

SØRLANDBOK

Anmeldelse på FaceBook, lagt ut 16.07. 2023

ET FANTASTISK VERK!

En må bare bøye seg i støvet for innsatsen til Berit Eide Johnsen med å dokumentere Lillesands historie. Og en må lovprise den lokale sparebanken som har hyret inn landsdelens beste sjøfartshistoriker til jobben.

AV VALERIE KUBENS

Tre svære bind skal det bli, hvert på mange kilo. Høyst sannsynlig er aldri før en norsk småby blitt så grundig beskrevet og analysert som i arbeidet til Berit Eide Johnsen. Hun risser de store linjene, de nasjonale og internasjonale, og ser hvordan de slår ut lokalt. Hun forteller i detalj hva som har skjedd, hvordan og når, og stiller systematisk spørsmålet: Hvorfor skjedde dette???

Det som særpreger verket er kombinasjonen av detaljrikdom, oversikt og analyse.

****FAKTA: HISTORIE: Tittel: «Lillesands historie 1850-1920». Forfatter: Berit Eide Johnsen. Forlag: Cappelen Damm.**

I år foreligger andre bind i storverket, det som omhandler Lillesand i perioden 1850-1920. Første bind om epoken 1800-1850 kom i 2017, og nå arbeider Johnsen på siste bind som skal fortelle hvordan det gikk med ladestedet Lillesand etter at skipsfarten kollapset og folk dro til Amerika i hopetall.

HISTORIEN til Lillesand er ikke bare byens, den er samtidig et dypdykk ned i hele landsdelens historie og utvikling, ettersom mange av hendelsene er felles.

Blant annet er bakgrunnen og situasjonen lik for alle: Tiden fra 1850 er en turbo-tid med voldsom utvikling i jordbruket, i skipsfarten og i troslivet. Gamle levemåter brytes opp, og menneskenes skjebner kastes omkull i et voldsomt tempo. Dette førte til rotløshet, flytting, fattigdom, rikdom og nye muligheter. Og alt dette førte igjen til både utvandring og vekkelse.

Ingen ting ble som før.

VI MODERNE mennesker kan lett tro at folk alltid har hatt det som oss, og at de har tenkt og oppført seg som oss. Johnsen viser at dette langt fra er tilfellet. Kanskje gjelder dette aller mest for kvinnene, som Johnsen systematisk skildrer livene til gjennom de ulike fasene og hendelsene.

Det aller mest iøyenfallende er det voldsomme kvinneoverskuddet som oppstår i Lillesand etter sammenbruddet i skipsfarten fra rundt 1890. Da mennene mistet jobbene på båtene, i verftene og i alle tilstøtende næringer da skipsfarten bråstoppet, flyttet de i hopetall. Mange dro tilbake til bygdene de kom fra, de fleste dro til Amerika. Igjen ble kvinner, barn og gamle menn og skulle holde samfunnet oppe og sammen. Det klarte de fint.

Mønsteret er nok det samme i hele Agder, men ble ekstra påtagelig i Lillesand som hadde vært bortimot totalavhengig av seilskipsvirksomheten, og som dermed mistet så å si alt de hadde.

LILLESAND startet som et tynt befolket lite ladested, som med Vestre Moland og Høvåg til sammen hadde ca. 2000 innbyggere i 1801. Så økte befolkningmengden sterkt da seilskutetrafikken fikk vind i seilene - til nesten 6000 mennesker i toppåret 1891. I 1920 var folketallet sunket til 5.271.

På det meste var 77 seilskip registrert i Lillesand i 1890, alle bygd på de åtte verftene i byen. I 1896 det ble slutt på bygging av skip. Så startet konkursene og avvikingen av rederiene.

«I slutten av 1920-årene sto Lillesand tilbake fullstendig uten skip. (...) Det varte bare to-tre generasjoner. Så var hele det maritime byggverket rasert. (...) Store deler av kapitalen som var blitt bygd opp i de gode årene var gått tapt», oppsummerer Johnsen. Det var slutt for Lillesand som sjøfartsby.

DET HAR VÆRT mye snakk om «hvor dumme» særlig arendalittene, men også alle andre som drev med seilskip var som ikke forsto at de måtte legge om til damp da den nye teknologien kom.

Slik forklarer Johnsen vegringen:

*Rederne ville ikke selge seilskipene sine med tap.

*De håpet på en bedring av situasjonen på fraktmarkedet.

*De hadde sjøfolkene sine å ivareta.

*Skipene var oftest eid gjennom partrederier av bønder, verftseiere, skipsførere og andre i fellesskap.

«At seilskip fortsatt ble bygd etter 1880, skyldes i stor grad investorenes, skipsførernes, trelastleverandørene, verftseierne og håndverkernes særinteresser. For mange av dem fantes ikke noe alternativ til å bygge og drive store seilskip. (...) De var fanget i et nett det var vanskelig å komme ut av. Å selge og avvikle ville bety katastrofe med omfattende tap av verdier og arbeidsplasser», skriver Johnsen.

Slik gikk det likevel.

I en periode etterpå kjøpte rederne 40 avlagte, britiske seilskip i jern og stål, men også det var et feiltrinn og fungerte få år i en overgangsperiode, viser Johnsen.

DA JOBBENE FORSVANT, utvandret rundt 2.500 fra Lillesand, Høvåg og Vestre Moland (= dagens Lillesand kommune) til Amerika i perioden 1840-1920. De aller fleste var unge gutter, men også en del unge jenter. De dro ikke til prærien og ble bønder, slik de tidligste utvandrerne hadde gjort, men bosatte seg i de store byene New York, Chicago og Seattle.

«Fra 1890 fram mot første verdenskrig var det ingen deler i landet som hadde så sterk utvandring i forhold til folketallet som Agder. (...) Fra 1880-1915 utvandret 67.644 egder, i hovedsak fra kystområdene», skriver Johnsen.

KVINNER startet Lillesandsforeningen i Brooklyn med 1200 medlemmer. De samlet inn penger blant annet til gamlehjem i Lillesand. I 1920 hadde 10 prosent av lillesanderne vandret tilbake til gamlelandet.

Deretter beskriver Johnsen i boka utviklingen i Lillesand innen ulike temaer, som åpnet nye muligheter for kvinner: Handel, telegraf/telefon, politikk, helse, avholdsbevegelse, frivilligheten og skolegang.

Her er mønsteret at nasjonale lover, regler og gjennombrudd raskt spredde seg til Agder og Lillesand. Særlig betydningsfull ble debatten om alkohol, der kvinnene fikk stor innflytelse gjennom avholdsbevegelsen.

«Det er anslått at alkoholkonsumet var på topp i Norge i 1830-årene. Da drakk hver voksen nordmann i gjennomsnitt 13 liter ren alkohol i året», forteller Johnsen.

I Lillesand ble det i 1896 ble omsatt 20.754 liter brennevin gjennom et brennvinsamlag, og alkohol ble ansett som et stort problem blant menn.

«Fra midten av 1800-tallet fram til 1920 gikk utviklingen i Lillesand fra en liberal alkoholpolitikk til total tørrlegging», oppsummerer Johnsen.

BLANT FLERE av de mange interessante temaene Johnsen forteller om i boka er opplysningen om at det det på midten av 1800-tallet ikke var noen som hadde fiske som hovednæring.

Det var overraskende!

Mønsteret var «mangesysleri» der alle drev med alt, jordbruk og fiske og håndverk, både kvinner, menn, barn og gamle. Andelen heltidsfiskere kom som resultat av nedgangen i skipsfarten da folk måtte finne andre ting å livnære seg av, forteller Johnsen.

Boka har mange slike perler av informasjon, og oppleves som et regelrett skattkammer!