



Selskapet

for

Grimstad Bys Vel

Medlemsskrift nr. 33 — 1987



Selskapet

for

Grimstad Bys Vel

Medlemsskrift nr. 33 — 1987

Innholdsfortegnelse

1. FORORD	5
Av Else Dalen	
2. RØNNESFERJA	6
Av Ove Fedde	
3. GRIMSTADBANEN	11
Av Odd Johnsen	
4. GARVERIET	16
Av Finn Andersen	
5. FJÆRE TREVAREFABRIKK	22
Av Odd Lunden	
6. DRAMSVIGA	24
Av Åsmund Bie Eriksen	
7. JØRGENSEN & VIK	27
Av Knut Bjørn Jørgensen	
8. SKREDDEREN	30
Av Ove Fedde	
9. BLIKKENSLAGERBUA	35
Av Ove Fedde	
10. ÅRSBERETNINGER FRA BYSELSKAPET	37
11. ÅRSBERETNINGER FRA SKJÆRGÅRDSKOMITEEN	45
12. STØTTEANNONSØRER	52

FORORD

Det er med stor glede Selskapet for Grimstad Bys Vel i år sender ut sitt medlemsskrift nr. 33. Det er 5 år siden det forrige kom. Det er alt for lang tid, men et nummer av skriftet krever endel overskudd fra styrets side, og det kreves fremfor alt at det kan trykkes frem en (eller flere) personer som er villig til å påta seg redaktøransvar.

I år har vi i så måte vært heldige! Vi har fått kommunens tidligere biblioteksjef, Karen Marie Meyer, til å påta seg dette arbeidet. Ved hennes side har journalist Trond Berg i Grimstad Adressetidende stått og spesielt tatt seg av den presstekniske siden av saken, og vi vil gjerne her fremføre en takk til dem begge for vel utført arbeid.

Medlemsskriftene har i mange tilfelle tatt opp ett spesielt tema. Denne gangen beveger vi oss på to forskjellige felt. Vi har tatt for oss endel av de gamle håndverks- og industribedrifter i byen, og vi har også samlet litt stoff om lokale kommunikasjonsmidler.

For ikke å sprengre alle rammer har vi måttet la et bidrag fra Johan Anton Wikander stå over til neste nummer, og vi håper dermed at det er lagt et solid grunnlag for et nytt hefte allerede neste år.

Til orientering for våre lesere har vi også denne gang tatt med utdrag av årsberetninger for Selskapet og Skjærgårdskomiteén. Det gjelder for årene fra 1983 til i år.

Vi takker alle som har støttet oss ved utgivelsen av dette skriftet. Den vanlige annonseform er denne gang forlatt til fordel for en «bidragsyterliste». Vi ser klart at det i den tradisjonelle annonseform kan ligge både lokalhistorie og kulturhistorie, og vi hører gjerne både medlemmers og andre leseres syn på dette.

Det er vårt håp at medlemsskrift nr. 33 skal bli til glede såvel for våre medlemmer som for venner av Grimstad både hjemme og ute.

Else Dalen
formann

Rønnesferja som ble vekk

Da kommunen i slutten av 1960-årene besluttet å innstille ferjeforbindelsen mellom Grimstad og Rønnes, ble Rønnes-landet for første gang på flere hundre år uten fast ferjeforbindelse med bysiden. Dette høres kanskje lenge ut. Men før Arendalsveien i slutten av forrige århundre ble bygget på vestsiden av Vikkilen, gikk riksveien langs kysten gjennom Grimstad. Fra Hasseldalen og over til Ulenes ble reisende med hester og kjøretøyer fraktet på ferje over Vikkilen til et skysskafferiet og losjihus med kro på Ulenes. Riksveien fortsatte videre over Hesnes, Hodnebrog og Fevik til skysskafferiet på Nedenes, hvor der var en lignende ferje over til Asdal. I 1955 kjøpte jeg det gamle skysskafferiet på Ulenes av Gustav Henriksen. Det var et meget gammelt bygg som sto matrikkelført allerede i 1664, men som sannsynligvis var adskillig eldre. Huset ble totalt ødelagt av brann i 1963, dessverre.

SALVESEN

Ferjeforbindelsen mellom Boddan og Rønnes begynte antagelig med at arbeidsløse sjøfolk, eller eldre, ikke arbeidsføre menn tok til å frakte folk over fjorden mot en liten godtgjørelse.

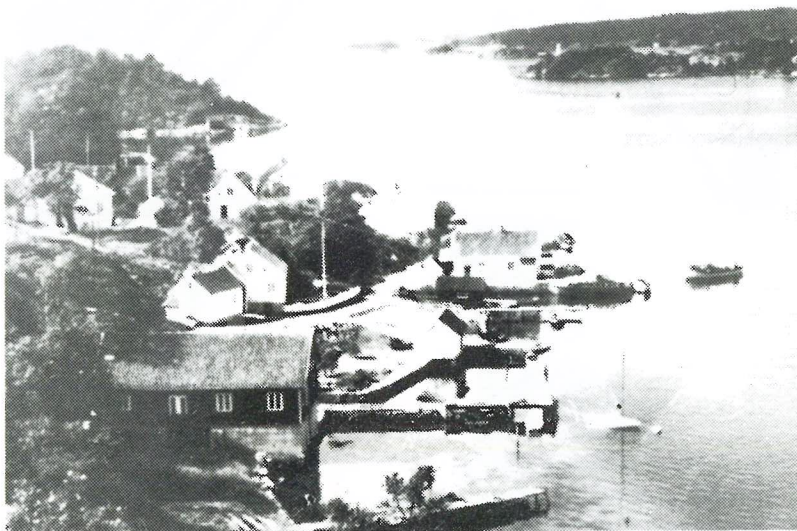
Den første faste ferjemannen jeg har fått opplysninger om, var en som het Salvesen og bodde i Hellsviga på Rønnes. Senere kom en kar fra Lillesands-kanten som het Stutthei - et navn som aldri ble til annet enn «Stutti». Det var en slagferdig og koselig kar som det går mange historier om. Som sjømann hadde han fått begge beina ødelagt etter et fall fra masta. De mange bruddene grodde galt sammen, så han rugget avgårde uhyggelig hjulbeint. Men han spøkte men handicapet sitt: «Når e går iland på Boddan, kan folk i båden se heile byen mellom beina på meg», sa han gjerne.

Noen fast ferjeforbindelse med byen ble det imidlertid ikke før Jørgen Henriksen, Ulenes, engang mellom 1915 og 1920 bygget en liten ventebu nede på Rønnes og begynte å ro ferje døgnet rundt.

De første fergene gikk mellom Rønnes og steintrappa i muren mellom vestenden av «Støyberiet» og ferjebrygga på Boddan. Farkostene var en pram eller lett sjekte rodd i håndårene, og takstene kan høres utrolige ut i dag. Salvesen og Stutthei tok 5 øre per persona på dagtid og 7 øre om natten. De samme takstene tok Henriksen til å begynne med, men økte etter en stund til 10 og 15 øre.

Jørgen Henriksen fikk etter en tid brygge og et lite leskur på Boddan. Der signaliserte man om dagen etter ferje ved å henge ut et hvitt flagg. I mørket skjøv man en rødfervet glassrute i veggen på

leskuret foran en lykt, som så kunne oppdages fra Rønnessiden. Midt i 30-årene ble disse signalene erstattet av toveis telefonforbindelse. Begge metodene ble ofte misbrukt av unger som var ute med spillopper - så ferjemennene fikk seg nok mangel på bomtur til bysiden, dessverre.



Ferja på vei til Rønnes engang i 1950-årene.

«DONDRA»

Jørgen Henriksen ble etterfulgt av sønnen Gustav som drev ferjetrafikken i 33 år. I sommersesongen hadde han også en kiosk i en ombygget sjøbod som var kombinert helårsbolig og venterom. Gustav Henriksen gjorde driften motorisert da han kjøpte en motorsjette som ble døpt «Dondra». P.C.Lindeberg som drev Rønnes Sommerpensjonat, kjøpte «Dondra» senere og døpte den «Rønnes I», mens Henriksen skaffet seg en større sjette, «Rønnes II». Med denne foretok han også skjærgårdsturer og sightseeingturer til Reddalsvannet gjennom de to kanalene. På St.Hans-kveldene fraktet han også folk fra byen til Maløyene, Hampholmen, Marivold og andre populære utfartssteder.

Det var et vått, kaldt og slitsomt arbeide å være ferjemann. Særlig om vinteren når fjorden frøs og råken mellom Rønnes og bysiden måtte holdes åpen døgnet rundt. Dette slitet var sikkert medvirkende til at Henriksen måtte gi opp sterkt giktbrudden.



Jørgen Henriksen utenfor ferjestasjonen han bygget på Rønnes.

Han leide bort ferjerettighetene en stund, men solgte så både utstyr og stasjonen til Arne Johnsen, som gjorde ferje- og turisttrafikken til heltidsbeskjeftigelse. Han utvidet «flåten» med å bygge en spesialkonstruert, grungående fjordbuss som ble brukt til to ukentlige langturer hver uke i hele sommersesongen. Den ene turen gikk som tidligere til Reddal, den andre til Skjærgårdsmuseet på Mærdø. Denne turen gikk opp til Vippa Bro i Nidelven ved Gjervoldsøy og ned til Strømmen via Vrengen. Hjemturen gikk i godvær utenskjærs forbi fyrene på Torungen. Hele sommeren drev han fast daglig rute til Marivold i tillegg til byrutene. I hans periode ble ruten forlenget inn til Shellbrygga med en tur dit hver time, mens en kunne komme til Biodden hver halvtime.

Johnsen bodde med sin familie på Ferjestasjonen, men bygget en tid etterpå nytt hjem på Ulenes. Ferjestasjonen ble en del år leiet ut til bolig, men senere solgt til en utenbys mann, en tidligere ubåtkaptein som bodde der til sin død.

DRIFTSSTØTTE

Ferjedriften solgte Johnsen videre til brødrene John og Thorleiv Knutsen som drev i samme spor som ham. Trafikkgrunnlaget ble imidlertid stadig dårligere, samtidig som utgiftene raste i været, slik at Fjære og Grimstad kommune måtte inn i bildet med driftsstøtte. På et allmannamøte på Hesnes skole lovet de to kommunenes ordførere at ferjedriften skulle opprettholdes trass i den stadig økende konkurransen med bussruten og privatbilismen. Men så måtte turene til Mærdø innstilles. Sjøfartsinspektøren forlangte nødutstyr og livbelter til alle som sightseeingbåten var sertifisert for. I tillegg skulle båtføreren ha kystskippersertifikat p.g.a. at turen gikk «utenskjærs» mellom Fevik og Hasla.

Brødrene Knutsen måtte gi opp og solgte sine interesser til en Josefsen fra Arendal som drev ferje- og turisttrafikk med flere båter i nabobyen. Han satte en tid inn lystjakten «Capri» i trafikken. En båt som ble «berømt» da noen karer som hadde leiet den, søkklastet den med brennevin på Helgoland og startet privat Vinmonopol over rekka på Fevik.

Josefsen øket prisene betraktelig og kuttet ut trafikk mellom lørdag kl. 14.00 og mandag kl. 08.00. Da han etter et års drift fant ut at det kommunale driftstilskuddet også måtte økes betydelig hvis driften skulle være lønnsom, ble dette avslått. Dermed måtte også han legge ned driften.

Kommunen prøvde å drive videre en stund med lønnet ferjemann, men dette ble naturligvis den aller dyreste ordning. Da så den innkjøpte doryen under et uvær sank ved ferjebrygga på Rønnes,

og ble buksert til Fevik som vrak, havarerte den tradisjonsrike ferjeruten for godt. Hesnesruta ble forlenget ned til Rønnes og bussene overtok trafikken.

Mellom Rønnes og Boddan skal det være 96 meter på det smaleste. Når rutebussene nå til visse tider også er skolerute, så går turen om Vik og i ringrute-fart over Dømmesmoen og Kryssen til Rutebilstasjonen i Grimstad. Da får Rønnesfolk seg en tur på drøye 13 kilometer før de er i byen. Nå da Rønnesferja er blitt vekk.....for alltid.

Ove Fedde.

*Jørgen Henriksens sønnesønn, Richard J. Henriksen, Oslo, har hjulpet til med mange av opplysningene til denne artikkelen, og det er også han som har lånt ut bildene til den. Takk ! Forf.

Fra Grimstadbanens historie

Grimstads tid som jernbaneby strekker seg fra 1907 til 1961. I 54 år fraktet Grimstadbanen, på folkemunne bare kalt Risemerra, varer og mennesker til og fra byen.

Grimstadbanens saga begynte imidlertid lenge før det første tog rullet inn på byens stasjon. Allerede i 1874 nedsatte Grimstad bystyre sin første jernbanekomite. Den fikk i oppdrag å arbeide for en sidelinje fra den allerede da planlagte Sørlandsbanen. (Eller Vestlandsbanen som man sa den gang).

Komiteen hadde følgende sammensetning: Distriktslege Frisak, formann, og øvrige medlemmer: Chr. Holst, J.E. Einarsen, Eduard Crawford og Harald Isachsen. Senere ble bl.a. Fredrik Smith-Petersen og Jørgen Bang medlemmer av komiteen.

Det tok altså hele 33 år fra den første planlegging og til banen sto ferdig. Økonomien var hovedårsaken til dette. Da tanken om jernbane til Grimstad ble unnfanget, hadde det vært gode tider i landet en stund, og flere banestrekninger var under bygging. Imidlertid var konjunktorene i ferd med å svinge, og Stortinget slo over til sparelinjen. All videre jernbaneutbygging ble dermed lagt på is.

I 1890 tok Grimstad bystyre saken opp igjen. Man ville ikke lenger vente på at staten ville gjenoppta jernbaneutbyggingen, og satset i stedet på en lokal og privat bane fra Grimstad til Froland.

Tømmertransporten var en viktig årsak til denne avgjørelsen. Tømmeret fra distriktets skoger ble skipet ut fra Grimstad. Transporten til byen gikk for det meste greit vannveien, på Syndle og Rore, men den siste etappen langs landeveien fra Roresanden til Grimstad var både tungvint og kostnadskreven. I mange år hadde man tumlet med dette problemet, og det verserte planer om såvel landveislokomotiv som tømmerrenne fra Deidalen til Vikkilen. Begge deler ble i tur og orden forkastet til fordel for jernbane. Det var imidlertid ikke tilstrekkelig med bare «Rorebanen». Til Froland måtte den gå. Da ville Grimstad skaffe seg et nytt oppland som på sin side ville få et nytt marked. Dessuten kunne en Grimstad-Frolandbane greit knyttes til Sørlandsbanen som alle regnet med måtte komme en gang.

Disse planene ble nabokommunene Fjære, Landvik, Øyestad og Froland med på, og det ble søkt staten om pengebidrag og konsesjon til å drive banen. Først i 1899 ga Stortinget klarsignal, og bevilget samtidig 368.000 kr. til banen. Resten av anleggssummen ble sikret av Grimstad og nabokommunene samt noen private. Det ble og klart at Grimstad-Frolandbanens endestasjon måtte endres til Rise, på grunn av trasévalget for banen Arendal - Åmli.

BYGGESTART

I 1903 kunne så endelig byggingen av Grimstadbanen settes i gang. Anleggsvirksomheten ga arbeid for mange, både Grimstadfolk og tilreisende anleggsarbeidere, de såkalte rallare.

At banen ble skikkelig bygget, fikk vi et bevis for så seint som i 1984 da den nye innfartsveien til Grimstad fra E-18 ble åpnet. Denne følger den gamle jernbanetraseen temmelig slavisk, og ble ved åpningen karakterisert som «en nydelig vei». Fortjent heder tilfalt de karene som gikk og «knoget» på baneanlegget ca. 80 år tidligere. De kunne nok sine ting.

Etter 4 års anleggstid kunne man begynne å forberede banens åpning. Datoen ble fastsatt til lørdag 14. september 1907. Da lå endelig Grimstadbanen ferdig, målte 22,19 km. og hadde sporvidde 1067 mm, det såkalte smalspor. At Grimstad virkelig satset på denne jernbanestumpen, viser det faktum at av de totale anleggskostnader på kr. 900441, sto byen alene for ca. 30 %. I tillegg måtte den forskuttere noen av nabokommunenes bidrag. Det var stor stas i Grimstad på åpningsdagen. Byen var flaggpyntet, og det samme var områdene langs linjen. Presis kl. 12 rullet åpningstoget ut fra byens stasjon. Toget ble ført av banens driftsbestyrer, ingeniør S. Berg. På samtlige stasjoner var det stopp, og folk møtte tallrikt fram. Ved Lia stasjon sto en flokk barn med flagg, og på Rykene ble toget møtt av salutt og tale av ordføreren som ønsket banen velkommen til Øyestad. Da toget vendte tilbake til Grimstad, sto ca. 2000 mennesker og ventet. Lokomotivets snøplog var stilt opp på perrongen, og gjorde tjeneste som talerstol. Talte gjorde jernbanekomiteens formann Thue-Johnsen og amtmann Lambrechts. Etterpå var det festmiddag på Møllers Hotel.

TRASÉEN

Hvilken trasé fulgte så Grimstadbanen ? Svaret kan vi finne i en turisthåndbok, utgitt av Grimstad og omegns turistkomite i 1911. Der står det bl.a.: *«Umiddelbart etter Grimstad Station passerer en tunnel, derpaa over Groosbækken til Gjærbrønden station i Landvig. Ved Naudenes stoppested kommer linjen ned til Rorevand, hvor Oplandsveien passerer. Gjennom et karakteristisk skar ved Deidalen til Fjære stoppested. Et sjeldent vakkert parti byder egnen omkring Temsevand, som ligger omgitt av store fruktbare marker. Videre passerer Strubrufos paa en høj jernbro, og man kommer til Rygene, tæt ved den bekjendte fos av samme navn. De næste stationer er Lindtvedt og Løddesøl. Banens sidste station er Rise som er fælles station på Grimstad-Frolandbanen og Arendal-Åmlibanen.»*

Som en ser, krysset linjen flere steder landeveien, og driftsbestyrere fant det nødvendig å komme med en påminnelse *«for veifarende der vil passere banens planovergange: Naar toget nærmer sig, maa den kjørende holde sin*

heste godt an, saa han har dem i sin magt».

Denne advarsel var forøvrig helt på sin plass, da det opp gjennom årene var flere sammenstøt på planovergangene. Også menneskelig gikk tragisk nok tapt.

Grimstadbanens stasjoner var ikke nettopp noen imponerede anlegg hva størrelse angår. F.eks. var Rykene, som vel må regnes bant «hovedstasjonene», kun et hus på 30 kvm. pluss ei enda mindre pakkbu. Stasjonen inneholdt jernbaneeekspedisjon og postkontor. Posttjenesten ble i det hele forbedret med Grimstadbanen. Det ble opprettet postkontor på Rise og Rykene, og brevhus på Løddesøl, Lindtveit og Lia. Risemerra var intet lyntog, i hvertfall ikke sett med våre øyne. De første damptogene brukte 1 time og 11 minutter på sine 22 km. Noe raskere gikk det etterhvert, og i sine siste år klarte motorvogna å presse tiden ned til 35 minutter.

Om stemningen var høy ved åpningen, fikk Grimstadbanen snart merke den harde hverdagen. Man hadde bl.a. ventet seg gode frakter fra Rykene tremasse, men de bygde heller taubane til Helle der tremassen ble fraktet i lekter til Arendal. Også andre forventede inntekter uteble slik at banen kom skjevt ut økonomisk. På folkemunne het det at inntektene gikk opp i røyk og damp. Grimstad-Frolandbanens direksjon så seg derfor etter en tid tvunget til å be om at staten overtok banen, og det skjedde fra 24. januar 1912. Det var forøvrig første gang her i landet at en privat bane ble overtatt av NSB. I 1932, da Risemerra kunne feire 25 års-jubileum, skjedde det noe drastisk. Statsbanens hovedstyre foreslo å legge ned hele banen. Forslaget vakte voldsom harme i Grimstaddistriktet. På det tidspunkt var Sørlandsbanen ført fram til Kragerø, og nærmet seg Aust-Agder med raske skritt. Det ble derfor sendt et skarpt brev tilbake til NSB, der man kalte det både forkastelig og uforståelig å legge ned Grimstadbanen like før den kunne knyttes til en større linje. Såvel gods- som passasjertrafikken ville ta seg kraftig opp når banen kom i forbindelse med Sørlandsbanen, het det i svarbrevet fra Grimstad, som konkluderte med at Grimstadbanen straks måtte legges om til bredt spor for å få samme sporvidde som hovedlinjen.

BREDT SPOR

Den skarpe reaksjonen ga resultater. Banen ble ikke nedlagt, men i stedet bygget om til bredt spor, og den 9. november 1936 kunne Grimstadbanen «åpnes» på nytt. Igjen var det ekstrapag med innbudte gjester, taler av ordfører og fylkesmann, og et stort oppbud av skuelystne. Grimstadbanen var nå knyttet til landets øvrige jernbanenett, og hadde direkte forbindelse med Oslo. Denne forbindelsen ventet ikke minst alle distriktets produsenter av bær og grønnsaker seg mye av. Ved å slippe omlasting på Rise, ville varene klare seg bedre under transporten til hovedstaden.

Siden Risemerra hadde unnsloppet bøddelens øks, regnet nok folk flest med at banens liv var sikret. Men utviklingen gikk annerledes. Bilen fikk stadig større utbredelse, kravene til bedre veier økte, og da vi kom til 1950-årene, var jernbanen skjøvet helt over på defensiven. Spesielt sidebanene var utsatt. De ble av enkelte betraktet som betente blindtarmer som burde opereres bort. Så selv om f.eks. Grimstad Adressetidende den 16. juli 1955 kunne melde at «det er praktisk talt fulle vogner med de tog som kommer til Grimstad», var ikke de sentrale myndigheter interessert i å beholde banen. Og i 1957 foreslo NSB's styre nok en gang å legge ned Grimstadbanen. På ny mobiliserte Grimstad og distriktet. Men denne gangen førte ikke anstrengelsene fram. Det hjalp ikke at kommunene i distriktet, diverse bedrifter og alle Aust-Agders stortingsrepresentanter sa et unisont ja til banen. Stortingets flertall var ikke av samme mening. Kun 6 stemmer fikk Magnhild Hagelias forslag om fortsatt drift av Grimstadbanen da saken var opp i Stortinget 12.januar 1960. Den kvelden fikk Risemerra sin definitive dødsdom.

Om banen var tapt, skulle i alle fall Risemerra få en verdig sorti. Da det aller siste tog rullet inn på stasjonsområdet 31. august 1961, til toner fra Grimstad Guttemusikkorps, sto nærmere 2000 mennesker og ventet. toget ankom kl. 22.40, en halv time forsinket, noe som skyldtes diverse stopp og hilsener langs ruta. Toget var forsynt med svarte sørgebånd, og ellers pyntet med blomster. Det var stappfullt av passasjerer som ville være med på den siste historiske turen. På stasjonen leste telegrafbestyrer Aron Eidsvig sin egen «Epilog ved siste tog», og det var taler og blomsteroverrekkelser. «Stort vi mistet, ikke rare greiene vi fikk igjen», sa ordfører Skretting med en liten omskriving fra Terje Vigen.

Den aller siste passasjer som forlot motorvognen den kvelden, var dyrlege Egeberg. Han markerte dermed at en epoke i Grimstads historie ugjenkallelig var slutt.

- - - - -

Mye er forandret i Grimstad siden Risemerra trakk sitt siste sukk. Det er ikke stort igjen som viser at her noengang har vært en jernbane. I dobbelt forstand er alle spor borte. Det samme er stasjonsbygninger, lokstaller o.s.v. Store deler av traseen er nå vei, og overtatt av Risemerras beseirer, bilen. Det tydeligste tegn på at Grimstad har vært jernbaneby, finner vi på Torskeholmen. Der stikker det fremdeles litt skinner opp av asfalten. Grimstadbanen klarte aldri å frambringe de store tall på inntektsida i sitt regnskap. Derfor kan nok den som måler alt i kroner og øre hevde at banen hadde liten betydning. Men det finnes andre verdimål, og Grimstadbanen bør huskes for sin innsats som transportmiddel og for de arbeidsplasser som fulgte med. Men først og fremst vil vi huske banen fordi den over et halvt hundre år var en del av lokalsamfunnet Grimstads liv og rytme. Da togfløyta stilnet, var det en kjent og kjær tone som for alltid ble borte.

Odd Fr. Johnsen.

GRIMSTADBANEN

Jernbanedriften på strekningen Rise—Grimstad, nedlegges fra og med 1. september 1961.

Gods (stykk gods og vognlaster) til og fra Grimstad og Fevik ekspederes fra og med 1. september 1961 i samtrafikk jernbane-bil over Arendal.

Persontrafikken til og fra Grimstad vil fra samme dato bli opprettholdt med private bilruter fra og til stasjonene Rise og Arendal.

Billett kort gjeldende på strekningen Rise—Grimstad gjøres ugyldig fra og med 1. september 1961. Unyttede klipp godtgjøres ved reisebyråene og stasjonene.



Annonse i Grimstad Adresstidende 28/8-1961

Grimstad garveri gjennom tre generasjoner

Mitt første møte med Garveriet skulle bli svært dramatisk.

Året er 1904. Jeg står ved siden av det store lindetreet ved veien, midt mellom to av mine eldre brødre som holder meg godt fast. Jeg var bare tre år dengangen. Vi står der alle tre som lamslåtte og kikker opp på det forferdelige flammehavet, vi hører høye stemmer, kommandoord og rop, og vi ser menn med slanger sprøyte vann i ildmørja. Jeg var liten, javel, men dette bildet, disse flammene, alt har satt seg fast i bevisstheten min som om det var noe som nylig hadde skjedd. Det var jo annen etasje og loftsbygget i Garveriet som sto i flammer. Bygningen, som var reist i 1884, var bygget slik: Første etasje var av murstein, alt det øvrige var av tre, og nå var det blitt et kjempebål. Vel, etter brannen pågikk jo opprydningsarbeide, og så ble det bygget nytt, alt av murstein, på den grunnen av murstein som sto igjen. Så ble Garveribygningen som den står idag når dette skrives, 5. mars 1987.

FRA VÄRMLAND

Grunnleggeren av bedriften var min bestefar. Han var født i Grøms Sogn i Värmland i 1836 og hadde utstått sin læretid hos garvemester Wendt i Karlstad. Han kom så og grunnla Grimstad Garveri i 1863. Det var den gangen da Vassbekken var ren og fylt med klart vann fra kildene i øvre Dybedal. Og det var bekken med det mye og klare vannet som var så viktig for en garvemester. Det var også så rent at bekken ble en gytebekk for sjøørreten. Fisken svømte fra sjøen inn i bekken fra Groos og hele veien opp til begynnelsen av Dybedal, ble det fortalt. Det var to betingelser for at min bestefar kunne bygge garveri. Først og fremst nok rent vann og nok eikebark. Grimstad hadde begge deler.

Det viste seg at eikeskogene i innlandet her var de største på Sørlandet.

Og så satset han på disse fordelene han hadde og begynte i det små med «Ekte Eikebarkgarvet Leder», og hans produkter ble godt mottatt av de lokale krefter. Produksjonen måtte økes etterhvert, hans ekte eikebarkede fettlær og kalveskinn ble brukt av de fleste sjøstøvleskomakerne på Sørlandet, og produksjonen bare økte og varene hans ble sendt overalt. Spesielt var Kristiania kunde. Det skulle vise seg at eikebarken ble en god biinntekt for mange som hadde skog.

Bøndene kom kjørende med hest og langvogn høyt lastet med eikebark. Først tok bestefar forskjellige prøver av barken. Var den ordentlig tørr, riktig behandlet, var der tegn til noe grønt inni? Han var så nøye, så nøye, det var