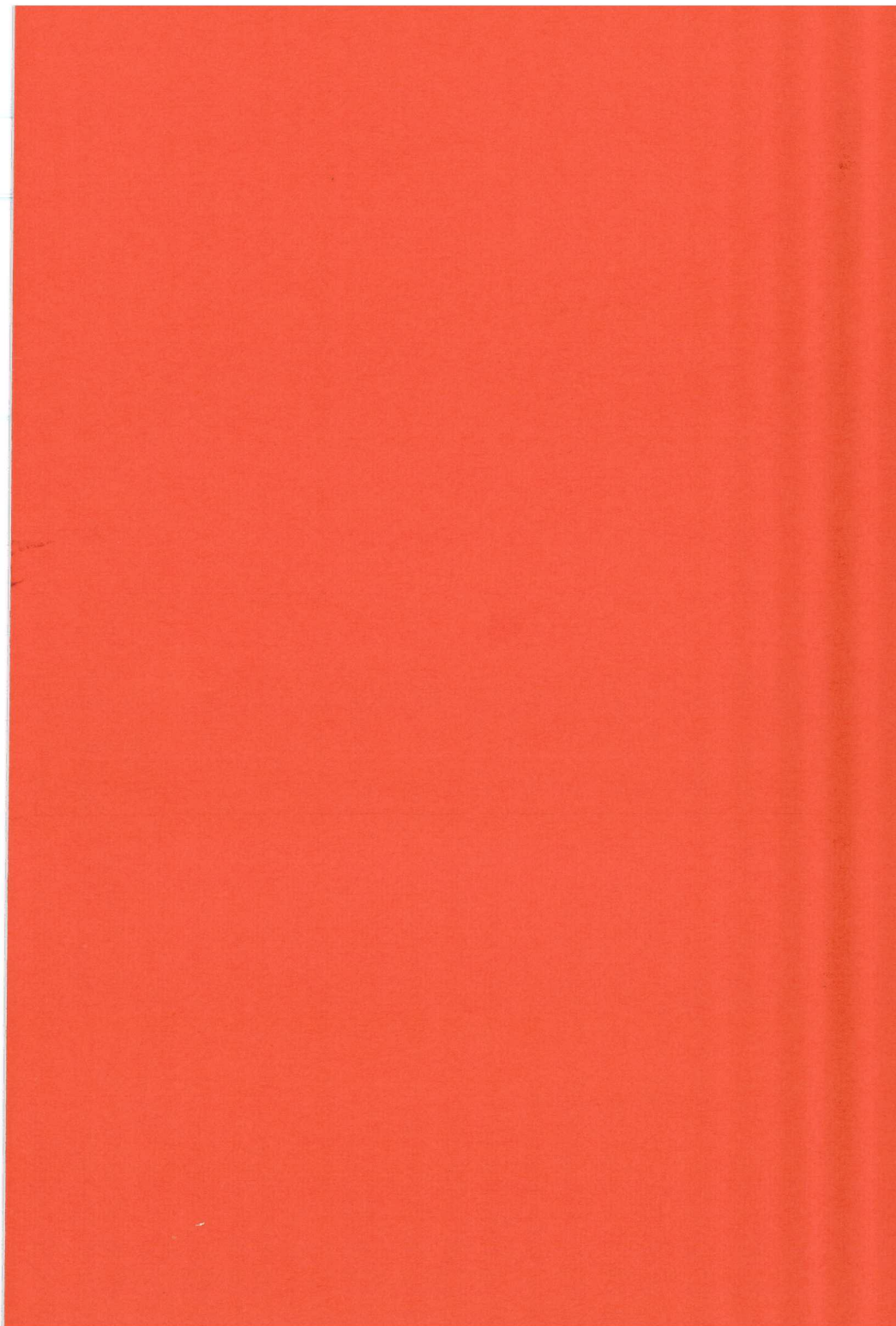




Selskapet  
for  
Grimstad Bys Vel

Medlemsskrift nr. 48 — 2004





Selskapet

for

Grimstad Bys Vel

Medlemsskrift nr. 48 — 2004

## INNHALDSFORTEGNELSE:

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

# FORORD.

*Av Odd Fr. Johnsen.*

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

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

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

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

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

*Grimstad 21. oktober 2004.*

# REIDAR MARMØY + BYSELSKAPET = BØKER.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## HEDER TIL JOHAN ANTON WIKANDER.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grimstad Byselskap gratulerer med utmerkelsen.

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



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

## **Innledning**

### **1500 - 1723**

**Fri bondehandel med hollenderne 1500- 1641**

**Byutvikling før 1641**

**Kristiansand 1641**

**Privilegiepolitikken**

**Arendal og Risør 1723**

**Overblikk**

### **1763 - 1790**

**Froland Verk 1763-1780**

**Magasin for bønder 1786**

**Moltkekommisjonen 1788-1795**

**Overblikk**

### **1790 - 1816**

**Kompromisset 1791**

**Søknaden 1812**

**Kjøpstadsprivilegiene 1816**

**Konklusjon**

**Litteraturliste**

## **Kampen for Grimstads kjøpstadsprivilegier 1780-1816**

### **Innledning**

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

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

### **1500 - 1723**

#### **Fri bondehandel med hollenderne 1500-1641**

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

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

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

### **Byutvikling før 1641**

Ved inngangen til 1600 tallet var det bare noen få kjøpsteder i Norge, hvor Tønsberg og Skien var de byene som hadde handelsrett på Agder<sup>3</sup>. På 1500 tallet og begynnelsen av 1600 tallet var der ingen spesiell favorisering av kjøpstedene. Det var flere hensyn å ta, som til de utenlandske skipene og kjøpmennene som hadde rett til å handle på Agder, hensynet til bondebefolkningen, som også hadde rett til en tålig fri handel, og andre hensyn, som adelens ønsker og statens behov for varer<sup>4</sup>.

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

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

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

### **Kristiansand 1641**

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

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

### **Privilegiepolitikken**

De generelle kjøpstadsprivilegiene kom i 1662, to år etter at eneveldet i Danmark/Norge var innført. Nå skulle oppgavene til by og land bli klarere definert. Borgeren skulle drive handel og bonden skulle drive jordbruk, underforstått jord og skog. All handel skulle fra nå av gå gjennom borgerskapet i byene.<sup>9</sup> Borgerskapet og byene ble vinnere både over ladestedene, uthavnene og bønder som ikke hadde hatt restriksjoner på handelen før 1662.<sup>10</sup> Kjøpstaden skulle nå være det administrative sentrum hvor all handel skulle foregå. Trelasthandelen og bøndenes handel med utenlandske skippere ble forbudt. Alle borgere skulle nå flytte til kjøpstaden de hadde borgerbrev i, og hver kjøpstad fikk utdelt sitt sirkumferensområde hvor de hadde enerett på handelen.<sup>11</sup>

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

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

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

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

12

### **Arendal og Risør 1723**

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