

Vegplanlegging mellom Arendal og Grimstad i 1870-årene

Av vegsjef J. B. Irgens

De bestående veger

På et kart fra ca. 1870 er anført følgende veger:

1. Den nybygde hovedveg fra Arendal om Stoa og syd for Sørsvand til Asdal. Videre derfra den gamle Vestlandske Hovedveg om Lærestveit — Strubro — Bjønnetrø og over heia nord for Temse til Bringsvær og videre om Fjære kirke til Krossen ved Egra hvor den støtte sammen med «Rorechaussen mellom Grimstad og Naudenes ved Rorevand.
2. Den gamle postruten fra Asdal med ferge over Nidelven og så over Rød — Nedenes — Bjønnum — Esketveit — Lia — Klep til sammenstøt med 1. ved Bringsær.
3. Fra Vessøy om Søm — Birketveit — Fevik — Moy til sammenstøt med 1. ved Spedalen.
4. Fra Bjorbekk til Vrengen med ferge til Tangen og videre om His kirke både til Kolbjørnsvik og Flødevigen.
5. Fra Hesnes om Eskedal — Hødneborg til sammenstøt med 3. ved Moy.

På figur 1. er disse vegene tegnet inn.

Det er også angitt endel mindre veger, som sikkert var temmelig skrøpelige og av liten interesse utover det rent lokale.

Nidelven som trafikkåre

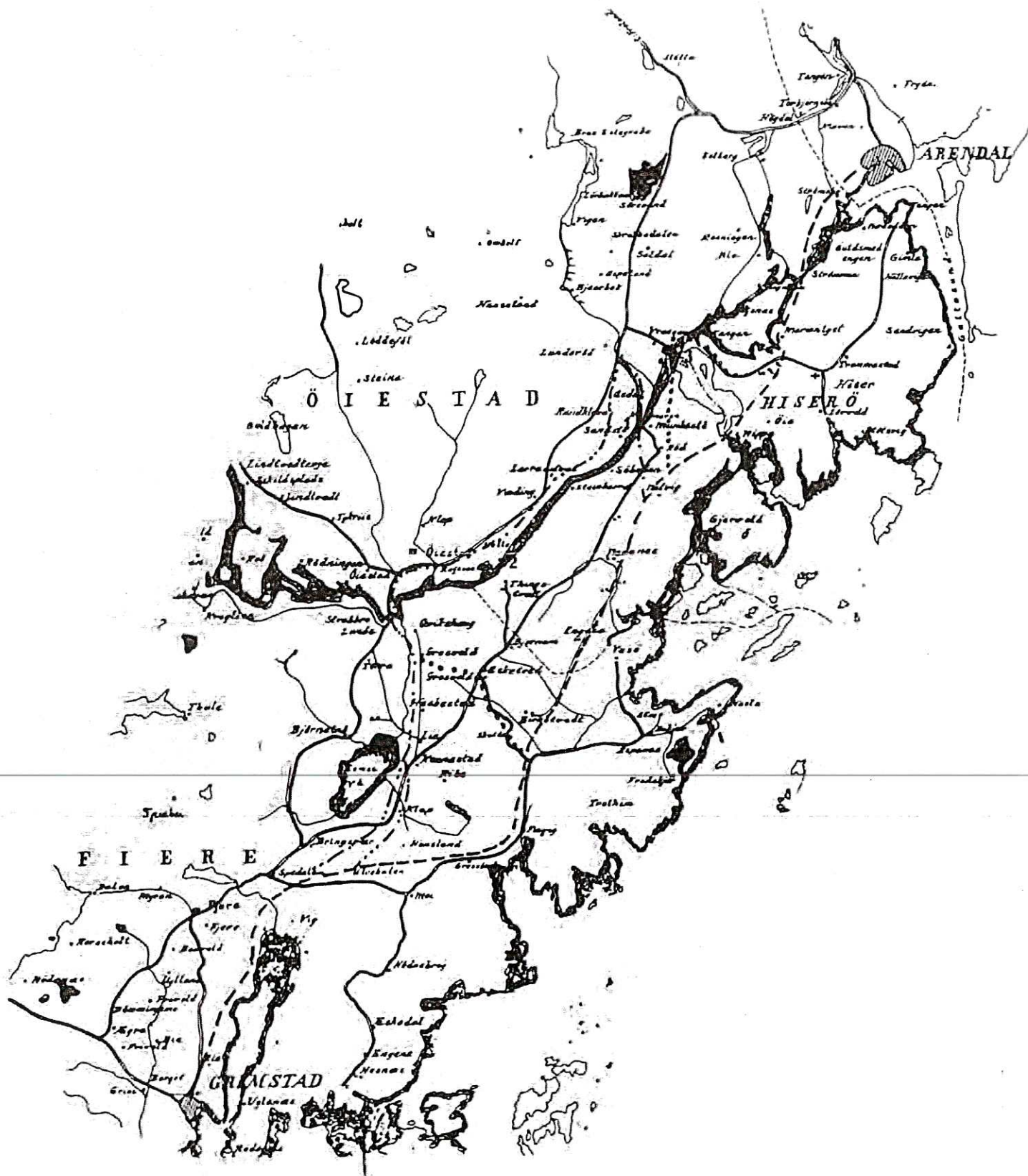
I kommunikasjonsbildet må vi også ta med elven. Den ga god forbindelse mellom Helle og Arendal. Det var kjøreveg mellom Helle og Lindtveit, og der fikk Rore og den farbare elv opp til Froland kontakt med elven nedenfor Helle. Her kom fra gammelt en god del av opplandstrafikken frem.

Elven var også lokal sammenbinding i kommunen for den betydelige befolkning som bodde på begge sider av den. Tverrtrafikken var økende, og fra å være det som bant sammen, ble elven mer og mer sett på som et hinder, kanskje særlig fra Tangen og oppover.

De viktigste fergestedene var:

1. Ved Munkestø.
2. Mellom Tingstveit og Helle.
3. Tangen — Vrengen, Tangen Skarpnes og Skarpnes — Vrengen.

Det er tegnet inn på figur 1.



Vegkartet forstørret etter bilag til profiler av 1874 Asdal — Vik over linje utstukket av P. Conradi. De undersøkte linjer er stiplet inn på kartet.

Endel opplysninger om fergeforholdene.

Lensmann Lobes var meget ivrig for at det i vegplanen skulle inngå en bro over Nidelven ved Hammeren, der hengebroen er nu.

Om fergeforholdene uttaler han i brev av 20/12 1871:

«Færgestedet er imellem Munkestøe paa Nidelvens søndre, og Sandstøe paa dens nordre Bred, strax ovenfor Brostedet Hammeren. Færgemanden, som bor i Munkestøe, har af Øiestad Herreds Kasse en aarlig Løn af 20 Spd., og har Kommunen i sin Tid tilstaaet ham et rentefrit Laan til Færge, stort 40 Spd. Færgen taber sig aarlig i Værdie, Cautionisten for Laanet, O. P. Olsen Natvig, har forlængst opsagt sin Indestaaelse hos Formandskabet, efter Meddelelse derom, — da neppe Nogen innlader sig paa Garanti igjen, og da Færgemanden slet Intet eier, kan man gjerne regne mindst 5 Spd. aarligt Tab for Herredet derpaa, eller med Renter 2 Spd. og Lønnen 20 Spd., ialt 27 Spd. aarlig.

Taxterne ved munkestø Færgested ere skammelig høie, og det i den Grad, at man tvinges til at undlate at benytte det, naar det paa nogen Maade kan gaae an, men de ere i sin Tid satte saaledes, for dog at faae Færgemand, hvormed der da var store Vanskeligheder. Jeg har oftere forestillet, at Nedsættelse deri, saa langt fra at skade Færgemanden i Indtæcter, vilde forbedre dem, — men det har ikke fruktet. Man har frygtet for, at maatte forøge Lønnen, hvad man ikke vil.»

Han fortsetter i nytt brev av 17/1 1872:

«Efter at have confereret med flere af de paa Nidelvens søndre Bred boende Mænd, som meget benytter Munkestøe Færgested, antager jeg sikkert, at der dersteds betaales mindst 120, eet hundrede og tyve, Spd. aarlig i Færge-

penge, udenfor den faste Løn. Jeg tager da kun hensyn til nævnte Færgested, fordi den Overfart, som skeer forskjellige andre steder, f. Ex. fra Tingstvedt til Helle, ikke i nogen vesentlig Grad vil indskrænkes ved Broe længer nede, men, som Regel, vil foregaae lige fult. Det er dog ikke større Beløb aarlig, det gjelder overfor Munkestøe. — Derimod vil endeel af Færgpengene imellem Skarpenæs og Vrængen, hvor der ogsaa er offentlig Færgested (imellem Vrængen og Hiisøen, imellem Hiisøen og Skarpenæs og imellem Vrængen og Skarpenæs) da bespares, — maaske et Snes Spd. aarlig.»

Ingeniørkaptein Peter Rasmus Krag fikk av vegdirektøren oppgaven å planlegge hovedveg fra Asdal til Grimstad.

Han var født i Grong 12/5 1825, sønn av sogneprest og provst Hans Peter Schnitler Krag og hustru Hermana Thomine Rogneby. Kadett på krigsskolen 1842/44, sekondløytnant i kristiansandske brigade 1845, høiskoleeksamen 1847, sekondløytnant i bergenske brigade 1848, i 2. akershusiske brigade 1849, sekondløytnant i ingeniørbrigaden 1853, premierløytnant 1865, kaptein og sjef for ingeniørdetachmentet i Kristiansand 1870, distriktsingeniør på Oscarsborg 1889/90.

Han kom i vegvesenets tjeneste 1848, som volontør ved byggingen av Ljabrosjøseen, 1849 assistent ved veganlegget Ulefoss — Strengen, ansatt i kanalvesenet 1851/52, tilbake til vegvesenet 1852 og var til 1888 arbeidsbestyrer ved flere betydelige veganlegg — ialt ca. 350 km og med samlede omkostninger over 2½ millioner kroner — særlig i Telemark omkring Kongsberg, Larvik, Porsgrund og Kragerø. Videre ved Risør og i Setesdal. (Kragsgaten i Risør er oppkalt etter ham).

Han var benyttet kommunemann i

Kristiansand og stortingsmann i tiden 1859 — 1866. Medlem av Vestland-sjernbanekomiteen. (Sørlandsbanen) R. St. O. O. Døde i Kristiania 16/4 1891.

Var gift med Fredrikke Petrine Fyhn, datter av gårdbruker i Meldal, Johannes Christian Fyhn.

Resultatet av undersøkelsen.

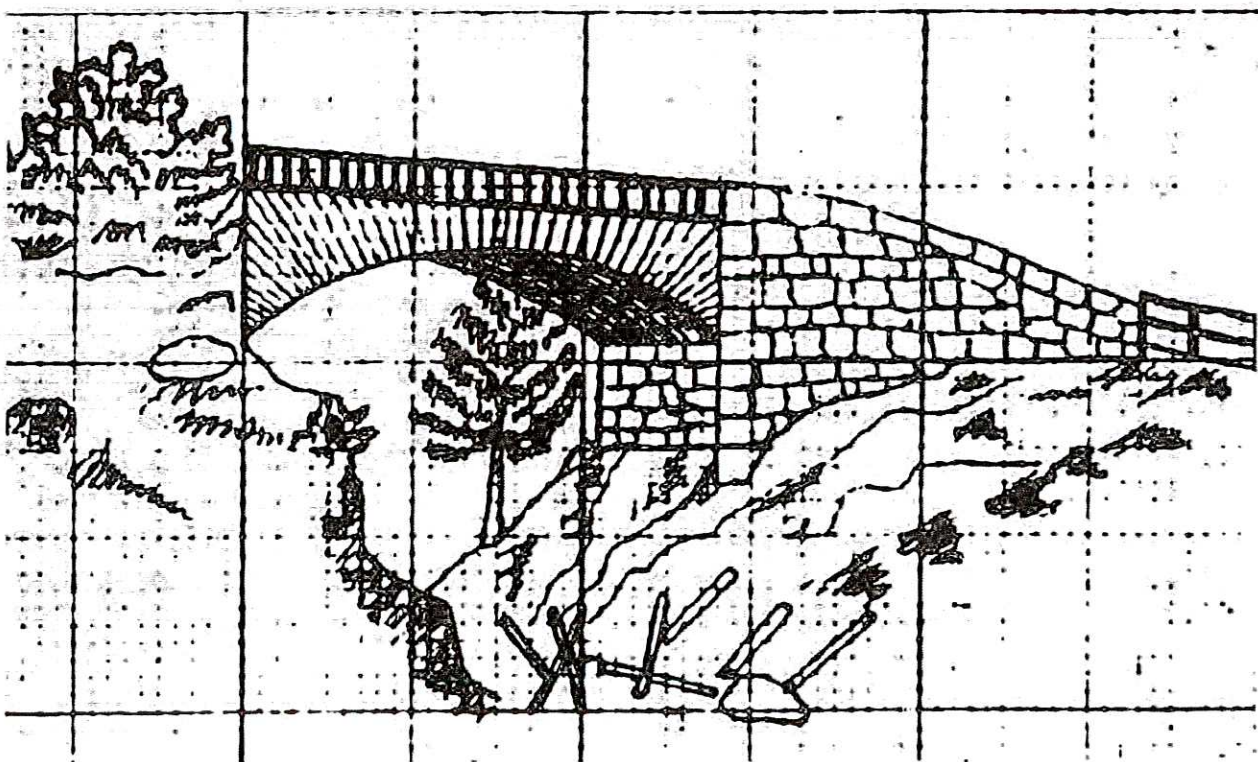
Krags betenkning er datert Kristiansand 31. september 1873. Den inneholder så meget interessant, og er så velskreven at jeg gjerne vil referere den med bare små forkortelser:

«Paa Foranledning af derom skeet Andragende fra vedkommende Distrikter har jeg været overdraget at anstille Undersøgelser om hvorledes Omlægning af Hovedveien mellem Arendal og Grimstad hensigtsmæssigst burde foretages, og navnlig om hvorvidt dette kunde ske paa saadan Maade at man ved et Broanlæg i Nærheden af

Asdal imødekom Kravet paa forbedrede Kommunikationer for den talrige Befolkning paa Sydsiden af Elven, som nu er henvist til besværlige Fergesteder . . .

Den vestlandske Hovedvei fra Arendal til Grimstad er i $3/8$ Mils Længde nærmest Arendal nu felles med den nye Oplandschausee nemlig til Støa, hvorfra Vestveien fører fremdeles som god Chaussee til et punkt i Nærheden af Asdal . . . Herfra fortsettes Hovedveien i den gamle Maner med steile Bakker og daarlig Veidække forbi helle og Øyestad Kirke og Derefter over Nidelven ved Strubbro, hvor et ypperlig Brosted er benyttet, idet hersteds denne betydelige Elv sammenknibes i en smal Rende mellem Klippeveggene, saaledes at Broen kun kræver et enkelt Spænd af 55 Fods Vidde, medens Elven nedenfor endog paa de gunstigste Steder vilde fordre en Overbygning af 2 a 300 Fod. Fra Strubbro fører den

Strubbro, hvor «denne betydelige Elv sammenknibes i en smal Rende mellem Klippeveggene». Skisse fra detaljplanen fra 1882.



Gamle Vei nu videre paa Nordsiden af Temse Vand gennem et forholdsvis lidt beboet Strøg til Gaarden Bringsværd og videre til Fjære Kirke, hvor Hovedveien deler sig, idet en Arm fører ned til Grimstad By, medens den anden gaar mere direkte bag denne Kjøbstad indtil Veiene atter støder sammen strax vestlig for Grimstad. (Ved Krossen.) Veien mellem Arendal og Grimstad har imidlertid ikke alene Betydning som Hovedvei, men tjener tillige den største Del af det betydelige Øyestad Sogn, som Forbindelsesvei med begge nævnte Byer.

Ganske uberørt af den nuværende Hovedvei er det særdels frugtbare og folkerige District paa Elvens Sydside, indbefattende en vesentlig Del af Fjære Præstegjæld samt en mindre Del af Øyestad. Færdselen herfra er nu henvist til en tarvelig og uhensigtsmæssig beliggende Bygdevei samt besværlige Færgsteder over Elven. Da imidlertid denne Landstrækning har ualmindelige store Vidder af dyrket og dyrkbar Jord og dertil en velhavende og fremadskridende Befolkning, saa har Trangen til Bro over Nidelven og forbedret Landevei paa sammes Sydside længe i høi Grad gjort sig gjældende. Foruden det almindelige Behov for dette Distrikt til lettet Veiforbindelse med tilstødende Kjøbstæder, hvortil Fremkomsten nu er besværlig, kommer ogsaa Omstændighed at navnlig ved Fevig Kilen foregaar betydelige Skibsbyggerier, hvilke ogsaa ønskeliggjør forbedrede Veie til Fremdrift af det til samme fornødne tunge Skibsmaterial, som erholdes for en stor Del enten fra Nidelven eller over Deildalen fra Rorevand.

I Henhold til det ovennævnte Paaleg om Undersøgelse af Vei paa Elvens Sydside . . . ble . . . udstykket en Veilinje fra Asdal med Bro ved Hammeren og videre paa Elvens Sydside forbi

Fevig, Vig og langs Vigkilen til Grimstad . . .

Idet man foretog Undersøgelsen. . . Kunde man dog ikke bortse fra at ogsaa væsentlige Grunder talte for at søge Omlæggingen i den gamle Veis Hovedplan. Tilfølgende heraf foretoges ogsaa Undersøgelser fra Asdal over Strubro og videre til Gaarden Lia, hvorfra 2. alternative Linier ere prøvede, den ene forbi huseland, den anden langs Temse Vand, hvilke 2. Linier støde sammen ved Gaarden Vig efter at Huselandslinien ved Ulvehulen har forenet sig med den søndre Linie om Hammeren og Fevig . . . (jeg har) fundet at burde foretrække Alternativet om Temse fremfor Linien om Huseland.

Imidlertid blev jeg . . . opmærksom paa Muligheden af en aldeles ny hovedretning for Forbindelsen Mellem Arendal og Grimstad, som vistnok maate kræve betydelige Omkostninger, men paa den anden Side ogsaa vilde give ikke blot den korteste og beste Vei mellem nævnte Byer, men tillige imødekomme store interesser, som ikke kunde fyldestgøres ved nogen af førstnævnte Linier. Jeg sigter herved til et Veianlæg fra Arendal forbi Strømsbo til Strømmen med Bro sammesteds til Hiisøen og videre til Vippen, hvor fremdeles Bro maate anbringes, hvorefter Veilinien maatte føres forbi Natvig indtil den mellem Røed og Nedenæs . . . træffer sammen med Linien om Hammeren.

Med hensyn til Anlæg af Bro over Hiisøestrømmen støder man imidlertid paa den Vanskelighed at Elveløbet hersteds nylig med stora Omkostning er farbargjort for Flaader og Skibe og nu har et Seilløb av 46 Fods bredde. her kræves altsaa en bevægelig bro. Da det ikke er Adgang til at anbringe noget Midtkar eller nogen Pille i Strømløbet og det derhos ogsaa er magtpaaliggende at konservere den 3 Fod brede Træ-



Strømmen bro, ferdig bygget i 1878, var den første fagverksbro i landet. Den hadde en spennvidde på 19,80 meter.

kvei, som fører langs Strømmen, saa følger deraf at den bevægelige Bro her maatte gives den betydelige Vidde af henvend 50 Fod . . . »

Han gir så en oversikt over lengder og omkostninger for de aktuelle undersøkte linjer. Vik — Grimstad er felles for alle alternativer.

Grimstad — Vik, 5575 alen, 10651 Spd. Vik Arendal om Hammeren 28800 alen, 24032 Spd. Vik Arendal om Temse og Strubro, 28912 alen, 27336 Spd. V. — A. om Huseland og Strubro 29637 alen, 26930 Spd. V. — A. om Vippha og Hisøy, 25412 alen 41332 Spd. Bestaaende veg mellem A. og G. 34737 alen.

«Af denne Oversigt sees at Linien om Hiisøen og Vippha vistnok bliver 14-17000 Spd. dyrere at oparbeide end Linien om Hammeren, Temse og Huseland, men samtidig ogsaa respective 3388, 3500 og 4225 Alen kortere end hine Linier. Desuden medfører Linien

over Hiisø- og Vippha den væsentlige Fordel fremfor nogen av de øvrige Linier at give Hiisøen, som har over 2000 Mennesker, en ypperlig Landkommunikation, saaledes at stærke Grunde synes at tale for Valg af den bedste, men kostbareste Linie.

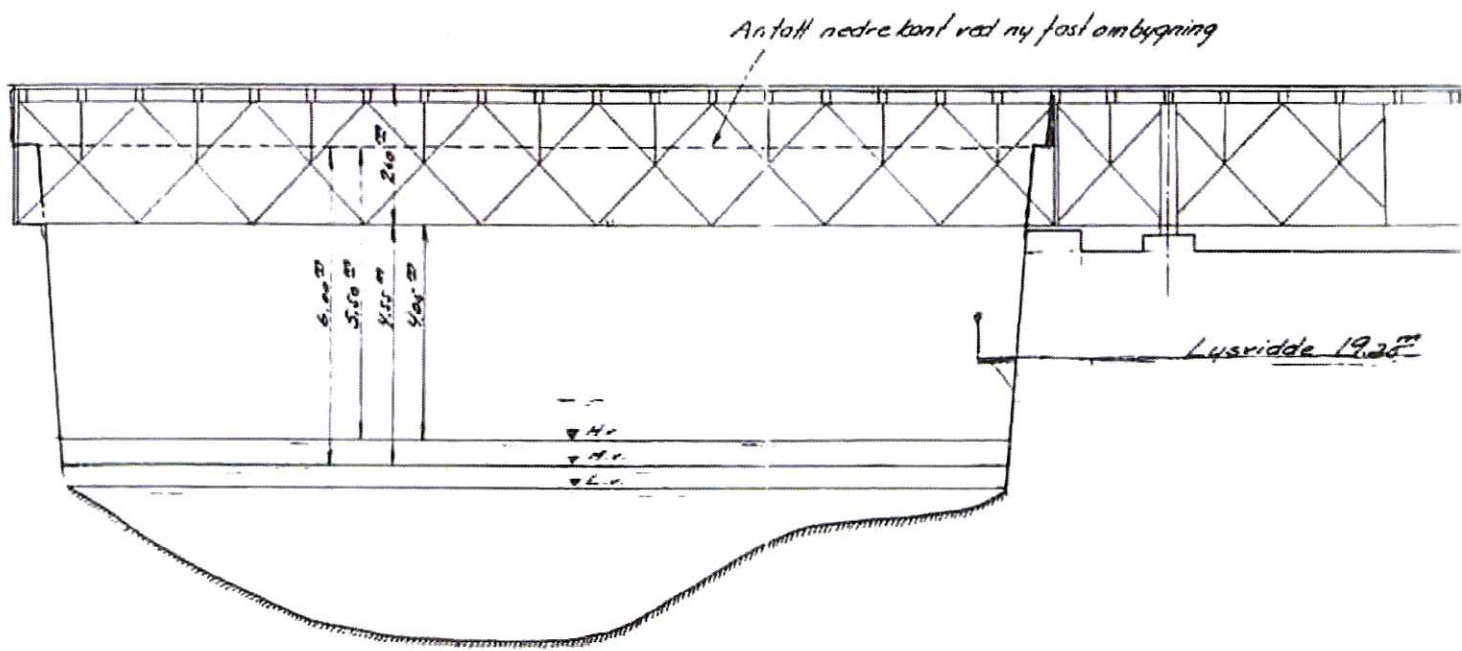
Her maa imidlertid fastholdes at selv om Hovedveien lægges paa Sydsiden af Elven, saa vil alligevel tidsmæssig Omlægning af Veien om Strubro være fornøden, og maa da selvfølgelig for Norsiden Linien om Temse vælges. Jeg har tidligere fremhævet at et Veianlæg paa Sydsiden af Elven vistnok skulde bidrage kraftig til at det skulle blive lønnende at underkaste de store Vidder god Jord i dette Strøg rationel Dyrkning, naar Adkomsten til Arendal blev saa meget lettet. Samme Argument gjælder dog ogsaa for den nordre Linie, hvor navnlig Strøget fra Øiestad til Omholdt og Løddesøl indeholder store Vidder af god dyrkbar Jord, som end-

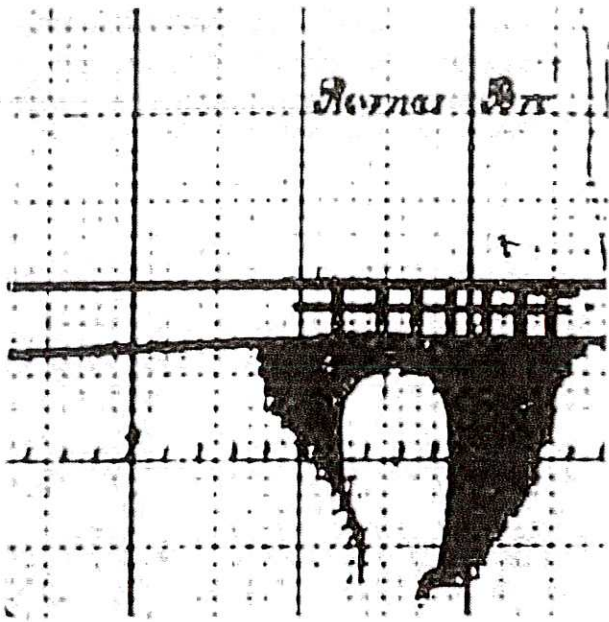
nu dels aldeles ikke, dels ufuldkommen er opdyrket. Fremdeles maa heller ikke lades uberørt hvorledes Rygene Fos tilbyder en billig og hidtil kuns saare ufuldkommen benyttet Drivkraft. Det tør lykkeligvis ansees utvilsomt at med den voxende industrielle Indsigt og Sands, vil ogsaa i vort Land Fremtidig deslige Naturkræfter udnyttes i Industriens Tjeneste. Selv under nærværende Forholde har saaledes alene Møllebrugene ved Lunde ikke ringe Betydning for det omliggende District. Foruden den betydelige Kjørsel af Skibsmaterialer fra Lindtvedtvejen, som vil foregaa paa en kortere Del af nordre Linie, nemlig til Helle, maa ogsaa her erindres det betydelige Baadbyggeri, som drives ved Lindtvedtvejen, og som i lang Tid har forsynet en stor Del af Stiftet med Baade. Disse Baade kjøres for en stor del af Aaret overland til Arendal.

Vistnok er det til lettelse for Ferdselelen i dette Strøg at Dampskibsfart finder Sted paa Elven mellem Arendal og Heile, men denne er dog afbrudt baade om Sommeren ved Flom og om Vinteren. Om end naar Dampskibsfarten foregaaer Persontrafikken lettes, navn-

lig for Strandsidderne langs Elven, er ligefult Behov for god Vei tilstede for al den betydelige Færdsel, som maa foregaa paa Hjul. Naar jeg har fastholdt Nødvendigheden af tidsmæssig Chausse paa Elvens Nordside, samtidig med at jeg fremhæver Krav om Vei ogsaa paa Sydsiden, saa maa jeg erindre om, at Landdistriktet mellem Arendal og Grimstad har en Matriculskyld af over 1300 Skylddaler og allerede nu 11000 Mennesker, uagtet dets naturlige Hjælpemidler og navnlig dets Rigdom paa god Jord er kun lidet udnyttet.

I Henhold hertil tror jeg at Spørsmaalet om Valg af Veilinie bør kunne simplificeres derved, at man ikke betragter alle nævnte Linier som alternative og konkurrerende, men under Hensyn til at tidsmæssig Vei kræves paa begge Sider af Elven kuns sammenligner som Alternativer Linien fra Asdal over Hammeren og Linien over Hiisø og Vippa. Mellem disse bliver altså Valg at træffe. — Det maa vistnok indrømmes at Bro over Elven i Nærheden av Asdal ville være til Bekvemhed for Samfærdselen mellem de tæt bebodde Elvebredder i Strøget fra Søbøden til Asdal, men Bro ved Vippa





I følge vannstandsmåling i 1860, gikk vannet opp til øvre kant av rekkverket på Revsnes Bro.

og Strømmen vilde dog gavne en større Almenhed. Ifølge . . . Skrivelser fra Lensmand Lobes . . . antages at Udgifterne ved Oversætning over Elven i nævnte Strøg andrager til noget over 150 Spd. aarlig, men i Tilfælde Anlæg af ny Vei med Bro ved Vippen og Strømmen vil Ferdseilen mellem Arendal og Distriktet paa Elvens Sydside foregaa paa hin Vei og følgelig Overføring over Elven kuns finde Sted for en indre Samfærdsel. Som yderligere Grund til Anlæg af Bro ved Hammeren oplyset Hr. Lobes . . . at det antagelig ikke vil vare længe inden den yttre stærkt befolkede Del af Øyestad vil udgjøre et særskilt selvstændig Sogn paa omkring 3000 Mennesker med en egen Kirke omkring Aas eller Seldal . . .

Senere er imidlertid opstaaet Spørsmål om Kirke paa Skarpnæstangen, og tildels i Forbindelse dermed er foreslaaet Bro fra Vrængen til Skarpnæstangen, ligesom ogsaa fra Hiisøtangen over til Vrængen. I Anledning en Forestilling fra Lensmand Lobes . . . til

Nedenæs Amt om denne Sag, har Amtet . . . henstillet til mig om at foretage de fornødne Opmaalinger og Undersøgelser idet samme dog finder adskillige Betænkeligheder ved den foreslaaede Plan. Imidlertid blev nu ihøst inden Landdistriktet paabegynt Indsamling af private Bidrag til Fremme af Hovedveien efter den nordre Linie samt derhos til Hiisølinien, den sidste dog med den Modifikasjon, at man istedenfor den av mig foreslaaede Linie over Vippen tænkte fremmet ovenantydede af Lensmand Lobes fremholdte Linie med Broer ved Hiisøtangen og Skarpnæstangen . . . Ved en saadan Retning af Veien tilsigtedes at imødekomme og optage alle spredte lokale Interesser

I Begyndelsen af denne Maaned foretog jeg de af Amtet ønskede Opmaalinger . . . (nemlig) den foreslaaede Linie om Tangen, Vrængen og Skarpnæstangen . . . men da den foruden at kræve en forøget Omkostning af noget over 6000 Spd. fremdeles vilde foranledige en forøget Veilængde af 1562 Alen, kan det selvfølgelig ikke være nogen Tvivl om at denne Linie maa forkastes. . . Naar jeg finder at burde foretrække Hiisølinien fremfor den saa meget billigere Linie om Hammeren, saa er det af følgende grunde:

- 1) Hovedveien forkortes 3388 Alen, og samme Forkortelse i sin Vei til Arendal erholder ogsaa Distriktet paa Sydsiden af Elven fra Natvig, Røed og Nedenæs Vestover.
- 2) Hiisøens eneste Forbindelse landværts med Arendal skeer nu efter Landeveien fra Hiisø Kirke over Sandbakken til Hiisøtangen og derfra med Færge til Vrængen. Den foreslaaede Vei med Bro ved Strømmen vil (fra Kirken regnet) foranledige en Forkortelse af Veien af omtrent $\frac{1}{2}$ Mil. Vistnok benyttes Landeveien nu meget sjælden og

kuns af en mindre Del af Hiisøens Indvaanere, men dette Forhold vil forandres naar Vei med Bro ved Strømmen kommer istand, thi da tør sikkert snart forudsættes istandbragt lokal Vei fra Strømmen til Guldsmedengen og Kolbjørnsvig.

- 3) Veistykket fra Strømsbo til Strømmen, kalkuleret til circa 6000 Spd. kan ikke ved Sammenligning belastes Hiisølinien, fordi uanseet hvor Hovedveien lægges, er en Vei mellem Arendal og Strømmen, som længe har været paatænkt, alligevel en Nødvendighed . . .

Det maa imidlertid her bemerkes, at der under Mødet blev forbeholdt at Broen ved Vippa maatte forsynes med Vinde Indretning saaledes at Seilfartøier kunde passere. Skal dette gennemføres maa vælges en anden Brokonstruction hvorved Omkostninger antagelig vil forøges 1 a 2000 Spd.

. . . Jeg skal imidlertid oplyse, at naar jeg ikke tidligere har troet det fornødent at afgive Betænkning M.v. i nærværende Sag, uagtet Undersøgelserne i Marken allerede for et Par Aar siden vare tilendebagte, saa har Grunden dertil været følgende:

Efter mit Kjendskab til Forholdene har det ligetil de sidste Dage ikke været nogen udsigt til nærværende Veisags fremgang, og saalænge dette var Tilfælde, fant jeg efter Konference derom med Amtmanden, heller ikke nogen Opfordring til at afgive min Betænkning i en Sag, hvor jeg havde saa overmaade store Tvivl om hvilken af de undersøgte Linier jeg skulde anbefale. jeg har videre aldrig været i tvivl om at Linien om Hiisø og Vippa var den i alle Henseende fordelagtigste, men jeg har for dennes Vedkommende ligetil den sidste Tid frygtet for at de store omkostninger, samme maatte kræve skulde blive uoverkommelige, navnlig der ved at Landdistrikternes Interesser ik-

ke kunde fyldestgjøres uden ved Veie paa begge Sider af Elven. Gjentagne Gange har jeg i de sidste Aar taget Sagen for mig for at afgive min endelige Betænkning, men naar jeg saa skulde veie de forskjællige Liniers Interesser mod hinanden, realtivt til deres Omkostninger, saa kom jeg steds til det Resultat at Vei i begge Retninger Var fornøden, men da jeg endnu ikke dirstede mig til at udtale en saadan Tanke som 2. parallelle Chausseer saa udsatte jeg Afgivelsen af min Betænkning i Forventning om at Udviklingen maaske skulde medføre en Løsning. Dette er forhaabentlig ogsaa nu skeet - thi vort Land har i de sidste 2 a 3 Aar gjort Fremskridt, som vi ikke tidligere drømte om. Skibsfarten har givet rigelig Udbytte, Skogen har gennem forbedrede Vasdrag og mer intilligent Foredling erholdt fordoblet Værdi, Velstanden er voxet i By og Bygd og Kapital er forhaanden i fuldt Maal til at føre Udviklingen videre fremad.

Sidste Storting lagde ogsaa for Dagen Tro og Tillid til fremtidig lykkelig Udvikling ved overensstemmende med Regjeringens Forslag og Distriktenes gennem rige Bidrag udtalte Ønske eenstemmig at bevilge Midler til 2. parallelle jernbaner i Smaalenene. Dette var samtidig en Udtalelse om at Nationen fra Nordkap til Lindesnæs i erkjendelsen af Kommunikationsvæsenets voxende Krav vilde have dette fremmet paa den mest fuldkomne Maade og udviklet efter en forhen ukjend Maalestok, — med andre Ord, at en ny Æra for Kommunikationsvæsenet var begynt. — Og da stod ogsaa nærværende Spørsmåls løsning klargjort for mig saaledes som jeg ovenfor har udtalt det, nemlig at det frugtbare Strøg mellem Arendal og Grimstad maatte have tidsmæssige Veie paa begge Sider af Elven, nemlig:

- 1) Ny Hovedvei over Strømmen, Hiisøen og Vippha og videre forbi Vig til Grimstad ifølge vedlagte Overslag kalkuleret til ialt 52000 Spd. foruden Grund, og
- 2) Omlægning af den gamle Hovedvei fra Asdal til Vig, ligesaa foruden Grund, beregnet til 27335 Spd.

Det kunde imidlertid her opkastes det Spørgsmaal om ikke netop den ny Æra for Kommunikationsvæsenet, som nu synes at være begyndt med en voxende Sands for jernbaner, istedenfor at klargjøre nærværende Veispørgsmaal maatte skabt nye Betænklichkeiten, navnlig for det Tildfælde at man mulig maatte tænke sig en Jærnbane ført i samme Strøg, som nogen av de foreslaatte Veie. I den Anledning tilføies at efter de af mig isommer foretagne foreløbige Undersøgelser af Terrainet for Anlæg af en Jærnbane mellem Jæderen og østlandet, maa jeg anse det for sandsynligt, at det maaske vil vise sig mest rentabelt at føre samme i Nærheden af kysten. Men selv en eventuell Jærnbane kom til at føre i Nærheden af nogen af de foreslaatte Veiliner, saa vilde disse paa ingen Maade derved være overflødige. Det maa nemlig erindres at paa saa korte Router som en Mils Vei eller noget derover have Jernbanerne i Almindelighed mindre Evne til at konkurrere med Veiene navnlig for deres Vedkommende, som ikke bo netop tæt ved et Stoppested. Men selv for dem, som ønske at benytte Jernbanen maa det være af væsentlig Vigtighed at gode Landeveie føres til sammes Stoppesteder. Det vil saaledes i Almindelighed være saa langt fra at jernbaner gjøre Veie overflødige, at tvertimod sammes Trivsel og Rentabilitet kræve gode Veie i rigt mon. Først derved kan jernbanen erholde sin fulde Nyttevirkning.

Med hensyn til det foreliggende

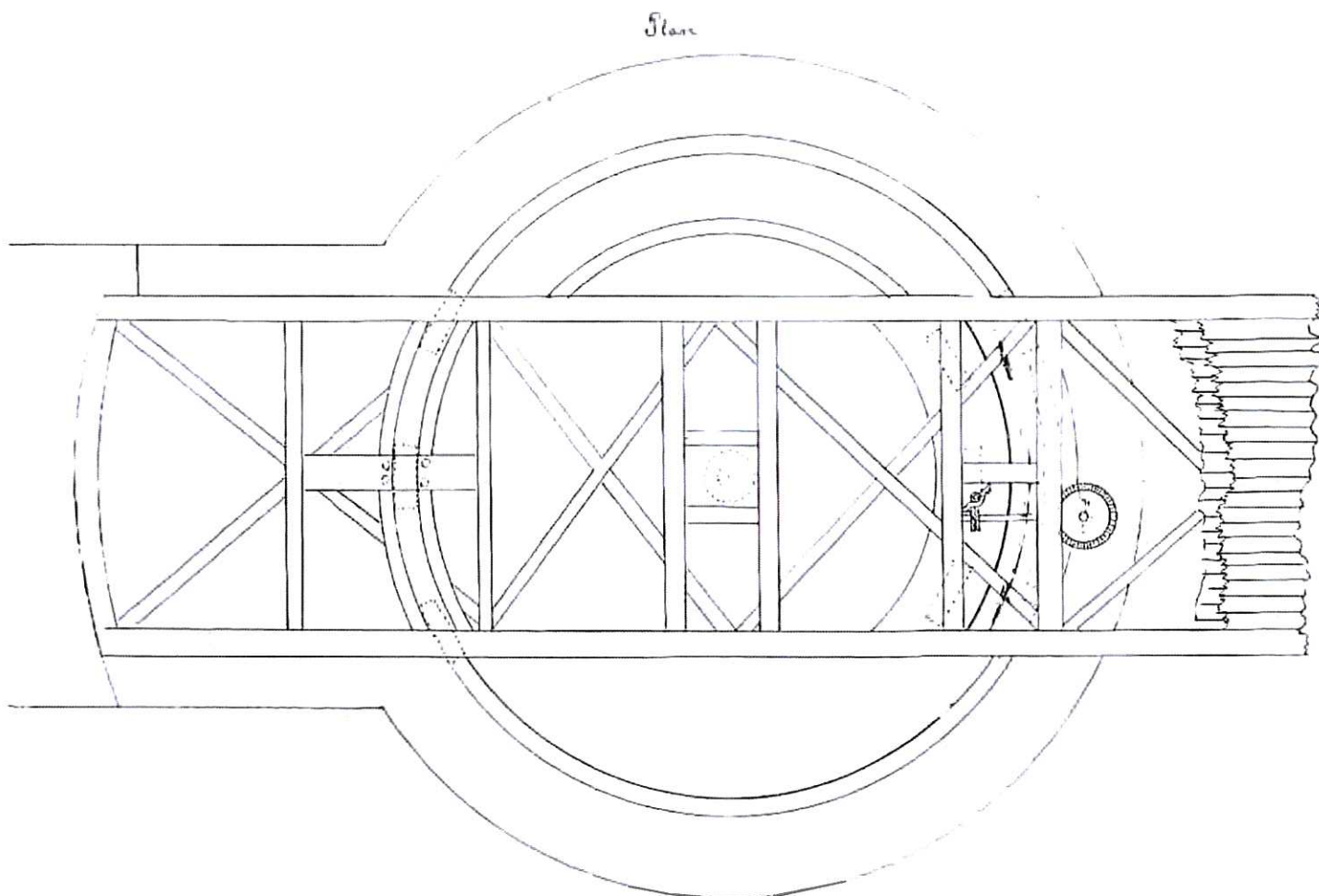
Spørgsmaal Veie mellem Arendal og Grimstad, maa slutteligen oplyses at naar her er Spørgsmaal om at anvende 80000 Spd. til et fuldkomment Veinet, saa er vistnok dette et temmelig betydelig Beløb, men samme interesserer ogsaa en stor Befolkning. Allene Landdistriktet Øyestad, Hiisø og Fjære har omtrent 11000 Mennesker og tillægges Bybefolkningen i Arendal og Grimstad, vil sees at en Befolkning af mere end 16000 Mennesker vil være interesseret i de foreslaaede Veianlæg, som utvilsomt ogsaa væsentlig vil bidrage til Landbrugets yderligere Udvikling i denne Egn, hvor endnu saa saare meget god Jord kan bruges under Drift, hvortil der ogsaa vil være dobbelt Opfordring naar Kommunikationen lettes med Byene Arendal og Grimstad, hvor Jordens Produkter, navnlig Kjød og Melk utvilsomt betales høiere end noget andet steds i landet. Det maa altsaa fastholdes at begge de omhandlede Veie ere nødvendige.

Et andet Spørgsmaal er om hvorvidt man kan vente at det almindelige Veifond skulde overtage Bygningen af begge disse Veie. Formentlig bør dette ikke ske uden at Distrikterne følge Smaalenes Exempel og bidrage rigeligt til begge Linier. Min mening har været at Distrikterne her for at faa begge Veie samtidig, burde tilbyde det usædvanlige Bidrag af Halvdelen af Veienes Kostende foruden Grund, hvilket er eens med at Distrikterne bevilger den sædvanlige Fjærdepart for den fordelaktigste Hovedveislinie over Hiisøen til Grimstad, men helt udreder alle Omkostninger ved den Linie mellem Asdal og Vig — og sker dette, saa har Distrikterne ogsaa gjort et saa liberalt Tilbud at man med Tryghed kan vente Sagen fremmet

Betænkningen er underskrevet:

Kristiansand 31. September 1873

Peter R. Krag.



Plantegning for svingmekanismen på Strømmen bro.

Lokale kontakter

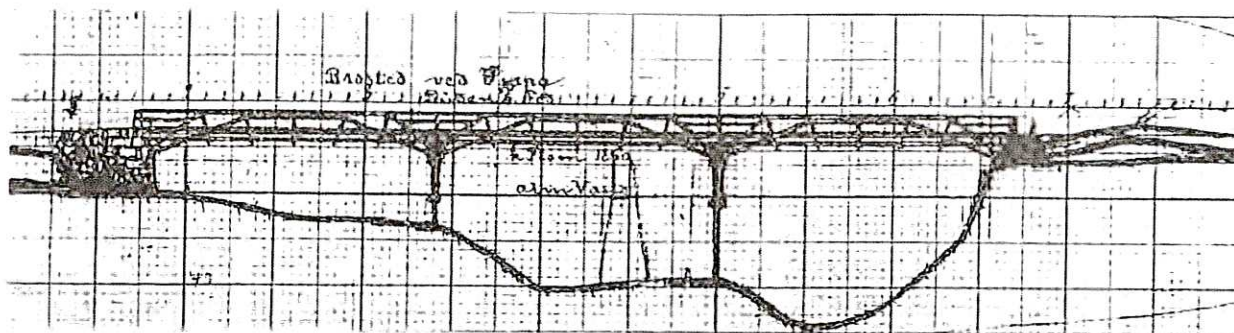
I sitt arbeid hadde Krag lokal kontakt særlig med overrettssakfører Carl Anton Boe og med lensmann i Øyestad Julius Cæsar Lobes. Den første samarbeidet han også med i Vestlandsjernbanekomiteen.

Carl Anton Boe var født 6.8.1837 og døde 9.8.1892 på sin gård Lunde. Han ble 21.1.1864 gift med Maria Christine Flørnes født 16.3.1840, død 27.8.1925 i Lillesand.

«Carl Anton Boe gikk paa skole i Arendal, blev student i 1859 og juridisk kandidat i 1863. Under studietiden var han flere ganger i utlandet, Paris og Hamburg og tog med sin bror Christen Boe med dennes skute og med cand. Theol Bugge som privatpreceptor nedover Middelhavet hvor han gikk iland paa Malta og drog saa videre til

Athen, hvor han studerte til Artium og vinteren. Han holdt senere nygreske aviser. Siden 1866 praktiserede han som Sagfører i Arendal paa garden Lunde som han kjøpte av faren og hvor han byggede det store vaaningshus. Han boede senere da barna skulde paa skole, i Arendal om vinteren og om sommeren paa Lunde. Han førte et i uvanlig grad gjestfritt hus. Paa garden dreves Mølle, sagbrug og laksefiskeri. Af laks fiskedes i gode aar for ca. 1000 Spd. og indtil 200 st. om aftenen. Han anlagde stor park og have. Han interesserte sig sterkt for Havebrukets opkomst og fik istand Lillenes Havebruksskole paa Søm, hvor der utexamineredes mange elever . . .

Han interesserede sig sterkt for vei- væsenets fremgang, bidrog meget til ytre og indre chausse fra Arendal-



Også brosted ved Vippra er tegnet inn med farger på originalprofilen.

Grimstad og fremlagde i begynnelsen af 70 aarene et prosjekt om en jernbane fra Strømsbu til Lindvedttangen i Øyestad. Sagen blev nøiere undersøgt og forskjellige planer framlagt, men de ble stillet i bero, formentlig for en del paa grund af de store krav til veianlægget Arendal-Grimstad og de samtidig opdukkende planer om Vestlandsbanen (Sørlandsbanen). I denne senere jernbanekomite var han medlem. Fra 1877-80 var han ordfører i Fjære, valgmann ved distriktsforsamlingen i 90 og foreslaat til Storthingsmand. Han fik istand Fevig Jernbaneskijsbyggeri og var formand i Direktionene til det blev solgt. Han drev en omfattende sagførerforretning og var «af alle som kom i berøring med ham kjendt som en human og velvillig mand af nobel karakter» (Vestlandske Tidende).

Han blev rammet af Appoplexi 9.8.1892 under et besøg i Grimstad og blev under stor deltagelse begravet paa Familiegravstedet paa Fjære, 90 vogne fulgte i ligferden fra Lunde til Fjære.»

Julius Cæsar Lobes var lensmann i Øyestad 1856-1885» er et velkjent navn for den eldre generasjon i Øyestad. Han var en sagnomsust person, om hvem der enda går mange minner og historier, som har en passende blanding av dikt og virkelighet i seg. Man kan vel si at han liknet en av de gamle,

myndige lensherrer deri, at han var en stor samler av jordegods. Da han i 1860 kjøpte eiendommen Aas og dyrket den opp med en imponerende fart og til en respektinngydende størrelse var han tillike eier av gardene Bjorbekk, Seldal, Aspelunden og flere bruk under Asdal. Historien om Aas går i ett med Lobes. Han bebygget gården med store, flotte bygninger og dertil en rekke mindre hus, man nevner ca. 12, til alle sine tjenere, agronomer m.m. 40 kuer og 12 hester var besetningen en tid i glansperioden, og en ekte, importert sveitzer skjøttet stellet. Selvsagt kunne ikke eiendommen straks fø så mange dyr, og han måtte således kjøpe spesiell havre fra Danmark til sine hester. Når han var ute og kjørte i landaueren med kusk, var det med to av de vakreste hester forspent vognen. Hovedbygningen inneholdt 18 rom med ildsted plus en mengde alkover. Gårdsplassen var et sjeldent syn til å være på landet, stensatt med runde, dertil egnede sten, som han fraktet inn fra sjøen. Bryggerhuset var også noe av en severdighet, murstenene kant i kant og ikke på flaten som almindelig. At lensmann Lobes hadde sans for det skjønne i naturen vidnet all beplantningen om som han lot foreta. Store, susende trær omkring huset, og den vakre allé som man husker fra eldre tid gikk om Bjorbekk opp hovedveien og inn på gården. Der var også en tornehekk da. Nå er altså

denne gamle lensmannsgård, sammen med nybygg som er reist ved siden av den ominnredede hovedbygning blitt vakre, tidsmessige pleiehjem for syke barn.

Bjorbekk kirke er reist på en parsell av Bjorbekk-gården, som da eiedes av lensmann Lobes. Han overrakte i 1883 kommunen et gave- og hjemmelsbrev, hvori han skjenket kommunen denne tomt. Den ble gitt vederlagsfritt, mot at lensmannen fikk »en kirkestol» på galleriet i den nye kirke, samt et familiegravsted på kirkegården.

Følgende annonse fant vi i Den vestlandske Tidende for 17. januar 1892: Firmaet Lobes har kontor i første etasje av hr. F. Køhns gård ved Torvgaten i Arendal. Det er åpent alle søgnedage fra kl. 9. Firmaet bestyres av J. C. Lobes etter behørig anmeldelse av 19. novbr. 1891. Det befatter seg med kjøp og salg av faste eiendommer, skip, løsøre, verdipapirer og annet, med inn-

kassasjoner, avholdelse av auksjoner, ordning av affærer, skrijving av dokumenter, besørgelse av møte i retten og ved forretninger, og i det hele med hvad der betros det. Firmaet har ingen gjeld. Alt vil bli utført hurtig og med omhu.» (4).

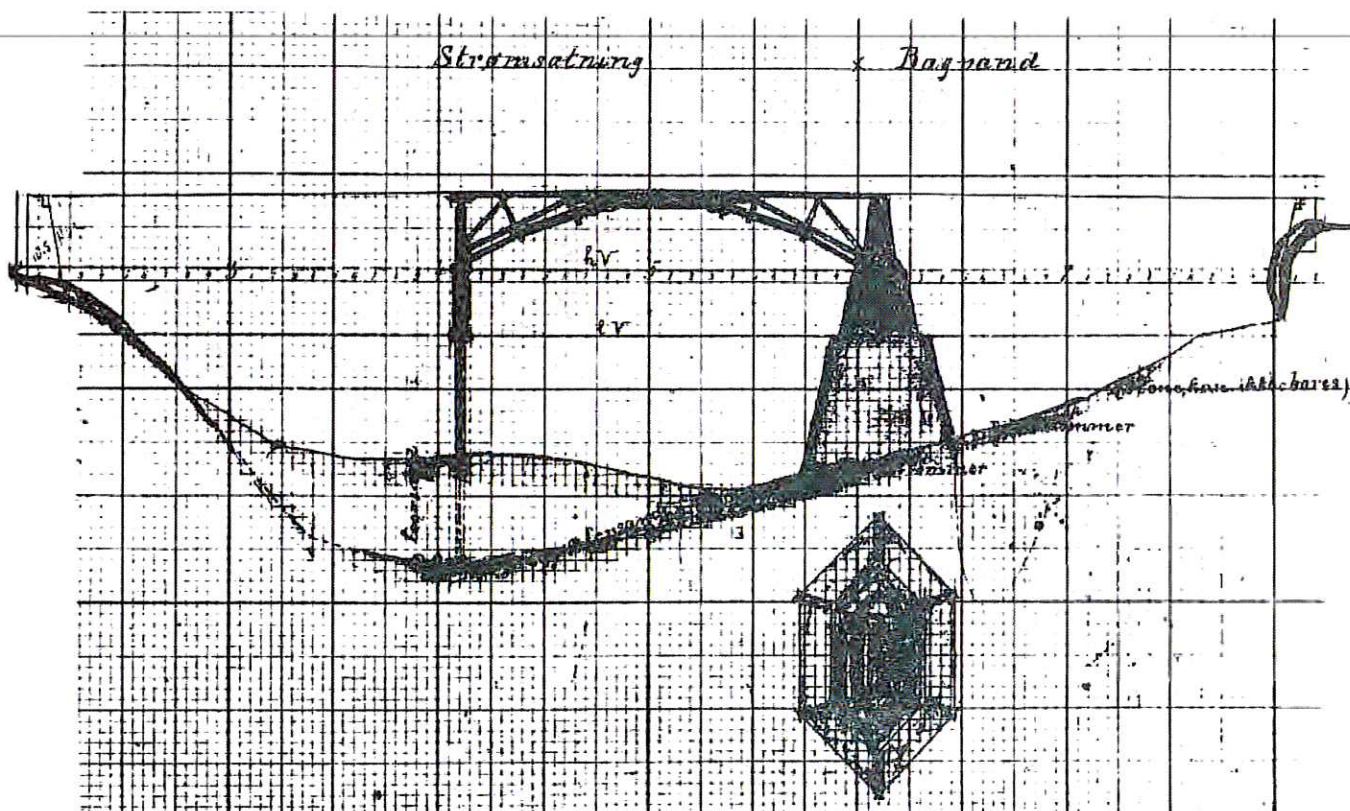
Lokalhistorikeren Bergår Gundersen har fotalt til mig at Aas er et navn som Lobes satte på endel parseller han hadde kjøpt, og at det altså ikke er noe gammelt navn.

★

Lensmann Lobes arbeidet meget aktivt for det alternativ som inneholdt bro over Nidelven ved Hammeren, og gir uttrykk for at det kunne skaffes store private bidrag for denne linjen, uten å konkretisere dette nærmere.

Da han forsto at alternativet om Strømmen og Vippen var det som Krag kom til å gi første prioritet, kastet han frem tanken om en linje over Strøm-

Forslag til brosted ved Hammeren. (Originalen er fargelagt).



men og His og så til Tangen og med broer over til Vrengen og derfra til Skarpnes, og så videre vestover som linjen om Hammeren.

En slik løsning kom øyensynlig overraskende på Krag, men da han hadde undersøgt brostedene nærmere, uttalte han 10. desember 1873 at en slik linje «kan jeg aldeles ikke anbefale og føler mig fuldt forvisset om at man heller ikke vil kunne erholde Statsbidrag til en saadan».

Lobes går så langt at han uttaler at Strubo kan sløfes hvis det blir bro ved Hammeren. For Boes store virksomhet på Lunde var Strubro meget viktig, så en kan fristes til å anta at Lobes kanskje gjerne ville gi Boe et spark.

Når en leser dokumentene får en det inntrykk at Lobes arbeidet sterkt for å gjøre Bjorbekkområdet til sentrum i kommunen, og at dette ikke var helt uselvisk i betraktning av de store områder han eide der. I den forbindelse kan minnes om at han p.g.a. misligheter ble fradømt sin stilling som lensmann i 1885.

Sakfører Boe synes å være den som aktivt gikk inn for å fremme samferdselsbehovet på den beste måte for distriktet.

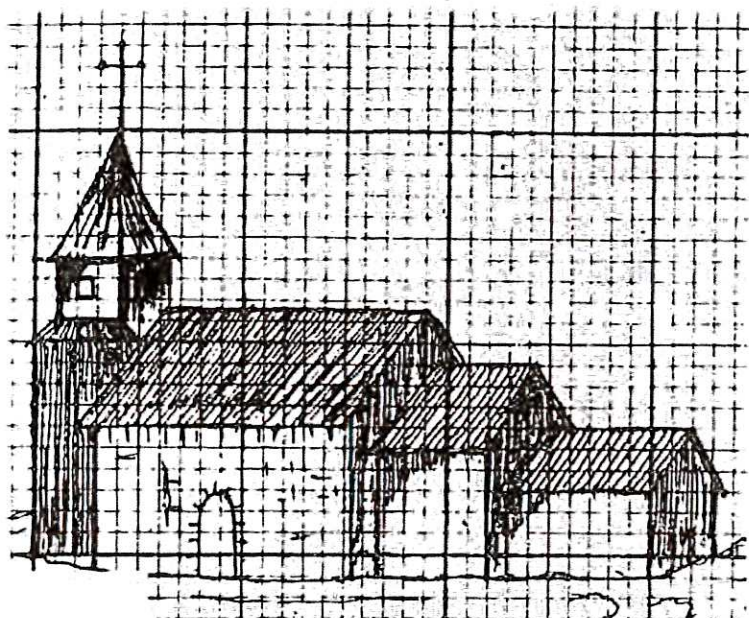
I forståelse med Krag la han ned meget arbeid for å reise distriktsbidrag av slik størrelsesorden at man kunne vente at statsmyndighetene aksepterte begge Krags linjer som hovedveger.

Hans iherdighet, juridiske bakgrunn og kontrakter med formuende personer i distriktet førte til at det ble tegnet lokal kapital for halvdelen av anleggskostningene — 40000 Spd. med slik fordeling:

Private bidrag i landdistriktene	14500 Spd.
Private bidrag i Arendal	8000 Spd.
Øyestad og His komrnune	2000 Spd.
Grimstad kommune	2500 Spd.
Amtet	8000 Spd.
Sum	40000 Spd.

Boe selv og noen andre tegnet sig for 1000 Spd. og det var et meget stort beløp dengang. Jeg kan ikke finn at Lobes var med på tegningen.

Også en skisse av Fjære kirke er med på detaljplanen.



Henvendelse til Stortinget om bygging av anleggene

Efterat planen forelå høsten 1873 var det om å gjøre å handle raskt, Stortinget skulle nemlig våren 1874 ta standpunkt til vegbevilgningene for 3årsperioden 1874/77.

Store distriktsbidrag måtte ordnes og søknad om statsbevilgning sendes.

11. februar 1874 ble en utførlig begrundet henvendelse til Stortinget undertegnet i Arendal av:

*S.M. Kløcher C.A. Boe O.P. Olsen
Chr. Pedersen Chr. Th. Boe
P.E. Johnsen*

Den ble senere tiltrått av distriktets stortingsrepresentanter

*L. Listøl Andr. Holm O.T. Lindstøl
J. Svendsen Johan Hansen (5)*

Amtsformandskabet skulle først møtes i juli, men Amtmanden, N. Bonnevie, uttaler i skriv til Indredepartementet, at han anser planen god og at den måtte være høit prioritert innen Amtet.

Overenstemmende med dette sender han 1. juli 1874 et vell begrunnet forslag til Amtsformandskabet.

Veikomiteen ga sin fulle tilslutning til Amtmandens forslag, og anbefaler gitt fylkesbevilgning efter forutsetningene, og anbefaler gitt garanti for distriktets forpliktelser.

De undertegner sin innstilling:

Arendal i Veikomiteen den 6. juli 1874

*H. Lunde N. A. Andersen Ole M. Olsen
Jørgen Tellefsen Ole O. Lysland
Ole O. Asdal Gunder C. Næset*

Saken ble enstemmig vedtatt dagen efter. (7).

Vegdirektøren kommer på befaring

I 1864 ble opprettet et vegdirektorat, som skulle lede Statens vegarbeidsdrift — planlegging og bygging av hovedvegene — og vedlikeholdet av enkelte hovedvegstrekninger.

Der var ikke noen fast distriktsadministrasjon, men direktoratets forlengede arm var anleggsbestyrere, i vårt aktuelle tilfelle altså ingeniørkaptein P. Krag.

Tilknytningen til Amtet og Amtmanden var svak og tilfeldig, og Amtene hadde sin egen vegadministrasjon med en amtsveiinspektør.

Fremme av en stor sak som de 2 linjer mellom Arendal og Grimstad kunne således fremmes direkte til Stortinget av en privat komite.

Det nevnes i dokumentene at vegdirektøren ville komme hit for å se situasjonen på stedet.

Som vegdirektør var utnevnt i 1873 Hans Hagerup Krag, kaptein P. Krag's 4 år yngre bror. I 1874 var de henholdsvis 45 og 49 år gamle. En kan ne-

sten føle for en glede det var for disse to fremragende brødre å samarbeide i en så stor og innviklet sak, og å komme til full enighet.

De to broene ved Strømmen og Vip-pa bød på spesielle tekniske problemer, og løsningen av dette var en dristig oppgave å ta på sig.

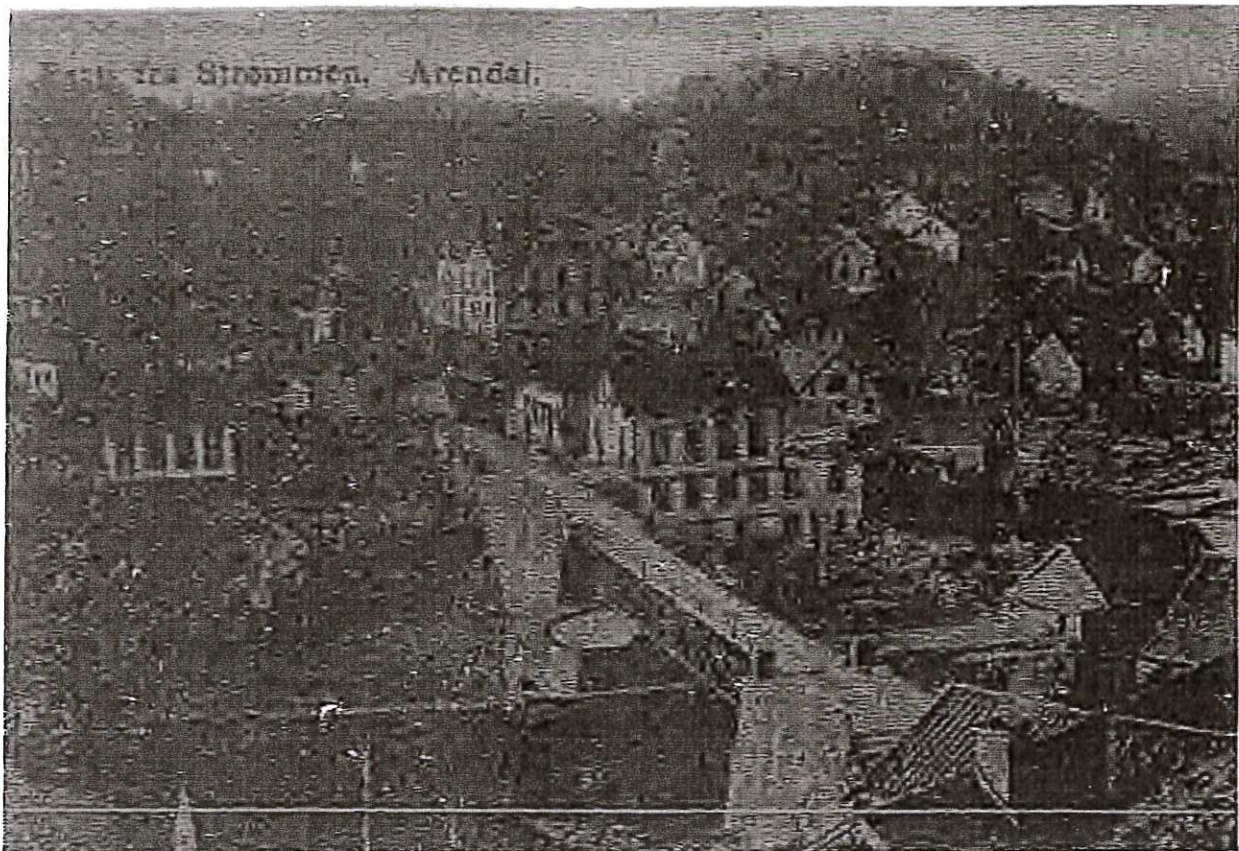
Man måtte dengang utenlands for å få den nødvendige ekspertise, og den fant man i firmaet Hartkorn i Duisburg i Tyskland, som laget beregningene og tegningene og dessuten leverte jernkonstruksjonene.

Begge ble utført som fagverksbroer av jern. (Fagverk er betegnelsen for bærevægger som er sammensatt av stenger på en slik måte at de danner et bærende dyktig system.) Som lokale eksempler kan nevnes at under dekket på Tromøybrua er fagverk som er opphengt i bærekablene, og Furre bro i Øyestad er eksempel på en ren fagverksbro.

'Slike konstruksjoner i jern ble tatt i bruk i vegvesenet i 1870 årene, og Strømmen bro, som var ferdig i 1878, var den første i landet. Den hadde en spennvidde av 19,80 meter. På fastlandssiden var den festet til en vertikal aksel og var lagt på en dreieskive, slik at hele konstruksjonen kunne svinges til side når skib skulle passere. Lengst inne mot land var en motvekt for avbalansering av systemet. Bevegeligheten gjorde konstruksjonen ekstra vanskelig, men innretningen fungerte godt. Åpning og lukking ble manøvrert ved et spill i rekverket på fastlandssiden.

Vippa bro var ferdig i 1879 og landets 4. vegbro med jernfagverk. Den hadde 2 spenn à 25,0 meter og et midtspenn à 10 meter. Dette kunne vippes opp når skib skulle passere.

Det har været noen spekulasjoner om at broen het «Vippa» p.g.a. denne vippeinnretning. Den heter imidlertid allerede på de tyske arbeidstegningene «Die Vippa Brücke. Så det er nok nav-



Strømmen bro var på fastlandssiden festet til en vertikal aksel, og var lagt på ei dreieskive.

net på brostedet. Her skal ha været en trestige, vippe, som ble benyttet i forbindelse med laksefisket.

Sakens behandling i Stortinget

Midlene til Statens vegarbeidsdrift skaffet Stortinget vesentlig fra «Veifondet». Det fikk sine inntekter:

1) Ved avgift på matrikkelen. Denne avgift hadde siden vegloven av 1851 trådte i kraft variert mellom 48 og 72 skilling pr. skydaler årlig.

2) En forholdsvis andel fra byene og ladestedene fra $\frac{1}{4}$ del til $\frac{1}{3}$ del av 1.

3) Tilskudd fra statskassen.

Veikomiteen foreslår for årene 1874/77 årlig 60 sk. på skydaleren, og dette utgjør

	120000 Spd.
På byene og ladestedene	
$\frac{1}{4}$ av dette	40000 Spd.
Av statskassen	33333 Spd.

Byenes og ladestedenes bidrag ble delt dem imellom etter følgende nøkkel: «Middeltallet av Brandforsikringssummen, Folkemengde og Indvaanerantal».

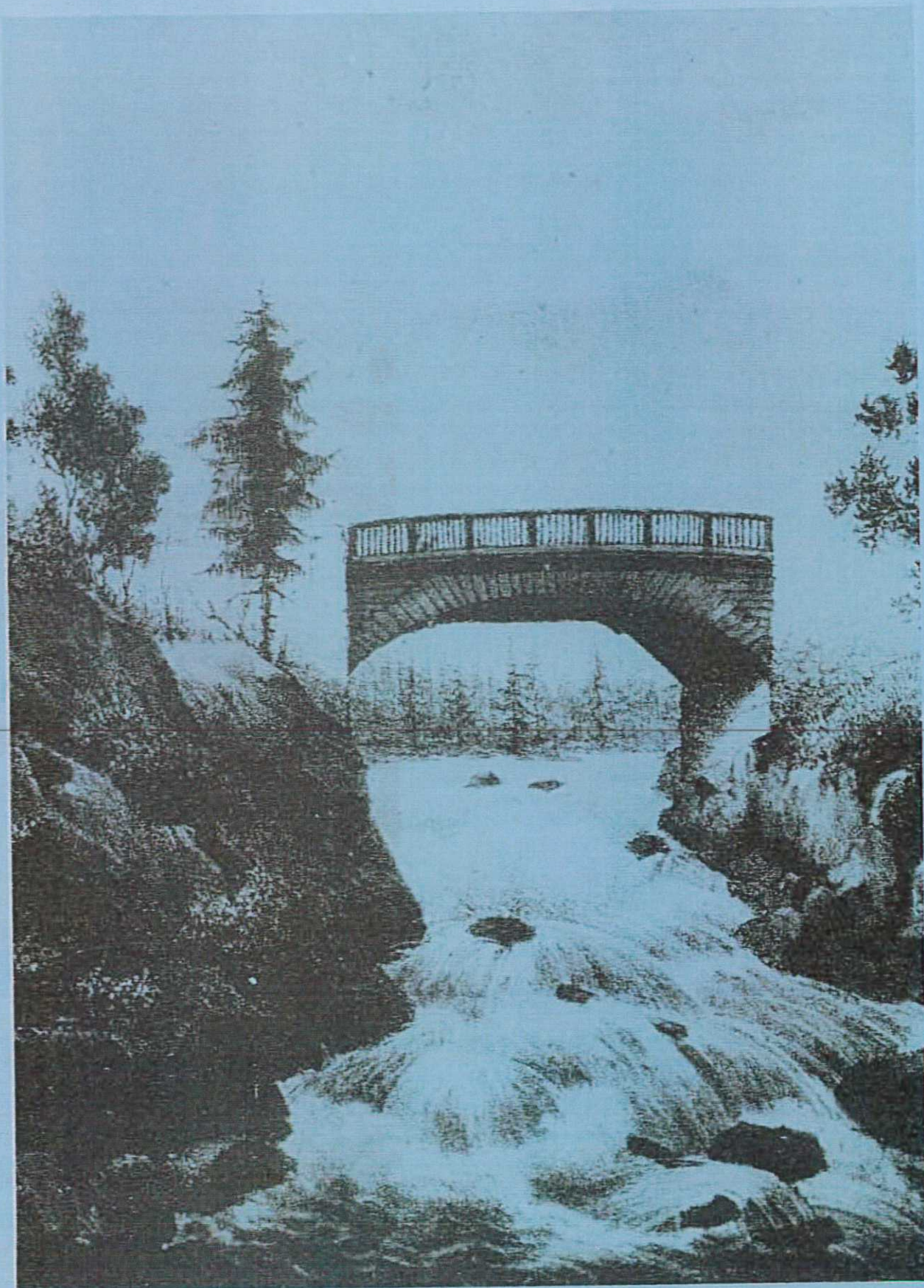
Veikomiteen hadde mange behov som skulle søges dekket. Når igangværende anlegg hadde fått sitt hadde den igjen ca. 100000 Spd. mens der forelå søknad til prosjekter for ca. 582000 Spd.

Det er tydelig at komiteen legger godviljen til for Arendal-Grimstad, og at den finner forarbeidene både teknisk og økonomisk vel tilrettelagt.

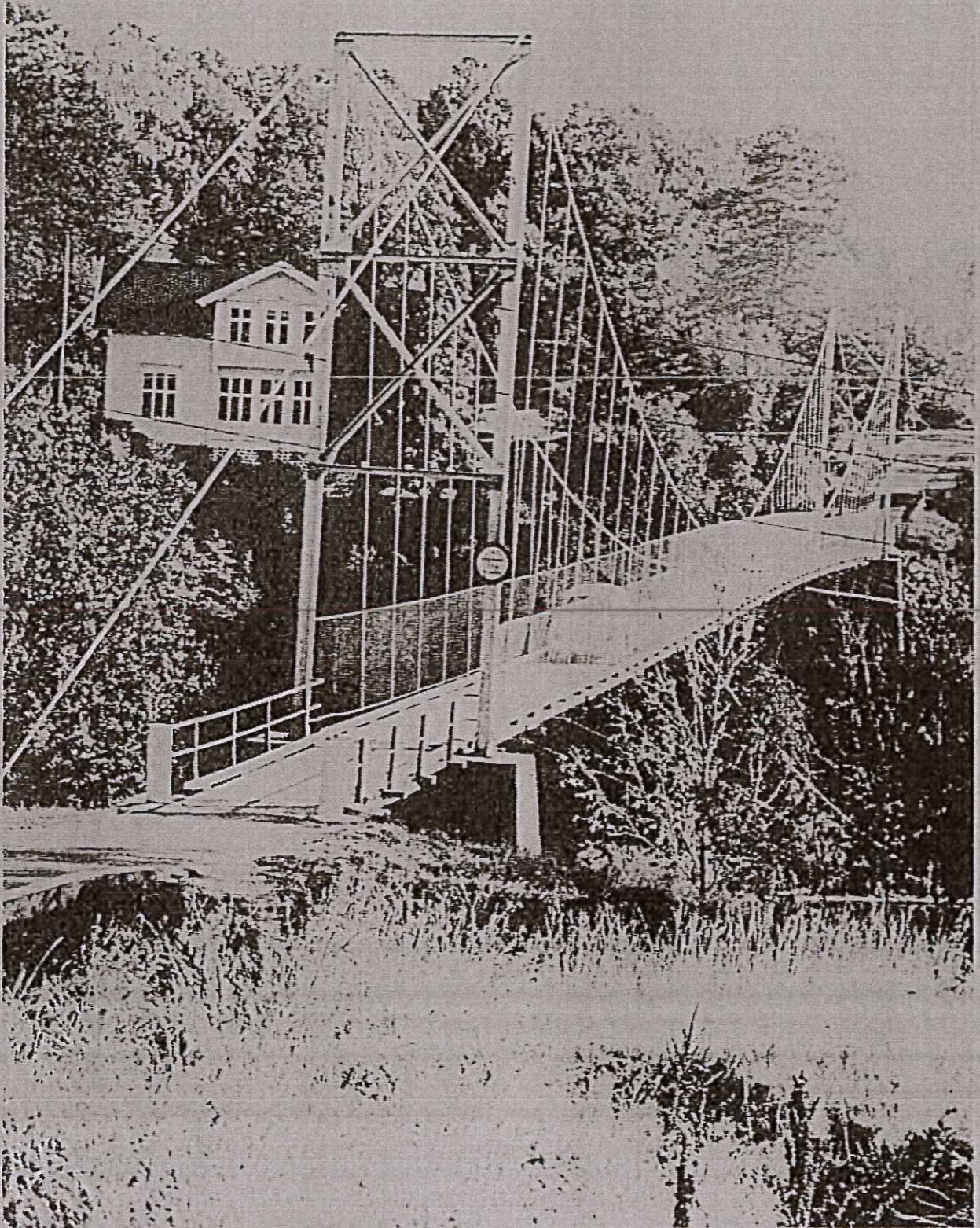
Den anbefaler planen vedtatt, men finner bare plass til en påbegynnelsesbevilgning i 3 årsperioden på 28000 Spd., og regner med distriktsbidrag i denne tid på ca. 18000 Spd. som er innregnet i de 28000.

Dette skulle gi anledning til å opparbeide Arendal-His og Fevik-Bie. Det

Stru bro, tegnet og utgitt av P. F. Wergmann, Christiania 1833.



Hammeren bru, slik vi kjenner den idag.



var enighet i distriktet at dette var de partier som burde prioriteres høyest. (6)

Dette forslag sluttet Stortinget sig til.

I 1875 vedtok Stortinget at man skulle gå over fra Daler til kroner, og at en daler skulle være lik 4 kroner. Overenstemmende med dette ble senere bevilgninger gitt i kroner.

Anleggets utførelse

1874/77 ble bygget det vesentligste av Arendal-His og Fevik-Vik. Det ser ut som ytre linje var ferdig i 1881, og indre linje i 1883.

Der linjene møttes på Vik ble satt opp en bautastein med årstallet 1885, så da var de siste etterarbeidene ferdig.

Denne sten er nu fjernet, men jeg håber at vegvesenet så snart som mulig setter den opp igjen på en verdig plass ved Vik vegkryss.

Det er et grundig arbeid Krag gjorde. Han undersøkte en serie muligheter, sikkert etter ønsker fra lokale «pressgrupper». Han eliminerte de mindre aktuelle og sto igjen med 3 alternativer:

- 1) Om His-Vippa.
- 2) Over Hammeren
- 3) Om Strubro.

Hvis ett hovedvegsprosjekt skulle velges ville det vel ha blitt etter denne rangering.

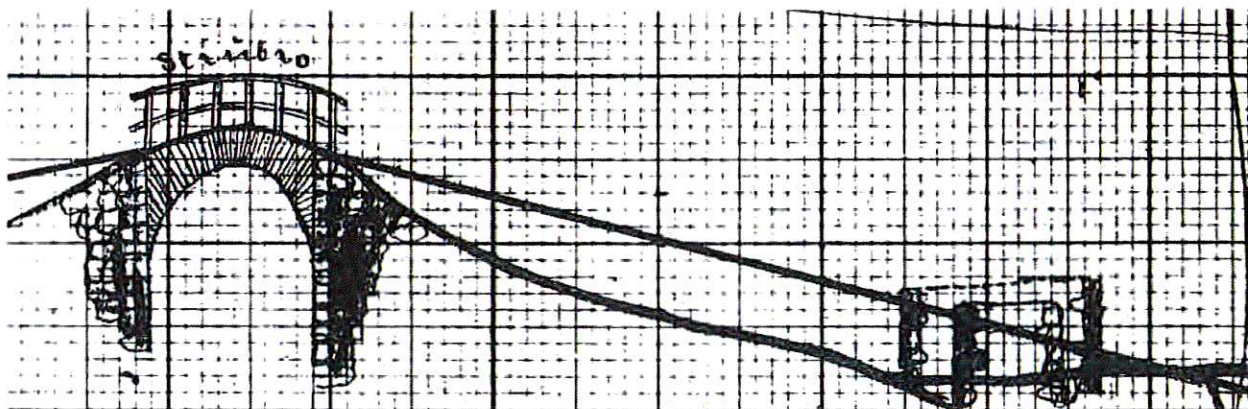
Han tok tiden til hjelp, og i «grevens tid» under høykonjunktorene etter den fransk/tyske krig i 1870/71 kom han frem med sitt storslåtte forslag om to hovedveier, og da måtte det bli om His-Vippa og om Strubro.

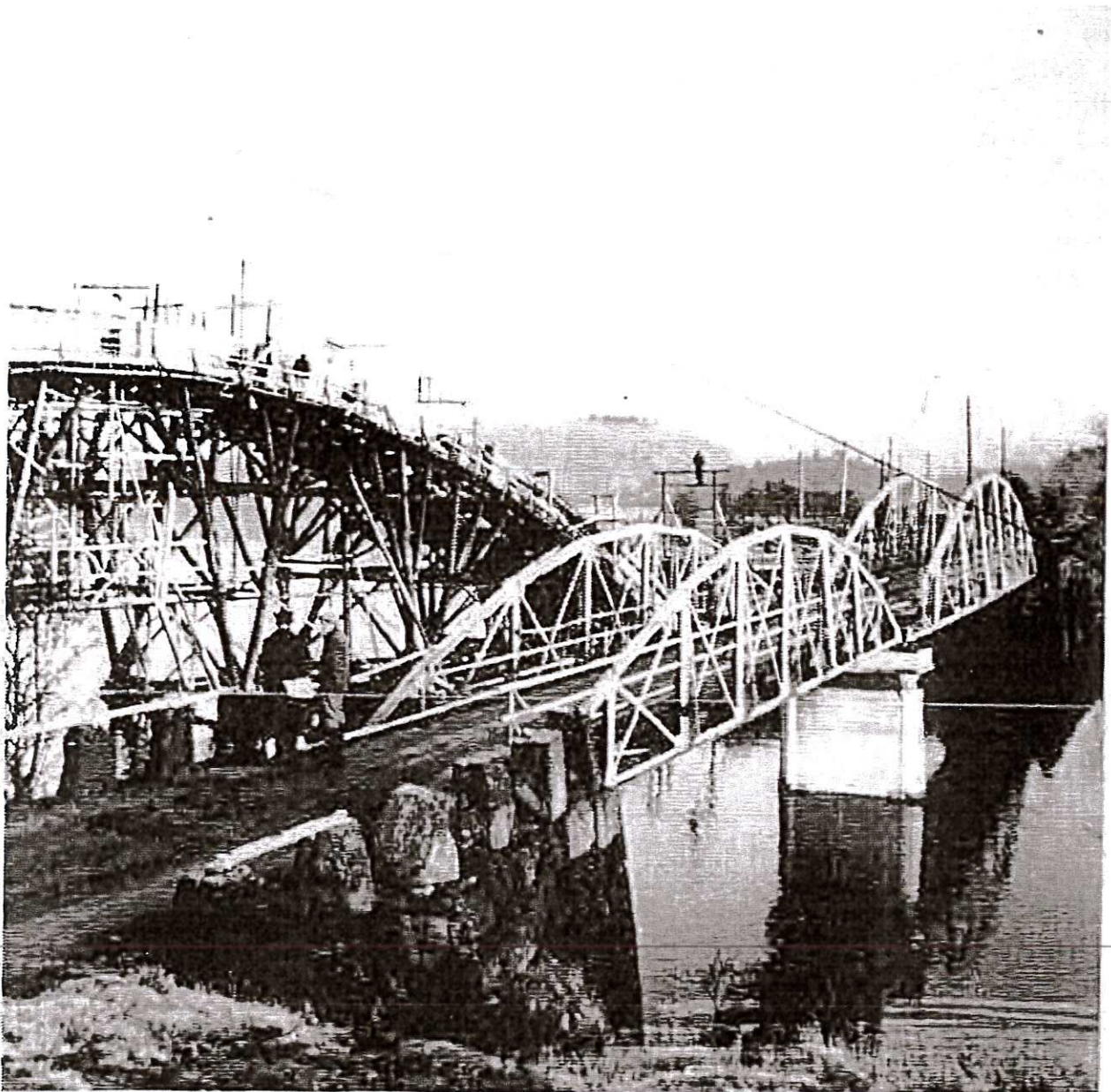
Han greide å få bred oppslutning om denne plan, og å få private, kommunene og amtet til å forstå at skulle dette lykkes måtte det vises stor lokal offervilje.

Offerviljen var så betydelig, og betydningsfull, at Stortinget alt året etter at forslaget forelå, ga planen sin tilslutning og ga den første bevilgning.

Vi kan være gla for at undersøkelsen var overdratt en så omhyggelig, dyktig, vidsynt og selvstendig person som Krag. Han laget en plan som ga oss et «fuldkomment» hovedvegnett mellom Arendal og Grimstad. Ja, så godt at med senere forbedringer sto linjen om Strubro uforandret i ca. 50 år til partiet Strømmen Bjorbekk ble bygget, og ytre linje i 100 år som den veg som har båret den største trafikk i hele fylket. Først i våre dager får den en gradvis avlastning etterhvert som «motorvegen» blir ferdig.

Også på lengdeprofilet er Strubro skissert inn.





Nærmest ser vi den gamle Vippra bro, syd for nåværende bro som vi ser reiser seg til venstre på bildet.

Det er vell verd å huske ingeniørkaptein Krag's innsats, og fremdeles å ta hatten av for den.

Det samme bør vi gjøre for den store private offervilje personifisert ved sakfører Boe.

Tilslutt vil jeg gjerne igjen peke på hvor raskt myndighetene dengang kunne handle. Det gikk bare ca. ½ år fra planen ble fremlagt av Krag til Stortinget hadde vedtatt planen og gitt første bevilgning og bare ca. 10 år til de betydelige arbeidene var utført.

Henvisninger

1. Stortinget og Statsradet. Tallak Lindstøl, Kristiania 1914
2. Norges Vegbestyrere. K. W. Paus. Oslo 1969.
3. Familien Boe's Stamtavle. Manuskript av distriktslege Christen Boe.
4. Lensmenn i Øyestad. Klemmet Hammen, Agderposten 4.1.1974.
5. Stortingets Veikomites Dokument no. 45 1874.
6. Indst. S. No. 94, 1874.
7. Amtsformandskabsforhandlingene 1874.
8. Norges Vegdirektører og Vegsjefer. H. W. Paus. Oslo 1962.
9. Det Norske Veivæsens Historie. Joh. Skougaard. Kristiania 1899.