudd, var det nødvendig «å gå linjen» for å finne og bruddet. Ser idyllisk ut, men virkeligheten kunne være ganske tøff. Fra venstre: Overmontør Gunnar D. Guttormsen, Torleif Pedersen, ukjent og Johannes Pedersen. Foto: Utlånt av Finn Fredvig Erichsen

Det sier seg selv, at elektriske installasjoner i hus som var montert før krigen, var alt for små og underdimensjonerte.. Det var den gang mest beregnet på noen lyspærer og kanskje en liten kokeplate. Elektrisk oppvarming var heller ikke blitt alminnelig. Derimot fortelles det at strykejern ofte ble brukt som kokeplater.

De fleste abonnenter i -20 og -30 årene hadde såkalt «Vipper», d.v.s., strømmålere som slo ut dersom man overskred for eks 500 watt (0,5 KW) eller det som man hadde abonnert på. Etter krigen begynte en omfattende utskiftning. Den nye måleren viste kun forbruk (av abonnert mengde) samt evt. overforbruk (som målte forbruk over abonnert mengde). Her var forskjellige tariffer, og overforbruk var dyrt.

Fra 1950 til 1990 skjedde det ikke så mye på bemanningssiden. Noen av de på listen fra krigen falt fra, men omorganisering, sammenslåing med AAK og mere moderne hjelpemidler gjorde nyansettelser unødvendig. I

årene etter 1960 var det bare Gunnar D. Guttormsen, Finn F. Erichsen og Johannes Pedersen igjen på «Verket». Tyngre arbeid som linjestrekk og kabelgrøft-graving ble overlatt til anleggsgjengen i Arendal eller leiet inn under ledelse av Grimstadgjengen.

Den 1.1.1971 ble AKE i Grimstad overtatt av Aust Agder Kraftverk etter avtale mellom AKE, AAK og Grimstad Kommune. En viss omorganisering ble da dessverre nødvendig. Gunnar Guttormsen og Finn F. Erichsen ble ansatt i AAK, mens Johannes Pedersen fortsatte i AKE, men måtte bytte arbeidsplass til AKE i Arendal. Han ble for øvrig pensjonert noe før tiden, da han ved en ulykke på trafokiosk i Arendal hadde fått 6000 volt gjennom seg og mistet endel av førligheten i den ene armen og benet.

Etter at AAK overtok AKE i 1971, fikk «Verket» en ny giv. Nye systemer, ny organisering med utgangspunkt i Trafostasjonen ved Fjære Kirke, nye godt utdannede fagfolk, enormt godt utstyr og materiell gjorde sitt til at det hele ble svært driftssikkert og profesjonelt ledet.

Finn F. Erichsen sr. ble pensjonert i juni 1978, 68 år gammel. Gunnar Guttormsen gikk av med pensjon i juni 1987. Kort tid deretter ble konto- ret ved «Verket» i Kirkegaten nedlagt og tilbudt til Grimstad Kommune for en symbolsk pris, og all aktivitet ble overflyttet Fjære og Lillesand



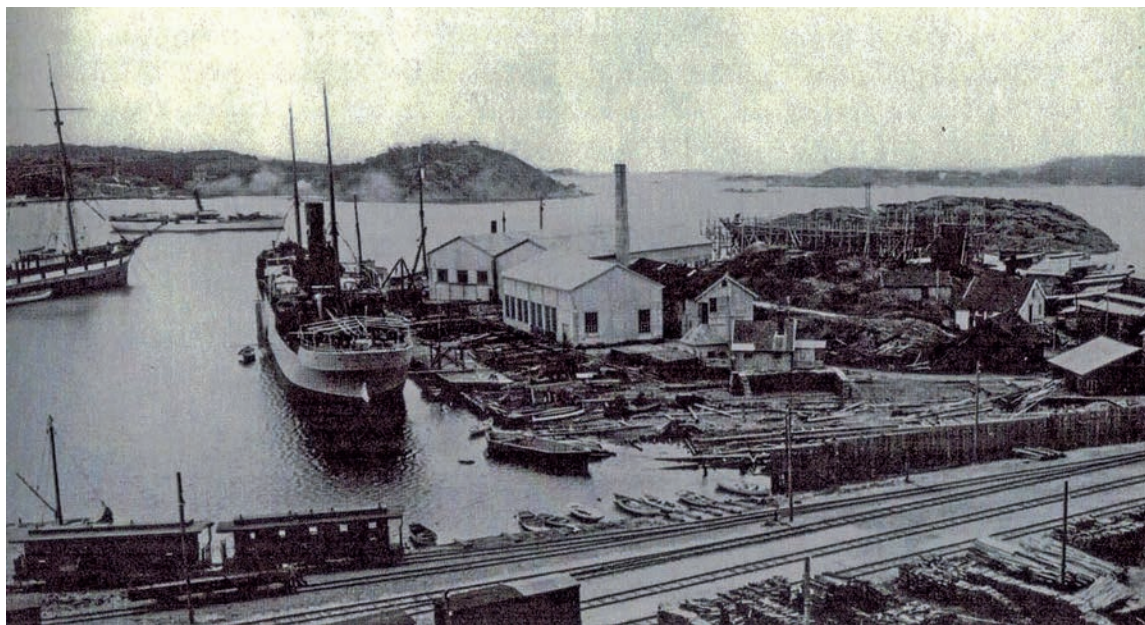
Skjebnedagen 13.mai 2003. En del av Grimstads historie ble effektivt fjernet – til det bedre – se bilde 1. Foto: Utlånt av Finn Fredvig Erichsen

FRA SKROG TIL SKRAP

Av Erik Jacobsen

I fjor ble det hugget nærmere 1500 skip globalt; 90 prosent av dem i Asia, med India, Pakistan og Bangladesh som de viktigste stedene. Tidligere var Europa et sentralt område for skipsopphugging, hvor Grimstad over en lang periode tok imot over 120 eldre og gamle skip.

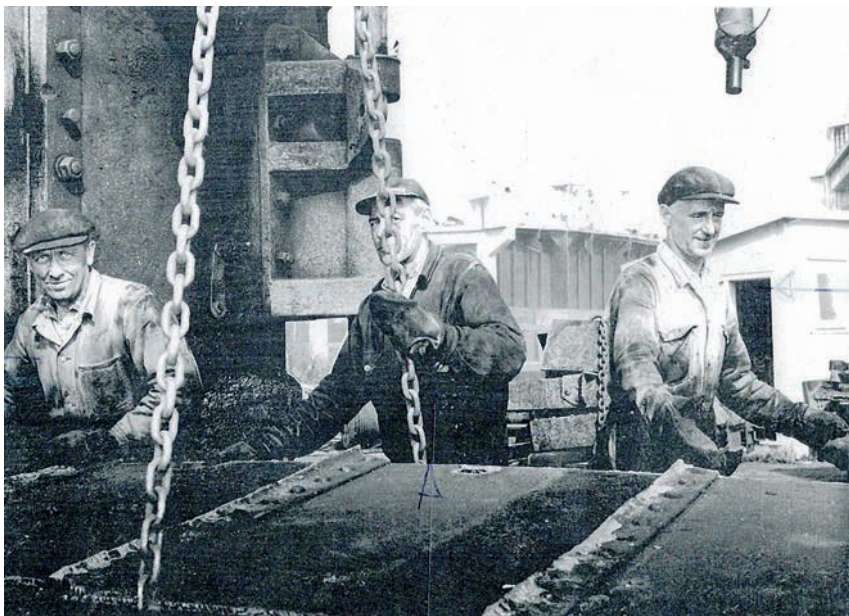
I mange år etter siste krig ble det hugget skip på nærmere 10 verft her i landet. I dag nærmer antallet seg på nytt. EU har, ut fra sikkerhets - og miljøkrav, godkjent syv norske steder for opphugging. Men bortsett fra mindre skip og fiskefartøyer, er det nå en annen type tonnasje som kommer under skjærebrennerne i Norge: flytende og faste olje - installasjoner og offshore fartøyer. Og det er nok å ta av: Over 100 fartøyer ligger i dag i opplag i norske havner og fjorder! Kontrasten mellom tidligere og nåværende opphugging er slående!



*Odden i 1921. Vi ser stålbarken «Dagny» til venstre. Deretter kystruta D/S «Dronningen». Skipet ved kai er ukjent. Og Gundersholmen er fortsatt ikke landfast.
Foto: Fra Erik Jacobsens bok.*

På 1950-tallet ble min far, som var havnefogd i Kristiansand, invitert av havnefogd Karsten Anker Johnsen i Grimstad til et besøk i byen. Jeg var derfor ikke sen om å få tigget meg til å bli med. Med oppvekst i Gravene, i huset mellom de to broene til Odderøya, var det naturlig at jeg tidlig ble interessert i alt som hadde med sjøen å gjøre. Jeg fulgte med trafikken i havna og i kanalen mellom byen og Odderøya, og var nesten daglig i båt. Men den siste farkosten min bror og jeg padlet gjennom igjennom kanalen på, fikk min mor til å ringe havnekontoret. Tor og jeg hadde funnet et fint isflak i Odderøya-bukta. Flaket hadde vi rigget med mast og seil og plankeærer før vi staket oss ut. Vi hadde tenkt oss gjennom kanalen og ut på ytre havn, hvor vi så det blåste friskt. Men vi kom «dessverre» ikke lenger enn til Fiskebrygga før vi ble fisket opp av en sint havnebetjent! Ikke rart at oppveksten, pluss sjøfolk på både fars- og morssiden i generasjoner, hadde gitt meg interesse for sjø og skipsfart. Jeg så derfor fram til Grimstادتuren på 1950-tallet.

Havnefogd Johnsen hadde ordnet med besøk på skipsopphuggingen - og spent fikk jeg lov til å entre skip som ventet på hugging eller allerede



Bilde fra Odden - før HMS tiden! Tre av de 40 ansatte sjauere med skrogplater.
Fra venstre Tormod Topland, Ole Nilsen og Adolf Moy. Foto: Fra Erik Jacobsens bok.

var kommet under skjærebrennerne. Et eldorado for en ung gutt. Min far fant kjente skip. Det var med vemod han blant annet så hvordan hans tidligere sjefflugar på ett av marinefartøylene ble demontert. Han kjente også igjen flere av korvettene fra hans seilas under krigen. Besøket hos Grimstad skipsopphugging ga oss varige minner.

I mitt tilfelle et minne - når jeg oppholder meg i lugaren fra hvalbåten «Kos-28» som ble hugget på Odden. Vi hadde fått lov til å demontere og kjøpe, sofa, bord, stoler, køye og vaskeservant, alt i mahogni, fra skytterlugarer på hvalbåten. Jeg tar fortsatt en middagslur i køya til skytter Erling B. Hansen som var den siste hvalfangeren som lå i den etter at «Kos-28» i 13 år hadde jaktet på hval i Sørishavet.

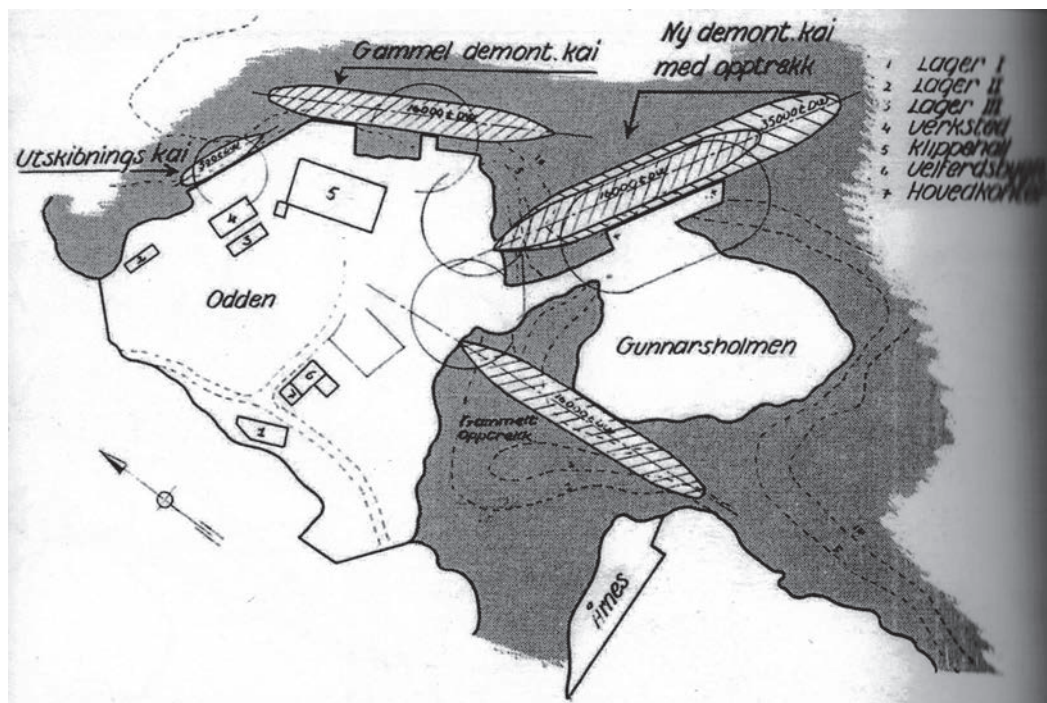


Forfatteren i skipssalongen etter hvalbåten Kos - 28. Foto: Fra Erik Jacobsens bok.

Etter et langt yrkesliv, både som sjømann - skipsfører, maritim rådgiver i inn- og utland; og som forfatter og forlegger, falt det meg naturlig å lage en bok om skipopphuggingen i Grimstad basert på inntrykkene derfra. Rederi og verft-historier inneholder lite om et skips «livshistorie» og historien om alle dem som bemannet skipene.

I boka «Fra Skrog til Skrap» forsøker jeg derfor å fortelle om de fleste av skipene som havnet på Odden - og ikke minst historien til noen av de

I boksamlingen min fant jeg lite om skipsopphugging - bare et par bøker med bilder av skip som ble hugget i West Hartlepool, Inverkeithing og Grays - alle stedene i Storbritannia. Ellers lite om hugging, bare noe om miljøaspektene ved gjenvinning av skip.

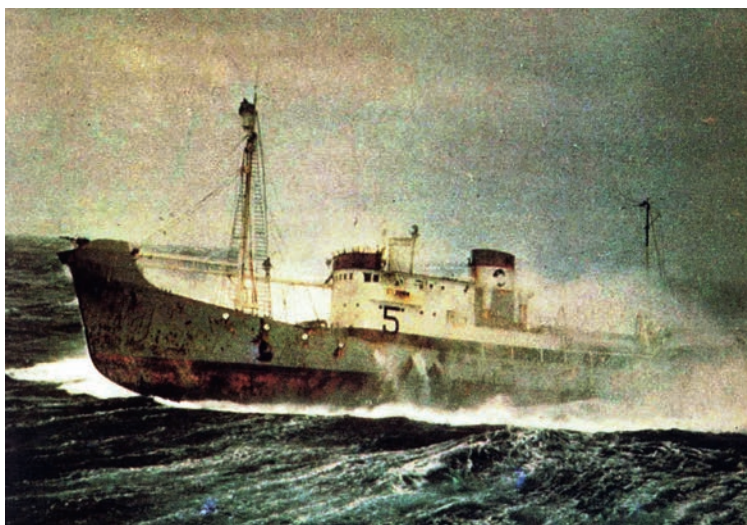


bøkene hadde han siden 1940-årene samlet opplysninger om aktivitetene på Odden: utklipp fra aviser, intervjuer med ansatte, bilder og tegninger av skip og ankomsten deres til Odden. Alt pertentlig limt inn i de fire store «Protokollene», som nå er overført til «Kuben» i Arendal, til nytte for andre som ønsker opplysninger om skipsopphuggingen i Grimstad.

Historien om skipsopphuggingen i byen avtegnet seg etterhvert. Men listen over alle skipene var ikke komplett. Her fikk jeg hjelp av en av landets fremste sjøfarts-historikere: Dag Bakka jr. i Bergen. Det er utrolig hva han har i sitt sjøfartsarkiv; og som har hjulpet ham når han nå har skrevet over 40 maritime bøker. Flere fartøysopplysninger fikk jeg også av Tom Bjørge Jensen i Fredrikstad. Han har laget et bokmanus på over nærmere 1500 norske slepebåter.

Alt dette koblet jeg sammen med opplysninger fra arkiv og museer i Norge, Danmark, Sverige, Finland, Tyskland, Nederland og Storbritannia. Og ikke minst opplysninger som jeg har funnet i min egen boksamling.

Etter nærmer 10 år, er resultatet en bildebok på 300 sider, som jeg håper mange vil finne glede og nytte av.



Hvalbåten Thorørn ble hugget i Grimstad i 1969. Foto: Fra Erik Jacobsens bok.



Riksarkivet Reg. nr. 6 Grimstad - 1847. Utsnitt. Foto: Bearbeidet av Dag Wirak.

KJÆR HOLME HAR FLERE NAVN. HVA SKAL DEN HETE?

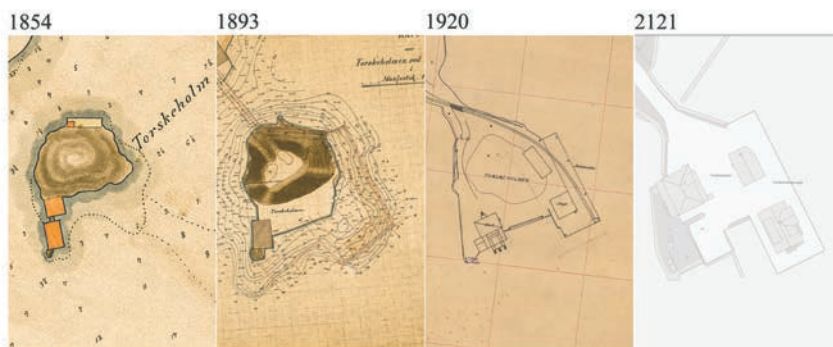
Av Dag Wirak

Gårdeierforeningen tok våren 2020 initiativ for å avklare noen forhold knyttet til ulike navn i Grimstad. På denne bakgrunnen oppnevnte Kommunestyret en navnekomité i juni 2020. Komiteen har siden høsten 2020 arbeidet med gatenavn og navn på byens mange byrom og smau. Gjennom arbeidet forut for den politiske behandling er Kartverket forespurt om opphavet til et par navn. Det var Maurekil, som i dag heter Morvigkilen og Torskeholmen, som av mange kalles Torskholmen/Toskeholmen. Denne artikkelen er ment som et innspill i debatten om navnet på holmen, som kanskje er den holmen i Grimstad skjærgård som har fått mest oppmerksomhet de senere år. Gårdeierforeningen har stilt Kartverket følgende spørsmålet: Hva er opphavet til dagens offisielle navn, «Torskeholmen»?

NAMNELOVA

Kartverket er vedtaksorgan i en rekke navnesaker i hht §7 i lov om stadnamn (stadnamnslova). Vi henvendte oss derfor til dem og fikk følgende svar:

Skrivemåten Torskeholmen ble vedtatt den 28.09.1999. Skrivemåten med e-fuge, Torskeholmen, er belagt i økonomisk kartverk (1967), havnekart, sjøkart



Holmen i 1850. Lauritz Hansen står på Binabben og ser mot vest. Han maler et fantastisk bilde som viser store deler av byen med den gamle kirken i høyre billedkant. Dette utsnittet viser den sentrale havna slik den har vært i uminnelige tider. En god og trygg havn der holmen, som denne artikkelen handler om, er det geografiske midtpunkt. Foto: Bearbeidet av Dag Wirak.

og boka *Den norske los 2b*. I tillegg finner vi det godkjente navnet og skrivemåten *Torskeholmsbrygga* like ved. Denne skrivemåten er også belagt i boka *Den norske los 2b*, i utgavene fra 1987 og 2005. Vi har nå gjort en ny vurdering av saken og gått gjennom vedtaket som ble gjort i 1999 for Torskeholmen. Kartverket har på bakgrunn av dette kommet frem til at vi nå vil gjenåpne saken i medhold av § 12 i forskrift om stadnamn, da det har kommet frem nye opplysninger i saken.

Opplysningene som Kartverket viser til, er i hovedsak en oversikt over hvilke navn som er brukt på holmen i Grimstad Adressetidende. Oversikten er utarbeidet av Gårdeierforeningen i forbindelse med arbeidet som er nevnt innledningsvis. Kartverket sendte brev til Grimstad kommune i januar 2021 med beskjed om oppstart av navnesak for å avklare skrivemåten. Kommunen har ansvaret for å kunngjøre at navnesaken er reist og å gjennomføre en offisiell høring. Kommunen har informert om at en høring skal gjennomføres høsten 2021. Navnesaken kommenteres mer utdypende i slutten av artikkelen, men først noen tilbakeblikk for å få frem noen få historiske fakta.

FRA HOLME TIL HAVN OG BAD

En gang var Torskeholmen en ganske rund holme som raget åtte meter til værs. Birger Morholt, mangeårig skribent i Grimstad Adressetidende, kalte fjellpartiet på holmen for Torskholmheia¹ i en artikkel 21.april 1951. Det grodde frodig gress mellom fjellskortene og holmen hadde i sommerhalvåret et lilla skjær av *Angustifolia* (Lavendel) og *Tridactylis* (Trefingersildre) i store mengder². Mot syd var det, på 1880- og '90 tallet, opparbeidet et lavereliggende område som egnet seg som beitemark for

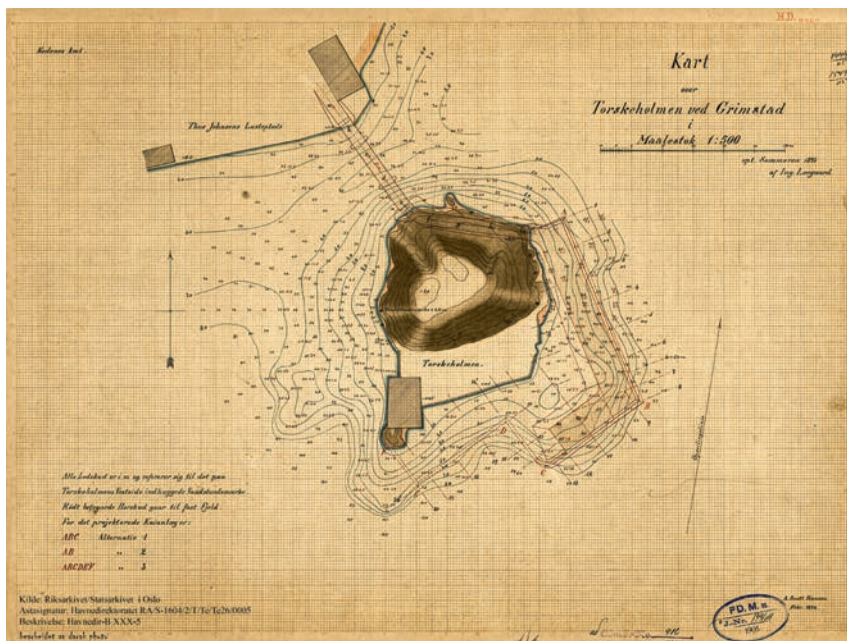


Riksarkivet Reg. nr. 6 Grimstad - 1847. Utsnitt. Foto: Bearbeidet av Dag Wirak.

en hest og helt ytterst mot sydvest har det stått både en og to rødmalte pakkboder³. Det var 32 meter mellom holmen og land, og sundet hadde åtte meters dybde⁴. Norges første hjuldampskip⁵ Constitutionen (1827), ankret opp i dette sundet når hun fra 1834 hadde ukentlige anløp i Grimstad. Her lå hun i le når vinden stod fra sørvest.

På begynnelsen av 1890-tallet ble holmen viet oppmerksomhet fra flere. Havnestyret, framsynte politikere og sentrale aktører i Grimstad så at byens utvikling var avhengig av en god og moderne kai. Dampskipsbryggen var ikke god nok, og havnestyrets energiske formann, byfogd Hans Nielsen, tok til orde for at havnevesenet skulle kjøpe holmen og fylle igjen sundet. Dette ble det gitt tillatelse til, men saken ble utsatt inntil spørsmålet om valg av sted for jernbanestasjonen var avklart. Havnedirektøren tok til orde for å se på alternativer til Dampskipsbryggen og engasjerte 34 år gamle ingeniør Leegaard til å foreta detaljerte dybdemålinger rundt Torskeholmen. Han tegnet tre ulike alternativer til hvordan en ny kai kunne se ut. Leegaard var tross sin unge alder en kapasitet når det gjaldt havnespørsmål og han utarbeidet havneplaner for en rekke byer i Norge⁶. Arbeidet ble utført sommeren 1893.

Det skulle imidlertid vise seg at kostnadene for utbedringene ble for store. Dampskipsbryggen ble i stedet utvidet i lengde og bredde og fikk i tillegg et leskur. Holmen ble liggende urørt i enda 10 år.



Fra Riksarkivet: Havnedir-B_XXX-5. Forslag kaianlegg. Utarbeidet i 1893. bearbeidet darak.

I 1902 skjedde det to ting som skulle vise seg å få store konsekvenser for bruken av holmen. I februar inviterte doktor Peter Andreas Berg til et folkemøte for å få anlagt et badehus i Grimstad. Resultatet ble en badehuskomité med tre damer og tre herrer og det ble invitert til aksjetegning. Konstituerende generalforsamling for Grimstad Bad AS fant sted 23.mai 1902, og badehuskomiteen fikk overbevist havnestyret om at den beste plasseringen for nytt badehus var på Torskeholmens sydvestre pynt. Samtidig foreslo Byfogd H. Nielsen i 1902 å legge den nye stasjonsbygningen ved Vesterbukt (Sølebukten). Det hadde tidligere vært planer om å anlegge denne ved Østerbukt, men Vesterbukt ga mange fordeler. En av disse var at man nå kunne få et jernbanespor ut til en ny kai på holmen. Disse to forholdene gjorde at det ble inngått nye samtaler med eieren av holmen, Thue Johnsen.

Dagen før Bystyret skulle vedta saken om kjøp av holmen, skriver Grimstad-Posten følgende: «Forrige gang nævnte vi badspørgsmaalet, som en af de grunde, som fra vort synspunkt paa sagen, talte sterkt for havnestyrets erhvervelse av Torskeholmen. Og vi tror absolut, at netop denne grund ikke veier mindst for folk flest i byen; thi faktum er, at spørgsmaalet – bad i Grimstad – vil staa eller falde med Torskeholmspørgsmaalets udfald i bystyret i morgen. Omendskjønt dette altsaa ikke er af liden interesse for folk flest i byen, saa vil

jo dog enhver kunne forstaa, at havnestyret dog ikke gaar hen og kjøber Torskholmen bare for at skaffe byen tomt til badehus. – Havnestyret har i en rekke af aar tænkt paa erhvervelse af torskholmen med det for øie i fremtiden at kunne skaffe byen udvidet kaiplass. Og at skaffe byen udvidet og let tilgjengelig kaiplass vil med jernbanens komme og dermed forøgede trafik bli end mere paakrævet. Med dette for øie er det altsaa at havnestyret nu tænker paa at skride til erhvervelse av holmen og andrager om bystyrets samtykke hertil. Og vi kan umulig tænke os andet, end at bystyret vil gi sitt samtykke. En nektelse heraf vil kun tjene til at udskyve sagen og være et vitnesbyrd om, at der endnu i aar 1903 sad lidet fremsynte mænd i Grimstad bystyre – mænd, der ikke havde evne til at se og tænke nogle aar fremover i tiden.⁷

Onsdag 25 februar 1903 inviterte Ordfører Bernt Einersen, på vegne av formannskapet, Grimstad Bys representanter til et møte på Raadstuen kl.17.00. Pkt 5 på saklisten var: «forslag til innkjøp av Torskeholmen for Havnevesenets regning». Innstillingen var enstemmig vedtatt i havnestyre og med 27 mot én stemme i formannskapet var det hele avgjort.

Fra denne dag har holmen vært et offentlig område til glede for byens borgere og tilgjengelig for byens skiftende behov. Generalforsamlingen for badehuset valgte en byggekomité 20. mars 1903 og Johan Gottlieb Heinecke fikk i oppdrag å bygge badet etter tegninger av Ingeniør Falch fra Drammen.



1904. Det gjenstår en del arbeid inne, men broen som forbinder holmen med land er på plass og badet er ferdig utvendig. Barnebadet er enda ikke bygget og badehusene med avkledningsrom er rødmalte. Disse ble hvitmalte når badet åpnet i 1905.

Foto: Bearbeidet av Dag Wirak.

HOLMENS Plass i BYBILDET

Første gang Grimstad Adressetidende annonserer et arrangement på Torskeholmen, er den 17.mai 1876. Da kan vi lese følgende: «Fyrværkeriet opsættes fra Torskeholmen kl. 10, etter Theateres slutning.» Det er naturligvis kl. 22.00. Neste gang Holmen nevnes, er når den averteres for salg den 20. desember 1884. Enkefru Inger Cathrine Petersen er død og holmen med 2 pakkboder selges til Nicolai Thue Johnsen for 28.000.- kroner i 1885.

3.juli 1889 refererer Adressa resultatlisten etter søndagens kapproingskonkurranse rundt Kuskjær. Jørgen Abrahamsen brukte 13 minutter og 38 sekunder fra Torskeholmen, rundt Kuskjær og tilbake. Herr Falkenberg sa noen anerkjennende ord før premieutdelingen og ønsket at en lignende konkurranse måtte komme i stand hvert år!



Utsnitt. Trolig 26.juli 1933 - Stupoppvisning på Torskeholmen

Bearbeidet og k

Juli 1933, badet er kallet hvitt. Det er oppvisning i stup med landets beste stupere. Et 10 meter høyt stupetårn er nytt for anledningen. Vannsklia ble bygget sommeren 1930.

Åpningsdagen for badet var 9. desember 1905. At holmen ble mer tilgjengelig, førte også til en rekke kulturelle arrangement som konserter og turnoppvisninger. På 17. mai har holmen vært åsted for mye moro for barn og unge.



Fotograf ukjent, 1905-1910

Bearbeidet og kolort av darak

Broen over sundet var avgjørende for bruken av holmen. Den var 38 meter lang og 2 meter bred. Byggmester Heinecke, som hadde ansvaret for badet, bygget også broen. Den ble fjernet i 1913. Foto: Bearbeidet av Dag Wirak.

Senere bruk og videre utvikling på holmen vies ikke nevneverdig oppmerksomhet her, men det kunne vært skrevet mye om både badets og fryseriets betydning for folk flest. Mange husker ennå tiden da de hentet den frosne søndagsmiddagen i leid 75 liters fryseshap til kr. 35.- pr år.

I stikkords form nevnes at holmen har vært et viktig kultur-, industri- og handelsområde med fiskeforedling, fiskemottak og salg, lager og utskipning, kulturarena for konserter, sirkus og tivoli, turnoppvisninger og bryggedans, velværearena med bad, sauna og svømmeanlegg, ute-sted med salg av mat og ølmonopol, og gjestehavn med sanitæranlegg og rekreasjonsområde. Holmen har vært tilgjengelig for skiftende behov for byens borgere, spesielt etter at havnestyret og senere kommunen ble holmens hjemmelshaver.

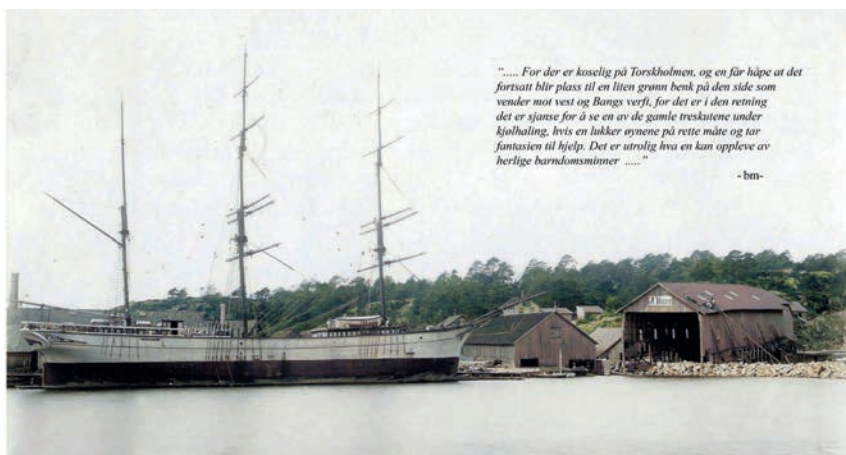
En av de som konsekvent skrev Torskholmen (uten e), og som har gitt mange fine beskrivelser av holmen, er Birger Morholt. Slik uttrykker han seg i en artikkel i Adressa den 20.desember 1947:

«Torskholmen ja, - den har en egen tiltrekningskraft på folk som er født og båret her, dog til dels på andre, og merkelig må den mann være som ikke tar seg en tur der ned en kveldstund eller en søndag i sommermånedene. Og godt er det at det ennå fins mennesker som setter tradisjonen høyt, og som liker å dvele i minner fra fordums dager, uten derfor å glemme at en også må ha noe å leve av.

For der er koselig på Torskholmen, og en får håpe at det fortsatt blir plass til en liten grønn benk på den side som vender mot vest og Bangs verft, for det er i den retning det er sjanse for å se en av de gamle treskutene under kjølhaling, hvis en lukker øynene på rette måte og tar fantasien til hjelp. Det er utrolig hva en kan oppleve av herlige barndomsminner».



Torskeholmen på 1950-tallet. Fryseriet ble påbegynt høsten 1947 og halvtaket mot vest ble bygget i 1949. Fiskeutsalget omtales som Norges flotteste og badet er fortsatt meget populært. Foto: Bearbeidet av Dag Wirak.



Fra den lille grønne benken - utsikten mot vest og Bangs verft – akkurat slik Birger Morholt har sett det. Foto: Bearbeidet av Dag Wirak.

Birger Morholt skriver videre:

«Hvorfor bærer den navnet Torskholmen. Det vet ingen, men det kan være at en eller annen Grønstadborger i seksten hundre og den tid, har fisket en diger torsk utenfor en av pyntene, og så er resten kommet av seg selv.»⁸

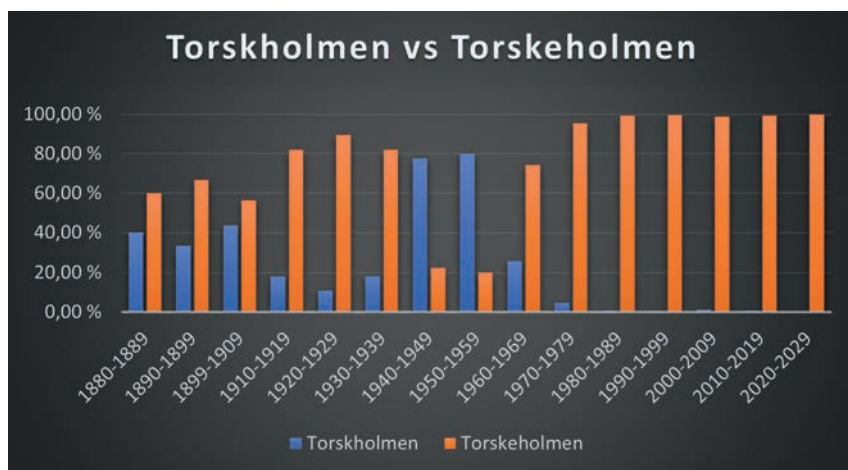
Birger Morholt setter ord på forhold rundt holmen som mange av oss kan nikke gjenkjennende til, men hadde han rett når han antyder at en stor torsk, fisket i seksten hundre og den tid, har gitt holmen navn?

NAVNESAKEN

Kartverket vedtok den 28. september 1999 at holmens offisielle navn skulle være Torskeholmen. De henviser til økonomisk kartverk (1967), havnekart, sjøkart og Den norske los 2b i utgavene 1987 og 2005.

I dag (2021) har Kartverket på bakgrunn av henvendelsen fra Gårdeierforeningen funnet grunn til å gjenåpne navnesaken i medhold av § 12 i forskrift om stedsnavn, og spørsmålet blir da: Er Torskeholmen det riktige navnet, eller skulle navnet vært et annet?

Den direkte foranledningen er en oversikt som viser skrivemåtene: Torskholmen og Torskeholmen i Grimstad Adressetidene gjennom 150 år. Disse 2 navn er skrevet mer enn 5000 ganger og fordeler seg slik pr 10-år:



Bruken av ordene Torskeholmen og Torskholmen i Grimstad Adressetidene fra 1880 til 2021. Figur: Grimstad Adressetidene.

Når uttalen også blir hensyntatt blir bildet enda mer sammensatt. I vår tid er det mange som interesserer seg for navn, opphav til navn og hvordan navn utvikler seg over tid. Slik var det også før, ref. Birger Mørholt. En av de som virkelig har gått inn i dette, er professor Oluf Rygh. Han utarbeidet «*Norske Gaardnavne*» i årene 1897 til 1924. Verket inneholder opplysninger om uttale og historisk skrivemåte for navnene til matrikkelgårdene i Norge. Det er siden blitt et standardverk for stedsnavn i Norge.

Wikipedia skriver følgende i forbindelse med omtalen av Oluf Rygh:

«Siden språket har endret seg fra gårdsnavnet ble til, vil de eldste skriftlige kildene ha størst verdi når vi skal finne fram til betydningen av et gårdsnavn. Derfor lette kommisjonen etter navneformer fra tidlig middelalder — i jordebøker og brev samlet i Diplomatarium Norvegicum. Men skrifttradisjonen er ikke eldre enn at mange navn kan være tusen år eldre enn den eldste skriftlige kilde for navnet. For store deler av landet mangler skriftlige middelalderkilder for de aller fleste gårdsnavn.

Det andre hovedhjelpemiddelet var den muntlige uttalen. Kommisjonen holdt seg utelukkende til uttalen som ble brukt i daglig tale blant allmuen. Her så de at de nåværende uttaleformene sto i samme forhold til de opprinnelige navn som det nåværende bygdemålet til oldspråket. Nær byene hadde feilaktige skriftformer påvirket uttalen, men også i slike bygder kunne en uttale nedarvet fra de opprinnelige navneformene vært brukt blant en mindre del av folket.»

Torskeholmen er ikke et gårdsnavn og er derfor ikke beskrevet i verket til Oluf Rygh, men navn med store likhetstrekk er nevnt. Toskedal er et slikt eksempel, Toskeberg et annet.

I Landvik finner vi gården Toskedal. Oluf Rygh henviser til ulike skrivemåter for dette: Toßkedall, Thorskedall (1593). Thorschedall (1611 og 1630). Torschedahl (1670) og Torschedal (1723). Forklaringen er ifølge Rygh denne: Gården ligger ved et vann, som er begynnelsen til et vassdrag. Dette har antagelig hatt navnet 'Taska', av taska f., Pose, Pung, etter en poseformet utvidelse av elven.⁹ Den samme argumentasjon er brukt i forbindelse med Toskedal gård og Toskedalsvannet i Stamnes kommune.

For Toskeberg bruker Rygh samme argumentasjon for taske, pose, pung, men skriver avslutningsvis «Muligt er det dog nok, at navnet her opprinnelig har vært þorskaberg, for eksempel om et berg ved en fiskeplass etter Torsk.»¹⁰



Fra Riksarkivet: Havnedir-B_XXX-3. Grimstad havn 1854. Bearbejdet av darak.

Det er også svært interessant å se på de kommentarer som har fremkommet i vår tid når navnet på holmen har blitt kommentert i ulike grupper på Facebook. Mange sier at de alltid har sagt Toskeholmen/Toskeholmen/Tåskeholmen. Noen gjør seg også til talsmenn for ulike deler av Grimstad: «Uttalen fra oss på landet (Fjære) var Tåskeholmen», «Mi fra Biodden sa alltid Tåskeholmen», «Tåskeholmen – sånn snakka mi fra Tårve», «Tåskeholmen – det sa mi fra Storgada au». Dette er noen av kommentarene. Noen viser til foreldre som sa det samme og flere av de som henviser til Torskeholmen, unnskylder seg og innrømmer at de er innflyttere.

Johannes Havstad har gitt meg følgende kommentar: «*Havnebassenget i Grønstad hadde au form som ei taske/ei veske, så Toskeholmen betyr etter dette «Holmen i Taska»*». Havstad har skrevet om navnet Toskedal i sin bok «Liv og Lagnad i Landvik»¹¹.

Johan Anton Wikander har i en kommentar skrevet: «*Alle de gamle som jeg kjente, sa Toskeholmen, uten r, bl.a. mine besteforeldre, født og oppvokst i Grønstad fra 1881 og 1885. Jeg sier også Toskeholmen. Opprinnelsen til navnet er åpenbart ikke torsk!*»

Norskfilolog Alf Kjetil Igland skriver følgende i en kommentar: «*Med utgangspunkt i Ryghs tolkning av navn som trolig har det gamle «taske» som grunnlag, vil jeg mene at «Toskeholmen» må være den beste løsningen på navnespørsmålet. Dette underbygges av Havstads tolkning og manges uttale tilbake i generasjoner, jfr Wikanders observasjon. Da har e-lyden fulgt med fra det opprinnelige navnet, slik at dagens navn får en naturlig rytme. Det «ligger godt» i munnen.*»

Med bakgrunn i dette har jeg søkt gjennom alle tilgjengelige utgaver av Grønstad Adressetidende for å se om vi finner igjen Toskeholmen der. Det gjør vi ikke, bortsett fra noen få unntak. Årsaken er trolig at vi sier noe annet enn vi skriver. I Adressa er det to varianter. Det er Torskholmen (konsekvent brukt av Birger Morholt) og Torskeholmen. Navnene er brukt om hverandre helt fra ca 1880 til 1980. Etter 1980 er det kun Torskeholmen som er brukt. Det finnes allikevel noen skriftlige varianter: Grønstadposten skriver den 15.mai 1907: «*Fyrverkeri fra Toskeholmen hvis gunstig Veir*». Avisen Valdres skriver den 28. juli i 1917: «*Paa Taskeholmen ved Grønstad har statsbanerne opprettet et vedhuggeri hvor 20.000 tyløter tømmer vil bli opphugget*». Agderposten skriver om det samme den 5.juli og bruker navnet: Toskeholmen. Den 25.februar 1920 finner vi en lengre artikkel om bryggeanlegget på Toskeholmen i Grønstad Adressetidende. Den 5.august 1939 skriver Adressa: «*Efter hvert samledes en masse mennesker på Torskholmen og det har visst aldri hendt at en svømmeoppvisning i Grønstad har vært omfattet med så stor interesse.*» Vi kan imidlertid ikke utelukke at disse eksemplene er rene skrivefeil.

Når vi ser hvordan indre havn utgjør en utposing /taske til Vikkilen, så synes forklaringen til Rygh troverdig. Indre havn er også beskrevet som en skål og holmen som en perle. «Perlen i skåla» og «holmen i tasken/lomma». Dette har trolig også kvinner og barn i tidlige tider sett når de har stått på heiene rundt Grønstad og skuert mot horisonten etter hvite seil med kurs for Grønstad. Foruten kartet til Rasmus Juel fra 1708 er det eldste detaljkartet over Grønstad havn et håndtegnet kart fra 1818. Det



Fra Riksarkivet: Havnedir-B_XXX-1. Utsnitt håndtegnet kart 1818, Gråfargen er lagt til for å lettere skille land fra vann. Foto: Bearbeidet av Dag Wirak.

er uvisst i hvilken sammenheng dette er laget, men holmen i indre havn har navnet **Toskholmen**.

Det er også interessant at bukten mellom Vessøya brygge og Vessøyhauet/Vessøyeneset har navnet Taskeviga/Toskeviga¹². En bukt/vik i Vikkilen formet som en taske/lomme.

Avslutningsvis henter jeg inn et nytt avsnitt fra Birger Morholt, fra avisen den 20. desember 1947: «Torskholmen har alle tider vært en kjær plett på denne jord for oss Grimstadfolk, og årsaken skulle ikke være så udefinerbar. Om ikke fra Noas dager, så iallfall fra den gang våre oldefedre vandret omkring her, har det utvilsomt vært av betydning å ha denne lille del av skjærgården kloss inn på stuedøra, en holme til å ta på, noen få meter fra land. Det skal være usagt om barna brukte Torskholmen til utfartssted, holmetur var visst ikke oppfunnet, i de dager, men sikkert er det at den har vært beitested for sauer, den gang den ennå var for ordentlig holme å regne, rund og ruvende i landskapet som broder Gunnarsholmen ved Bangs Odde. En kan også

gå ut fra at skuter er blitt fortøyd der, og at mang en sjøgutt har hoppet i land på dens trygge grunn, etter endt tur til sjøs.»

Historiene er mange. Dette er holmen der Grimstadfolk fant velvære i byens sauna og ulike bad etter at den ble landfast. Det er stedet der de fikk leie fryseshop og hadde tilgang til fersk fisk, der nye varer fra fremmede havner ble losset og der de lærte å svømme. Dette var også plassen for dans, lek, tivoli og fyrverkeri. I dag er det en sliten holme som preges av manglende vedlikehold i påventa av at fremtiden stakes ut. Glemmt er perlen i tasken - havnebassenget som byen har utviklet seg rundt. Glemmt er havneplanen som det tok år å vedta. Glemmt er verdien av byens ansikt mot sjøen og glemmt er behovet for en holme som er akkurat passe stor for vår lille havn – en havn som også skal romme alt det andre en havn skal romme. Bassenget er svært viktig for oss alle og alle de vi ønsker velkommen.



Undertekst. ca 1910. Badende grimstadjenter poserer for fotograf Martha Myhrslo. Bak fra venstre: Margit Michaelsen (Asbjørnsen), Bitte Peersen, Agnete Voss, Bubba Due Mathiesen, Sally Dannevig og Margit Voss. Fra høyre: Edith Schive, Gudveig Ellefsen Hestad, Gudrun Markussen og Karen Rosenkilde. I trappen står Hilma Krogh Hauge. Foto: Bearbeidet av Dag Wirak.

Kan vi tillate at vannspeilet blir mindre fordi noen ønsker å tilby private leiligheter midt ute i havna? Hvor er respekten for volum tilpasset det eksisterende og byens helt spesielle målestokk?

At holmen er beskrevet som en kostelig perle forplikter, og dagens politikere har alle muligheter til å legge til rette for at denne perlen igjen skal skinne og være en oase for oss alle - trygt og godt plassert midt i tasken.

Kanskje Kartverkets gjenåpning av navnesaken for Torskeholmen fører til at vi igjen kan skrive – som mange sier: TOSKHOLMEN/TASKHOLMEN, selv om Birger Morholt konsekvent skrev «TORSKHOLMEN». Kanskje kan det også føre til nye tanker for hva holmen skal være. Det gjenstår å se.

PS! Navnesaken om Torskeholmen har fått bred omtale i lokalavisene:

- Agderposten den 27.jan. 2021

- Grimstad Adressetidende den 6. feb. 2021.

Noter

- 1 Grimstad Adressetidende 21.april 1951.
- 2 1892 - Axel Blytt, Kundskaben om karplanternes udbredelse i Norge, s.53
- 3 Pakkboden ble senere revet og bygget opp igjen på Fevik og innredet til våningshus.
- 4 1894, Kart over Torskeholmen ved Grimstad, af Ing. Leegaard
- 5 Grimstad Adressetidende 7.januar 1919
- 6 1914, Havnevæsenets historie av M Leegaard
- 7 1903, 24.februar, Grimstad-Posten
- 8 1947, Grimstad Adressetidende 20.desember 1947
- 9 1905, Norske Gaardnavne, Nedenes Amt, O. Rygh, s.133.
- 10 1905, Norske Gaardnavne, Nedenes Amt, O. Rygh, s.22
- 11 Landvik kulturhistorie bind I, «Liv og Lagnad i Landvik» s.512, Johannes Havstad, 2008.
- 12 Ref. Carsten Due. Han fikk navnet fra Øyvind Øvensen for ca 40 år siden.

TRYGVE SKRETTING. 1910-2005.

Av Kjeld Malde

Andre påskedag 1934 kom Trygve Skretting hjem fra påskeferie. Han ble møtt av sin far, Torger, som spurte om han kunne reise til Grimstad med en gang for å overta som bestyrer på avdelingen Stavanger-firmaet T. Skretting hadde i Grimstad. Bestyreren døde plutselig og det var nødvendig med en ny leder. Det hastet for den 23 år unge Trygve å komme avsted.

Båten skulle snart gå, så det var knapt tid til å skifte, forteller Trygve til Ivar Wessel som skriver om dette i avisen Stavangeren 11. april 1953. Slik kom en av Grimstads mest kjente innbyggere til byen.

Trygve Skretting ble i Grimstad. Han giftet seg med Helga Svendsen fra Stavanger i 1934. De bodde først i Gunda Hansens hus på hjørnet av Storgaten og Pharos vei (der lyskrysset er nå). Den gang med utedo i uthuset. Han bygde i 1938 hus i Jørgen Bangs gate 12. Svigerfaren var byggmester og dro til Grimstad for å bygge huset. Grimstad hadde allerede da hatt en byplanlegger som mente at det ville være nødvendig med en utvidelse av Jørgen Bangs gate, som før krigen (og lenge etterpå) var en liten, uanselig grusvei. Så Trygve satte opp et solid mur- og smijernsgjerde som siden kom i flukt med den utvidete og utrettede Jørgen Bangs gate. Lenge var det derfor en åpen plass foran nr. 12 som ble en fin lekeplass for oss barn i området. . Helga og Trygve fikk to barn, Tove i 1938 og Trond i 1942. Og etter hvert 4 barnebarn.

Trygve dro, etter gymnas på Kongsgård skole og handelsutdannelse i Stavanger, til Berlin for å studere videre. Der fikk han oppleve overgangen fra Weimar-republikken til Det Tredje Rike. Mens han var i Berlin var han med i studentenes roklubb. Som medlem var han medeier i bygningene roklubben holdt til i. Etter krigen havnet anlegget til roklubben i øst-blokken og ble overtatt av russerne. Men da Tyskland igjen ble til ett land, kom det melding om at eierne av roklubbens anlegg, blant dem Trygve



En ung Trygve Skretting, ca. 23 år. Bildet utlånt av Trond Skretting og bearbeidet av Knut Brautaset

Skretting, nå fikk overført bygget til seg. Trygve donerte i 1989 sin eierandel til de studentene som nå var med i klubben. Roingen hadde han nok sluttet med mange år før dette.



*Undertekst: Fra den norske roklubben i Berlin 1931. Trygve Skretting fremst i båten.
Bildet utlånt av Trond Skretting*

Han begynte i sin fars forretning i 1931 og var nok tiltenkt å overta bedriftsledelsen. Men siden Trygve bosatte seg og ble i Grimstad, ble det hans yngste bror, Thoralf, som overtok firmaet i Stavanger. Det vokste seg med årene stort og da de begynte med fôr til det økende fiskeoppdrettet, vokste det kraftig. Etter å ha hatt ulike navn under forskjellige eiere, har firmaet nå tatt tilbake navnet Skretting. De har 30.000 ansatte over hele verden.

Trygve var eldst i søskenflokket på fem og ble født på Varhaug i 1910. Hans mor, Johanna Andersdatter, døde i spanskesyken og en søster av faren tok seg av de 5 barna som ble født mellom 1910 og 1917. Det var tre gutter og to jenter. I tillegg står det i folketellingen fra 1920 oppført en tjenestepike og en dame født i 1888, Selma Øfstebø, med tittel husbestyrerinde.

Faren Torger hadde i 1913 blitt kompanjong i bedriften Stavanger Maskin- og Landbrugsforretning som ble grunnlagt i 1899. Firmaet solgte landbruksmaskiner, men også fôr og gjødsel til bøndene på Jæren. Torger

Skretting overtok driften i 1916 og ble eneeier i 1925. Da skiftet firmaet navn til T. Skretting. Bedriften overtok Aust Agder Felleskjøps lager og butikk i Grimstad i 1932. Felleskjøpet måtte innstille sin virksomhet. De hadde holdt til i Havnelageret på Torskeholmen siden det åpnet i 1921, og T. Skretting fortsatte leieavtalen i Havnelageret. T. Skretting i Grimstad fortsatte som et underbruk av Stavanger-firmaet inntil Trygve overtok bedriftens avdeling som sin egen virksomhet i 1950.

Trygve er nevnt med én referanse i det første bindet av Grimstad Bys Historie av Reidar Marmøy, men har flest referanser av alle i bind 2, hele 61. Spesielt hans politiske virksomhet satte spor, men også på andre måter har han preget byens og Aust-Agders liv i årene under og etter krigen frem til kommunesammenslåingen i 1971. Ikke minst var han og firmaet uvurderlige samarbeidspartnere for distriktets bønder. Han hadde kontor på sørsiden av det enetasjes bygget som nå rommer verksted og virksomhet til Solrik. Der røkte han sin snadde og der mottok han dem som ville



Havnebilde og Skrettings lager med siloen. Foto utlånt av Trond A.Berg

ha en prat med ham. I tillegg til alle kundene han hadde, var det mange som ville snakke politikk. Firmaet T Skretting leide Havnelageret. Dette bygget ble reist i 1920-21 og med 300 kvm grunnflate og 3 etasjer og var det et betydelig bygg den gangen. Før det kom var badet og et lite «shed», skur, de to eneste bygningene på Torskeholmen. I og med byggingen av Havnelageret ble også sundet mellom holmen og fastlandet fylt igjen, og det ble fremført jernbanespor på begge sider av bygget. Disse kan til dels sees enda som en siste rest av jernbanen mellom Rise og Grimstad.

Da virksomheten økte og bygget på Torskeholmen ble mer tungvint og umoderne, ble det satt opp et stort bygg ved E18 (den gang riksvei 40) på Risdal. Han bygde også et bygg (garasjer for lastebilene) på en tomt i Tors gate ved gården Skaregrøm. Og det kom også til et lager på Treungen for å betjene Telemark og de indre bygder på Agder. Firmaet hadde enorm betydning for landbruket i distriktet. Trygve komponerte en ny kraftforblanding som ble en suksess. Bilene fra firmaet på Torskeholmen var å se på alle bygdeveier.

Det mest markante bygget Trygve Skretting reiste var nok den 34 meter høye siloen ytterst på Torskeholmen. Den ble satt opp i 1964, og var ment som et kornlager og en del av matberedskapen. Den ble på folkemunne kalt «*kjerka til Skretting*» og Havnelageret med den høye siloen ytterst kunne jo minne om en kirke. Den var også et seilingsmerke som man kunne navigere etter. Siloen ble revet i 1988. Men figurerer igjen i et av de mange forslagene til ny utbygging på holmen.

Ved siden av arbeidet for landbruket, var det i politikken Trygve Skretting gjorde seg særlig bemerket. Han ble formann i Grimstad Høyre i 1945 og allerede i 1946 ble han valgt inn i bystyret, og på første møte også valgt til ordfører. Det var nærmest en selvfølge at han siden ble gjenvalgt og gjenvalgt. Han var ordfører i 20 år, i Grimstad bare overgått av Fredrik Smith-Petersen, som satt fra 1879 til

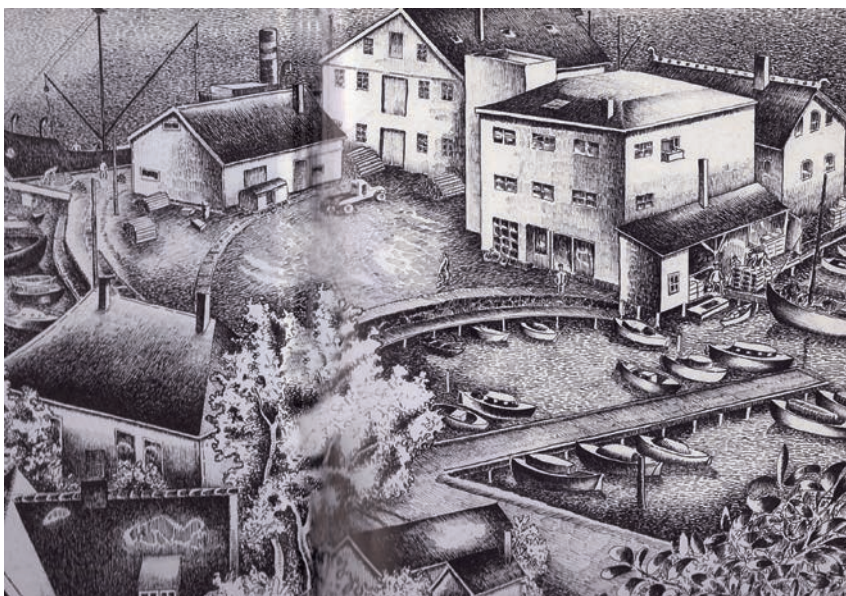
1901. Men i 1961 ble Hans Stifoss Hanssen fra Kristelig Folkeparti til sin store overraskelse, valgt til ordfører. Det var Venstre og «skredderen», Alfred Andersson, som hadde intrigert bak de andres rygg. Vanligvis var



Trygve Skretting var ordfører i Grimstad så å si uavbrutt fra 1945-1965. Foto utlånt av Trond Skretting, bearbeidet av Knut Brautaset

det slik at representantene stemte på sitt partis ordfører kandidat i første runde. Så ble de to kandidater som fikk flest stemmer, gjerne fra Høyre og Arbeiderpartiet, de som det skulle stemmes på i neste runde.. Det vanlige var at Høyre fikk ordføreren som igjen og igjen var Trygve Skretting. Men i 1961 stemte Arbeiderpartiet med Venstre på Kristelig Folkepartis kandidat i første runde og dermed var Stifoss Hanssen valgt. Den som tok det kaldest var Trygve Skretting, Stifoss Hanssen ville ha omvalg, med det gikk naturligvis ikke. Skredderen var ellers en kontroversiell bystyrerepresentant. Mot det meste og saker ble ofte vedtatt mot to stemmer fra Venstre, Sæter og Andersson. Skredderen var også ram til å sette kallenavn på andre i byen. Skretting hørte til «stokkesvingergjengen» sammen med tannlege Aslaksen og kjøpmann Kristen Mørland. Til skredderen å være et pent kallenavn.

I etterkant av valget skrev Ove Fedde en historie om Alfred Ormtunge som manipulerte valget av Trym til Skritte og hvordan Stieposs Sandkremmer ble herse i Groheimstadir. Dette valgsjokket er nevnt i en artikkel av tab (Trond Audun Berg) i Adressetidende av 15 november 1986. Der ramses det også opp verv Skretting har hatt og da hadde.

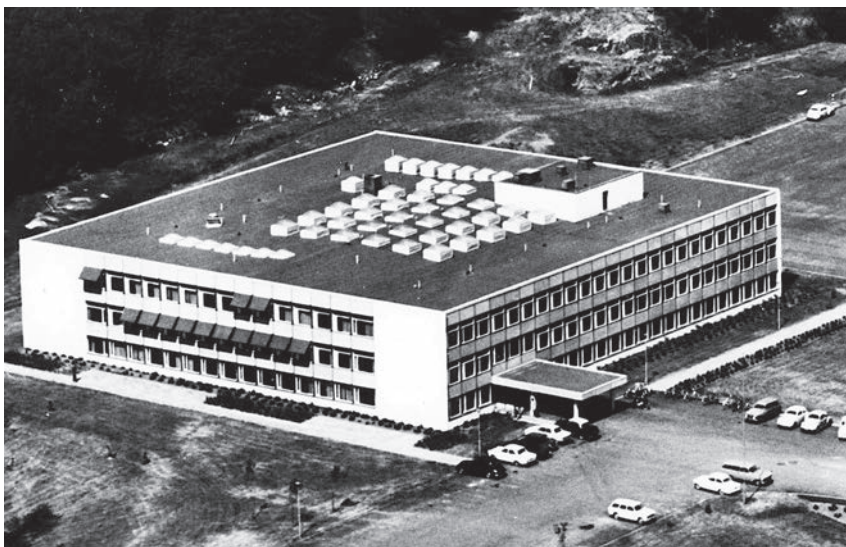


Torskeholmen tegnet av Birger Morholt 1953. Fra «Grimstad på 1900 tallet» -bind 2 av Reidar Marmøy

«Å ramse opp alle Skrettings politiske og offentlige verv gjennom årene har ingen hensikt. Han husker dem ikke selv. La det bare være nevnt at han var en av drivkreftene bak byggingen av Rådhuset, formann i byggekomiteen for AID og alle elevhjemmene, byggekomitéformann for en rekke fylkeskommunale bygg, styreformann i familiebedriften T. Skretting AS i Stavanger og styreformann i Hovden Invest.» *Tab skriver videre at det må legges til at det aldri var budsjettoverskridelser på noen av Skrettings byggeprosjekter.»*

Han satt, jeg ville nesten skrevet naturligvis, også i styret til Aust-Agder Sentralsykehus og var formann i byggekomiteen for det nye sykehusbygget. Han var også med i styret i By- og Herredsforbundet.

Da Skretting ble spurt om det viktigste vedtaket han noen gang var med på, sier han til avisen at det må være da Grimstad fikk Agder Ingeniør- og Distriktshøyskole. Det var kirke- og undervisningsminister Helge Sivertsen som skulle bestemme i saken. Da han var i Grimstad kunne byen vise til tomt i gamle Fjære kommune, på gården Fagervold, og da Sivertsen mente byen var for liten, kunne Skretting vise til andre små byer, Lund, Heidelberg og Oxford, som var universitetsbyer. Grimstad ble senere universitetsby takket være at AID kom hit i 1967.



SøTS – Sørlandets Tekniske Skole hvor Trygve Skretting var formann i byggekomiteen.
Foto utlånt av Knut Brautaset

Et annet vedtak som han mente betydde mye, var da kommunen like etter krigen kjøpte Skaregrømsjordet for å bygge boliger. Tomtene ble videresolgt for en krone kvadratmeteren inkludert vei, vann og kloakk. Han forteller at den kommunale administrasjon var minimal i årene like etter krigen. Han måtte selv forberede og fremlegge saker for formannskapet. Den ene ansatte var byingeniør/formannskapssekretær Graa-berg. Senere ble Karsten Groos ansatt som formannskapssekretær og ordføreren fikk avlastning. Etter hvert har det jo kommet adskillig flere ansatte i det kommunale byråkrati.

Måten mange saker ble behandlet på var langt enklere enn nå. På side 204 i bind 2 av Grimstad Bys historie skriver Marmøy: *«En ganske vanlig fremgangsmåte dersom en person eller organisasjon ønsket å oppnå tillatelse til et prosjekt, var å oppsøke ordfører Skretting på hans kontor på Torskeholmen. Saken kunne så bli nevnt på et kontor-møte mellom ordfører, byingeniør og formannskapssekretær, og dersom ingen hadde innvendinger, var stort sett saksbehandlingen over i enkle og oversiktlige saker.»*

Under krigen var Skretting formann i forsyningsnemnda. Da var det trange tider. De kunne få ett sykkeldekk og tre slanger til fordeling i kvartalet. De kunne få 10 kasser margarin til fordeling på alle kolonialforretningene i Grimstad, Landvik og Fjære, og det var mange!

I årene fra 1967 til kommunesammenslåingen i 1971 var Gudmund Hytten ordfører. Hvem som skulle bli ordfører i storkommunen ble grundig debattert. Her var tydelige skiller mellom sentrum og utkant. I et innlegg i Adressa skriver en innsender at det ville være for galt at «en innflytter og mann med diktatoriske tendenser», les Trygve Skretting, skulle bli ordfører.

I boken om Grimstad Bys historie skriver Marmøy om saksbehandlingen i Grimstad i Trygve Skrettings første år som ordfører. Bl.a. kunne skredderen (Alfred Andersson) holde lange innlegg utenom saken som sto på kartet. Da ordføreren mente han burde holde seg til saken, svarte Andersson at han ikke ville finne seg i «diktaturtendenser».

Trygve hadde allerede i 1946 luftet tanken om sammenslåing av Landvik/Eide, Fjære og Grimstad og han var en ivrig forkjemper for å slå sammen kommunene da saken kom opp omkring 1970. Grimstad hadde fått en byutvidelse i 1960, men det var ikke nok, mente han. Til ordfører i storkommunen i 1971 ble valgt Johan Jørgen Ugland fra Høyre og Fjære, og det var et lykkelig valg.

Familien hadde flyttet fra Jørgen Bangs gate og bygd et moderne hus i Rådyrveien i 1970.



*Helga og Trygve Skretting
nyter en soldag i hagen.
Foto utlånt av Trond Skretting.*

Trygves kone, Helga, ble etterhvert pleietrengende og han kjørte daglig til Frivoldtun for å besøke henne. Etter at hun gikk bort fortsatte han besøkene dit for å snakke med beboere og ansatte som han var blitt kjent med.

Trygve gikk bort 22. desember 2005, like før han skulle fylt 95. At «Sassa», som han ble kalt av sine barnebarn, skulle få et barnebarn som ordfører i Grimstad i 2019 hadde han vel ikke forestilt seg.

Men at Beate ble ordfører hadde han helt sikkert gledet seg stort over.

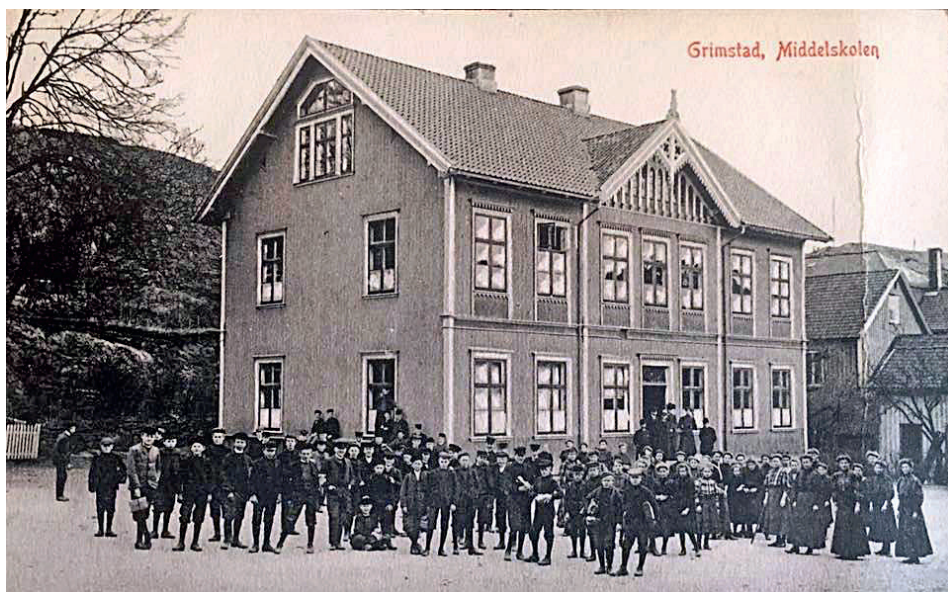
Kilder

1. Grimstad på 1900-tallet. Bind 1 og Bind 2 Selskapet for Grimstad Bys Vel. Redaktør Reidar Marmøy
2. Samtaler med Trond Skretting. Avisutklipp han har samlet om sin far
3. Skretting i hundre 1899-1999. T. Skretting AS. Skrevet av Einar K. Time
4. Trond Audun Berg. «De bodde i øverste etasje på Torskeholmen» artikkel i Grimstad Adressetidende fra februar 2015

DA DAHLSKE SKOLE BLE GYMNAS NOEN ERINDRINGSGLIMT FRA EN PIONER-TID

Av Anna Helle Nilsen og Torbjørn Helle

I dag fremstår Dahlske skole med en fysisk mektighet og faglig variasjon som for oss gamle overliggere virker som det rene universitet. Den skolen vi kjente på 40- og 50-tallet var noe helt annet enn den vi nå ser, både av omfang og faglig bredde. Den er i dag veletablert i vårt system av videregående skoler. Men det kan kanskje være av interesse å se seg litt tilbake, berette litt og reflektere over utviklingen av skolen til dette skolenivået, og særlig gi et glimt fra tiden da gymnaset ved Dahlske ble startet. Vi var blant de første elevene, og vil snart forsvinne inn i skyggenes dal med våre erindringer.



Dahlske skole 1907. Foto: Ukjent.

Disse refleksjonene kan begynne med et personlig historieglimt. Vi må da begynne med å minne om at Dahlske skole ble opprettet som en legatskole, basert på en gave på 18 000 riksdaler, donert av Peter Dahl i hans testamentet fra 1788. Peter Dahl var litt av en eventyrsikkert menneske; født 1747 på en liten gård på Vestre Eskedal på Hesnes. Han gikk tidlig til sjøs, ble raskt skipper på Ostindia-fart, og siden svært rik forretningsmann i København. Der døde han ugift og ganske ung, knapt 42 år gammel.

Søskenparet bak dette innlegget hadde i barndommen et nært og godt forhold til Dahls fødested: Den gang hadde eierne av den lille gården to kuer. Vi bodde på skolen ikke langt unna, og var melkekunder på gården. Hver kveld gikk vi barn gjennom skogen dit og hentet to liter melk. Så også vi har fått næring fra de samme bakker som altså brakte fram Peter Dahl.

Peter Dahl, selv med minimal skolegang, var interessert i å støtte skoleutdannelse, og tydelig sosialt interessert. I testamentet beskriver han hvilke elever hans legatskole skulle ha. Den skulle «underholde med Kost og Pleie 6 til 8 Disciple, som maatte være af de mest fattige og uformuende Folks Børn, og desuden 6 til 8 Børn, som koste og Pleie sig selv, men kan nyde Kammer og Seng i Skolen». Elevene skulle altså ivaretas på alle vis. Men friskolen med 12 elever var en skole uten faglige ambisjoner i retning av studenteksamen.

For iverksettelse av legatskolen ble det ført opp et bygg på hjørnet Storgaten/Kirkegaten. Skolen ble åpnet 1.2. 1796, med kanoners torden og festmusikk. Men drift av en slik skole viste seg å bli krevende, selv med et solid legat i bunnen. Det kom mange problemer; blant annet stridigheter mellom Grimstad og Fjære kommunestyre om utvelgelse av elever. Det endte med at skolen ble stanset i 1816. Det var jo da magre tider i landet, etter Napoleons-krigene og løsrivelsen fra Danmark. Men om skolen ble stanset, besto fondet videre. I årene som fulgte, kom det stadig ønsker om gjenopptagelse av skolevirksomheten.

Mot midten på 1800-tallet opplevde jo Grimstad og Fjære en betydelig økonomisk fremgang, basert på sjøfart og skipsbygging. Slik aktivitet krevde personer med mer skolegang, og ønsket om gjenåpning av den Dahlske skole ble derfor stadig sterkere. Og i 1856 ble Dahlske skole startet igjen, først som «borgerskole», og siden da har den vært i gang uavbrutt.

Man må huske at på den tid da Dahlske skole ble startet, var skole-systemet i landet enkelt og svakt. Landet hadde i drøyt hundre år hatt krav om å lære ungdommen å lese, slik at de kunne studere sin bibel.



Bark «Cpt. Peter Dahl», bygget på Jørgen Bangs Verft på Odden – reder Jørgen Bang. Døpt som en heder til Peter Dahl og Dahlske skole?(Privat eie)

Det var langt mer jordlige formål Dahl mente hans skole skulle tjene, og hvilke fag den derfor burde undervise i. Det var den gang ingen landsomfattende skolestruktur, slik vi kjenner den i dag.

I 1869 kom «Lov om offentlige Skoler for den høiere Almendannelse», som introduserte middelskolen, og Dahlske fortsatte som det. Middelskolen siktet mot arbeidslivet direkte, men la også grunnlaget for å gå videre på tre-årig gymnas, som hadde latin- og reallinje. Opprinnelig var middelskolen 6-årig, og elevene begynte i 9 års alder.

Middelskolen ble populær, og Dahlske hadde mange elever. Det er i dag interessant å se den store jenteandelen blant elevene. Økonomisk endret situasjonen seg ved at skolen fikk økende grad av kommunal og statlig støtte, slik at Dahls legat fikk mindre betydning.

I 1896 ble middelskolen omgjort til 4-årig, der elevene kom fra folkeskolens 5. klasse. Slik fortsatte den til 1923 da middelskolen ble gjort tre-årig, basert på avsluttet folkeskole. Til grunn her lå blant annet at folkeskolen hadde fått bedre og bredere innhold, men også det rent logiske at det er best med et skolesystem hvor ett trinn bygger på et avsluttet foregående.



Dahlske skole 1917. Foto: Ukjent.

I 1935 introduserte man den treårige realskolen som en videreføring etter folkeskolen, som erstatning for den tidligere middelskole. Også realskolen baserte seg på avsluttet folkeskole. Det kan være interessant å minne om at man på 1930-tallet startet forsiktig med tilbud om frivillig engelskundervisning for elever i siste klasse i folkeskolen. For oss skjedde det som ettermiddagsundervisning et par dager i uka, for hele Fjære kommune, ved Moy skole eller Fjære skole. Vi måtte sykle dit. Under krigen ble engelskundervisningen naturligvis erstattet med tysk. Så vi begynte på Dahlske helt uten engelskkunnskap. Husk at dette var en tid uten TV eller radio; ingen engelskspråklige filmer eller popmusikk.

Det er viktig å erindre at skolesystemet generelt er blitt svært endret; mer omfattende og komplisert enn det var på den tid vi skal tilbake til, altså tiden ved avslutningen av okkupasjonen. Den obligatoriske skolen, som alle den gang måtte ta, begrenset seg til sju års folkeskole, som grunnskolen het den gang. Siden den gang har man fått obligatorisk barneskole, og ungdomsskole, i alt 10 års skolegang. I dag er dessuten den videregående skole – som videreføringen av gymnaset er omdøpt til – nærmest å betrakte som en obligatorisk videreføring av grunnutdannelsen for alle borgere. I de første etterkrigsårene var det annerledes. I

mange kommuner kunne man ta en allmenn videreutdanning ved en ett-årig framhaldsskole. Ellers var muligheten en treårig realskole eller et femårig gymnas. Men for de aller fleste var skoleutdannelsen begrenset til folkeskolen.

I mellomkrigstiden fantes det gymnas i de fleste byer Grimstad kunne sammenliknes med: Risør, Tvedestrand, Arendal, Kristiansand, Mandal etc. På Hornnes var det et 4-årig landsgymnas. I Grimstad følte fraværet av gymnas noe forsmedelig, selv om de andre gymnas også ga mulighet for ungdom i Grimstad å ta artium der. Det kom for eksempel god rutebilforbindelse med Arendal, og flere fra Grimstad pendlet med bussen til gymnaset der.

Det var naturligvis ønsket om gymnas også i Grimstad. Ønsket fikk sitt første konkrete uttrykk i 1923, altså kort tid etter første verdenskrig. Men bare 10 meldte seg som interesserte, de fleste for reallinje. Men til dette manglet man kvalifiserte lærere man ikke hadde, så planene kunne ikke gjennomføres. I 1934 kom et nytt forsøk. Da forsøkte lektor Hamås, med kommunal støtte, å starte et 2-årig gymnaskurs i Grimstad. Planen gjaldt kun latinlinje, men igjen var interessen for kurset så liten at planene måtte oppgis.

Gymnas-ambisjonene økte imidlertid, og kommunestyrene i Grimstad og Fjære opprettet derfor en felles komite som 5. april 1939 la fram et enstemmig forslag om å opprette et gymnas ved Dahlske. Om ikke krigen hadde kommet, ville man nok derfor ha startet en gymnasklasse høsten 1940. Det hadde meldt seg 10 interesserte elever; 4 på reallinjen, og 6 på engelsklinjen. Men krigsutbruddet stanset planene, som imidlertid ble tatt opp igjen etter fredsslutningen, og man vedtok å starte gymnas ved Dahlske fra høsten 1946.

Det meldte seg da 20 interesserte elever. Noen sluttet underveis – flere fordi de reiste til USA -, noe som var ganske alminnelig umiddelbart etter krigen. Det var derfor kun 16 som gikk opp til avslutningseksamen i 1949, 11 på real-, og 5 på engelsklinja. Dahlske hadde enda ikke fått eksamensrett, slik at kandidatene derfra måtte ta eksamen som privatister ved gymnaset i Arendal. Klassen gjorde det bra; alle sto, en ble preseterist.

En av oss (AHN) var elev i denne første gymnasklassen. Hun tok realskoleeksamen i 1946, etter de to første årene ved Dahlske under okkupasjonen. Det var da eksepsjonelle forhold, som bringer spesielle erindringer. Skoleårene under krigen var jo generelt ustabile og krevende, på alle vis. Tyskerne beslagla tidvis lokalene for innlosjering av soldater, så

undervisningen måtte ofte foregå i lånte lokaler annetsteds. Man hadde for eksempel skole i Frelsesarmeens lokale, og i Bedehuset. Folkeskolens lokaler var oftere beslaglagt enn Dahlskes, og når folkeskolen like ved var fylt med soldater, måtte Dahlske tidvis bistå med lokaler for den.

Dahlskes gymnas var altså i gang. Men interessen for det var altså svak. Det ble derfor ikke startet noen ny klasse i 1947. Neste opptak kom i 1948. Men deretter har det blitt startet nye gymnaskull hvert år ved Dahlske, selv om klassene de første årene var små. Den andre av oss (TH) begynte på Dahlskes gymnas i 1950. Vår søskenflokk bidro bra til klassene, med to i den første klassen, og to i den fjerde klassen. - Skolen fikk eksamensrett i 1950, og siden den gang har skolen fortsatt uavbrutt, med økende deltakelse og framgang. På alle vis.

Hvem meldte seg på som elever den første tiden? Ved starten i 1946, kom naturligvis de fleste fra Dahlske selv, noen etter avsluttet realskole, noen fra realskolens andre klasse. Men det kom også elever som ikke hadde gått på på Dahlske. Flere kom fra Landvik, der lektor Trygve Danielsen (senere ansatt ved Dahlske) hadde holdt en privat realskole under krigen.



Dahlske skole før brannen i 1962. Foto: Ukjent.

I forhold til dagens situasjon var skolegangen i gymnasklassen ytterst enkel. Man holdt til i et enkelt klasserom, i skolebygningen fra 1865. Nær all undervisning skjedde i dette klasserommet. Denne gamle bygningen oppe i Storgaten, brant jo dessverre ned etter et lynnedslag, første pinse-dag 1962.

Sett i forhold til dagens situasjon, var altså de første klassene svært små. Hvorfor var de det? I dag hører man ofte at årsaken til at så få tok videre skolegang i de årene vi her snakker om, skyldtes økonomiske forhold; at borgerne ikke hadde råd til å sende barn på skole, på grunn av skolepenger etc. Det er naturligvis noe sannhet i dette, men vi mener dette argumentet er overdrevet. Viktigere var utvilsomt at det ikke var noen tradisjon blant folk flest å ta slik utdanning. Det var ikke mange personer i Grimstad som hadde tatt artium. Dette var en tid da få studerte ved universitetene. De folkelige utdannelsene, kjent på bygda som skolelærer og sykepleier, krevde egentlig ikke artium. Vi husker hvordan rektor Løkkebø strevde entusiastisk for å overtale de dyktigste realskoleelevene til å melde seg på til gymnasklassen. Men interessen var gjennomgående lav. Men familieøkonomien til dem som tok gymnasutdannelsen, var ikke bedre enn blant gjennomsnittet i befolkningen. Så økonomiske forhold var sjelden avgjørende for gymnas-søkingen.

Den første gymnasklasse følte seg nok som pionerer i byen, med et visst krav til intellektuell aktivitet ut over pensumlesing. Skolearbeidet vårt skjedde jo i stor enkelhet, sammenliknet med situasjonen i dag. Vi føyde oss inn i det vi betraktet som passende for gymnasiaster. Vi startet et gymnassamfunn, der vi hadde møter med foredrag og diskusjon. Vi kalte gymnassamfunnet for Groa, oppkalt etter den livgivende bekken som flyter gjennom strøket, og som har gitt navnet til byen, og flere lokale steder, som Grøm og Groos. Vi vet ikke om Groa eksisterer fortsatt. Vi laget russeavis, og etablerte kanskje litt fiendskap overfor kandidatene fra de andre skolene i strøket, som Teknikerne fra Fagskolen, og Graskattene fra Dømmesmoen. Nå er også de gruppene bare historie som tiden har løpt fra.

Vi vet ikke om det er noe igjen av legatet etter Peter Dahls. Det vil i alle fall ikke ha noen effekt på dagens skoledrift. Men minnet om ham, denne Hesnes' største sønn, må ikke gå i glemmeboken. Det var prisverdig at lokalmyndighetene for noen år siden klarte å beholde Dahl-navnet på skolen, i stedet for en ren geografisk betegnelse.



Dahlske skoles første studentkull i 1949.

Bakerste rekke, fra venstre: Ragnar Dalholt, Kåre Intjore, Kjell Arnesen, Tore Øvensen, Egil Svendsen

Midterste rekke, fra venstre: Thorvald Eskedal, Gunnar Bakken, Kåre Dokkedal, Jostein Helle, Ivar Folkestad, Tor Langeland, Erik Aslaksen,

Fremste rekke, fra venstre: Anna Helle, Randi Imenes, rektor Nils Løkkebø, Reidunn Morterud, Kirsten Astrup

Foto: Ukjent, men kan være Martha G. Myhrslo?

Til slutt en påminnelse og minne fra vår daglige gang i Dahlskes gamle skolebygg, de kjente ordene vi så hver gang vi passerte minnetavlen etter Peter Dahl, der det sto:

Læser:

«Dersom Ungdommens Dannelse og Opdragelse hører til en Stats Styrke, saa vidner dette Hus om hvor meget Stifteren haver bidraget til at grundfæste den».

Hovedkilde ved siden av egne erindringer:

Nils A. Løkkebø: Dahlske skole 1787 – 1856 - 1956

Årsberetning 2020 for perioden 27.april 2019- 25.april 2020.

På grunn av den meget spesielle corona-situasjonen med en verdensomspennende epidemi, fikk vi ikke anledning til å avholde Generalforsamlingen i 2020 som planlagt.

Vi bestemte i styret at Generalforsamlingen skulle utsettes til 03.09.20 for å se om corona-epidemien da var under kontroll, det var den ikke, det er ikke anledning til å avholde møter med mer enn 20 deltakere, i tillegg er møtelokalet på Ungdomskolen stengt av kommuneoverlegen.

Det er derfor pga denne meget spesielle situasjon besluttet at Generalforsamlingen ikke avholdes i 2020. Det innebærer at alle valgte representanter og råd fortsetter til neste Generalforsamling i 2021.

Jeg skriver i dag en årsberetning, det er også blitt laget årsrapport fra Skjærgårdskomiteen samt en hyggelig regnskapsrapport for Byselskapet som viser et godt årsoverskudd for 2019.

Det er blitt avholdt 6 styremøter og har hatt 10 saker til behandling i tillegg til en rekke referatsaker. Styret har også deltatt aktivt i flere reguleringsplaner og planarbeid i Grimstad kommune.

Ingen store saker har vært gjenstand for krevende avgjørelser siste året. Marivold camping har vi nå etablert et tett samarbeid med i håp om at forholdene rundt Campingdriften skal kunne fungere tilfredstillende til beste for både driver og Byselskapet. Vi har hatt flere møter med hver våre advokater til stede, referater og rapporter er laget og premisser for videre drift diskuteres fortløpende. Det er nå knapt 5 år til kontakten utløper og vi håper å få på plass retningslinjene / forslag på ny kontrakt i god tid før utløpsdato.

På Postmannslaget har vi investert en del, bl. annet ny varmevifte. Dessverre er ikke leieinntektene i år gode pga corona-situasjonen, heller ikke vaffelsalget har kunnet pågå som vanlig.

Gittas hus fungerer utmerket som utleieobjekt, samarbeidet med de ansvarlige drivere av stedet går helt fint.

Antall medlemmer pr.31.12.19 803, hvorav 88 livsvarige medlemmer og 136 hustandsmedlemmer.

Salg per produkt for Selskapet For Grimstad Bys Vel

Med fakturadato fra 01.01.2019 til 31.12.2019

Skrevet ut av : Ekstern Regnskapsfører (Admin)

Utskriftsdato : 27.03.2020 11:11

Produkt nr	Navn	Antall
10	Medlemskontingent	579
20	Medlemskontingent - Husstandsmedlem	136
30	Livsvarig medlem	88
Totalt		803

ÅRSBERETNING

fra

SKJÆRGÅRDSKOMITEEN

for perioden april 2019 til mai 2020

Komiteen har i denne perioden bestått av:

Bjørn Bergshaven (formann), Jan Ivar Olsen, Morten Steen Jacobsen, Alf Jensen, Erling Vik (sekretær), Knut Skår Knutsen, Pål Reidar Svendsen, Roar Ousland, Even Olsen, Øystein Salvesen og Øivind Simonsen. Formannen har som vanlig deltatt i Byselskapets styremøter.

Første programpost på første møte i Skjærgårdskomiteen den 7. mai var konstituering av komiteen. Bjørn Bergshaven ble gjenvalgt som formann og Erling Vik som sekretær.

Det er gjennomført 2 møter i Skjærgårdskomiteen og avholdt flere dugnader.

Hovedoppgaven for skjærgårdskomiteen har vært vanlige skjærgårdsaktiviteter og utplassering av nye skilt på flere av Byselskapets holmer. 2 nye stativ til nye opplysningsskilt på indre og ytre Maløya er montert. Rydding og merking av stier på Herøya, Indre- og Ytre Maløya. Nytt opplysningsskilt i Dynamittbukta og Betjenterbukta er satt opp. Marivoldbukta er blitt lys og mer åpen, takket være Round Table og Bygartneren. Flere stabbestein er på plass. Skjærgårdskomiteens skiltkomite ved Roar Ousland har produsert og satt ut nye opplysningsskilt på Binabben og på Marivold. Broa over Sundet, Rønnes - Marivold ble ved juletider forsterket. 7 pæler er skiftet samt et kryss-stag og en tverrbjelke. Rekkverket er skrudd sammen med flere hundre skruer.

Broa tåler ikke unødig belastning, så det er satt opp skilt i begge ender med forbudt for hest og motorisert kjøretøy. Under broa er det satt opp skilt om maks 3 knop. Alt dette arbeidet er utført med midler fra Fylkeskommunen.

Inneværende år har vi fått tilsagn om tilskudd til erosjonssikring av gressletta på Ytre Maløya.

Toaletter

Det er Skjærgårdstjenesten i Grimstad kommune som tar seg av alle toalettene når det gjelder rengjøring og tilsyn gjennom sommersesongen. Det er ingenting spesielt å rapportere, toalettene ser ut til å fungere fint.

River på badestrendene

20 river til badestrendene blir samlet inn hvert år og utplassert før sesongen starter.

Bygartner/Skjærgårdstjenesten

Skjærgårdstjenesten og Bygartneren utfører betydelig arbeid på eiendommene våre.

Slår ned nye og fjerner gamle fortøyningsbolter. Setter ut bord og lager benker og rydder utsiktspunkt. De har også hjulpet med fjerning av ilanddrevet flytebyggresten. Skjærgårdstjenesten har satt opp 2 nye griller, en i Marivoldbukta og en på Gulodden.

Ryddeaksjoner av lag og foreninger

Grimstad Rotary har som tidligere år ryddet fra Taget til Jan Jensens brygge på indre Maløya. Grøm Rotary har ryddet på Teistholmen.

Round Table har ryddet vegetasjon i Marivoldbukta.

På Groos er det Grimstad Seilforening som er ansvarlig for å holde området ryddig.

Binabben fremstår som et fint friluftsområde som er mye besøkt.

I Kjellvika er det Bie Vel som holder det ryddig og fint.

Som vanlig må vi takke alle dere som på en eller annen måte er med på å bidra til at friluftsområdene våre fremstår ryddige og fine. Ikke minst takker vi Bygartneren og Skjærgårdstjenesten i kommunen samt Kystlaget for et godt samarbeid.

Skjærgårdskomiteen i Byselskapet
Mai 2020

FORFATTERE

Knut Brautaset, f. 1939 i Sandefjord, bosatt i Grimstad siden 1970. Pensjonert dosent i hydraulikk og mekatronikk.

Valgt rektor på Agder ingeniør- og distriktshøgskole, Grimstad 1983-1989 og på Høgskolen i Agder (nå Universitetet i Agder) 1994-2000.

Har skrevet en del lokalhistoriske artikler og boken *Ibsens Grimstad*.

Finn Fredvig Erichsen (f. 1943) på Grimstad Sykehus. Utdannelse: elektroteknisk samt bachelor grad (Cand.mag) med fordypning historie fra Høgskolen i Agder 2003. Arbeidet hovedsakelig som teknisk.prosjektleder on/offshore.

Helge Grobæk. Født 1946 i Grimstad. Siviløkonom. Bor på Groos i Grimstad som pensjonist. Interessert i lokalhistorie og russisk historie.

Erik Jacobsen Født 1945 i Skottland under krigen. Begge foreldre i norsk marinetjeneste, mor som lærer ved Sjøkrigsskolen i Granton og far som skipssjef på korvettene «Rose», «Potentilla» og «Tunsberg Castle».) Oppvekst i Kristiansand. Har vært skipsfører i handelsflåten. Senere ansatt i norsk og utenlandsk sjøfartsadministrasjon; og i Norad/UD. Forfatter og forlegger.

Hans Roald Hansen(f.1946) Født og oppvokst i Grimstad. Lærerskolen i Kristiansand og lærerhøgskolen i Trondheim. 24 år som adjunkt ved Grimstad Ungdomsskole. Museumslærer på Aust-Agder Museet. Videre også arbeidet i fylkeskommunen. Nå pensjonist og lokalhistoriker.

Torbjørn Helle(f. 1932) på Hesnes (Fjære). Artium ved Dahlske 1953. Siv. ing kjemi ved NTH 1958. Dr.ing.1963. Forsker ved Borregaard 1963-67. Dosent, senere professor i papirfysikk/papirteknologi ved NTH/NTNU 1967-2001. Gjeste professor ved Asian Institute of Technology, Thailand 1995 – 2003. Forfattet ca 200 vitenskapelige publikasjoner. Ledet et stort antall etterutdanningskurs for industriledere i en rekke land.

Kjell Knudsen(f. 1947), Oppvokst på Sola og i Bergen, bosatt i Grimstad. Cand. philol. med hovedfag i historie fra Universitetet i Bergen. Har jobbet som lærer i ungdomsskolen og arkivar ved Aust-Agder museum og arkiv, avd KUBEN. Forfatter av artikler til Byselskapet og andre årsskrift. Nå pensjonist.

Kjeld Malde. Født 1942 i Grimstad. Utdannet lege fra Oslo Universitet. Praktisert 5 år i Nord-Norge og fra 1975 i Grimstad Født i Grimstad på gamle Grimstad sykehus, bodd største deler av livet her. Skrevet noen prologer og sanger til byens ære. Medlem 4 år i kommunestyret den gang Kulturhuset ble vedtatt bygd. Med i styret i Byselskapet under Carsten og Kjetil.

Anna Helle Nilsen Født 1929 på Hesnes i Fjære.
Lærerutdanning. Bosted: Kristiansand
Arbeid på forskjellige nivåer i skoleverket til 1994.
Deretter pensjonist.

Jostein Tvedt Født 1967 og bor i Oslo. Dr. oecon. i skipsfartøkonomi fra Norges Handelshøyskole i Bergen fra 1996 og arbeider for tiden som forsker ved Transportøkonomisk Institutt og Handelshøyskolen BI i Oslo. Interessen for maritim kartografi følger som en naturlig forlengelse av tradisjonell skipsfartsforskning.

Johan Anton Wikander (f. 1941) på Langsæodden, Arendal, oppvokst i Grimstad, nå bosatt i Trondheim. 1967 - 2016 ansatt i NSB, Jernbaneverket og Bane NOR; sist som sjefingeniør. Arbeider nå med jernbanens kulturminner. Interesse er lokalhistorie og jernbanehistorie; bl.a. et stort engasjement i Dovrebanens 100-års jubileum 2021. I 2004 tildelt Det Kgl. Norske Videnskabers Selskabs minnemedalje i gull. I 2015 tildelt Kongens fortjenestemedalje.

Dag Wirak (f. 1960). Bosatt i Grimstad siste 50 år. Selvstendig næringsdrivende / bygningsingeniør / byentusiast /leder av Gårdeierforeningen / «Byens fremtid sikres med historisk kunnskap og respekt.»

Selskapet for Grimstad Bys Vel.

Vi har fortsatt bøker til salgs:

- Bjarne Berg: *Blikk på Grimstad.*(2014)
- Trond A. Berg: *Byen og bygningene* (2019, 2020 og 2021)
- Knut Brautaset: *Ibsens Grimstad.*(2012)
- Åsmund Bie Eriksen: *Gamle Grimstad. Byen i mitt hjerte.*(2012)
- Erik Aalvik Evensen: *Amerikabrevet.* (1996)
- Erik Aalvik Evensen: *Fra Kaanan til Det Lovede Landet.*(2011)
- Erik Jacobsen: *Fra Skrog til Skrap.* (2021)
- Reidar Marmøy: *Navn i Grimstad Skjærgård.* (1991)
- Reidar Marmøy: *Håøy – Losenes øy.* (1995)
- Reidar Marmøy: *Et menneske på jorden – Jens S. Haaø.* (1998)
- Reidar Marmøy: *Herbert Waarum, fra plastbåter til bedehus.*(2004)
- Reidar Marmøy: *Grimstad på 1900 – tallet. Bind I – 1900 - 1940.*(2004)
- Reidar Marmøy: *Grimstad på 1900 – tallet. Bind II – 1940 – 1970.*(2010)
- Reidar Marmøy: *Grimstad Skjærgård.* (2011)

For bestilling, kontakt styreleder eller gå inn på
www.grimstadbysvel.org



OPTIKKHUSET
GRIMSTAD

Grimstad Adressetidende.

AVISEN FOR GRIMSTAD

www.gat.no

Telefon sentralbord: 37 25 80 00



Rådgivende ingeniører: Byggsak

Achilles
HÅNDSYDDE SKO & BRUKSKUNST
HAR NÅ FÅTT TE
KIRKEGATEN 1, 4878 GRIMSTAD
www.achilles-sko.no
MOBIL 906 09 920



MAN., TIRS., ONS., FRE. 10 - 14 • TORS 14 - 17

SOMMER:
LØR. 10 - 13

Kulturhuset Legesenter

Storgt. 33 - 4876 Grimstad

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



Helsebutikken i Grimstad

Storgt. 31

4876 Grimstad

Tlf: 37 04 94 08

post@helsebutikkenigrimstad.no

www.helsebutikkenigrimstad.no



Grimstad kiropraktorklinikk

Fokussenteret, Storgaten 90

*Vi hjelper deg med dine
ledd- og muskelplager*

Online timebestilling: www.etlivibevegelse.no

Tlf: 37 04 46 88

Br. Rislå Tellefsen

“GRØNNSAKSBUA”

Oddensenteret

Mobiltlf.: 906 86 955

Kjøp forsikring hos Sparebanken Sør

BESTE
REISEFORSIKRING
FLERE ÅR PÅ RAD

Vi sørger for at du får de forsikringene du trenger gjennom vårt eget forsikringsselskap, Frende Forsikring.

Ta kontakt med en av våre rådgivere i Grimstad eller kjøp direkte på sor.no/forsikring

 FrendeForsikring

 SPAREBANKEN SØR

HUSFLIDSTUA

Godt utvalg i garn.

Alt til Åmlibunaden. Mann og dame.

Vi tar syoppdrag.

Storgt. 32, 4876 Grimstad

Telefon 37 04 89 14 • husflidstua@live.no



HUSFLID
STUA



Hesnesveien 160

4885 Grimstad

Tlf: 37 25 17 50

post@hesnesgartneri.no

www.hesnesgartneri.no



Øystein Pettersen klær

-Moteklær for herre og ungdom-

Storgaten 19, Grimstad

Nottos Pølser

Fortsatt like lange på begge sider

Boks 134 - 4891 Grimstad

Møbler til hele hjemmet!



GRIMSTAD

Følg oss på 

Adr: Bergemoveien 40, Tlf: 370 41 140 | www.fagmobler.no

SMAG&BEHAG

GRIMSTAD

STORGATEN 14 - TLF. 370 40 900

KONTAKT@SMAG-BEHAG.NO - WWW.SMAG-BEHAG.NO



ADRESSE BARK SILAS' VEI 4876 GRIMSTAD
TELEFON 37 25 86 00

The logo for EiendomsMegler 1. It features the text "EiendomsMegler" in a white, bold, sans-serif font, with "1" in a smaller, white, bold, sans-serif font to its right. The entire logo is set against a dark blue rectangular background.

EiendomsMegler 1

Storgata 33, 4876 Grimstad
Tlf: 37 25 82 50
www.eiendomsmegler1.no

The logo for SpareBank 1 SR-Bank. It features the text "SpareBank" in a white, bold, sans-serif font, with "SR-BANK" in a smaller, white, all-caps sans-serif font below it. To the right is a red circle containing a white number "1". The entire logo is set against a dark blue rectangular background.

SpareBank 1
SR-BANK

Storgata 33, 4876 Grimstad
Tlf: 02002
www.sr-bank1.no

STRANNA AS

Økonomisk Rådgiving

Odd Petter Birkeland
Grimstad – Tlf. 982 07 005
E-post: opb@strannaconsult.no

riips

Storgata 23
4876 Grimstad
37 04 04 80
post@riips.no



UNNI STORM
GULLSMED

VELKOMMEN TIL GULLSMEDEN



- Reparasjoner
- Spesialarbeider
- Fetting av stener
- Restaurering av smykker
- Design for deg
- Omsmelting av gammelt gull
- Taksering/forsikringstakst
- Graving



25 ÅRS ERFARING SOM GULLSMED

Gullsmed Unni Storm-Johannsen AS - Storgaten 28 - Grimstad - e-post: unni@usj.no

MAD & LEVEN

Apotekergaarden

→ kro & kneipe ←



SKOLEGATEN 3 (MIDT I GÅGGA) TLF. 37 04 50 25
APOTEKERGAARDEN.NO

MENY

OUNSBART
BREIFLABB

GRILLET ISHAVS-
RØYE

BRAISERT
LAMMESKANK

SPRØSTET
ANDERYST

GRILLET LOKAL
HERREFORD KJØTT

HJEMMELAGDE
BURGERE

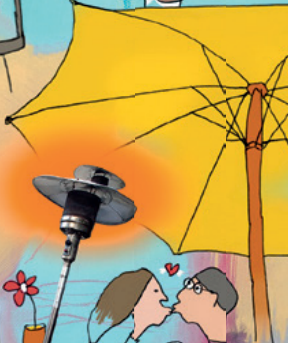
ITALIENSK
PIZZA



Trip Advisor



ynwa



APOTHEK



Altid
ekteapoteket



04733 likes



siljestrek.no

LANDVIK HISTORIELAG

Årets utgave av «Liv i Landvik» er nå for salg.
Kan kjøpes på Oddensenteret hos Norlis Bokhandel.
Styrets medlemmer vil også være behjelpelige med å
skaffe deg det.

www.Landvik-historielag.org

 ADVOKATFIRMA
FOLKMAN & CO

ANDERS FOLKMAN
ADVOKAT



Autorisert regnskapsfører – Medlem av NARF

Tlf: 47 47 17 00 | www.bedok.no



Bergmoveien 40, 4886 Grimstad

Telefon: 37 25 82 82
e-post: felles.grimstad@xl-bygg.no



De beste fiskekakene finner du på Torskeholmen i Grimstad.

... samt mye annet snadder.



FiskernesSalgslag

Tlf. 370 40201

torskeholmen@gmail.com





ADVOKAT

LARS THS. RODVELT ^(H)

Telefon: 952 26 869

Skolegaten 6, 4876 Grimstad

www.advokatrodvelt.no

BERGS HÅR HESTETORGET

inneh: Liv Berg

Storgaten 33
4876 Grimstad
370 49 100



VI KAN BIL!

JP &

Thygesen AS

BIL & KAR. VERKSTED
LILLESANDSVN. 29, 4877 GRIMSTAD
TLF. 37252930 www.jpthygesen.no


FARGERIKE
Grimstad

Odden 4, 4876 Grimstad
grimstad@fargerike.no
www.fargerike-grimstad.no

Besøk vår helt nye butikk i Odden 4 og se vår unike sammensetning av varer og tjenester!

Hos oss får du:

- Maling
- Parkett og laminat
- Vinylstav og gulvbelegg
- Måltilpasset solskjerming
- Tapet
- Tepper
- Interiør- og gaveartikler
- Gardiner
- Egen systue
- Interiørkonsulenter
- Malere og gulvleggere



REMA 1000

GRØM

bare lave priser

Telefon: 37 04 54 70

Tannlege MNTF

Fredrik Fæster-Granhaug

Grimstad kulturhus

Storgt. 33, 3. etg. 4876 Grimstad

Tlf: 37 04 01 58 | Fax: 37 04 55 84



Grimstad

Odden • Tlf: 37 04 14 00 • grimstad@sport1.no

industriTRE as

CHR REPSTADS SØNNER AS

DIN LOKALE BILFORHANDLER



Arendalsveien 74, 4878 Grimstad

peugeotgrimstad.no

Tlf. 37 25 61 70

Salg av nye og brukte biler • Periodisk kjøretøykontroll
Verksted • Delelager

Fevik Steinindustri a/s

Moy Moner - 4870 Fevik - Tlf.: 37 04 72 31 - fevik.stein@online.no
Postadresse: Postboks 11, 4889 Fevik

- IKKE BARE GRAVSTEIN!

- SKIFER/GRANITT -
- PLATER UNDER / FORAN OVN -
- KJØKKENBENKPLATER -
- STEINPLEIEMIDLER -
- GRAVLYKTER OG LYS -
- M.M. -



ET NATURPRODUKT

Din egen eplemost



*K.G. Puntervold AS, Industriveien 6,
Østerhus Næringspark.
www.puntervoldgrimstad.no*

PUNTERVOLD
I GRIMSTAD
- Naturlig eplemost i generasjoner

SIVILARKITEKT

MNAL

PAAL MALDE



BERGSHAVEN

Bakeri og Konditori

Adresse: Storgt. 21, 4876 Grimstad. Tlf: 37 04 04 46



UGLAND

Grimsta
Bådsenter
– vi skaper båtdrømmen!

www.gbaad.no • tlf: 37 04 13 58

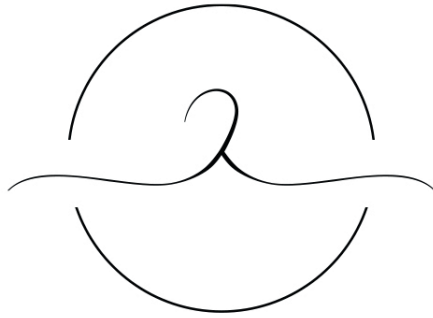


Montér®

Grimstad

e-post: grimstad@monter.no

Åpningstider: Man-fre: 07-18 Lør: 09-15



Hestetorvet

VASK & RENS

KULTURHUSET – STORGATEN 33 B, 4876 GRIMSTAD – TLE: 37 04 41 11



**PLANTESKOLE
OG UTEMILJØ**

Bergeveien 8, 4886 Grimstad | www.odegardens.no

eLon

BERGEMOEN

ØSTERHUS GRUPPEN AS

 **ØSTERHUS**
ELEKTRO AS

 **ØSTERHUS**
RØR AS

 **ØSTERHUS**
DATA & SIKKERHET AS

 **ØSTERHUS**
VARMEPUMPER



400 01 522

WWW.ØØØØ.NO

- EU-KONTROLL
- SERVICE
- BILELEKTRISK
- AUTOMATGIRSERVICE
- AC/KLIMA
- SKADETAKSERING
- OPPRETNING
- LAKKERING
- BILGLASS
- LEIEBIL



Kontakt oss –
et verksted med
lang erfaring og
gunstige priser

AUTO REP AS



AUTORISERT BILVERKSTED

Lillesandsveien 3 – 4876 Grimstad • Tlf 37 04 05 32 • post@autorep.as

TA KONTAKT MED FAG- HANDLEREN INNEN BILDELER

- Batteri
- Bilstereo
- Bremsedeler
- Clutch
- Drivledd
- Dynamo
- Eksosdeler
- Filter
- Forstilling
- Olje
- Støtdemper



BEMA 

Vardegaten 17. 4876 Grimstad

Tlf 37 25 29 50 www.bema.no

GRIMSTAD TØMRERSERVICE A/S

www.grimstadts.no - 916 87 181

Ps Anlegg

✉ post@psanlegg.no ☎ 95 00 33 33

Vik 3, 4885 Grimstad www.psanlegg.no

interoptik

Holvik

Storgt. 17, 4876 Grimstad
holvik@interoptikk.no



ODDEN GULLSMIE A/S
4892 Grimstad
Tlf.: 37 04 15 59
oddengullsmie@gmail.com

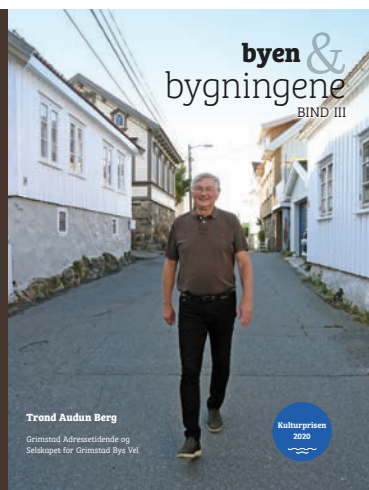
AGDER Musikk

INGEMAN STAD

Vossgate 1 - 4878 Grimstad
Telefon: 37 04 05 42
post@agdermusikk.no

Joh. Gundersen a/s

GULLSMEDFORRETNING
EGET VERKSTED
TLF.: 37 04 06 49
STORGATEN 29, GRIMSTAD
gullsmedjg@gmail.com



Bind III er i kommet salg

