Bergensposten.

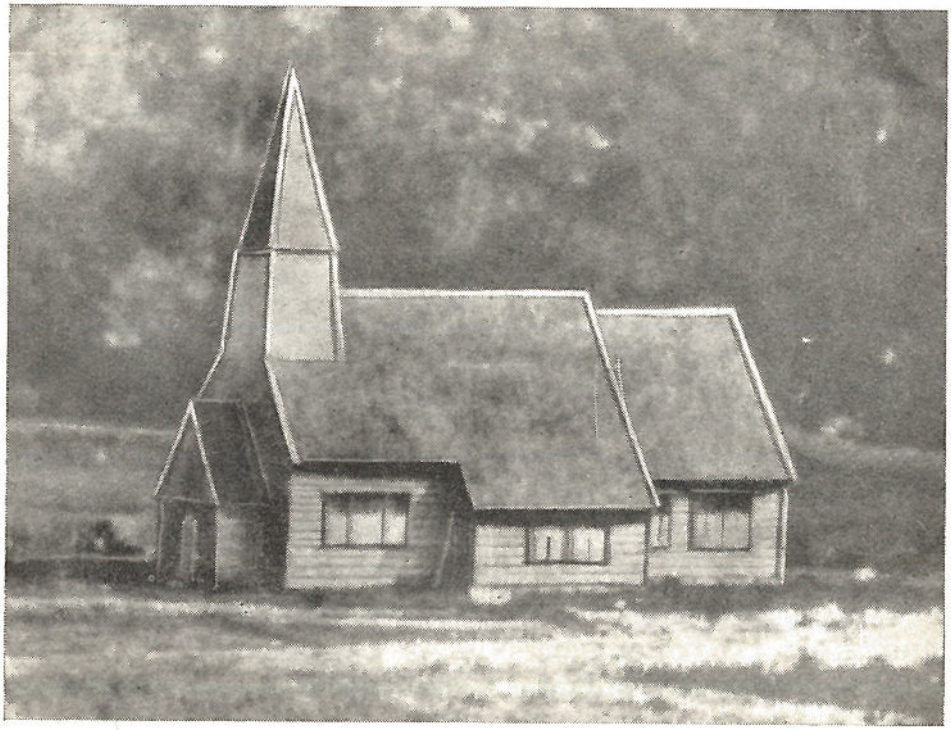
NR. 2 Desember 2022 25. ÅRGANG

STATSARKIVET I BERGEN

Bergensposten er en publikasjon som har vært utgitt av Statsarkivet i Bergen siden 1998. Dette er det 67. heftet i rekken.

Ansvarlig redaktør: Yngve Nedrebø

Ansvarlig for utforming: Tom Myrvold
Trykk: Statsarkivet i Bergen
Opplag: ca. 400
Redaksjon avsluttet: Desember 2022/januar 2023
Forside: *«Nye» Os kirke, bygd 1870. Foto: Jarle Vines (Creative Commons Attribution Sharealike 3.0)*



Gamlekyrkja i Os. Bygd fyrr 1600, rivi 1870.

ISSN 1501-4436

Bergensposten.

Innhold

Fra redaktøren 4

Yngve Nedrebø: Et overblikk over norsk utvandringshistorie 5

Bjørn Davidsen: Longabryggjo i Krokåsvågen 14

Yngve Nedrebø: Vegar og bruer i Førde 30

Synøve Bringslid: Frøken Hermansen på Statsarkivet 40

Chr Brun Larsen: Os kirke og den langvarige striden
med kirkeeier Formann 44

Yngve Nedrebø: Til «offentlig forargelse» - ugift samliv og
konkubinatparagrafen 52

Yngve Nedrebø: Dommeren 57

Fra redaktøren:

Vi har slitt med å få opp igjen produksjonen av «Bergensposten». Det har dels hatt å gjøre med tekniske vanskeligheter, og etter koronaen har det også vist seg vanskeligere enn før å få hentet inn stoff.

Derfor stor takk til bidragsyterne Bjørn Davidsen, Synøve Bringslid og Chr. Brun Larsen som har gitt oss nok stoff til at vi kan sende ut dette nummeret!

I 2022 har det vært markert at det er 50 år siden avkriminaliseringen av homofili. Det har samtidig vært 50-årsjubileum for opphevelse av konkubinatparagrafen, men det har vi hørt langt mindre om. Derfor en liten påminnelse her om hva den paragrafen hadde ført til.

Enkelte ganger kommer vi over små historier i arkivene som vi synes fortjener å bli gjort kjent. Enkelte dommere synes å ha utmerket seg. Kr. Randmel i Bergen byrett var en slik dommer. Hans gode skjønn vakte oppsikt også utenfor landets grenser. Derfor en kort presentasjon av hans avgjørelse og frifinnelse i en liten fillesak i 1952, der en drosjesjåfør fant boten han hadde fått fra politiet fullstendig urimelig, og der en enstemmig rett sluttet seg til.

Målsettingen vår er å få laget to numre av Bergensposten i 2023.

Redaksjonen av dette nummeret er avsluttet ved årsskiftet 2022/2023.

Yngve Nedrebø

Yngve Nedrebø:
Overblikk over norsk utvandringshistorie

4. juli 2025 er det 200 år siden den organiserte norske utvandringen til Nord-Amerika kom i gang. Det ble innledningen til et ganske stort kapittel i norsk historie. Men det finnes en utvandringshistorie som går lenger tilbake, og som har omfattet andre deler av verden.

Ingrid Semmingsen har i «Veien mot vest» gitt en bred framstilling av norsk utvandringshistorie 1815-1930, ikke bare til Amerika, men til alle verdensdelene. Den som vil fordypе seg i denne historien vil finne et rikholdig stoff hos henne.

1800-tallet er kalt utvandringens hundreår i Europa, og det er et faktum at rundt 50 millioner europeere brøt opp og utvandret i løpet av hundreåret fra 1820-tallet til rundt 1930. Utvandrere fra Europa fant i løpet av 1800-tallet veien til alle kontinent (bortsett fra Antarktis).

Norge lå nær toppen om vi ser på utvandring i forhold til folketall. Vi hadde bortimot 900 000 emigranter i løpet av utvandringshundreåret, og Norge hadde rundt 2 millioner innbyggere i snitt i perioden. Vi holdt helt fram mot 1900 andreplassen bak Irland. Den norske utvandringen hadde tre markerte topper, den første i andre halvdel av 1860-tallet, den andre tidlig på 1880-tallet, og den tredje i årene rundt 1905.

1600-tallet var nok også et folkevandringenes hundreår i Europa, ikke minst på grunn av de langvarige og ødeleggende krigene (for eksempel 30-årskrigen 1618-1648), og den oversjøiske utvandringen fra Europa til Amerika og Afrika kom i gang, men nådde ikke tilnærmet det samme omfang som på 1800-tallet.

Norge har vært en sjøfartsnasjon, og norske sjøfolk har hatt mulighet til å gå i land og etablere seg på øyer eller fastland stort sett over hele kloden. Avhopping eller «rømming» har i perioder vært et stort problem for den norske handelsflåten. I perioden 1870-1900 regner man med at rundt 40 000 norske sjøfolk forlot sine norske fartøy. Selv om nesten halvparten av disse etter noen år vendte hjem, utgjør de et betydelig innslag i den norske utvandringen, men faller stort sett utenfor statistikken, og de er heller ikke å finne i emigrantprotokollene.

Den norske utvandringen ble av norske myndigheter forsøkt kartlagt på 1920- og 1930-tallet: Da hadde Norge 2,5 millioner innbyggere, og man antok at det da var 425 000 norskfødte i live i utlandet. Av disse var mer enn 90% i Nord-Amerika, fordelt med 360 000 i USA og rundt 33 000 i Canada.

Hovedkildene for å hente ut personopplysninger om norsk utvandring er emigrantprotokoller fra 1867 av. Vi har bevart en del passprotokoller fra 1811 av. Passprotokollene er dels å finne i futearkivene, dels i politimesterarkivene, men de er ikke i nærheten av å omfatte alle som utvandret, og spesielt etter 1860, da passtvangen i Norge ble opphevet blir det bare sporadisk re-

gistrering av emigranter i disse kildene.

Kirkebøkene har lister over inn- og utflyttede fra 1814/1816 av, men det er også en kilde med store mangler. Vi har også mistet en del av emigrantprotokollene. Protokollen 1867-1873 for Bergen er borte, Stavanger-protokollene opp til 1929 er gått tapt i brann, og den eldste protokollen for Arendal (opp til 1916) mangler. Noe av det tapte materialet erstattes av at man fra 1903 av sendte inn (delvise) avskrifter av protokollene til Statistisk Sentralbyrå, og dette materialet er bevart, og brukt som basis for emigrant-registrering.

Vi skal se på norsk utvandring til de ulike verdensdelene.

Europa

Norge har i hundrevis av år vært i union, først med Danmark (opp til 1814) og deretter i personalunion med kongen av Sverige (1814-1905), og dette har sammen med den geografiske nærheten naturligvis ført til nære bånd og forbindelser. København var lenge universitetsbyen for norske studenter. Norske håndverkere har vært på vandring, og mange har slått seg ned ute. Norske soldater har i perioder vært stasjonert utenlands. Det er derfor ikke å undres over at det er Sverige og Danmark som har hatt den største andelen i norsk utvandring til Europa i perioden mellom 1825 og 1930. I 1930 antok norske myndigheter at det bodde 32000 norskfødte i Europa utenfor Norge. Langt over halvparten av disse var å finne i Skandinavia, med 14700 norskfødte i Sverige, og 6242 i Danmark. De andre nordiske landene hadde langt mer beskjeden andel. Bare 547 norskfødte var å finne i Finland og 298 var på Island.

Historisk har Skottland og Orknøyene også hatt nære forbindelser til Norge. Og helt opp mot midten av 1600-tallet var det betydelig flytting mellom disse gamle norske områdene og Norge. Men rundt 1660 kom et brudd, og seinere har forbindelsene vært av langt mindre omfang. Under andre Verdenskrig fikk ikke minst Shetland stor betydning for nordmenn som rømte fra

Sjømannskirken i Leith, Edinburgh. Fotografert av D. King 2012.

Restaurationen slik den fremstilles av The Slooper Society https:// sloopersociety.org

Båten var bygd i Hardanger i 1801 som en jakt og hadde først navnet Emmanuel.

Båten ble ombygd til slupp i Egersund 1815 -1820 og fikk da navnet «Restauration» ..

Norge.

Men også i 1930 var Storbritannia ganske høyt oppe på listen over mottakerland av norskfødte, med 4167 personer. Det var i første rekke resultat av norsk skipsfart, med ganske store norske kolonier i de store britiske sjøfartsbyene som Newcastle, London og Liverpool.

Holland vokste fram som den ledende sjøfartsnasjonen i Europa på 1600-tallet, og fikk et enormt behov for arbeidskraft. Amsterdam vokste raskt. Midt på 1500-tallet hadde byen bare rundt 13.000 innbyggere, men det var i 1600 steget til nesten 60.000, og byens befolkning passerte 200.000 på 1660-tallet. Veksten kom som en følge av sterk innvandring. Nordmenn kunne være både arbeidere og sjøfolk, og dermed var det naturlig at det kom en sterk norsk innvandring. I all hovedsak kom de norske emigrantene til Holland fra Agder-fylkene, fulgt av Bergen, men store deler av kyst-Norge var med.

Utvandringen fra Norge til Holland var på det klart sterkest midt på 1600-tallet, og det var naturlig siden det var i den perioden Amsterdam vokste raskest. Flyttingen fra Norge til Holland fortsatte lenge, men utover på 1700-tallet avtok volumet, parallelt med at den hollandske flåten mistet mye av sin dominans, og Amsterdam ikke lenger hadde økende folketall.

I 1930 kom ikke Nederland høyt på listen over mottakerland av norske utvandrere. Da var det Frankrike og Tyskland som var de viktigste mottakerlandene på Kontinentet, med 1747 norske statsborgere i Frankrike og 1266 i Tyskland.

Nord-Amerika

Ser vi bort fra vikingenes ferder går norsk utvandringshistorie til Nord-Amerika tilbake til 1600-tallet. Danmark-Norge etablerte kolonier på St. Thomas i 1670, og på St. Croix en

mannsalder seinere. Dette er noen av de minste karibiske øyene, og de fikk aldri sterk norsk innvandring, men vi ser at det gikk skip med nordmenn dit i siste del av 1600-tallet, og gjennom 1700-tallet kom det en god del nordmenn med tilknytning til herrnhuterne dit.

Hollenderne etablerte seg i Nieuve Amsterdam (senere New York) fra 1630-tallet av. Og med de mange nordmenn i Holland, var det naturlig at noen ble med til den nye kolonien. John O. Evjen publiserte i 1916 sin studie av «Scandinavian Immigrants in New York 1630-1674», og beretter om noen dusin nordmenn.

Galapagosøyene i Stillehavet utenfor kysten av Ecuador var i en periode fra 1920-tallet reisemål for flere norske grupper med emigranter.

Svenskene etablerte seg med relativt store samfunn i Amerika på 1700-tallet, mens det for Norges del først var i 1825 at den organiserte utvandringen fra Norge kom i gang. Vi ser klare religiøse motiv for de tidlige utvandrerne fra Norge. Det skulle også vise seg at det gikk lang tid før det ble fart i emigrasjonen. Det skyldes nok at tilbakemeldingene fra de første norske emigrantene slett ikke var udelt positive. På 1830-tallet endte norske emigranter opp i sumpområder i Illinois og Missouri, og med alvorlige epidemier som resultat. Tilbakemeldingen om de mange dødsfallene var ikke god reklame. Etter hvert tilpasset nordmennene seg bedre, og fant fram til områder i nord og vest, der klimaet ikke var så dramatisk forskjellig fra det de var vant med, og da kunne USA framstå som mulighetenes land, og der det etter hvert skulle bli mer enn 800 000 norske emigranter som drog over. Nå må det skytes inn at tilbakevandringen etter hvert også ble ganske betydelig, spesielt blant de som drog ut etter 1900.

Etter at mulighetene til å dra til USA ble redusert rundt 1920, overtok Canada som den store mottakeren av norske emigranter, og i 1930 var det flere norskfødte i Canada enn det var nordmenn i hele Europa utenom Norge.

Sør-Amerika

De norske bohemene drømte om Patagonia, men det var de færreste av dem som noen gang forsøkte å dra dit. Likevel kom det til å bli gjort flere forsøk på norsk utvandring til Sør- og Mellom-Amerika på 1900-tallet. I 1923 drog et følge av politiske syndikalister fra Rjukan til jungelen i Brasil for å opprette et «syndikalistisk" samfunn. Det ble

slett ikke noen suksess. De gikk fra asken, som de kalte et «helvete" som arbeidsløse på Rjukan, og til Cruz Machado, som de samme personene kalte «et helvete uten like, med en varme som ingen grenser eier, og skrekkelige sykdommer». Mange omkom, og de som overlevde kom seg ut av jungelen.

Det var rundt 1700 norskfødte i Sør-Amerika i 1920, flest i Argentina. Forbindelsene med Argentina holdt også etter krigen, ikke minst da en god del norske landssvikdømte og landssvikettersøkte fant tilflukt der. Den kjente rømmingen fra fangeleiren på Espeland med «Solbris» førte til seilas med den minste emigrantskuten i Norgeshistorien. Restaurationen hadde 53 mennesker da den kom til New York, Solbris kun 11 da den etter mer enn ett års reise kom fram til Argentina. Om lag 1000 nordmenn søkte seg til Argentina etter krigen.

Galapagos er en øygruppe utenfor Ecuador. 1920-tallet ble det gjort forsøk på norsk etablering der. I alt er det gjort tre forsøk fra norsk side på å plassere norske arbeidsløse der. Ingen av forsøkene var vellykket, og det siste, med lystyachten «Thalassa» som seilte fra Stavanger høsten 1948 med 14 håpefulle endte i katastrofe. De forliste på spanskekysten og bare en av emigrantene, en 11 år gammel jente, overlevde.

Afrika

Kappkolonien var blitt etablert alt i 1652, og direkte knyttet til det hollandske Ostindia kompaniet, og den ble styrt av handelskompaniet til 1795. Britene hadde da de facto overtatt kolonien, og de satte i gang vervingskampanjer rundt 1820, men med moderat suksess. Mens det drog 6,1 million til USA mellom 1820 og 1860, og 1,2 millioner til Australia og New Zealand, var det bare noen få tusen som fant vegen til Sør-Afrika. Etter en ny kampanje 1857-1862 steg innvandringen noe, men det var først et stykke ute på 1890-tallet at den europeiske utvandringen til Sør-Afrika kom opp på et betydelig nivå.

Misjonsvirksomheten var et viktig anknytningspunkt for norsk utvandring til Afrika. Den regulære norske utvandringen til Sør-Afrika startet i 1869 med skonnerten Albatross som skulle fra Stavanger til New Zealand, men som stoppet opp da de så mulighetene til handel i området ved Kappstaden. Denne etableringen var økonomisk svært vellykket, og de holdt nær kontakt med hjemlandet, og kunne dermed legge grunnen for den seinere utvandringen fra Norge.

Egentlig var det Aldabraøyene, nordøst for Madagaskar, som var målet for den neste gruppen med norske emigranter. I 1872 hadde det vært gjort forsøk på å etablere norske handelsstasjoner på Madagaskar, og selv om forsøket egentlig var lite vellykket, drog en del av deltakerne tilbake til Norge for å ruste ut en større ekspedisjon. I 1879 kunne de seile fra Bergen med Debora. Det var nok et stykke på veg religiøse motiv for ferden. Men de religiøse motsetningene kom også etter hvert til å torpedere koloniseringsprosjektet. På Madagaskar gikk reiseselskapet i oppløsning, noen ble igjen der, mens andre drog over til Natal for å etablere seg som immigranter. Myndigheten i Natal innbød europeere, og tilbød jord, men forholdene var ugjestmilde. Jorden var full av stein, og solen svidde av avling-

Aldabra, et atoll som i dag hører under Seychellene, var det egentlige målet for gruppen som utvandret med «Debora» i 1879. Emigrantene som var på vei dit ombestemte seg da de fikk vite at øyen manglet ferskvann.

ene, og sykdom drepte buskapen. Noen av immigrantene døde, mange gav opp og vendte hjem til Norge. Men like fullt fikk de snart følge av nye emigrantfølger fra Norge. I 1882 ble det etablert et samfunn ved Marburg som overlevde, og som etter hvert fikk et tilsig av norske utvandrere, I de første årene dominerte sunnmøringene, Seinere var det folk fra Kristiania som var i flertall.

Det ble drevet betydelig hvalfangst utenfor kysten av Sør-Afrika i en kort periode rundt 1910. I mange år utgjorde norske hvalfangere en betydelig del av nordmennene i Sør-Afrika.

I 1911 var det registrert 1603 norskfødte i Sør-Afrika. Ti år senere var antallet sunket til 1353. Og i 1930 oppgis det å være rundt 1500 norskfødte i Sør-Afrika. Storparten av nordmennene bodde da i byene.

Asia

Trankebar i India var dansk besittelse fra 1616 av, men noen stor norsk utvandring dit ble det aldri. Tidlig på 1900-tallet var det en viss norsk bosetning i Kina, ikke minst i Shanghai, der det var norsk sjømannskirke. Statistikken regner med 584 norske statsborgere i hele Asia i 1930, altså et ytterst beskjedent innslag på et stort og folkerikt kontinent.

John Glover: Mount Wellington and Hobart Town from Kangaroo Point. Malt 1834. Knud Geelmuyden Bull (1811-1889) var en av de første nordmennene som kom til Hobart, Tasmania. Han var deportert fra Storbritannia som straffange i 1846.

Australia og Oceania

En organisert europeisk utvandring til Australia kom i gang i 1788. Og storparten av de tidlige emigrantene ble deportert fra Storbritannia til «Straffekolonien». Også enkelte nordmenn fikk den tvilsomme æren å være med, om de hadde gjort seg kvalifisert. Den mest kjente er vel Knud G. Bull, bergensk maler og etter hvert falskmynter, eksportert til Hobart, Tasmania.

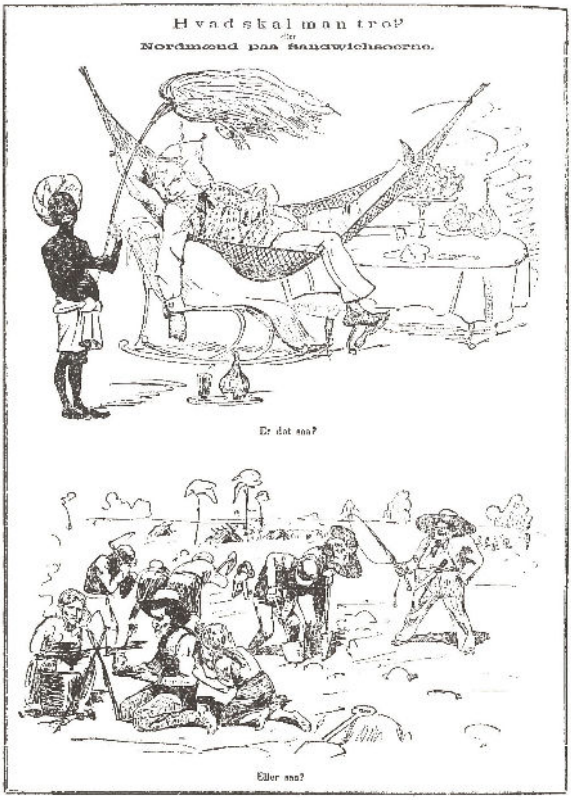
Det var folk fra de britiske øyer som fullstendig dominerte da utvandringen til Australia endret karakter fra å være deportasjon, til å bli tilnærmet frivillig. I David Copperfield lot Charles Dickens Mr. Mickawber dra til Australia som følge av økonomiske problemer, og det var nok et stykke på vei representativt. Fra 1830-tallet av brukte britiske myndigheter planmessig eksport av befolkningsoverskuddet, og i løpet av årene opp til 1897 ble 600000 mennesker sendt til Australia helt eller delvis på det offentliges bekostning.

Men da gullrushet startet i Australia i 1851 strømmet det til frivillige, og det har vært snakket om at så mange som 5000 norskfødte var med i perioder. Rundt 1860 skal det ha vært rundt 2500 nordmenn der. En god del av disse hadde tidligere prøvd lykken som gullgravere i California, og mange drog også tilbake til Amerika. Gullgravere er vel nesten per definisjon lykkejegere, og dermed innstilt på å flytte rundt avhengig av hvor lykken kunne smile, og det ble lite stabilitet av det.

Organisert utvandring fra Norge til Australia kom så smått i gang i 1867 med en, 1868 med 2 og 1869 med 15 utvandrere, deretter kom det en sterk vekst, med 50 i 1870, 221 i 1871, 784 i 1872, 354 i 1873, før det falt til 36 i 1874, 76 i 1875 og 42 i 1876. I sum utvandret 1500 nordmenn.

Det ble etablert to norske settlementer på New Zealand, et i Norsewood ved Seventy Mile Bush, sør på Nordøya, og det andre i Manawatu, litt lenger nord.

Drømmen om det gode liv ble til et liv nærmest i slaveri! Nordmennene på Hawaii klaget. Her kommentert i Vikingen 30. juli 1881.



Efter Vikingen 30. juli 1881.

Emigrantene kom dit fra 1868 av. I 1878 er tallet på norskfødte oppgitt å være 1213, og utvandringen fra Norge stilnet da av. I 1901 var tallet på norskfødte 1279.

Et av de mest dramatisk kapitlene i norsk utvandringshistorie er knyttet til Hawaii (Sandwichøyene). Plantasjeeieren Christian Lorange satte høsten 1880 i gang med å verve nordmenn til plantasjearbeid på Hawaii. Han gjorde avtaler med rundt 500 personer, og de drog med barkene Beta og Musca fra Drammen i 1880. Beta kom fram til Maui på Hawaii i februar 1881 med 321 voksne og 58 barn. Ni av barna var døde underveis, mens tre var født. Musca kom til Honolulu i mai 1881 med 172 voksne og 51 barn, Der hadde tre voksne og 12 barn dødd på reisen.

Trengselstidene var ikke over da de var kommet fram til Sandwichøyene heller. De ble satt til hardt arbeid på sukkerplantasjer, og klagene kom tilbake til Norge i så store mengder at saken ble fremmet i Stortinget, og stemningen var så hissig at man faktisk vurderte å bruke krigsskip. I 1882 ble det sendt diplomatisk personell for å se på forholdene, og konklusjonen var at behandlingen de hadde fått nok lå innenfor rammene av de kontraktene de frivillig hadde inngått. Men mange av de norske plantasjearbeiderne forsøkte å komme seg bort, og det ble ikke stort mer av utvandring fra Norge til Hawaii.

Folketellingen 1891 viser at 1,9% av Australias befolkning da var skandinaver. Med en total befolkning på knapt 4 millioner skulle det bety i underkant av 80 000. Tallet på norske statsborgere der var imidlertid lavt. I 1930 er det oppgitt at det var 1238 i Australia og 443 på New Zealand.

«Little Norway» er i Norsewood, New Zeeland og vitner om norske røtter. Skuespilleren Emmett Skilton fra serien 'The Almighty Johnsons' på besøk.
https://www.nzherald.co.nz/bay-of-plenty-times/news/norsewood-footsteps-of-the-gods/5J4N722QVMWD6T6TMUQWZVEBSA/

Oppsummering

Norsk utvandringshistorie blir i svært høy grad historien om utvandringen til Nord-Amerika, der den norske utvandringen lå på et meget høyt nivå i europeisk sammenheng. Men det var bare i korte perioder, siste del av 1860-årene, første del av 1880-tallet og årene før 1905 at volumet på utvandringen var svært stort.

Bjørn Davidsen:
Longabryggjo i Krokåsvågen

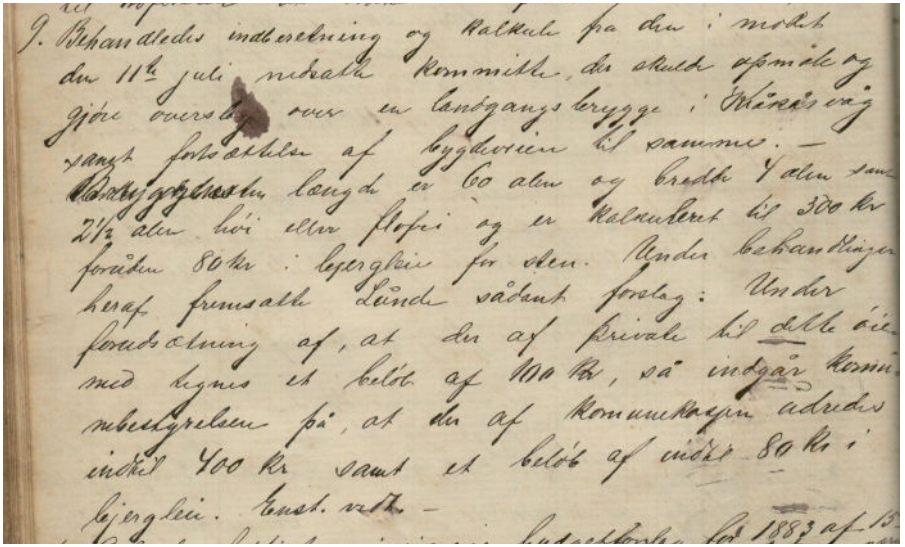
I 1742 fikk Askøy sin første kirke i Strusshamn. Det var nok en stor lette for folket å slippe turen til Domkirken inne i Bergen for livets kirkelige ritualer. Den gangen besto Strusshamn sokn av Sørlandet (Laksevåg og Loddefjord) og Nordlandet (Askøya nord til og med Davanger og Ask/Breivik).

For å slippe en lang, tung og ikke minst farlig sjøveg sørover Hjeltefjorden og inn Byfjorden til Strusshamn, dro folket fra Davanger og nordsiden av Hauglandsosen i båt over osen og inn til Krokåsvågen. Derfra tråkket de etter hvert opp en «kirkeveg» gjennom Krokåsdalen og fram til kirken i Strusshamn. Det sies at de kirkesøkende nordfra hadde med seg grus i kipene sine, og på den måten utbedret «vegen» gradvis.

Denne historien har vi stort sett fra Conrad Clausen og hans bok «Askøy herad i hundrad år». Men bygdevegen gjennom Krokåsdalen, og Krokåsvågen som landingsplass, er nok langt eldre som allmenn ferdselsåre for folk i bygdelagene nordom Hauglandsosen. «Handelens sete» var Bergen, og kirken før 1742 var Domkirken inne i byen. De som er litt bevandret i båt, vet at malstrømmen ved Hjelteskjæret, hvor Byfjorden møter både Vatlestraumen og Hjeltefjorden, ikke er å spøke med - i hvert fall ikke for en tunglastet småbåt vinterstid. Kirkebøkene forteller om flere forlis i dette området; for eksempel om byfarere som ikke kom hjem igjen til jul.

Derfor har nok strekningen Krokåsvågen-Strusshamn-Byfjorden-Bergen vært brukt i århundrer før 1742, når folk nord for osen skulle til og fra byen.

Fjøra i Krokåsvågen er langgrunn, så i eldre tider dro nok folk bare båtene sine oppi fjøra. Når den første kaien kom, vites ikke. Ifølge folketellingen 1801



Kommunestyret på Askøy hadde nedsatt en komite for å se på spørsmålet om landgangsbrygge i Krokåsvågen i møtet 11. juli 1882, og den la raskt fram rapport med kalkyle. Det ble på nytt tatt opp i møtet 16. oktober 1882. Saken var underveis»

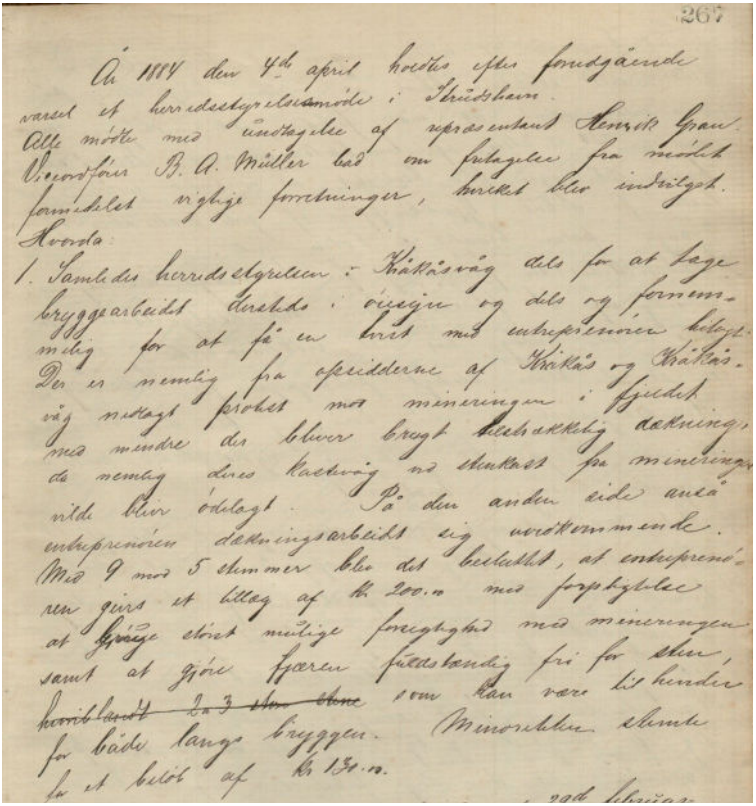
bodde det bare tre husmannsfamilier nede ved vågen. Men fra midten av 1800-tallet ble Krokåsvågen og Horsøy sentrum for storfiskere med flere notbruk. Da kom det nok på plass en trebrygge - og kanskje en enda større etter at den første måtte erstattes.

Det vi vet, er at det i 1879 må ha vært en så stor brygge inne i Krokåsvågen at dampskipet «Sartor» kunne anløpe stedet. Dette var trolig en trebrygge som i 1884 ble erstattet med det kommunale «bryggeanlegget» - bygget med 20 prosent statstilskudd gjennom amtet (fylket) - og som siden har gått under navnet Longabryggjo, eller Kirkekaien.

Forspill

Første gang vi finner noe i kildene om en ny kirkekai eller egentlig landgangsbrygge i Krokåsvågen, er fra et møte i Askøy herredsstyre 11. juli 1882. Der ble saken drøftet, og det ble nedsatt en komité for å måle opp og gi et overslag på kostnadene både for bryggen og forlengelse av bygdevegen fram til bryggen. Komiteen må ha jobbet raskt, for allerede på møtet 16. oktober kom saken opp igjen. Da forelå det en oppmåling som tilsa at bryggen måtte være 60 alen (ca. 36 meter) lang, 4 alen (ca. 2,4 m) bred og 2,5 alen (ca. 1,5 m) høy eller flofri. Kostnaden var beregnet til 300 kroner pluss 80 kroner i «bjergleie for sten». Det måtte altså sprenges ut stein til kaien på stedet.

Et slikt prosjekt og en slik oppmåling - og særlig at bjergleien ble satt til 80 kroner, kunne aldri ha foregått uten at


267

Å 1884 den 4de april holdtes efter foregående varsel et herredsstyremøde i Knudsham.
Alle møtte med undtagelse af representant Henrik Grau.
Overretsforr. B. A. Müller bad om fritagelse fra møtet formedelst vigtige forretninger, hvilket blev indrømmet.
Havde:
1. Samtlige herredsstyrelem: Kråkåsvåg dels for at lage bryggearbeidet derhen: øiegn og dels og fornemmelig for at få en kvit med entreprenøren hvilket er nemlig fra opsidderne af Kråkås og Kråkåsvåg nedlagt protest mot mineringen i fjeldet med mindre der blever brugt tilstrækkelig dækning, da nemlig deres kastevåg nu skulkast fra mineringen vilde blive ødelagt. På den anden side anså entreprenøren dækningsarbeidet ei uvidkommende.
Med 9 mot 5 stemmer blev det besluttet, at entreprenøren gjøres et tilbud af kr 200.00 mes forpligtelse at gjøre stærst muligt forsigtighed med mineringen samt at gjøre fjæren fuldstændig fri for sten, ~~hvorfra de 3 ~~ som kan være til hinder for både langs bryggen. Minorheten stemte for et beløb af kr 150.00.

grunneier var involvert og hadde gitt sitt samtykke. Ser vi det med datidens briller, er det trolig at grunneier har henvist de til dette området langs fjellet, for å slippe å ha bryggen midt i vågen/fjøra, slik kommunebryggen på Hauglandshella ble plassert i 1901 (den som kommunen bygget før de to tvillingkaiene kom, som er fra 1912-17!).

At grunneier skulle få 80 kroner i «bjergleie», må ha vært en muntlig avtale som komiteen forhandlet fram med ham. Ellers hadde han nok pukket på prisen da amtsingeniøren etterpå kom for å måle skikkelig opp og forhandle med en som kunne ta på seg å være «entreprenør» for byggingen. Men i sannhet var det vel for grunneier å gjøre gull av gråstein, for hva annet kunne fjellknausene hans brukes til?

Den mektige mølleeier og politiker Knut Lunde i Tveitevåg, opprinnelig fra Hafslo i Sogn, som var en av pådriverne for kaien, fremmet et konkret forslag på møtet. Det gikk ut på at dersom private tegnet seg for et beløp av 100 kroner, så skulle kommunekassen utrede inntil 400 kroner samt inntil 80 kroner i «bjergleie». Dette forslaget ble enstemmig vedtatt.

Men var Knut Lundes iver etter å få bygget kaien, bare for kirkesøkendes skyld? Eller var det minst like mye av hensyn til næringslivet (sildefisket og melkeleveranser) og ikke minst dampskipsfarten? Beløpenes størrelse og særlig dette med tegning av private midler, kan peke i retning det siste. Det samme er tidspunktet. Kirkesøkende hadde jo klart seg i århundrer uten en slik etter datidens målestokk, gigantisk «dypvannskai».

I tillegg til mølle og sagbruk drev Knut Lunde også handel i Tveitevågen. Butikken her var visstnok en av de første på Askøy. Lunde engasjerte seg sterkt i samferdsel. Ifølge likningen i 1897 hadde han aksjer i dampbåten «Fridtjof» som i 1889 trafikkerte mellom Davanger-Tveitevåg-Hauglandshella-Krokåsvåg-Follese-Strusshamn-Kleppestø-Florvåg og Bergen. I tillegg hadde han en skøyte som tok 200 tønner.

Det ble alvor

Nå tok saken et helt års pause, for først på herredsstyremøtet 5. oktober 1883 finner vi den igjen i kildene. Der vises det til vedtaket 16.10.82, og det ble enstemmig vedtatt å sende en anmodning til amtmannen om å involvere amtsingeniøren i saken. Herredsstyret ønsket at ingeniøren skulle forfatte en beskrivelse av bryggen samt betingelser for arbeidets utførelse og om mulighet for å sette arbeidet ut på «licitation» allerede samme høst. Begrunnelsen for dette var at arbeidet av hensyn til skade på marken, men særlig av hensyn til sildefisket i Krokåsvåg, måtte utføres om vinteren. Til dette arbeidet søkte herredet også vanlig bidrag fra amtskassen.

Anmodningen ble sendt amtmannen 19. oktober, og 27. oktober gikk saken videre til amtsingeniør Jacob Julius Thoresen med amtmannens påtegning. Den 30 år gamle trønderske ungkaren brukte tiden fram til nyttår godt. Allerede 9. januar 1884 kunne han oversende amtmannen til godkjennelse en kontrakt han hadde opprettet med den to år eldre Johannes Johannessen Kraakaas om oppførelse av bryggen i Krokåsvågen, mot en godtgjørelse på 456 kroner. Denne ble godkjent av amtmannen 21. januar 1884, slik at arbeidet med bryggen kunne starte. Hvor mange mann Johannes J. Kraakaas hadde med seg i byggingen av bryggen, er uvisst.

Johannes Johannessen var opprinnelig fra Skulstad i Haus, men var blitt gift med ungjenta Gurina Hansine Olsdatter 3. april 1883. Hun var datter av Ole Gudmundsen på gnr. 14 bnr. 13/16 (Krokås / Øvre Krokåsvåg), som de etter hvert overtok. Johannes og familien flyttet på slutten av 1890-tallet inn til byen, nå med etternavnet Skulstad, hvor han livnærte seg som steinarbeider og seinere pelsoppkjøper til han døde i 1925, 72 1/2 år gammel.

Kopling med vegprosjektet Strusshamn-Kleppestø

Men det var ikke bare denne bryggen Askøy herredsstyre hadde bedt om å få bygget på Nordlandet i denne omgang. Vel så viktig var en veg mellom Strusshamn og Kleppestø. Nå ble disse to prosjektene dels sett i sammenheng, ved at en 30 meter lang veg fra Krokåsvegen og ut til bryggen ble bevilget (24 kroner) og regnskapsført på det store

I Henhold til Foranstaaende og under Henvisning til Sagens Dokumenter tillader Kommitteen sig at indstille til Amtsformandskabet at fatte saadan Beslutning:

Til Anlæggene No. 2 til 15 inklusive bevilges en Femtepart af Anlægsomkostningerne udredet af Amtskassen paa Betingelse af:

11

4de Juli. — 162 —

at fornøden Grund til Anlæggene afgives uden Udgift for det Fond, hvortil Amtskassen yder Bidrag;

«Søndre Bergenhus Amtsformandskabs Forhandlinger i Aaret 1884», veikomiteens la fram sin innstilling om søknader av støtte til bygdeveianlegg 3. juli 1884, og ble enstemmig bifaldt 4. juli 1884.

vegprosjektet.

Askøy herredsstyre holdt møte 16. februar 1884, denne gangen i Bergen tinghus. Der ble det referert hva amtsingeniøren hadde oversendt amtet om både det store bygdevegsanlegget og bryggeanlegget i Krokåsvågen. Herredsstyret vedtok for sikkerhets skyld å gi ordføreren (Nils Jørgensen i Skålevik) fullmakt til nok en gang å anmode amtet om å bevilge vanlige bidrag fra amtets vegkasse til begge anlegg.

Protest fra oppsitterne

4. april 1884 var det innkalt til nytt møte i Askøy herredsstyre, denne gangen i Strusshamn. Medlemmene flyttet seg etter hvert over til Krokåsvågen dels for å ta bryggearbeidet direkte i øyesyn og dels for å få en tvist med entreprenøren bilagt. Oppsitterne på Krokås og i Krokåsvåg hadde nemlig nedlagt protest mot mineringen i fjellet med mindre det ble brukt tilstrekkelig dekning, da deres kastevåg et steinkast fra mineringen kunne bli ødelagt. På den annen side anså entreprenøren (Johannes J. Kraakaas) dekningsarbeidet seg uvedkommende. Det sto tydeligvis intet om slikt i kontrakten.

Med 9 mot 5 stemmer ble det vedtatt at entreprenøren skulle få et tillegg på 200 kroner mot å forplikte seg til å utvise størst mulig forsiktighet ved mineringen samt å gjøre fjøra fullstendig fri for stein som kunne være til hinder for båter langs bryggen. Mindretallet stemte for et beløp på 130 kroner.

Bevilgning fra Amtet

Tidlig i juni 1884 hadde Søndre Bergenhus Amtsformandskab møte med bl.a. en rekke bevilgningssaker om bygdevegsanlegg fra amtets vegkasse tilbehandling. Amtets vegkomité hadde forberedt sakene, og forutsatte som et hovedkrav

at fornøden Grund til Anlæggene afgives uden Udgift for det Fond, hvortil Amtskassen yder Bidrag.

Da punkt 13 i saken, om vegen Klep-

«DS Sotra», ble satt i rute på Askøy i 1894 og var en av båtene som trafikkerte på Longabryggjo. Fotoet er utlånt av Erling Virkesdal.

pestø-Strusshamn og landgangsbryggen i Krokåsvågen med veg ut fra bygdevegen, ble klubbet gjennom, var det klart at ingen «grunneier» i Krokåsvågen kunne påberope seg eierskap til grunnen under vegen ut og under bryggen, ei heller vegstubben og bryggen. Alt var å betrakte som del av Askøy kommunes bygdeveg-prosjekt - på fritt avgitt grunn uten utgift for formålet.

Enda en ekstraregning

12. juni 1884 sendte amtsingeniør Thoresen et brev vedlagt en regning til ordfører Nils Jørgensen i Skålevik. Regningen var fra smed H. Fossum i Bergen på kr. 9,90 for bolter og kramper til bryggen i Krokåsvåg. Amtsingeniøren ba i brevet om at beløpet ble betalt til regningsutstederen, i det entreprenøren hadde opplyst at både boltene og krampene var mottatt og anvendt til bryggen. Videre skrev ingeniør Thoresen at han håpet å kunne besiktige bryggearbeidet i løpet av den neste uken.

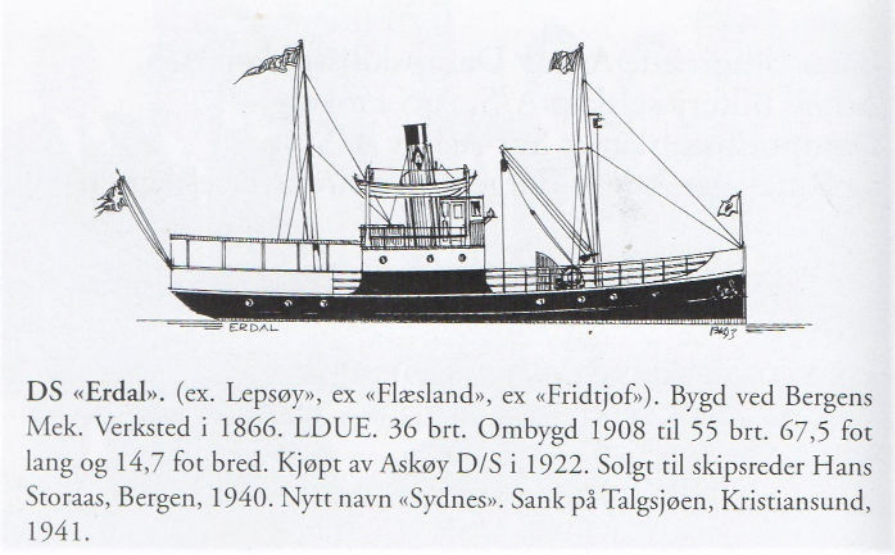
Ferdigstillelse

Bryggen og vegen ut til den, er protokollert ferdigstilt i 1884 med en sluttregning på 683 kroner, inkl. 24 kroner til vegen ut (som ble ført på vegprosjektet Strusshamn-Kleppestø). Av dette er det protokollert at amtskassen betalte 137 kroner (20 prosent) og kommunen resten.

Med bakgrunn i datidens lønn per dagsverk (10 timer) på kr. 1,60, utgjør dette arbeidet om lag to årsverk etter nåtidens arbeidstidsregler. Og to årsverk innen anleggsbransjen i dag vipper fort millionen og vel så det.

Landgangstrapp - og dampskipskai

Noe av det viktigste i tilknytning til de større kaiene som kom rundt om på Askøy før og etter 1900, var en land-



DS «Erdal». (ex. Lepsøy», ex «Flæsland», ex «Fridtjof»). Bygd ved Bergens Mek. Verksted i 1866. LDUE. 36 brt. Ombygd 1908 til 55 brt. 67,5 fot lang og 14,7 fot bred. Kjøpt av Askøy D/S i 1922. Solgt til skipsreder Hans Storaas, Bergen, 1940. Nytt navn «Sydnes». Sank på Talgsjøen, Kristiansund, 1941.

Fra Erling Virkesdal u hans bok «Tolv på hel og tolv på halv : Rutelaget Askøy-Bergen a/s». 1994., s. 342

gangstrapp hvor robåter kunne slippe i land og ta om bord folk uavhengig av flo og fjære. Slike trapper finnes, foruten på Longabryggjo, også på Hauglandshella, i Tveitevåg og flere andre steder. En slik var det også ved den gamle Kleppestø-kaien, som for lengst er historie. Men i tillegg kunne kaiene også betjene større fartøyer, som dampbåten "Fridtjof".

Kommunekaien på 1900-tallet

Det er lite vi hører til landgangskaien i Krokåsvågen etter århundreskiftet. Grunnene til det er flere: Vegen fra Tveitevåg og siden Davanger til Kleppe ga stort sett landverts forbindelse til Strusshamn fra de nordvestlige delene av kommunen. I tillegg begynte rutebåtene fra slutten av 1800-tallet å trafikkere bygdene langs Hauglandsosen og Davanger - med forbindelse til kirkestedet. Dessuten kom det i 1923 kirkegård på Tveit, slik at folk fra de nordlige bygdene slapp å frakte kister helt til kirken i Strusshamn for begravelser.

De som kanskje gjorde mest bruk av kaien utover i de følgende tiårene, var arbeiderne fra Krokås som jobbet i fiskeindustrien på Hetlevik, Horsøy, Tveitevåg og Hauglandshella. For dem må kaien ha vært av stor betydning, som en kai de fritt kunne benytte.

Og Askøy kommune glemte ikke at Longabryggjo og vegen ut til den var eid av kommunen, heller ikke grunneierne i Krokåsvågen. Dette finner vi tydelig dokumentert i et skjøte fra 18. januar 1945, der både kommunens folk og grunneierne skrev under på at en utskilt hyttetomt lå «vest for kommunens kai»!

Båtrute til Horsøy - venteskur og lys

I 1969 møter vi igjen Longabryggjo i arkivene til Askøy kommune. For 6. oktober det året sendte Johs. Haugsdal en henvendelse til kommunen fra åtte arbeidere hos SILFAS på Horsøy som bodde på Krokås. De hadde fått bygget seg et venteskur på fabrikken, som de ba om å få sette opp på kommunekaien i Krokåsvågen. Bakgrunnen var at fabrikken hadde satt opp en motorbåtrute for å frakte dem fram og tilbake. Men når vinterblesten, gjerne med snøføyke, feide innover vågen, hadde det vært fint å ha et leskur å stå i til båten kom. Dessuten hadde det vært greit med en lysmast med en «glødelampe» i mørke morgen- eller kveldstimer, slik at man ikke tråkket utfor den lange kaien.

I korrespondansen mellom kommunen og arbeiderne, men særlig internt i kommunen, møter vi både administrativt ansatte og politikere som kjente sitt avsvar - og som ville øyas arbeidsfolk alt vel.

Saken ble en «hastesak», for det gjaldt å få skuret opp før vinteren kom. Fra kommuneingeniør O. Fregstad fikk rådmannen derfor følgende forslag, datert 16. oktober 1969:

Ein har ikkje noko å innvenda mot at søkjarane sjølv set opp venteskur på kommunen sin kai i Krokåsvågen. Kaiskuret bør plassrast slik som vist på skisse. Det er på den staden ein naturleg innhuk i fjellet langs kaien, og det er her plass nok til å sitje opp eit skur på 1,5 m x 3 m utan at skuret vil verta til noko hinder på kaien.

Når det gjeld oppsett av ljos på kaien, vil ein nevna at kaien er lite eller ikkje brukt av kommunen. Hovedsakelig er det arbeidarane på Horsøy som brukar han. Oppsett av ljos vil vel koma på ca. kr. 800, for framføring av linje, ein stolpe og glødelampe. Det er kanskje ein mogeleg ordning her at søkjarane sjølv set opp ljoset og at Askøy kommune tek straumavgifta og vedlikehaldet.

Allerede 28. oktober 1969 gjorde Askøy formannskap slikt vedtak:

Arbeidarane ved SILFAS på Horsøy får løyve til å plassera venteskur på kommunen si kai i Krokåsvågen slik som vist på kommuneingeniøren si skisse datert 15/10-69.

Ein føresetnad for løyvet er at søkjarane flyttar skuret dersom offentlege interesser krev det.

Rådmann Einar Solberg skrev videre til arbeiderne:

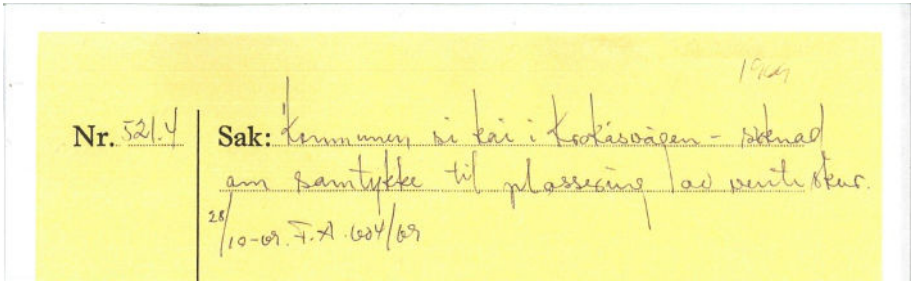
Det vart også gjort vedtak om å montere lys på kaia. Kommuneingeniøren vert tilskriven særskilt om dette.

Så fort og så greit, men også en politisk og administrativ bekreftelse på at Askøy kommune visste at de eide kaien!

Klage på bruk av kaien

I Interkommunalt arkiv fant vi at det 30. april 1976 ble sendt et brev til den samme Johannes Haugsdal på Krokås fra Askøy kommuneingeniørkontor vedrørende båtfeste ved kai i Krokåsvågen. Der skriver de:

Det er hertil innkommet klage over at private båter er henlagt på en slik



Saksomslaget da sak var oppe i Askøy kommunestyre i 1969. Kommunen var ikke i tvil om hvem som var eier av kaien i Krokåsvågen. Det var «Kommunen si kai».

måte at kaien i Krokåsvågen til tider er blokkert.

I fall det er Deres båt som ligger slik til, må en be om at båten legges slik at trafikk til og fra kaien kan gå uhindret.

Undertegnet Asbj. Ravnanger, komm.ing. / O. Stølen.

Det er her å bemerke at det var denne kommuneingeniøren som i 1969 hadde vært vanlig saksbehandler i spørsmålet om skur og lys på kaien. Fortsatt hadde man folk i kommuneadministrasjonen som holdt orden på hva som var kommunens eiendom, ellers ville han nok ikke blandet seg inn i saken.

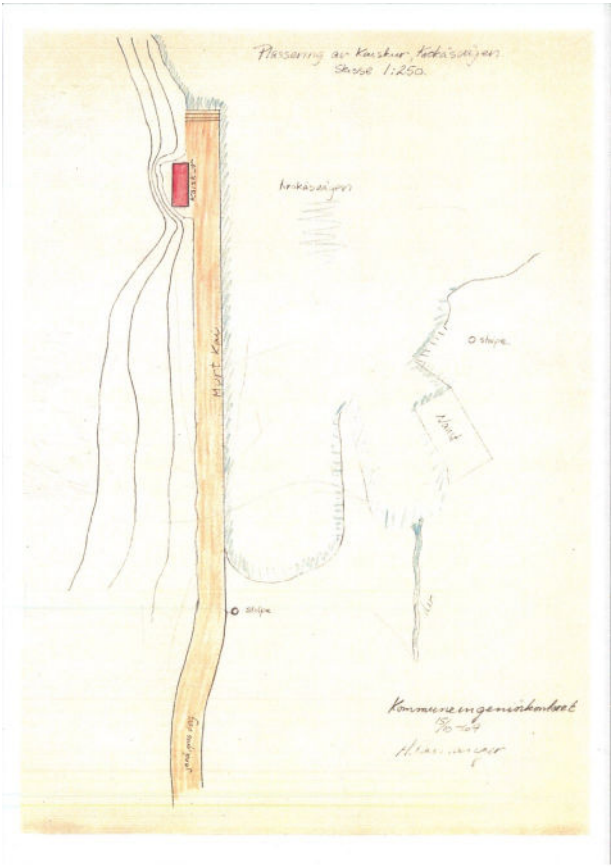
Kommunalt arkiv - eller «glemmebok»

Som vi ser, gikk det ofte flere tiår mellom hver gang noe er registrert i kommunens arkiver om Longabryggjo - men like fullt visste kommuneadministrasjonen at dette var Askøy kommunes kai. Det var opplest og vedtatt en gang for alle. De kunne kommunen eller heradets historie. Ikke som nå, der en av kommunens jurister nylig skrev at Askøy var en del av Laksevåg kommune (fram til 1918) - ikke omvendt! Det er slike folk som de siste årene også har tuklet med Askøy kommunes eierskap til Longabryggjo. Det er historieløshet satt i system!

For det skjedde åpenbart noe i kommunen, særlig i administrasjonen, på slutten av forrige århundre. De gamle som kunne noe om dette, gikk av med pensjon eller sluttet. Og de fleste som kom i stedet, kunne ikke kommunens historie. I tillegg ble arkivene etter hvert lagt om til EDB, og de gamle papirarkiver flyttet til Interkommunalt arkiv (IKA) inne i byen. Dette førte til et administrativt og politisk historisk vakuum, der kommunens historie (og arkiv) før 1980 etter hvert gikk i glemmeboken.

Askøy kommunes ærefulle fortid med kommunikasjonsbygging til lands og til vanns fantes bare i Conrad Clausens «Askøy herad i hundrad år» fra 1937 - og Erling Virkesdals bøker om «Askøy -Bergen» m.m. Men de virker det som knapt noen av de nye har satt seg grundig inn i.

I de kommunale arkivene på Kleppestø er historien i hvert fall fraværende. Den var kanskje ikke interessant nok verken å kunne eller å ta vare på?



Kommuneingeniørkontoret på Askøy laget 15. oktober 1969 denne skissen med forslag til plassering av leskuret på kaien.

Askøy kommunes «problem» i dag, er at mange av disse «forsvunne» arkivene likevel finnes. Da Askøy kommune ble delt i 1918, fikk heldigvis utskilte Laksevåg kommune noen av de gamle forhandlingsprotokollene. Og da Laksevåg ble nedlagt og en del av Bergen, havnet de i Bergen byarkiv, der de ligger vel forvart. Den eldste protokollen der, er fra perioden 1876 til 1884, som blant annet forteller om at kommunen bevilget penger til og fikk bygget Longabryggjo. Men denne er det knapt noen i Askøy kommunes administrasjon som tar hensyn til i dag, eller?

De siste kjente erkjennelsene av at Longabryggjo var Askøy kommunes kai, har vi altså fra 1969 og 1976. Etter det har historieløshetens slør senket seg både over de kommunale forvaltningsenhetene og den politiske ledelsen. Fra midt på 1990-tallet og fram til i dag har de latt en grunneier få framstå som selvbestaltet «eier av kaien» både i søknader om støtte og på annen måte.

Forsøk på privatisering

På slutten av 1990-tallet skjedde det flere tilfeller av «oljesøl» i Krokåsvågen. Var det ikke sildolje fra fiskebåter som hadde vasket tankene sine i osen, så var det et regulært utslipp av mineralolje fra fabrikken på Horsøy.

Underlig nok ble aldri Askøy kommune, ifølge kommunens arkiv, koplet inn eller varslet av den daværende grunneieren av hovedbruket når det gjaldt tilgrising av Longabryggjo. Hovedproblemet med disse utslippene var tilgrising av hans egen sandstrand på begge sider av elveutløpet. Like fullt kom det skader på Longabryggjo, men disse ble ikke meldt inn til kommunen som kaieier. I stedet søkte denne grunneieren, gjennom kom-

munen, om kulturmidler fra fylket til dekning av sine egne utgifter med å utbedre skadene på kommunens kai. I dette søknadsskjemaet står han og kona oppført som eiere av kaien - uten at kommunen reagerte på det. Noen trodde tydeligvis da at det var slik.

Fra Interkommunalt arkiv (IKAH) har jeg selv fått dette svaret:

... Når det gjeld mogeleg oljesøl på 1990-talet finn eg ingen saker knytt til Krokåsvågen. Vedkomande vedlikehald etter utrasing er det ikkje funne noko dokumentasjon. Det einaste som er nemnd vedkomande dette er i ein søknad om bygging av flytebrygga i vågen, der eigar av gbnr 14/4 omtaler vedlikehaldet på 1990-talet og at han var den som restaurerte brygga.

Det er blitt søkt i arkiva etter formannskap, dei ulike einingane for teknisk etat og saksarkiv knytt til kultur. Det er gjort søk i kulturarkiva ettersom brygga blir nemnd i kulturminneplanen til Askøy kommune.

«Kommunalavdeling teknisk» i Askøy kommune bekrefter i svar på en henvendelse 2.1. 2018 at denne «praksis» fra grunneier fortsatte utover 2000-tallet:

Vi kjenner ikke noe videre til denne sakens utvikling i den senere tid. Men jeg har hørt at "NN" (grunneier) har solgt sin eiendom. Da er den vel solgt med de rettigheter som han hadde fra tidligere.

Hvilken rettigheter kommunen hadde til kaien og vegen frem til kaien kjenner jeg ikke til. Men «NN» (grunneier) har brukt arealet de senere år slik som sitt eget. Vi vet også bl annet at «NN» (grunneier) har fått tilskudd fra kulturmidler til å ruste opp kaien.

Dette bekrefter at grunneier ikke varslet kaieier (kommunen) om oljesølsakene, men ga seg til å restaurere kaien som om den var hans egen.

6. april 2018 spurte leder for forvaltning og eiendomsdrift dagens eiere (bl.a. sønnen til den forrige) i en epost:

Hva har dere oppfattet som eierforhold til veien, bryggen og grunnen under? Var den grensedragningen som ble vist i kart under matrikuleringen lik deres oppfatning av hva som var kommunalt eid, driftet og ansvar for? Har dere en oppfatning av at det er dere eller kommunen som har hatt ansvaret og stått for vedlikehold av veien ned til bryggen samt bryggen?

Om det er svarene hun fikk blant annet på disse spørsmål, som i ettertid har fått henne og rådmannen til å trekke den konklusjon at kommunen i dag ikke eier bryggen, framgår ikke konkret av den videre behandlingen av saken.

Matrikukelering av vegen

Eiendomsregistrering i en såkalt matrikkel, har århundrelange tradisjoner. Fra 1880-årene fikk alle eiendommer i Norge nye betegnelser i form av kommunale gårdsnummer (gnr.) og innenfor hvert av disse igjen bruksnummer (bnr.), gjerne betegnet som gbnr. X/X. I arbeidet med å fullføre den siste digitale versjonen, gikk det ut bud til kommunene om å få registrert eldre kommunale veger som i kildene sto som gbnr. 0/0, med skikkelige nummer innen utgangen av 2012. Men i første omgang var det ikke nødvendig å bli enig med grunneiere

om vegens bredde. Det kunne de gjøre i ettertid. Det viktigste var å få satt et skikkelig nummer på vegen så langt kommunen mente at den gikk.

Problemet i Askøy, som sikkert mange andre steder, er at kommunens folk tydeligvis ikke kjenner til en del forlengelser av vegene som kommunen i sin tid hadde iverksatt bygget og betalt for fram til kommunens kaier. Det finnes flere eksempler på dette, blant annet i Krokåsvågen - fram til Longabryggjo. Dermed ble ikke dette vegstykket på 30 meter med i den matrikulerte vegen gjennom Krokåsdalen, og heller ikke bryggen. Disse ligger da fortsatt som en del av gbnr. 14/4, noe som siden har ført til lokale stridigheter som fortsatt varer ved.

Det var altså kommuens kunnskapsløshet og manglende oversikt over hva kommunen egentlig eier, som var den virkelige årsaken til striden.

Allerede i 2014 begynte dette å gi seg utslag i henvendelser til kommunen:

5.12. 2014 fikk Askøy kommunes postmottak en e-post fra Einar Haugsdal i Krokåsdalen der han spurte om hva som hadde skjedd med enden av Krokårsvegen med tilhørende kai:

Årsaken er at de nå er fratatt en rettighet som de har hatt i flere generasjoner til å bruke kaien. Kaien var i sin tid knutepunkt for de som kom ifra nordre Askøy og skulle til Strusshamn kirke.

Einar Haugsdal får nå tilbakemelding fra en påstått grunneier at denne kaien er privat eid. Han sammen med flere ønsker en tilbakemelding på saksbehandlingen i denne saken. Ønsker innsyn i alle dokumenter dere har på denne saken.

Jeg har tidligere sendt forespørsel om denne saken, men ikke fått noen tilbakemelding!

Siden har striden tilspisset seg, blant annet fordi kommunen ikke synes å ville forsvare sine rettigheter i området, selv etter forsømmelsen ved matrikuleringen.

Når utgangspunktet er som galest …

I svaret på en henvendelse i 2018 til kommunen om blant annet eierforholdet til Longabryggjo, ført i pennen av kommunens jurist og leder av forvaltning og drift, står det å lese:

På grunnlag av de overnevnte dokumenter kan vi ikke se at Askøy kommune noen gang har vært eier av grunn eller kai ved Longabryggjo. Den har nok vært benyttet som kommunal kai fra tidligere tider, uten at den har vært overført til kommunal eie.

Imidlertid er realiteten slik at ikke de eldre arkivene er fullverdige. Det vil være dokumenter som vi ikke har i våre arkiv av ulike årsaker. I tillegg, som du er opplyst om tidligere fra arkivet, er eldre dokumenter fra Askøy kommune over sendt Interkommunalt arkiv (IKA) som det kan rettes forespørsel til. Videre er noen eldre dokumenter for Askøy lagret i Bergen Byarkiv, da Askøy var del av Laksevåg kommune. (Sic.!!!) Henvendelse må eventuelt rettes der. Det kan også finnes dokumenter i Statsarkivet.

Du har i en av dine henvendelser her vist til at kommunens konklusjon om at Longabryggjo ikke er og ikke har

vært kommunal, ikke stemmer med dokumenter du har innhentet. Ut fra de dokumenter og den informasjon vi har tilgang til, kan vi ikke se at det er rom for andre konklusjoner enn den vi har kommet til.

Et betimelig spørsmål er da: Sjekket kommunen selv disse arkivene før de gav seg i kast med å besvare henvendelsen? Åpenbart ikke, for da hadde den funnet:

1. I Bergen byarkiv: Herredsstyreprotokollen med historien om hvordan kommunens kai i Krokåsvågen ble til.

2. På Statsarkivet: Amtet og Vegvesenets protokoller m.m. om det samme. Pluss et skjøte fra 1945 som omtaler Longabryggjo som «kommunens kai».

3. I Interkommunalt arkiv: Askøy kommunes arkiv med saken fra 1969, hvor kommunen helt og fullt erkjente at Longabryggjo er kommunen sin kai - og behandlet den som det.

4. I samme arkiv: Skrivet fra 1976 hvor kommuneingeniøren etter en klage, ber om at en båteier ikke blokkerer tilgang til kaien med sin båt. Hva hadde kommuneingeniøren med dette å gjøre, dersom det ikke var kommunen sin kai?

Situasjonsbetinget eiendomsrett?

Et annet spørsmål som reiser seg i etterkant av den striden som har vært om dette de siste årene, er hvorfor kommunen har ivret for at Longabryggjo og vegen fram til den tilhører gnr. 14, bnr. 4 og ikke Askøy kommune? For det mangler ikke på søkt argumentasjon fra kommunens side, som egentlig burde forsvart kommunens eierskap:

Det foreligger ikke dokumenter på noe overføring av eiendomsrett av vei og brygge i Krokåsvågen. I forbindelse med matrikuleringen, og ved dine tidligere henvendelser så har man søkt etter dokumentasjon på eierskap til Longabryggjo i Krokåsdalen. Det foreligger ikke dokumentasjon på at denne har vært i kommunal eie.

Dokumentene ift veien, starter ved snuplassen, hvor den kommunale veien i dag slutter.

Og ei heller fra eier av 14/4:

Grunneier på sin side påstår å eie Longabryggjo og vegen fram. Vedkommende begrunner dette med at siden kommunen ikke finner at disse er tilbakeført til grunneier, skyldes det at kommunen, som den også hevder, ALDRI har eid kaien og vegen fram!

Og som en siste hilsen i 2018 fra rådmann Venneslan:

Askøy kommune konkluderer her med at Askøy kommune ikke har eiendomsrett til Longabryggjo. Konklusjonen er basert på dokumenter innhentet, innsendt og funnet i egne arkiv. De inkluderer informasjon fra Askøy Historie og etableringen av bryggen. Videre har man sett hen til hva man har kunnet finne av eldre dokumentasjon i egne arkiv, samt hva som er avlevert til interkommunal arkiv. Man har også sett hen til hvordan eiendomsretten er vurdert, og utøvd, gitt sitt uttrykk i ulike byggesaker, matrikulering, og drift de senere år. På det totale grunnlaget er vurderingen tatt. Da det ikke er funnet dokumenter som viser kommunal eie i dag har rådmannen konkludert med at det ikke er kommunal eiendom.

...

Det avgjørende punktet for rådmannen er at det ikke foreligger noe styrende dokument, i juridisk forstand, som dokumenterer at dette er kommunens eiendom. Rådmannen har prioritert dette arbeidet og det er brukt mye ressurser på å finne eventuelle dokumenter. Rådmannen har forståelse for at det er ulike meninger og at dette er forhold som har konsekvenser for de det gjelder i området, men uten et slikt styrende dokument anser rådmannen saken som avsluttet. Du er selvsagt hjertelig velkommen til å komme med slikt styrende dokument, om det eksisterer, men Askøy kommune kan altså ikke finne det i våre arkiver.

Hva rådmannen mener med «styrende dokument i juridisk forstand», er ikke definert. Men siden rådmannen på det tidspunkt var kjent med de fleste dokumenter som er nevnt i artikkelen, dog åpenbart ikke alle, er disse underkjent som «styrende dokument i juridisk forstand», både herredsstyrevedtakene og amtmannens vedtak, bevilgninger av offentlige penger, skjøtet fra 1945 og formannskapsvedtaket fra 1969 - men kanskje ikke de trykte protokoller og kravene som amtet stilte om fri grunn under tiltakene.

For det som står i forhandlingsprotokollen til Søndre Bergenshus Amtsformandskab fra sommeren 1884 med saksutredning og krav fra vegkomiteen, MÅ være ny lesing for rådmannen/ kommunedirektøren og hans stab. Noe annet vil være rart. For noe mer "styrende dokument i juridisk forstand" kan knapt oppvises, der amtet rett og slett fordrer at grunnen under tiltakene er fritt avgitt uten kostnad for formålet, for at det skal bevilges penger til det. Og det ble gjort!

Men fordi kommunens hardarbeidende saksbehandlere, forhåpentlig vis for dem, aldri fant fram til Amtformandskabets trykte forhandlingsprotokoll fra sommeren 1884, fortsatte striden om Longabryggjo:

Hvem styrer egentlig hva i kommunen?

I Utvalg for teknikk og miljø dukket denne saken opp:

28.5. 2020:

I forbindelse med behandling av K-sak 46/19, Handlingsplan kommunale veger 2019-2022, gjorde kommunestyret slikt vedtak:

Rådmannen fremlegger som sak til kommunestyret om eierskap i kaier i Askøy kommune.

Eierskapet skal dokumenteres.

Nedenfor er vist en oversikt over de kommunale kaiene med tilgjengelig dokumentasjon om eierskap.

...

18. Longjabryggjo

Kommunen har bygget vei og kaien, men eiendommen er ikke matrikulert. Kommunen står ikke som eier av grunnen.

...

Rådmann og senere kommunedirektør i Askøy Eystein Venneslan

Kleppestø, 28.05.2020

Eystein Venneslan, Rådmann

Åge Rosnes, Konstituert teknisk sjef

I møtet, under behandlingen av sakslisten ba utvalgsleder om at saken ble utsatt. Begrunnelsen var at det under utarbeidelsen av saksfremlegget var skjedd misforståelser i administrasjonen, slik at det saksfremlegget som ble sendt ut ikke var slik rådmannen skulle ha det.

Ordlyden i protokollen er at saken er utsatt. Korrekt vil være at den er sendt i retur til rådmannen for ferdigstillelse. Protokollen som foreligger nå er «utkast til protokoll». Den blir endelig når den behandles i neste møte.

...

Saken er ikke lengre på sakskartet. Den er sendt i retur til rådmannen for korrigering. Askøy kommune anser da saken å være internt dokument i administrasjonen. Det er ikke ferdigstilt og dermed ikke et «dokument» som det kan gis innsyn i. Når rådmannen har ferdigstilt det og sendt det frem til politisk behandling vil det også kunne gis innsyn i vedlegg som eventuelt vil ligge ved.

...

Odd Maubach, leder Eiendom

Kathrine Vollevik Knudsen, leder Forvaltning og eiendomsdrift»

Denne framstillingen av saksgangen på møtet skal ikke være i samsvar med de faktiske forhold. Saksdokumentet ble nemlig sendt ut elektronisk som det skulle en uke før møtet, men ble så fjernet uten kommentar. På møtet ble saken forsøkt trukket fra sakskartet. Men fordi det fantes en kopi, ble den forlangt framlagt til behandling - noe den ble, for så å bli vedtatt utsatt på grunn av disse «feilene». Det betyr at saken skal være journalført i kommunen.

Til neste møte:

2.9. 2020:

I forbindelse med behandling av K-sak 46/19, Handlingsplan kommunale veger 2019-2022, gjorde kommunestyret slikt vedtak:

Rådmannen fremlegger som sak til kommunestyret om eierskap i kaier i Askøy kommune. Eierskapet skal dokumenteres.

Denne saken erstatter opprinnelig UTM-sak 119/20, journalnr 2018/3168 -4 som inneholdt faktafeil. Her er opplysningene oppdatert/korrigert.

Nedenfor er vist en oversikt over de kommunale kaiene med tilgjengelig dokumentasjon om eierskap (aktuelt gårds- og bruksnummer i parentes).

--

(Nå uten: **18. Longjabryggjo.**)

Det som sto om 18. Longjabryggjo i det første framlegget, at «Kommunen har bygget vei og kaien, men eiendommen er ikke matrikulert. Kommunen står ikke som eier av grunnen», har rådmann (nå kommunedirektør) Eystein Venneslan i dette siste framlegget skrevet under på er faktafeil. Noe som for så vidt siste setning også er!

Siden er det gjentatte ganger blitt spurt i kommunestyret om denne saken. Men siden ordfører Siv Høgtun enten ikke har et fornuftig svar eller misliker at noen stiller problematiske spørsmål til kommunen, har hennes enkle svar i lang tid vært:

Spørsmålene anses ikke å være prinsipielle, men av privat karakter og er ikke en interpellasjon etter saksbehandlingsreglementet.

Det er et utbredt ønske at denne fortellingen om Longabryggjo kan bidra til at Askøy kommune erkjenner sitt ansvar som eier av både vegen ut til bryggen, bryggen og grunnen under, og nullstiller all tidligere synsing om hvordan bryggen ble til og hvem som eier hva.

Kilder:

Statsarkivet i Bergen

Digitalarkivet

Askøy kommune

Bergen byarkiv

Interkommunalt arkiv (IKAH)

Vestland fylkeskommunes arkiv (VLFK)

Askøyværingen

Clausen, Conrad: «Askøy herad i hundrad år»

Fossen, Anders Bjarne: «Askøys historie»

Virkesdal, Erling: Diverse bøker om lokaltrafikk o.a.

Søndre Bergenhus Amtsformandskabs Forhandlinger i Aaret 1884.

Diverse aviser digitalt på NB

Diverse privat korrespondanse

Yngve Nedrebø:
Vegar og bruer i Førde

Landslova frå 1270-talet nemner fleire typar vegar. «Tjodvegen» var allmannvegen eller landevegen, og den stod under offentleg oppsyn, medan dei andre, i lova kalla tverrvegane, setervegane og rekstervegane var lokale. Tjodvegen skulle kunne ridast, og vere fri for hindringar, og det var straff om dei ikkje vart skjøtta.

På Vestlandet gjekk mykje av samferdsla i båt, og vegane var lite brukte og vart stort sett ikkje haldne i god hevd.

Postvegane

I 1647 fekk Noreg postvesen, og sjølv om den årlege postmengda lenge var svært moderat, måtte det på plass eit system som sikra at sendingane kom trygt fram og at rutene var faste og pålitelege – til alle årets tider. Kristiania vart knutepunktet for postrutene i Noreg, og det vart oppretta faste ruter til København, Trondheim og Bergen. Nokre år seinare kom det tilsvarande rute mellom Bergen og Stavanger.

Postrutene vart delte opp med mange skift, der ein postførar hadde ansvaret for å få posten fram til neste postgard. Der stod ein ny postførar klar, og han som kom med posten kunne returnere heim, og ta med postveska som kom motsett veg. Nokre gardar fekk «postopneri». Der hadde dei fullmakt til å opne postveska og fordele posten. Systemet fungerte berre delvis. I lange periodar låg postrutene nede, men under «Store Nordiske Krig» (1710-1719) oppdaga styresmaktene at sikker kommunikasjon var viktig, og dei forsøkte å vekke det gamle systemet til live.

Langs kysten kunne ein sjølvsagt ha sendt posten med båt, men det var ikkje vurdert som eit godt nok alternativ: posten skulle fram over land. Dei oppdaga snart at postførarane på Vestlandet fekk mange utfordringar og måtte krysse fjordar, elver og fjell i all slags ver. Difor måtte det finnast eller byggast postvegar, og der desse vegane kryssa elvar eller fjordar måtte det på plass bruer eller båtskyss.

Generalvegmeister

I 1665 vart det oppretta to embete for generalvegmeistrar, ein sønnafjells (Akershus og Stavanger stiftamt) og ein nordafjells (Bergen og Trondheim stiftamt). Dei fekk ansvaret for mellom anna postvegane. Men embeta fekk små ressursar å arbeide med, og det kom raskt kritikk mot dei for manglande resultat. I lange periodar vart desse embeta ståande ledige, og lite vart gjort for å betre vegar og bruer.

I 1768 vart vegmeisterembeta vekte til live, og Nicolai Frederik von Krogh (1732-1801) vart mellombels tilsett i embetet nordafjells. Han la for dagen sterkt engasjement og vart to år seinare tilsett permanent. Med stor iver sette han i gang arbeid med utbetring av vegar og bygging av bruer.

På Vestlandet møtte han sterk motstand både frå dei lokale embetsmennene og frå allmugen. Det tæra på entusiasmen og til sist hadde von Krogh fått nok. Han bad om å få sleppe å ha ansvaret for Bergen stift, men fekk brev på at han skulle ha Sunnmøre med i sitt distrikt.

Tidleg på 1770-talet tok amtmannen i Molde til orde for ei postrute mellom Molde og Bergen. Stiftamtmannen i Bergen var positiv, og sende i 1775 Christian Junghans ut for å lage ein «Nøyaktige Beskrivelse Over den Sikreste og Beqvemmeste Post-Tour Imellem Molde og Bergen». Junghans gjorde som han var pålagt, og leverte to eksemplar av planen til stiftamtmannen 23. desember 1775.

Junghans ville at postvegen gjennom Førde prestegjeld skulle gå på den eksisterande vegen frå Eikås i Jølster forbi 18-19 gardar fram til Skei i Førde. Junghans meinte den eksisterande vegen var god nok, men ein måtte ha to ferjestader med tilsette ferjemenn: over Farsundet ved Sunde og ved Hafstad for å komme over elva til Skei. Han skreiv at det nett var bygd bru over elva mellom Hafstad og Halbrend. Den var bygd i tre, om lag 30 meter lang og 3 meter brei med steinkar, bolverk og rekkverk.

Frå Skei ville Junghans at postvegen skulle følge den gamle allmennvegen til Skjelbreid i Gaular. Det var 1 ¼ mil til lands, og vegen var i god nok stand, skreiv han. Junghans såg praktisk på ting: kunne postmannen med sekken komme seg trygt fram til fots eller på hesteryggen, var vegen god nok. Det ville ta alt for lang tid og krevje for store ressursar om ein skulle vente på å få bygd køyreveg. Ved utforminga av planen sin hadde Junghans hatt kontakt med sorenskrivar Arentz og fut Nagel. (Brev 19. desember 1775. Generalveimesteren Bergen stift. Nr. 21.)

Stiftamtmann de Schouboe tok fleire initiativ. Han bad i 1777 om at det vart nedsett ein eigen vegkommisjon, som skulle sjå på heile vegsystemet i stiftet. Kommisjonen tok kontakt med lokale embetsmenn og andre interesserte og bad om svar på spørsmål om vegane og bad om idear til utbetring. Dei fleste av svara er på et knapp side, sorenskrivar Hans Arentz i Sunnfjord svara med eit brev på 23 sider.

Postvegen mellom Molde og Bergen vart proklamert open ved kongeleg resolusjon 13. mai 1785. Frå posthuset i Bergen gjekk denne postvegen gjennom Nordhordland, over fjorden til Hyllestad i Ytre Sogn og gjennom Sunnfjord, før den frå Jølster gjekk ned til Førs og over Breimsvatnet til Breim,

så over til Innvik og Stryn, og deretter gjennom Hornindal og over grensa til Sunnmøre. På den vegen var det mange elvar som skulle kryssast, og difor var det mange bruer som skulle byggast og vedlikehaldast!

Christopher Johannes Hammer

Sommaren 1787 vart Christopher Johannes Hammer (1756-1823) tilsett som generalvegmeister for Bergen stift (minus Sunnmøre). Han var ein ambisiøs, svært sjølvbevisst og kompromisslaus mann. Då han mange år seinare såg seg attende og ville vurdere innsatsen sin, skreiv han at vegvesenet i Bergens stift i hans tid var flytta «fra Chaos til System».

Innsatsen til Hammer gav synlege resultat. Han har stor del av æra for at det i 1792 kom ei vegforordning for Bergens Stift, der alle gardbrukarane i stiftet vart pålagt «vegtoll». Tidlegare hadde bønder og husmenn hatt arbeidsplikt på vegane. Det hadde vist seg svært lite effektivt. Mange møtte slett ikkje til arbeidet, og andre ytte liten innsats. Med vegtollen sikra ein årlege pengebeløp som kunne brukast på minering og brubygging, og då kunne ein lønne fagfolk som spesialiserte seg på slikt arbeid.

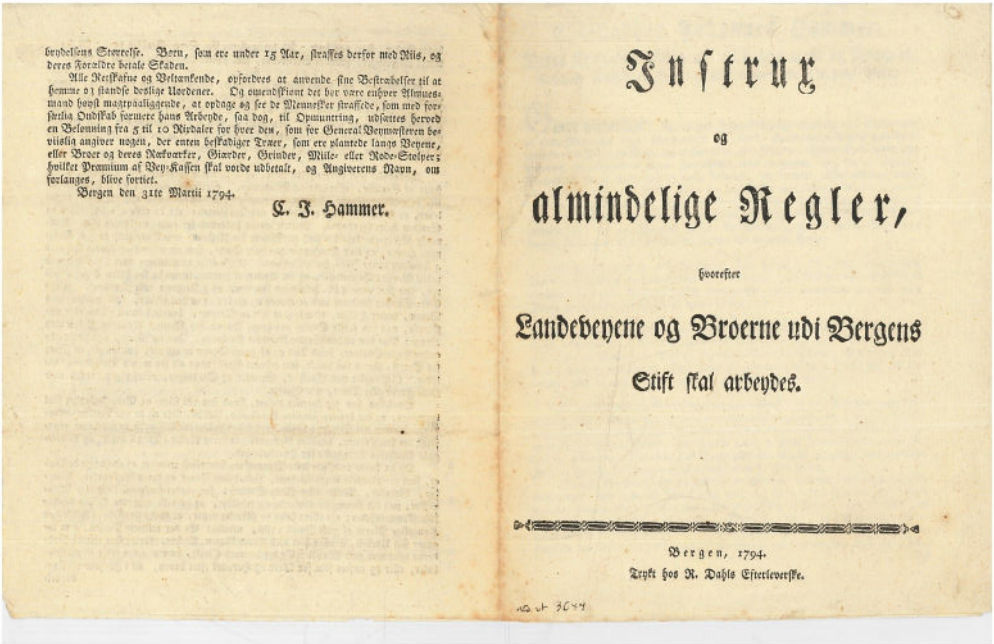
I 1794 gav Hammer ut ein trykt instruks for arbeidet med vegar og bruer. Han reiste stadig rundt for å inspisere vegane og bruene og såg til arbeidet med dei. Han tilsette veginspektørar, som fekk ansvaret lokalt, og han knytte til seg dyktige folk som han visste han kunne stole på. Han søkte stadig Rentekammeret og Kongen om ekstra løyvingar, og gjennom åra henta han inn brukbart med midlar.

Bruene på postvegane hadde vore eit kapittel for seg. Lenge var dei stort sett bygde av tømmer, og sjølv om dei vart innsette med tjøre og sikra med never, rotna stokkane i løpet av nokre år. Knapt ei einaste trebru var brukande etter 20 år. Då måtte det finnast pengar til å reparere dei, eller dei måtte byggast opp på ny. Hammer syntest dette var dårleg ressursbruk. I instruksen i 1794 rådde han til at trebruene skulle byggast på steinkar. Nokre år seinare ville han helst ha bruene bygd i stein med utkragingsteknikk og med store dekkheller. Etter å ha opplevd flaumskader på fleire av desse bruene, ville han frå 1816 helst ha kvelvingsbruer i stein, der vatnet friare kunne få renne.

Ferje eller bru?

Nokre stader var det uråd å krysse elvane utan båt eller pram. Der måtte ein ha ferjemenn. På postvegen gjennom Førde var det oppretta to ombod for ferjemenn, den eine budde på Farsund, den andre på Hafstad. Namnet Farsund viser til ferjing, og namnet har vore i bruk sidan Mellomalderen, og ferjinga der må vere minst like gammal. Ferjemennene skulle leve av pengar frå dei reisande. Storparten av trafikken var lokal, og der vart betalinga ordna gjennom ein årleg «ferjemannstoll». For dei reisande var det heft at dei måtte bruke ferje. Mange ivra difor for å erstatta dei med bruer.

Jølstringane førde slaktedyr og andre varer dei skulle sende til Bergen, langs vegen til Førde. Dei hadde lenge sårt sakna ei bru over Movatnet. Dei gjekk til sorenskrivar Landmark og bad om



bydelsens Storeelse. Børn, som ere under 15 Aar, straffes derfor med Ris, og deres Forældre betale Skaden.

Alle Retskafne og Velsindede, opfordres at anvende sine Bestræbelser til at hemme ov standse deslige Uordener. Og omvendsiant det bør være enhver Almuesmand høyst magtpaaliggende, at opdage og see de Mennesker straffede, som med forsætlig Ondskab formere hans Arbeyde, saa dog, til Opmuntring, udsættes herved en Belønning fra 5 til 10 Rixdaler for hver den, som for General Veymesteren bevislig angiver nogen, der enten beskadiger Træer, som ere plantede langs Veyene, eller Broer og deres Rækværker, Gærder, Grinder, Mille- eller Rode-Stolper; hvilket Premium af Vey-Kassen skal vorde udbetalt, og Angiverens Navn, om forlanges, blive fortiet.

Bergen den 31te Martii 1794.

C. J. Hammer.

Instrux

og

almindelige Regler,

hvorefter

Landeveyene og Broerne udi Bergens

Stift skal arbeydes.

Bergen, 1794.

Trykt hos N. Dahls Efterlevorske.

Generalvegmester Christoffer J. Hammer sendte i 1794 ut retningslinjer og regler for arbeidet med veier og bruer i hans embetsdistrikt. (Henta frå Generalvegmeisterens arkiv, SAB.)

hjelp. 9. februar 1816 sende sorenskrivaren spørsmålet om bru vidare til generalvegmeister Hammer saman med ei erklæring om at jølstringane ville betale 500 dalarar som sin del av kostnadene. Hammer svarte 7. juni 1816. Han sende over eit detaljert framlegg til korleis brua kunne byggast. Det var eit omfattande prosjekt, ei bru på heile 270 alen, nesten 170 meter. Brua måtte utformast slik at båtar og prammar kunne passere til ei kvar tid. Hammer bad om at det vart halde synsforretning for å få eit kostnadsoverslag. Det skjedde 4. oktober 1816. Synsforretninga fortel at dei fann spor av ei eldre bru på staden, men ingen dei spurde kunne gje opplysningar om henne, så dei konkluderte at den måtte vere svært gammal.

Bruprosjektet vart kostnadsrekna til 2736 dalarar. Det var eit så stort beløp at planane og synsforretninga vart pakka ned. Dei reisande måtte framleis lite på ferjemannen.

Ti år seinare dukka spørsmålet opp att. Då var det futen som tok initiativet. Han meinte ein ville kunne finne entreprenørar som kunne ta på seg å bygge for langt under 2000 dalarar. Kan hende kunne ein til og med komme under 1200, skreiv han. Han meinte ikkje minst jølstringane ville samle inn pengar til brua, og han tok kontakt med dei. Talsmenn for bøndene i Jølster forplikta i januar 1827 kvar mann til å betale

to ort, men dei ville ikkje verte pålagde arbeid der, eller få ansvaret for vedlikehaldet. Futen var skuffa, men hevda det meir var evna enn viljen det skorta på. Etter ny runde forplikta jølstringane seg til å betale ein dalar for kvar oppsitjar, i alt 250 Dalarar. Bøndene i Holsen og i Vik sokn i Indre Holmedal skulle til saman betale 110 Dalarar.

I 1830 vart det halde «lisitasjon», offentleg bortauksjonering av arbeid, der lågaste bod ville få tilslaget. Futen styrte forretninga og ropte opp bruarbeidet for 1200 dalarar. Då ingen melde seg auka futen utropet til 1600. Då kom boda, og etter fleire runder med bod og underbod fekk lensmann Johan Chr. Jersin (1803-1878) tilslaget for 1490 dalarar.

Amtmannen skulle godkjenne prosjektet. Det vart dyrt! Han hadde lese veglova og festa seg ved at det «i Almindelighed» var slik at utgiftene til hovudvegar og bruene på dei, skulle utliknast på matrikkelskylda i heile riket. Han sende brev til Justisdepartementet 13. august 1830, og sidan svar ikkje kom, purra han 17. august 1832. Ved kongeleg resolusjon 16. januar 1833 vart henstillinga avvist. Amtmannen prøvde seg ein gong til, og fekk eit heller skarpt svar 23. desember 1834: pengane til brua over Movatnet måtte skaffast lokalt.

Det var ikkje berre finansieringa av sjølve bygginga som gav hovudbry, ein måtte ta omsyn til ferjemannen. Ole Gunderson Farsund hadde fått bevilling som «Sundmand» i 1814, og han kravde godtgjering for si livstid for tapte inntekter. Ferjinga var viktigaste næringsvegen hans, og den hadde gjeve han 12 tønner havre og fem våger kjøt i året, i tillegg til betalinga frå posten, 3 Dalarar 1 ort kvart år. Han peika på at han hadde hatt store utgifter då han skaffa seg ferje. Futen meinte han kunne få ha ferjemannstollen på livstid, men trudde ikkje posten ville betale for ei teneste dei ikkje lenger hadde bruk for.

Tida hadde gått, og det vart ikkje gjort avtale med lensmann Jersin. Difor måtte ein utarbeide nye planar og lyse til ny lisitasjon.

«Endog til Ziir»

Dei nye planana vart utforma i 1834 av veginspektøren kaptein Christian Garup Meidell (1780-1863). Han slo fast at brua vart 170 meter lang. Grunnforholda var nokre stader så vanskelege at det ville vere uråd å bygge med stein heilt ned til fast grunn. Brua måtte byggast i tre delar.

Dei første 34 metrane frå Farsundsida skulle byggast som eit «landkar» i stein med fem opningar til vassløp. Den yste delen av dette landkaret måtte murast på eit fundament av tre.

Frå Sundesida skulle det byggast ei steinbru på 105 meters lengde. I denne steinbrua skulle det vere 16 opningar for vassløp. Kvar opning skulle vere 3 x 2 alen. Over opningane skulle det ligge solide dekkheller, minst 16 centimeter tjukke. Bortsett frå dei første 36 metrane på Sundesida skulle steinkara byggast på trefundament. Desse trefundamenta skulle ha seks tømmerstokkar i breida, og to i høgda. Stokkane skulle bindast saman med tverrstokkar. Oppe på desse fundamenta skulle det murast med stor og velforma stein, i 5,5 meters høgde.

Mellom desse to landkara og over djupålen skulle det byggast ei 31 meter lang trebru som skulle kvile på stolpar festa i to nedsenka kar, begge kara skulle senkast så djupt at dei sjølv ved lågaste vasstand ville ligge under vatten.

Ytst ute på landkara skulle det plasserast ein «muurlægger», fem meter lang og åtte tommar i firkant. Dei skulle tjerebreiast og omviklast med never. På trebrua skulle det leggast golv av firkanta tømmerstokkar, sju alen lange og fire tommar tjukke. Brua skulle ha solid rekkverk, nesten meteren høgt og av seks tommar firkanta tømmer. Rekkverket skulle ha stolpar, bindingar og raft.

Den som fekk oppdraget måtte stille kausjonist, og stå ansvarleg for brua i fem år etter godkjenning.

For å sikre at arbeidet vart utført i tråd med krava, skulle veginspektøren kaptein Meidell føre tilsyn og tilkallast undervegs om det vart spørsmål om noko.

24. oktober 1834 var det lyst til ny lisitasjon. Der kunne alle som ville kunne ta på seg prosjektet, møte. Først las futen opp anbodsdokumentet, tre fulle sider, så ropte han arbeidet vart ropt opp for 1200 Dalarar. Så var spørsmålet om nokon ville melde seg. Anders Johannessen Bruland sa han ville ta det på seg for 1195 Dalarar. Han fekk Zacharias Nilsen Erikstad i Jølster til å stille som kausjonist. Amtet skulle vurdere bodgjevar før dei kunne «approbere». Amtet godtok, og det vart ordna slik at entreprenøren skulle få ut fire forskot på til saman 800 Dalarar i perioden arbeidet vart utført. I 1835 betalte Jølster prestegjeld saman med Førde og Holsen sokn inn 360 Dalarar. til brua.

Entreprenøren hadde forplikta seg til at brua skulle vere ferdig til 29. november 1836, med tre dalarar i mulkt for kvar veke ferdigstillinga vart forsinka. Det vart for knapp tid. Veginspektør Meidell sende brev til amtmannen i oktober 1836, og skreiv at det hadde vore flaum på staden vinteren før, slik at arbeidet av den grunn var sinka. Han bad om at entreprenøren fekk utvida frist til utgangen av juni 1837. Det vart godteke. Meidell viste stor interesse for brubygginga. I 1836 brukte han 18 dagar på å føre tilsyn på byggeplassen. Våren 1837 fekk han utbetalt diett for å ha vore på brua 13 gongar for å sjå til arbeidet.

Etter forlenginga av arbeidstid kom dei i mål med prosjektet, og 1. juli 1837 vart det halde synfaring på brua. Veginspektør Meidell og skjønnsmennene skulle sjå over arbeidet og resultatet. Anbodsdokumentet vart gått gjennom punkt for punkt, og dei fann berre eit mindre avvik. I staden for å ha forankra stolpane i to separate nedsenka kar, var dei forankra i eitt. Kaptein Meidell sa han hadde vore spurd om dette, og hadde gjeve si godkjenning. Han slo elles fast at arbeidet i alle måtar var forsvarleg og hensiktsmessig utført. Han hadde slett ikkje noko å utsette.

Skjønnsmennene var samde med veginspektøren. Ikkje berre fann dei arbeidet forsvarleg og godt, det var utført «endog til Ziir» (Ziir = pryd), skreiv dei.

Etter slik ros tok entreprenøren Anders Johannessen Bruland ordet. Han måtte innrømme at han ikkje hadde innsett kor stort og dyrt dette prosjektet vart,

då han tok det på seg. Han måtte hyre inn fleire andre til arbeidet og lisitasjonssummen vart alt for knapp. Han bad om at «Øvrigheden ville, om mueligt, bevirke, at dem maatte tillægges en billig Forøgelse» i lisitasjonssummen. Kunne han få 400 dalarar i tillegg?

Skjønnsretten sa dei ikkje hadde sett rekneskap over tidsbruken, men dei skjøna at arbeidet hadde vore «saare betydeligt» og så godt og forsvarleg utført, at dei tok til orde for at han måtte kunne få eit tillegg på i det minste 200 dalarar.

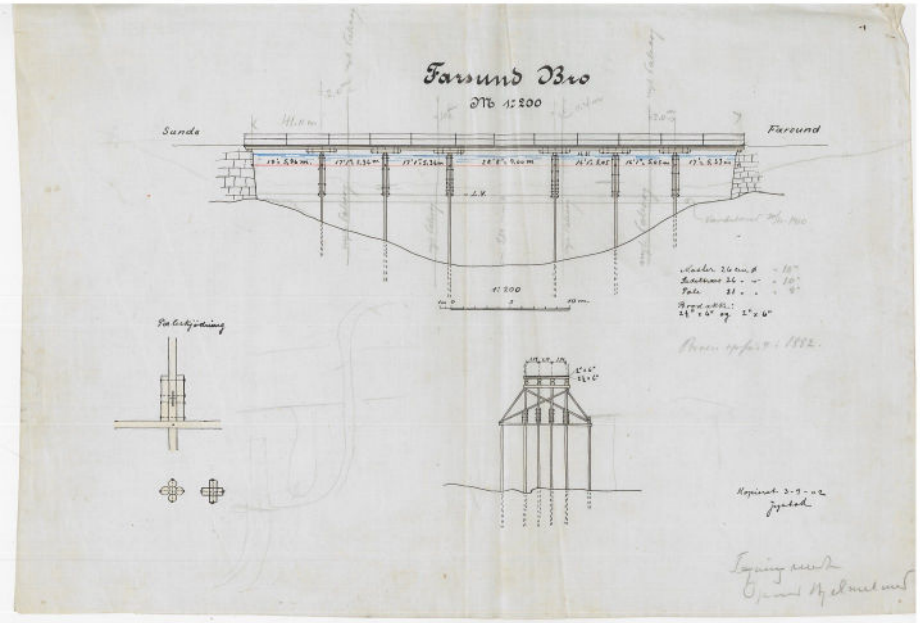
Vegkasserekneskapen viser at Anders Bruland fekk dei pengane han hadde til gode etter utbetalingsordre frå amtet 14. oktober 1837, og at han deretter, 6. desember 1837, fekk utbetalt 100 dalarar som særskilt tillegg. Meir ville dei ikkje yte.

Farsundbrua

I 1855 var det nødvendig med ein større reparasjon på brua. Veginspektøren skreiv at brua då var så skrøpeleg at det var farleg å passere med lass. Det var midtpartiet som var problemet. Stavane av tre som bar brukonstruksjonen var rotna og måtte skiftast. Det vart sett av 570 dalarar til arbeidet og løytnant Michel S. T. Christensen (1827-1895) fekk oppdraget. Ved synsforretning 3. november 1856 vart utføringa godkjend.

Tida gjekk og brua fungerte. Rundt 1890 vart det reist spørsmål om ein

Farsund Bro. Tegning laget i forbindelse med reperasjonene på broen i 1882. Her kopiert i 1902 da man måtte beregne bæreevnen på konstruksjonen. (Hentet fra arkivet til Sogn og Fjordane vegvesen. Førde 17, boks 2A.)



Rest av den gamle bruen ved Farsund fotografert høsten 2019.

meir moderne veg frå Vadheim til Sandane. Planane vart godkjende og arbeidet vart sett i gang i siste del av 1890-talet. Farsundbrua skulle framleis vere ein del av vegen og i 1902 undersøkte Vegvesenet tilstanden på brua. Ville ho tole biltrafikk? Etter ein mindre reparasjon fekk ho godkjenning, 65 år gammal.

Trafikken auka, og i 1947 vart det meldt at arbeid med vøling av Farsund bru skulle take til med det første. Det vart rekna med at arbeidet ville ta 2-3 år. Men åra gjekk og etter nye vurderingar konkluderte vegvesenet i 1954 at den gamle brua var så gamal og lite tilfredsstillande at det måtte byggjast ei heilt ny bru.

Arbeidet kom i gang i 1956 og viste seg å vere eit utfordrande prosjekt. Djupålen hadde ei breidd på vel 40 meter og det var serleg dei to pilarane i djupålen som gav utfordringar utom det vanlege. I djupålen måtte pilarane vere 8-9 meter høge. Brua skulle byggast på jarnbjelkar som kvar skulle kvile på 5 pilarar, og pilarane skulle kvile på ei betongkake som igjen skulle kviler på pelar. Samla opning vart rundt 93 meter og køyrebreidda skulle vere 6 meter. Kostnaden vart rundt rekna 500.000 kroner. 11. november 1959 vart brua overlevert.

I avisene vart det spurt om kor gamal gamlebrua var. Vegvesenet svarte at den «truleg» var bygd i 1870- eller 1880-åra! Anders Johannessen Bruland kunne ha vore stolt. Brua han med så stor møde og mykje arbeid hadde fått på plass, stod frå 1837 til 1959. Han hadde funne løysing på utfordringane som valda vanskar på 1950-talet. Truleg får 1959-brua vesentleg kortare levetid enn «gamlebrua».

Langebrua

Parallelt med at det vart arbeida med ei bru over Movatnet, ville folk gjerne få erstatta ferjinga ved Hafstad med bru. Brua som var nemnd i 1775 høyrer vi ikkje meir om. Spørsmålet var tema ved sommartinget i 1832. Det var fleire

Langebrua ble åpnet for trafikk 20. november 1925. Det var mange frammøtte og høy stemning da S-111 fra Firda billag ledet prosesjonen. Hentet fra arkivet til Sogn og Fjordane vegvesen. Førde 17, boks 7A.

framlegg om kvar den burde leggast. Det kom brev, datert Hafstad 23. januar 1833, frå 22 menn i Holsen sokn, saman med Ingebrigt Schei og Carl Hafstad, men ført i pennen av prokurator Lind. Dei sa seg glade for at det kunne komme bru over elva. Men dei ville ha henne ved gjestgjeverstaden, der dei hadde sjøbuene sine, og ikkje lenger nede i elva, for då vart det uråd å føre varene med båt til og frå sjøbuene.

Ferjemannen Anders Olsen Hafstad hadde sine suter. Han sende brev til skjønnsretten. Han viste til at han i 11 år hadde vore «lovlig beskikket Færgemand». Han mottok eit årleg beløp frå skatteytarane, og den «Told jeg som saadan nyder», var det einaste han hadde å leve av. Mista han den måtte han «gribe til Bettelstaven», sidan han ikkje åtte gard eller grunn, og sa seg for gammal og svak til å ta arbeid for dagsløn. Retten viste ingen medynk. Dei meinte at han stod fritt til å halde fram med ferjinga, og fann ingen grunn til å yte han erstatning.

Dei valde plassering av brua ut frå eit framlegg frå lensmann Johannes Falch (1793-1857). Kaptein Meidell var samd i at staden som Falch ville ha, hadde smalare elveløp og var mindre utsett for isgang. Dei rekna med at brua ville komme på 600 dalarar, og framlegget til Falch var at dei skulle betale den med «told» - bompengar. Slik vart det,

og brua over Førde elv stod ferdig i 1838. Den var 44 meter lang, og fekk namnet «Langebrua».

Sjølv om ein hadde prøvd å bygge solid og ta omsyn til isgangen, kom det raskt meldingar om skader. I 1845 måtte brua reparerast etter isgang, og på ny i 1850. Då var skadane så store at det måtte byggast ny bru. Nyebrua stod ferdig i 1856. Men problema med isgang var der framleis, og etter store skader på brua i 1873 måtte det på nytt byggast. Vinteren 1922 melde avisene at isgangen hadde øydelagt brua slik at berre brukara stod. Nok ein gong måtte ho byggast opp. No vart det ei «fagverksbru» i jern, med to spenn og ei køyrebane. For å sikre nok høgde over flaumnivå, heva dei henne med ein meter på midten, men då vart det «bakkar» på brua. Det vart etter kvart framheva som eit ankepunkt, i tillegg til at det vart klaga over at brua var for smal for biltrafikken som etter kvart kom. Planlegging av ny bru tok til frå 1955, og i november 1959 var den nye Langebrua ferdig.

Førde vaks og sentrum fekk større trafikk. Det var for lite med berre ei bru. Storehagen bru vart bygd i betong og teken i bruk i september 1987. Viebrua stod ferdig i 2002 og vart bygd for skaffe betre veg til Sjukehuset. Elevane på Hafstad skule skulle kunne ta seg til og frå Førdehuset, og det vart bygd gangbru over elva ved skulen.

Kilder:

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane:

XII, B. 1-3, kopibøker 1826-1840

XII, E. 1, vegkasserekneskap 1827-1837

Generalvegmesteren i Bergen stift:

Kopibøker 1786-1826

Vegkommisjonen, boksane 36 og 37

Sorenskrivaren i Sunnfjord:

Tingbok I.A.a. 23, 1814-1821, fol. 77.

Tingbok I.A.b. 18, 1831-1837.

Ekstrarettsprotokoll I.B.a. 19, 1832-1838, fol. 226b

Ekstrarettsprotokoll I.B.a. 26, 1853-1857, fol. 243a

Auksjonsprotokoll 8, 1829-1833, fol. 134b, og 9, 1833-1837, fol. 186a

Auksjonsbilag 1834

Vegkontoret i Sogn og Fjordane:

Førde 17, boksane 2A, 7A, 19A, 21A og 24A.

Synøve Bringslid:

Frøken Hermansen på Stiftsarkivet

Det første Stiftsarkivet i Bergen vart oppretta i 1885 og hadde tilhald i Betlehem fattigskole på Nordnes (i dag Hordaland kultursenter). Husarkivet i Statsarkivet i Bergen og en del avisnotisar fortel oss om forholda ved arkivet dei første femti åra, og dei få personane som hadde arbeidet sitt der.

Jurist Thomas Hermansen vart tilsett som stiftarkivar, og dei første tretten åra var det berre stiftsarkivaren og vaktmeisteren som var tilsett på arkivet. Vaktmeisteren budde på arkivet og hadde tilsyn, men arbeidde også med arkiva, og han vikarierte då stiftsarkivaren hadde ferie. I 1898 vart ei kvinne ved namn Dagny Hermansen mellombels tilsett som kontorhjelp. Ho var søstera til stiftsarkivaren. Familien var frå Tysnes, og i 1900-teljinga ser vi at stiftsarkivaren budde saman med mora og fleire søsken på Årstad. Dagny skulle komme til å arbeide ved arkivet i 40 år, frå ho var 26 til 65 år.

Sjølv om Dagny ikkje var fast tilsett dei første åra, fekk ho straks viktige oppgåver som å føre brevjournalen, ta avskrifter av dokument og utføre undersøkingar for private. Ho fekk 300 kr året i lønn, og kunne tene ekstra ved å skrive av dokument frå arkivet. For det fekk ho 1 kr pr. side og 1 kr pr. time for å gjere undersøkingar.

Dagny vikarierte då broren skulle ha ferie, og då broren vart sjuk og døde i 1903, vikarierte ho til det vart tilsett ein ny stiftsarkivar. Dette gjorde ho utan kompensasjon.

Den nye stiftsarkivaren Just Bing, la vekt på å utarbeide åstadsaksregister, register til skifteprotokoll og pantebøker m.m. Av handskrifta kan vi sjå, at det var Dagny som utførte mykje av dette arbeidet, i tillegg til det daglege.

Dagny vikarierte også for den nye stiftsarkivaren, sjølv om ho ikkje vart fast tilsett før i 1911, då som assistent av 2. klasse, og i 1914 som assistent av 1. klasse. Då tente ho 1600 kr pr. år.

I tillegg til Dagny, stiftsarkivaren og vaktmeisteren var det ein del mellombels tilsette, mellom anna Sigvor Molle.

Arbeidsforholda ved stiftsarkivet i Bergen var ikkje så gode, det stadfesta riksarkivar Hertzberg i 1911 då han skreiv i Morgenbladet at «*der er en nødstilstand ved dette arkiv som stærkt nærmer sig til en fatalitet for vort hele arkivvæsen.*» Huset var nok ikkje så godt eigna som arkiv, og det vart trongt om plassen. Allereie i 1900 meldte stiftsarkivaren om at magasina var fulle. Arkivet hadde ikkje elektrisk straum og instruksen sa derfor at opningstida skulle vere berre to timar i det mørke vinterhalvåret, for å hindre at det vart tatt med levande lys inn i arkivmagasina.

Det vart mykje betre arbeidsforhold på nye arkivet på Årstadvollen som stod ferdig i 1921, men det var framleis berre 3 faste tilsette. Just Bing søkte om å få tilsett ein arkivar og ein assistent til, men fekk berre ein assistent. Det nye

Stiftsarkivet i Bergen, Klosteret 17. her står de ansatte, og noen passerende oppstilt for fotografering ca. 1912. Stiftsarkivar Bing, vaktmester og assistent, og frøken Hermansen

statsarkivet som var bygd som arkivbygg, hadde 6 etasjar og mange rom. Just Bing som no fekk tittelen statsarkivar, uttalte at han måtte «*lete etter personer fra etage til etage*» og derfor ville han gjerne ha 12 telefonapparat for å halde kontakten med personalet.

Vikariering og samarbeid

Stiftsarkivar Just Bing hadde mange andre interesser enn å leie Stiftsarkivet, og då han reiste til Uppsala i 1917 for å studere helleristingar, eller i 1919 deltok i konkurranse om professorat i nordisk litteratur, eller var på vitskapleg studiereise i september 1921, så var det Dagny som vikarierte på arkivet. Bing var også sjukemeld i periodar. Dagny og stiftarkivaren samarbeidde også om å gjere tilgjengeleg opplysningar frå arkiva. I 3de hefte av Historielaget for Sogn i 1915 la Dagny til rette opplysningar frå kassabøkene til futen i Indre og Ytre Sogn for perioden 1714-1853, medan arkivaren skreiv forord. Dagny var også varamedlem til skulestyret i Årstad i 1910.

Flytting frå det gamle til det nye arkivet

Under sjølve flyttinga frå det gamle til det nye arkivet, var det ca. 1100 alen

arkiv som skulle flyttast. Stiftsarkivaren hadde laga ein plan for oppstillinga i det nya arkivet og assistent Sigvor Molle var leigd inn for å klargjere for flytting. Under sjølve flyttinga var det assistenten som var på det gamle arkivet og sendte materialet av garde med flyttefolka, og på det nye arkivet stod Dagny Hermansen og vaktmeisteren og tok imot og sette på plass. Flyttinga vart utført i perioden 4.-20. juli i 1921. I den perioden hadde stiftsarkivaren 7 veker ferie av "*helbreds hensyn*." Dagny fekk dermed ein leiande rolle ved flyttinga til det nye arkivbygget.

Bustadforhold

1920-talet var ei vanskeleg tid i Bergen når det gjaldt bustader. Mange var huslause etter den stor brann i byen i 1916. Dermed vart husa svært dyre, og det vart problematisk for mange å skaffe seg bustad. Dette gjaldt også for dei tilsette på arkivet. Just Bing prøvde alt han kunne å få departementet til å løyve pengar til ein bustad til seg og familien på arkivtomta. Det fekk han negativt svar på. På det nye arkivet var det berre bustad for vaktmeisteren som skulle ta vare på det store huset. Som eit alternativ såg Bing seg ut eit hus i Svartediksvegen 18 som han søkte om at departementet skulle kjøpe inn til han:

Jeg har beseet boligen og finner den egnet. Boligforholdene her i byen er fortvilet og Statsarkivet er lagt til et villastrøk hvor ingen uten en formuende kan skaffe sig bolig. Statsarkivet ligger en halv times gange fra byens centrum og fra min nuværende bolig har jeg tre kvartes gange til mit kontor. En slik vei i Bergens stadige regnveir er ikke ringe uleilig.

Men han fekk avslag på nytt. I neste omgang var det Dagny sin tur til å få husproblem. I 1921 skulle huset der ho leigde rom seljast, og då vart det søkt departementet om ho kunne få innreie det «*søndre loftet*» på statsarkivet. Det fekk ho positivt svar på, dersom ho kosta innreiinga sjølv. Det hadde ho nok ikkje midlar til, for vi ser at i desperasjon søkte seinare statsarkivar Bing om å få innreie loftet på arkivet til seg og familien, og til det bruke noko av penganе som stod igjen til å gjere ferdig arkivbygget. Han fekk på nytt avslag frå departementet.

Dei siste åra

1. juli 1926 vart det feira 25 årsjubileum for Dagny på Statsarkivet. Bergen Aftenblad skreiv dagen før «… *Frk. Hermansen har altid omfattet sit vanskelige arbeide med stor interesse, hun har en sjelden evne til at finde frem og forstaa de gamle folianters skrifttegn. Og altid har frk. Hermandsen paa elskværdig maate bistaat besøkende av arkivet med oplysninger og retledning. Mange er de som disse 25 aar har henvendt sig til hende om oplysninger, og mange er de som vil sende hende en venlig tanke til jubilæet.*»

På slutten av 1920-talet fekk statsarkivaren svært dårleg syn. Han var nærmast blind, og var derfor sjukemeld i periodar. Til slutt måtte han motvillige seie opp stillinga si, og 1. januar 1934 vart det tilsett ny statsarkivar. 25. september 1937 fylte Dagny 65 år, og søkte då om å få gå av, men vart beden om å stå i jobben ut året, og det gjorde ho.

Gjennom alle år hadde det vore ei stadig aukande arbeidsmengde på arkivet. Då Dagny gjekk av med pensjon hadde

sakene tredobla seg, frå 412 i 1921, til 1091 i 1937. Talet på lesesalsgjestar hadde også nesten tredobla seg frå 1472 i 1921, til 3460 i 1937. Det var framleis berre 4 faste tilsette. Arkivar vart ikkje tilsett før i 1946.

Langt opp i vår tid var det kjent at det var *«damene på statsarkivet»* som kunne hjelpe folk med å til å løyse problem med å få dokumentert ulike rettar og plikter, skaffe attestar osv. Dagny var den første av desse kvinnene. Ho arbeidde hardt, skaffa seg god kunnskap om innhaldet i arkiva og kunne lese og tyde dokument som var skrive med gotisk handskrift. Dermed kunne ho rettleie publikum og gje gode svar på dei fleste spørsmål.

Sigvor Molle var den andre «*dama på arkivet*». Ho fekk fast stilling etter flyttinga til det nye arkivet på Årstadvollen. Ho gifta seg i 1944 med general C. O. Munthe (1861-1952) som var lesesalsgjest. Han arbeidde også med å ordna militære arkiv. Sigvor (1894-1988) vart då den myndige «fru Munthe» på arkivet. Ho pensjonerte seg våren 1960, i ein alder av 66 år.

Dei siste åra budde Dagny på Fredly pleiehjem i Parkveien 9. Ho var då gjort umyndig. Då Dagny døde 2. desember 1951, stod det minneord i Bergens Tidende 7. desember: «*Hun var en meget dyktig funksjonær og skjøttet sin stilling til sine overordnedes fulle tilfredshet. Hun ble begravet fredag fra Møllendal kapell og ført til familiegravstedet på Årstad gamle gravplass. Blant de kranser som dekket båren var også en fra personalet på Statsarkivet.*» Dagny hadde ikkje nær familie i live då ho døde, så det var venninna Agnes Rasmussen som sette inn dødsannonse i Bergens Tidende 9. desember 1951. Skifteretten etterlyste arvingar, og det var ei kusine på farssida, Inger Severine Kalland i New York, dotter av Joakim Arnt Krüger, som arva vel 16000 kroner etter Frøken Hermansen på Statsarkivet.

+
Min kjære venninne
Dagny Hermansen
døde stille 2. desember.
Ble begravet i dag.
Bergen, 7. desember 1951.
Agnes Rasmussen.

Chr. Brun Larsen:

Os kirke og den langvarige striden med kirkeeier Formann

Nesten alle norske kirker kom i privat eie i 1723. Krigen mot svenskene («Store nordiske krig» 1709-1719) hadde tømt Kongen/Statens kasser. Kongen fortvilte over at han selv var i dyp gjeld og var på utkikk etter løsninger som kunne bedre finansene. Han hadde fått ideen om å være eier av kirkene i Norge. Og var han eier, måtte han ha rett til å selge. Det ble lyst til auksjoner og 632 kirker i Norge fikk i løpet av prosessen private eiere. Det hjalp litt. Kirkesalgene innbrakte 186798 riksdalere.

Sokneprest Nils Leganger (1682-1747) fikk tilslaget for Os og Samnanger kirker samlet. Han gav 400 riksdalere, og overtok da kirkene med inventar og alle andre aktiva, som kirkekyr og jordegods. Det kunne være en god investering, for det var anslått at Os kirke kunne gi vel 33 dalere i årlig inntekt, mens Samnanger kirke skulle kunne gi nesten 16, i sum 49 riksdaler i året. Med det som utgangspunkt kunne soknepresten se for seg litt over 12% i årlig avkastning. Men eieren var forpliktet til å dekke alle utgiftene forbundet med kirkene og deres drift, skaffe altervin, holde utstyr, og betale for varme og reparasjoner. De årlige utgiftene var ved auksjonen beregnet til knapt 23 daler i året. Netto fortjeneste ville da kunne bli mellom 5 og 6%. Det var korntienden som utgjorde den største og viktigste delen av inntekten for kirkene, men prisen på kornet varierte mye, og dermed var det store forskjeller i inntekter fra år til år.

Nils Leganger og arvingene hans synes å ha vært fornøyd med handelen, og var kirkeeiere til sønnen Johan Leganger (1738-1796) døde. Johan og hans før avdøde kone var særdeles velstående, men hadde ingen barn. Ved auksjonen i dødsboet 1. april 1796 ble det solgt verdier for 16527 riksdaler 14 3/8 skilling. Av dette stod jordegodset for 12092 rdr, og løsøret for resten.

Johan og hans kone hadde stått som eiere av 5/6-deler i Os og Samnanger kirker, men på auksjonen ble de to kirkene samlet utropt for salg og Tron Ingebrigtsen Samland (1757-1843) fra Jondal fikk tilslaget. Han hadde åpnet med et bud på 790 rdr, men etter budkrig med Engel Brathus, endte det med at Tron ikke fikk tilslaget før han hadde høynet til 955 riksdaler. Av skjøtet går det fram at kirkekyrene, som hadde vært en del av kirkens eiendeler, var blitt solgt i 1778, men det er tatt med rett til inntekter av vårfiskeriene flere steder i Finnås for årene 1796-1800.

Tron Samland var en ivrig budgiver på auksjonen på Ferstad. I tillegg til kirkekjøpet bød han på de fleste andre eiendommene som var til salgs, og han endte opp med å få tilslaget for flere av dem. I Jondal hadde han tilnavnet «Rike -Tron» og i unge år hadde han bygd seg en formue som skipsbygger.

Tron ble en gammel mann, men han skal ha lidd store tap gjennom statsbankerotten i 1813, og kom nok aldri tilbake i samme finansielle situasjon som han en gang hadde vært i. Men han ble

sittende som kirkeeier i Os og Samnanger til 1834.

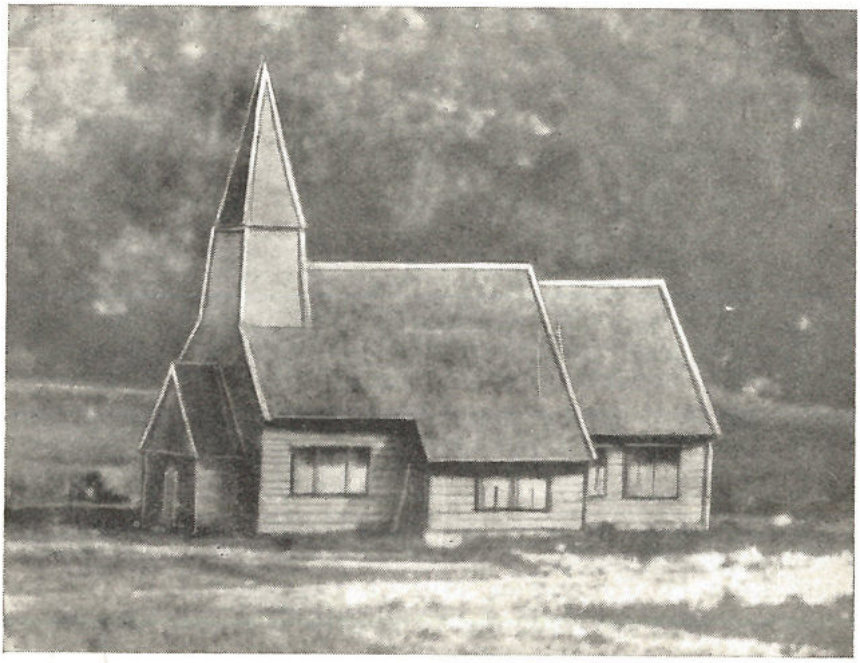
Tron Samland hadde forretningsforbindelser med proprietærene på Lyseklostér fra rundt 1808, da Tron og Henrik Formann (1758-1815) gjorde et makeskifte. Tron byttet fra seg gardparter i Os mot Lyseklostergarder i Jondal. Forbindelsen mellom Tron og proprietærene synes vedlikeholdt, for det var neste generasjon Henrik H. Formann (1800-1871) som kjøpte Os kirke fra ham i 1834. Tron krevde en moderat sum, for Formann overtok Os kirke for 400 Spd.

Formanns periode som kirkeeier ble full av stridigheter, der menigheten og etter hvert formannskapet i Os var misfornøyde og stilte krav til nye kirkeeieren.

Os «gamle» kirke

Kirkebygningen som Henrik Formann kjøpte i 1834 var på det tidspunktet gammel og framstod som alt for liten. Den var blitt bygd for en menighet som bestod av noen få hundre innbyggere.

Hermann Garmann (1648-1710) var i 1672 blitt utnevnt til stiftsskriver for Bergens stift. Han satt i stillingen livet ut, til 1710. Stiftsskriveren hadde som oppgave å føre tilsyn med kirkebygningene i stiftet og han skulle kontrollere og revidere regnskapene fra kirkene.



Gamlekyrkja i Os. Bygd fyrr 1600, rivi 1870.

Den gamle Os kirke fotografert på 1860-tallet.

I 1686 gjennomførte stiftsskriveren en reise rundt i hele stiftet for å undersøke og dokumentere tilstanden for alle kirkebygningene. Reisen hans i Sunnhordland prosti begynte i Os og i mai 1686.

Hermann Garmann tok oppgavene sine på største alvor og gjorde jobben grundig. Han målte opp bygningene, beskrev dem, vurderte feil og mangler og påla reparasjoner og utskiftninger. Han hadde kalt inn lagrettemenn til å bevitne funnene som ble gjort og kravene som ble gitt.

Garmann noterte at kirken på Os var av tømmer og bestod av fem deler. Koret var på 12 x 14 alen (7,5 x 8,8 meter), mens kirkeskipet var 26 alen langt (16,2 meter) og bestod av to deler. Den delen som lå nærmest koret var 18 alen bred, mens den nederste delen var 14 alen bred. Våpenhuset var 4 alen langt og 8 alen bredt. Kirken hadde et tårn, men det var «maadeligt», skrev Hermann Garmann, uten at han oppgav målene for det.

Konklusjonen til Garmann var at kirken i Os i 1686 var i brukbar stand, og bedre enn flertallet blant kirkene han hadde undersøkte i 1686. Os kirke var malt innvendig og utstyrt med pannetak. Den hadde til og med fått sitt eget kirkeur. Men stiftsskriveren fant tre forhold han ville ha rettet på. Pannene på taket var begrodd med mose, og han gav ordre om at de måtte skrapes, og at de dårligste av dem måtte skiftes ut. Fra tårnet var det to dråpefall som raskt ville forårsake skade, så det måtte ordnes. Han gav også pålegg om at

tårnet, kjølene og vindskiene måtte tjærebredes.

De fem delene på Os kirke har trolig hatt hver sin særegne bygningshistorie, noe som har forvirret dem som har forsøkt å finne ut når denne kirkebygningen var bygd. Bjørn G. Zachariassen hevdet kirken var fra rundt 1600, mens det i «Norges kirker» (bind 1 for Hordaland, utgitt i 2000) står at den var bygd i 1624. Det siste framstår som en nøyaktig angivelse, men den er trolig bare delvis rett.

Kirkeregnskapene for Os kirke er bevart for perioden 1624/1626 til 1722. I det aller eldste bevarte regnskapet, for treårsperioden 1624-1626 står det at detvar betalt ut 39 dalere for kjøp av 9 tylvter og 10 bord (i alt 118 bord). Bordene var 15 alen lange, og de var anskaffet for at det skulle bygges noe opp fra nytt. Men det ville ikke bli en hel kirke av dette, snarere bare en av de fem delene. I samme regnskapet står det at tårnet også var bygd opp fra nytt. Men de andre delene stod nok som før. At det var behov for å bygge opp fra nytt, forteller at de utskiftede delene var gamle og ubrukelige. Vi kan derfor trygt regne med at kirkebygningen hadde hatt sin form fra lenge før år 1600.

Kirkeregnskapene lar oss følge arbeidene på kirken gjennom de neste 100 årene. Allerede i 1646-1647 måtte tårnet på nytt repareres. Nå var det de stavene som utgjorde nederste del av tårnet som måtte skiftes.

Grunnen under kirken var fuktig og ganske løs, så bygningen sank. I 1668 måtte det hentes inn en tømmermann fra Bergen for å få lagt ned en solid eikesåle under tårnet. På samme tid ble hele bygningen med tårn, skip og kor skrudd opp, og det ble lagt en solid steinmur under alle ytterveggene. Under vestveggen ble det også lagt inn en 16 alen lang sville.

Samme året ble også gulvet i kirken skiftet. To tylvter (24) stokker, henholdsvis 14 og 16 alen lange, ble lagt ned som undergulv, og over disse ble det lagt 30 tylvter (360) bord, hvert bord 8 alen lang.

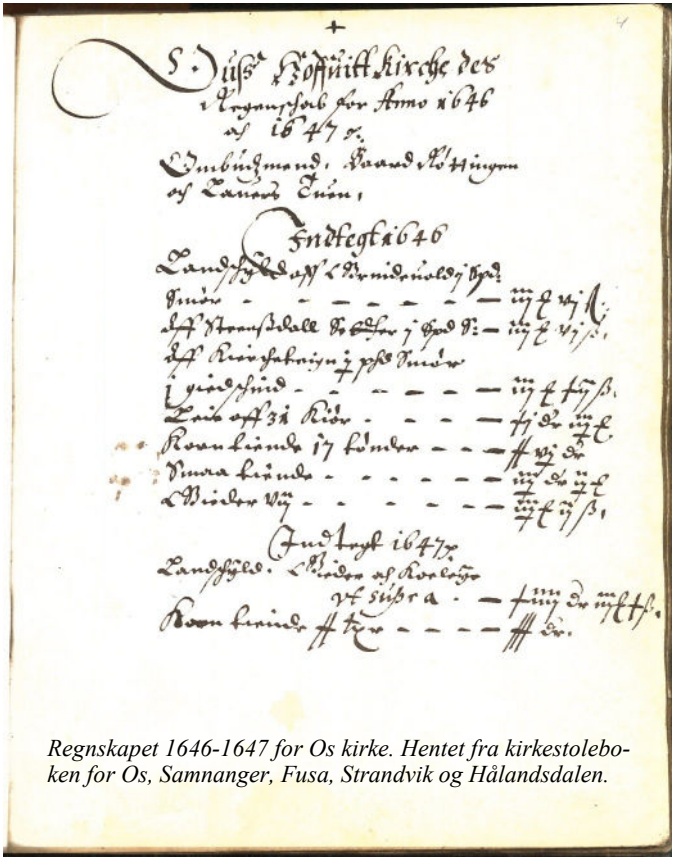
Det gikk likevel ikke lang tid før det på nytt var nødvendig å hente håndverkere.

I 1673 var det pannetaket som måtte skiftes. Det ble kjøpt inn 7000 panner, 7000 spiker og og 700 lekter.

Det var kirkens løpende inntekter og oppsparte kapital som skulle dekke utgiftene til reparasjoner.

Kirkens årlige inntekter bestod av flere elementer. Jordegodset gav årlig landskyld, i tillegg til at det gav førstebygsel når en ny bruker skulle ta over, og «tredjeårstake». Os kirke hadde eierdel i Grindevold, et spann smør, et spann smør i Steinsdal og 1/2 pund og et geiteskinn i Kirketeigen. I sum ble det et par riksdalere i årlig landskyld.

Den som ønsket et gravsted under gulvet i kirken måtte gi kirken ei ku eller i det minste en riksdaler. I 1646 eide kirken 31 kirkekyr og sju geiter. De var leid bort og gav samlet inntekt det året på i overkant av 12 riksdaler. Det som virkelig monnet var inntekten av korntienden, men det var også den inntekten som kunne svinge mest fra år til år, både ved at avlingene kunne variere sterkt, men også prisen. I 1646 fikk kirken 17 tønner i korntiende og verdien av dette var 25 1/2 riksdaler. Småtienden gav 3 dalere inntekt for året. I



Regnskapet 1646-1647 for Os kirke. Hentet fra kirkestoleboken for Os, Samnanger, Fusa, Strandvik og Hålandsdalen.

regnskapet ble årene 1646 og 1647 slått sammen og kirkens samlede inntekter for disse to årene kom opp i 92 riksdaler og 2 1/2 mark.

Det var mange som ville ha del i kirkens inntekter. Utgiftene til vin og brød ved nattverd var på 16 rdr. Os kirke skulle bidra til prostens lønn, det beløp seg til 3 rdr for to år, og tilsvarende beløp skulle utredes til konrektor og til Hans Serilielis' to visitaser. Klokkeren skulle ha sin lønn, det var 3 rdr over to år. Stiftsskriveren og det nye «børnehuset» skulle hver ha 1 1/2 riksdaler. Så kom utstyr og vedlikeholdsarbeid på bygningen. Da alt var regnet sammen, var utgiftene kommet opp i 87 rdr 3 1/2 mark. Regnskapet ble da gjort opp med et samlet overskudd på 4 rdr 5 mark.

Kirkeregnskapene for årene 1720-22 viser at inntektene i den perioden var noe redusert. Korntienden var beregnet til 22 tønner årlig, vesentlig mer enn 80 år tidligere, men nå gav det bare 16 til 20 dalere i året. Tallet på leiekyr var kommet oppe i 33, men hver av dem gav bare en mark i året, og i sum 5 1/2 daler. Tallet på geiter var oppe i 8, og det var kommet til to kirkesauer, men de gav beskjedne inntekter. Den samlete inntekten for tre år var 88 rdr 3 mark 12 skilling.

Utgiftene 1720-22 var på 86 rdr 4 mark. Vin og brød kostet 8 1/2 rdr i året. Tilskuddet til prostelønnen og lønn for konrektor var hver 3 rdr (for tre år), og stiftsskriveren skulle ha 1 1/2 rdr. Klokkeren skulle ha en tønne korn i stedet for penger. Det var innført studieskatt som Os kirke måtte bidra

med 1 rdr i året til, og den finnmarkske misjon skulle ha 3 rdr i året. Det skulle overføres penger til den luthersske kirken i London og siden prestegarden i Eid var brent ned, skulle alle kirkene i stiftet bidra til å få den bygd opp igjen, det var en utgift på 2 mark i året for Os kirke, og etter krigen mot svenskene måtte skole og kirke i Fredrikshald bygges opp igjen, bidraget fra Os kirke var 2 rdr i året.

Formannskapets forslag og lovens krav

Henrik H. Formann kunne være en stridbar mann, og som kirkeeier kom han ganske raskt på kant med menighet og kommunestyre. På vegne av menigheten krevde ordfører og formannskap i Os at Formann skulle reparere og utvide kirken. Folketallet hadde vokst, og kirken var blitt altfor liten. Midt på 1600-tallet hadde det bodd under 1000 mennesker i Os sokn. Ved folketellingen i 1769 var det 1034 innbyggere. Neste gang de ble talt, i 1801, var folketallet kommet opp i 1204 og i 1835 bodde 1561 mennesker i soknet.

Gamle Os kirke var ikke bare blitt for liten. Tilstanden på bygningen var også skral, så det ble arbeidet med å få gjort avtale om å bygge en ny. Dette lå under kirkeeierens ansvar og formannskapet henvendte seg til Formann med forslag om reparasjon og utvidelse. Det kom ikke noe svar. Men i 1841 kom Formann med et tilbud om å gjøre Lysekloster kirke, som han også eide, til ny soknekirke. De folkevalgte i Os takket nei.

Etter tilbudet fra Formann skulle soknet deles i to, og få to soknekirker. De folkevalgte stod fast på kravet om utvidelse av kirken på Os.

Formann tok ikke nei for et svar, og tilbød å flytte klosterkirken ned til Sjøbøen, der den kunne være kirke for «Lysefjorden og Nordre Øyene» sokn. Formannskapet avviste på nytt, og der ble saken stående i mange år.

Lov om «Kirker og Kirkegaarde» 24. september 1851 gav bestemmelse om minstestørrelse for kirker og kirkegårder. En kirke skulle minimum kunne romme 30% av menighetens medlemmer, hver sitteplass definert til 1,5 fot ganger 2,5 fot. Man kunne nøye seg med 20% der det fast ble holdt to gudstjenester om søndagene. På kirkegården skulle det være gravplass til halvparten av dem som bodde i soknet. Var kirkeeieren vanskelig, fikk menighetene lovgrunnlag til å bruke tvang til å ta over privateide kirker. Etter paragraf 5 måtte kirkeeieren «overgive Kirken med alle dens Indkomster og Tilliggender, Jordegods og Skov undtagen», om han ikke ville sørge for at menigheten fikk en tilfredsstillende kirkebygning. Paragrafen gav også regler for takst og overtakst, om ikke kirkeeier og menighet kom til enighet om pris. Paragraf 6 slo fast at det for fremtiden ikke skulle være mulig å selge offentlig eide kirker til private.

Formann hadde ikke verdiget de folkevalgte svar. I 1854 sendte soknestyret et nytt og ganske skarpt brev til kirkeeieren. Nå krevde de at han svarte innen 14 dager og de presenterte et konkret tilbud. Men Formann svarte heller ikke denne gangen, og formannskapet engasjerte da sakfører Arentz i Bergen for å ta seg av saken. Det \hjalp litt, for i 1855 kom svaret. Men Formann ville

slett ikke gi fra seg kirken på de betingelsene han var tilbudt. Kommunen engasjerte da sakfører Hagemann og Formann ble stevnet for forlikskommisjonen. Han måtte bestemme seg: ville han som kirkeeier ta kostandene med å reparere og utvide kirken, eller ville han overdra den til menigheten etter takst? De viste til loven av 24. september 1851.

5. mars 1857 ble saken mellom Os menighet og proprietær Formann ført for Os forlikskommisjon. Sokneprest G. D. Greve var ordfører og møtte for menighet og formannskap. Med seg hadde han kirkesanger Austestad. Formann møtte ikke personlig. Han lot seg representere ved forvalteren, proprietær I. Leganger, som la fram en erklæring på vegne av sin klient:

I Sagens nuværende Stilling er det ligesaa urimeligt, af Formandskabet at forlange som for Hr. Formann urimeligt uden at udsættes for betydeligt Tab at afgive den fordrede Erklæring om hvorvidt han enten til Menigheden vil overgive Os kirke eller vil overtage Omkostningerne ved den for fornøden anseede Udvidelse af bemeldte Kirke. Formandskabet har nemlig undladt at oplyse Hr Formann om Omfanget af den Udvidelse, som ansees fornøden, hvorvidt Opførelse af ny Kirke fordres eller i hvilken Udstrækning den nuværende Kirke udkræver Paa- eller Tilbygning, og det vil være indlysende at Hr Formann nødvendigviis ikke er sat i Stand til at tage en rigtig og vel overlagt Beslutning saalænge han ikke er gjort bekjendt med eller har havt Anledning til at overveie et Punct af saa væsentlig Indflydelse. Det foreslaaes derfor at Sagen udsættes til et sildigere Møde og at Formandskabet imidlertid betimelig meddeler Hr Formann da paapegede Oplysninger.

Klageren, sokneprest og ordfører Greve, fant det uheldig og unødvendig å forsinke saken ytterligere. Han viste til hva som var kravene etter loven fra 1851, og at dette var noe Formann hadde hatt rikelig med tid til å sette seg inn i og ta stilling til. Han bad saken henvist til retten.

30. mars 1859 holdt futen i Nordhordland utkastelsesforretning i Os kirke etter krav fra overrettssakfører Christie på vegne av formannskapet. Saken var klar, proprietær Formann mistet kirken med alle eiendeler og måtte betale i overkant av 15 Spd. for selve forretningen. De regnet nok med at Formann ville være vanskelig å få til å betale, så beløpet ble utlagt i gjeld som futen skulle drive inn for proprietæren.

I Henhold til Lovgivningen og de fremlagte Documenter udsættes herved Proprietær Formann af Besiddelsen af Os kirke og af dens i de fremlagte Taxtforretninger ommeldte Indtægter og Inventarium, ... og over-leveres herved Kirken med de nævnte Indtægter og Inventarium til Os Formandskab paa Kommunens Vegne.

Kirkeeierens samlede ansvar ble vurdert å være 1573 Spd. 54 skilling, mens den kapitaliserte verdien av kirkeeierens inntekter var 1497 Spd. 80, skilling. Formann måtte derfor i tillegg til å ha mistet kirken, også betale allmuen 75 Spd. 94 skilling. På toppen måtte han betale kostnadene ved selve utkastelsesforretningen.

«Nye» Os kirke, bygd 1870. Foto: Jarle Vines (Creative Commons Attribution Sharealike 3.0)

Menigheten i Os var likevel ikke ved veis ende. Det skulle fortsatt gå mange år og med mye strid før man var kommet til det punktet at man kunne få bygget den nye kirken. Men 13. juli 1869 ble det satt opp kontrakt med byggmester Ole Vangberg (1834-1911). Han var trønder, men hadde flyttet til Vestlandet på 1860-tallet og hadde fått mange oppdrag som arkitekt og kirkebygger i Bergen stift. Han var aktiv kirkebyggmester fra 1866 til 1880 og kirkene hans var preget av en blanding av sveitserstil og nygotikk og med store vinduer. Selve byggingen gikk raskt, og biskop Birkeland kunne vigsle kirken allerede 23. august 1870. Byggmesteren skiftet skrivemåte på navnet til Ole Wangberg, og bosatte seg til slutt i Stavanger.

For å sikre at menigheten hele tiden skulle ha tilgang til kirkebygg, skulle den nye kirken bygges og tas i bruk før den gamle ble revet og materialene solgt på auksjon. Den nye bygningen måtte derfor få en ny tomt, og den ble oppført sør for gamlekirken.

Det var slett ikke alle som var begeistret for den nye kirken, men 28. august 1872 meldte Adressebladet:

For to aar siden blev den vakre nye Os Kirke indviet. Adskillihg Misfornøielse var der vel i Førstningen med dens Indretning, men den er dog for længe siden forstummet, og menigheden finder sig nu vel tilfreds baade med Prest og Kirke ...»

Yngve Nedrebø:
Til «offentlig forargelse» - ugift samliv og konkubinatparagrafen

§ 379[1]). Den, som trods paatalemyndighedens advarsel fortsætter et offentlig forargelse vækkende samliv i utugtig omgjængelse med en person af det andet kjøn, straffes med bøder eller med fængsel indtil 3 maaneder.

§ 214 finder tilsvarende anvendelse.

[1]) Cfr. forhandl. i Odelst. s. 618—631, i Lagt. s. 291—300.

I 2022 er det blitt ganske grundig markert at det er gått femti år siden den såkalte «homofiliparagrafen» (§ 217) ble fjernet fra straffeloven. Markeringen har så avgjort vært på sin plass. Men samme dag, 21. april 1972, ble også en annen paragraf fjernet fra straffeloven, paragraf 379, den såkalte «konkubinatparagrafen» - den som satte forbud mot ugift samliv:

«§ 379

Den, som tross påtalemyndighetens advarsel, fortsetter et offentlig forargelse vekkende samliv i utuktig omgjengelse med en person av det annet kjønn, straffes med bøder eller med fengsel inntil 3 måneder.»

I de eldre norske lovene fra 1604 og 1687 var man særdeles opptatt av såkalt umoral, og med svært strenge straffer for en mye av det. «Dobbelt hor» (to personer gift på hver sin kant) gav etter lovenes bestemmelser dødsstraff, der mannen skulle halshugges og kvinnen stappes i en sekk og drukknes. I dette systemet var det straff for å få barn utenfor ekteskap, mens det ikke var lagt særlig vekt på samboerskap som ikke førte til barnefødsler. Men det skulle reageres dersom en gift person flyttet sammen med en annen enn sin ektefelle.

Ved kriminalloven i 1842 avkriminaliserte man flere av morallovbruddene, men innførte straff for ugift samliv (kapittel 18, paragrafene 22 og 23). «Leiermål» var avkriminalisert tidlig på 1800-tallet. Med loven i 1852 var det bare «kvalifiserte» leiermål som gav straff: tre barn utenfor ekteskap med tre forskjellige partnere uten å komme i ekteskap med noen av dem.

Men de som delte «bord og seng» uten å være gifte, kunne straffes, og gjentatte krenkelser av bestemmelsen kunne gi fengselsstraff:

§ 22. Leve ugifte Personer sammen, som om de vare Ægtefolk, straffes de med Bøder eller Fængsel. Hvo som heri paany gjør sig skyldig, ansees

med Fængsel eller Strafarbeide i femte Grad. Straf efter denne Pgr. bortfalder, hvis Nogen af dem der saaledes have forseet sig, siden lovligen er kommen i Ægteskab.

§ 23. Ugift Person, som med gift Person fører saadant Levnet, som i foregaaende Pgr. er sagt, ansees med Fængsel eller Strafarbeide i femte Grad. Gift Person, som deri lade sig finde, ansees med Strafarbeide i femte Grad eller Fængsel, men hvi sdet er med en anden, som ogsaa er gift, med Strafarbeide i femte Grad.

Straffarbeid eller fengsel i femte grad ville medføre fra seks måneder til tre år i fengsel eller på straffarbeid. Det kunne være ulike grunner til at noen valgte å trosse normene og leve sammen ugift. For de fleste hadde det trolig sammenheng med at det var dyrt og krevende å oppfylle kravene til bryllup. Bøter fungerte dårlig overfor fattige mennesker, og de fleste som ble tiltalt for brudd på dette lovbudet, var fattige. Da ble det i praksis fengsel noen dager på vann og brød for første gangs krenkelse av dette lovbudet.

Kriminallovens paragrafer 18-22 og 23 ble ganske ofte brukt. Statistikkene forteller at 8998 personer i Norge var blitt tiltalt for konkubinat i perioden 1842-1904. Tallet på fellende dommer var imidlertid langt lavere. Etter som årene gikk ble det stadig tydeligere at mange dommere ikke ville bruke straff i slike saker. Det ble vist til at bevisene på de levde som «ektefolk» var vanskelige å legge fram, om det ikke forelå tilståelse. Det var ikke nok at de to hadde fått barn sammen, og heller ikke nok at man visste at de to sov på samme rom. De måtte leve i et ekteskapslignende fellesskap.

Noen steder i landet var tallet på konkubintsaker mye høyere enn i andre deler av landet. Det hadde sammenheng med økonomiske og sosiale forhold, og kan lokalt ha hatt sammenheng med enkelte personers nidkjærhet. I Indre Sogn var det mange barnefødsler utenfor ekteskap på 1800-tallet, og også mange konkubinatsaker:

Christian August Krebs Sorenskriver i Indre Sogn

Gjør vitterligt, at Aar 1852 den 28 August blev en Extraret sat paa Sorenskrivercontoiret i Solvorn til Afsigelse af Dom i Justitssagen mod Iver Bengtsen og Methe Jensdtr Øyrehagen ang. Concubinat.

Retten betjentes af Sorenskriveren og det tilforordnede militaire Medlem Capitaine Beichmann.

Hvorda! I denne Sag blev afsagt saadan Dom:

Under nærværende Sag, der er behandlet overeensstemmende med Lov af 6te September 1845 § 1 ved combineret Ret, som Angjældende Musketeer Iver Bengtsen Øyrehagen og pigen Methe Jensdatter Øyrehagen, der er anmeldte at have levet i Concubinat, erkjendt at de i omtrent 2 Aar have levet sammen som om de vare Ægtefolk, uden at være ægteviede, og at de have avlet 2de Børn sammen, og have som Undskyldning anført, at de have manglet Penge til at holde Bryllup hvorhos de have erklæret, at det fremdeles er deres Hensigt at indtræde i Ægteskab med hinanden, hvilket imidlertid endnu ikke er skeet. Endelig have de erkjendt, at

være blevne advarede om at deres Samliv er stridende mod Lov og Sædelighed.

Factum gaaer lige frem ind under Crl. 18-22 og antages en Bod af 10 Spd for hver af de Tiltalte at være passende. De maa derhos in solidum udrede de af denne Sag flydende Omkostninger,-

Angjældende Iver Bengtsen er 26 aar gl. og har forhen været straffet med Fængsel paa Vand og Brød for første Gang begaaet simpelt Tyveri, men forøvrigt har hans Sjælesørger intet Ufordelagtigt vist at berette om ham. Methe Jensdtr er 21 Aar gl. og har ikke forhen været straffet, ligesaalidt som hendes forhold har været lastværdigt.-

Thi kjendes eenstemmig for Ret

Tiltalte Iver Bengtsen Øyrehagen og Methe Jensdatter Øyrehagen bør for første Gangs Overtrædelse af Criminallovens Cap. 18 §22 hver at erlægge en Bod til Statscassen af 10 – ti – Speciedaler samt in solidum udrede alle af denne Sag lovligt flydende Omkostninger efter af Amtet approberede Regninger. At efterkommes under Adfærd efter Loven.

Krebs *Beichmann*

(Indre Sogn I.E.b, 2, Domsprtotokoll offentlege saker 1852-1862, fol. 1a-1b.)

Her kom det inn et kompliserende element, siden mannen var militær, og derfor skulle dømmes i militær rett, mens kvinnen var sivil, og skulle ha sin sak pådømt av sorenskriveren. Det kunne føre til at to personer som var tiltalt for samme lovbrudd, ville bli behandlet ulikt. Det ble løst gjennom bruk av «kombinerte kommisjoner», en sivil dommer og en militær dommer sammen.

I denne saken tilstod de tiltalte. De forklarte at de manglet penger og derfor ikke hadde kunnet gifte seg, men at det var deres hensikt å bli gift. Hvordan dommerne Beichmann og Krebs kunne tro at det ville hjelpe Iver og Methe og deres økonomiske stilling å gi dem 10 Spd. i bot, framgår ikke av dommen. Vi kan slå fast at det nok ikke hjalp! Iver og Methe fortsatte å bo sammen, fortsatt uten å gifte seg, og åpenbart slik at de forarget enkelte andre. De ble på nytt tiltalt, og på nytt straffet. 20. juni 1856 ble de dømt til åtte dagers fengsel på vann og brød, og så måtte de betale omkostningene ved forhøret. Det var heller ikke nok. De hadde «kun med nogle Dages Afbrydelse lige indtil denne Tid … vedblevet at leve paa samme Maade som før». 5. april 1859 fikk de 20 dagers fengsel på vann og brød!

I 1887 kom det ny straffeprosesslov, «juryloven», og domstolsystemet ble fullstendig reformert. Vi fikk lagmannsretter og jury til å avgjøre skyldspørsmål og det ble ansatt egne statsadvokater og en riksadvokat til å lede aktoratene.

Det var også på tide å reformere selve kriminalloven og det ble nedsatt en straffelovkommisjon, ledet av riksadvokat Bernhard Getz (1850-1901). Han var en virkelig reformator, og så for seg store og gjennomgripende endringer av strafferetten.

I «Udkast til almindelig borgerlig Straffelov for Kongeriget Norge», datert 1896, tok man for seg bestemmelsene om konkubinat og andre moralske utfordringer. I utkastet pekte man på det

Bernhard Getz (1850.1901) Norges første riksadvokat i 1890 og en stor reformator på feltet strafferett.

urimelige i at man ville straffe «relativt moralske Forhold» som man ofte ville ha i fast ugift samliv, mens man ville la gå ustraffet «de mere løse Forbindelser, som indgaaes for Natten, eller hvor Manden anvender sin Forførelseskunst paa den ene Kvinde efter den anden». (Motiver, side 292.)

Bernhard Getz ønsket å avkriminalisere både homofili og ugift samliv, og selv om mange støttet ham, fikk ikke forslaget hans flertall i Stortinget. Konkubinatparagrafen ble i 1902 vedtatt med 47 mot 34 stemmer i Odelstinget og med 16 mot 12 i Lagtinget.

Men konkubinat skulle ikke lenger være regnet som en forbrytelse, nå var den kun å anse som en forseelse, der bøter var strengeste reaksjon. I paragrafens ordlyd var det også lagt inn to viktige begrensninger: Det var krav om at samlivet som skulle vurderes var til «offentlig forargelse», og straff skulle ikke kunne brukes før paret hadde neglisjert påtalemyndighetens advarsel. Hvis de giftet seg eller flyttet fra hverandre, falt saken bort.

Paragraf 379 ble så til de grader en sovende paragraf at den ble aldri brukt mot noen. Den ble stående som en moralsk pekefinger.

Straffeloven ble flere ganger gjennomgått med sikte på fornyelse og justering. Hver gang ble konkubinatsparagrafen foreslått fjernet. Straffelovkomiteen av 1922 gikk inn for det med 8 mot 1 i sin innstilling (1925), men Justisdepartementet lot være å følge opp.

I innstillingen fra Straffelovrådet av 1953 (Ot. Prp. 41 1954) ble det samme foreslått, men i innstillingen fra Justiskomiteen (O III 1955) var igjen forslaget tatt ut. Den norske presteforening hadde engasjerte seg og foreningens sentralstyre hadde i november 1954 sendt en kort, begrunnet henstilling til Stortingets justiskomite om ikke å oppheve paragrafen. Dagbladet engasjerte seg i saken og påpekte at det framstod som absurd at det ikke var straffbart å ha elskerinne, før man flyttet sammen med henne.

På lederplass 20, april 1955 tok Dagbla-

det opp temaet «I moralens navn»:

En enstemmig justiskomite har lagt vekk forslaget om å ta konkubinatparagrafen ut av straffeloven. Tross innstillingen fra straffelovrådet og departementet vek komiteen tilbake for å gjøre det vedtaket alle ventet på. Den smøg seg unna med noen slappe ord om at en lovendring kunne bli «misforstått».

Vi er overbevist om at de fleste medlemmer i justiskomiteen i sitt hjerte var enige i at konkubinatparagrafen for lengst er moden for fall. Men det gikk taktikk i saken. Flertallet lot seg bøye under presset av agitasjon fra et lite mindretall. Det torde ikke følge sin overbevisning nå, og nøyde seg med noe ullent om at kanskje en annen gang.

Dagbladet fant det spesielt opprørende at Jens Haugland, som hadde vært en tydelig kritiker av paragrafen og påtroppende justisminister hadde latt seg presse. I 1954 hadde han sagt at dette var «en ubrukt bestemmelse og en ubrukelig paragraf». Han hadde også pekt på at Norge var det eneste landet i Europa som hadde en slik paragraf. Men som medlem av justiskomiteen valgte han å bøye seg, for ikke å «bli misforstått», som han sa.

Og tiden gikk, paragrafen var der fortsatt, men var stadig minst like sovende som før, helt til i 1972. Da hadde det allerede skjedd mye rundt oppfattelsen av sosiale normer. Tallet på papirløse ekteskap var i vekst og tallet på barn født utenfor ekteskap var sterkt økende.

De som i 1972 hadde håpet at fjerningen av denne paragrafen ville gå uten motstand, tok feil. Tretten stortingsrepresentanter stemte mot lovendringen. De var bekymret for signalene som en slik endring ville gi og var redde for at man ville bidra til å undergrave «den samfunnsform og det menneskesyn» - de kristne grunnverdiene— som vårt samfunn var tuftet på.

Yngve Nedrebø:

Dommeren

Nordisk Tidende var en norskspråklig avis som ble utgitt i Brooklyn, New York fra 1891 til 1983. I Brooklyn fantes det lenge en stor norskspråklig befolkning, og de etterspurte nyheter også fra «gamlelandet». Det behøvde ikke være de største og mest dramatiske historiene som fikk spalteplass. I utgaven 22. januar 1953 tok avisen utgangspunkt i en dom som var avsagt i Bergen byrett like før jul i 1952. Journalisten var tydelig imponert over dommerens gode skjønn.

I august i fjor var en drosjesjåfør på vei til Skansemyren med en passasjer som hadde det travelt. Idet bilen var kommet opp til Bellevue så drosjesjåføren en varebil foran seg, og han varslet med signalhornet at han ville slippe forbi, men varebilen kjørte litt videre og vek tilside på et punkt av veien der den smalner av. Varebilen kjørte så langt ut til siden at den gled utfor veibanen og ned i grøften, og en fremspringende fjellknaus rev opp siden på den. Drosjesjåføren ble forelagt en bot på 25 kroner av politiet for å ha forsøkt å presse seg forbi den andre bilen, i strid med trafikkreglene.

Drosjesjåføren nektet å vedta forelegget, og saken er behandlet i byretten for dommer Randmel.

Retten frifant sjåføren enstemmig, idet den ikke fant at han hadde overtrådt trafikkreglene.

Retten dømte derimot fjellknausen som ikke er lett å se for en som sitter ved rattet, og som den – på grunnlag av åstedsbefaringen – fant å være generende for trafikken.

Nå får veivesenet eksekvere dommen over veinabben.

Dommen synes ikke å ha fanget norske redaktørers interesse, men den lar seg lett identifisere, og referatet i Nordisk Tidende er på de fleste punkter aldeles korrekt. Rett nok har de i siste avsnitt forsterket innholdet i dommen en smule.

Tiltalte i denne saken var født i 1896, og hadde lang fartstid som drosjesjåfør i Bergen. Om kvelden 27. august 1952 skulle han frakte en passasjer til et idrettsstevne på Skansemyren. Passasjeren var seint ute og hadde hastverk. Opp Søndre Bellevuevei havnet de bak en varebil, og det gikk irriterende sakte. I svingen ved Bellevue brukte drosjesjåføren hornet for å melde at han

ønsket seg forbi. Drosjesjåføren registrerte ikke noen umiddelbar reaksjon fra varebilsjåførens side. Men etter at de var kommet ut av svingen gav varebilen plass og drosjen kjørte forbi. Idet drosjen passerte oppdaget de at varebilen hadde havnet utfor veien og hadde kjørt inn i en fjellknaus.

Varebilsjåføren forklarte i retten at han hadde hørt signalet, og hadde gitt plass i svingen uten at drosjen hadde kjørt forbi. Det var først der veien smalnet at drosjen kom opp på siden av ham, og da måtte han legge bilen sin så langt ut til høyre at det ene forhjulet havnet utenfor asfaltkanten og da kjørte han inn i en framstikkende fjellknaus.

Varebilsjåføren var sur og fortvilet og leverte anmeldelse. Han mente han var presset av veien. Politiet sa seg enig og bøtela drosjeføreren med kr 25, subsidiært tre dagers fengsel på vann og brød, for ikke å ha vært varsom nok ved forbikjøringen. Drosjesjåføren var sterkt uenig, og han skaffet seg en av byens mest kjente advokater. Boten ble klaget inn for retten.

Dommeren tok sin oppgave på største alvor og tok retten med på befaring, Bilene ble oppstilt slik de hadde stått under selve tildragelsen.

Retten var ikke i tvil: drosjesjåføren hadde ikke gjort noe galt, og måtte da selvsagt frifinnes. «At vedkommende fjellknaus … stikker fram på en for trafikken sjenerende måte og burde vært fjernet, er en sak for seg.»

Kristian Ragnvald Randmel var født i Alvdal i 1896 som sønn av lærer Embret Randmæl (1870-1939). I 1899 flyttet familien til Sagene i Kristiania, der faren var tilsatt som lærer. Faren ble senere også kirkesanger og fra 1926 overlærer. Han var også aktiv organisasjonsmann og gjennom lang tid redaktør for Norsk skoleblad.

Etter artium på språklinje i 1915 hadde Kristian planer om å ta magistergrad. Men etter at han hadde tatt tysk bifag og i 1918 som eneste kandidat avla laudabel eksamen i kvensk, skiftet han til jussen. Hun fullførte studiet i 1922 og ble kort etter tilsatt som sorenskriverfullmektig. Han hadde helseutfordringer og drog i 1923 til Mexico på et lengre rekonvalesensopphold. Tilbake i Norge ble han i 1924 konstituert som byfogd i Bodø. I 1934 ble han utnevnt til rettsskriver i Hålogaland lagdømme. To år seinere ble han rettsskriver i Frostating og i 1946 ble han tilsatt som dommer i Bergen byrett.

Randmel ble i Bergen til han i 1953 ble utnevnt til sorenskriver i Bamble. Der ble han til han døde i 1960. Han slet nok med helsen, og det var under et rekonvalesensopphold på Mallorca han døde.

Det manglet ikke på gode attester etter hans død:

«Randmel elsket det skjønne og vakre. Han hadde kunstnerens sinn. Han kunne se og føle, og kunne gi uttrykk for det. Sitt dommerkall skjøttet han samvittighetsfullt, var rettenkende, saklig, rettferdig og han kunne visselig bære sin dommerkappe med stolthet. – Bak dommerkappen banket et varmt hjerte som ville forene det som skilte mellom mennesker.» (Telemark Arbeiderblad 18. januar 1961.)

Han var opptatt av kunst og skrev om den og på fritiden malte han.

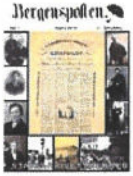
Slike dommere skulle vi hatt i dag også!

«Langebrua vart opna for trafikk 20. november 1925. Det var mange frammøtte og høg stemning. S-111 frå Firda billag leia prosesjonen.» (Henta frå arkivet til Sogn og Fjordane vegvesen. Førde 17, boks 7A.)

Postadresse:
Statsarkivet i Bergen
Årstadveien 22
5009 Bergen

De siste utgavene i denne serien:

3/2013


1/2014

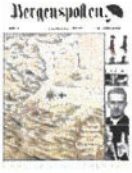
2/2014

3/2014

4/2014

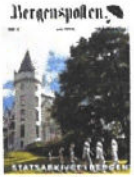
1/2015

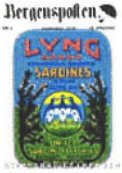
2/2015


3/2015

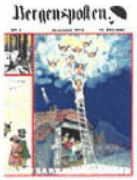
4/2015

1/2016

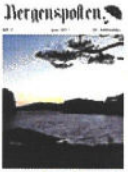

2/2016



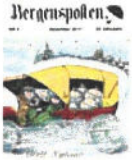
3/2016

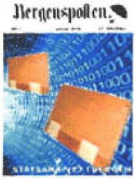

4/2016

1/2017

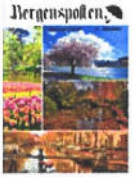

2/2017

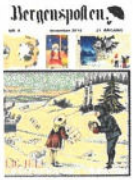
3/2017


4/2017


1/2018

2/2018

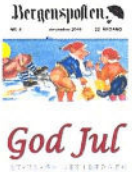

3/2018


4/2018

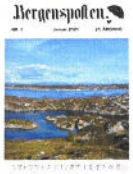
1/2019

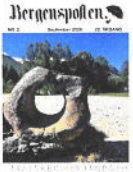
2/2019

3/2019



4/2019


1/2020


2/2020

3/2020

1/2021