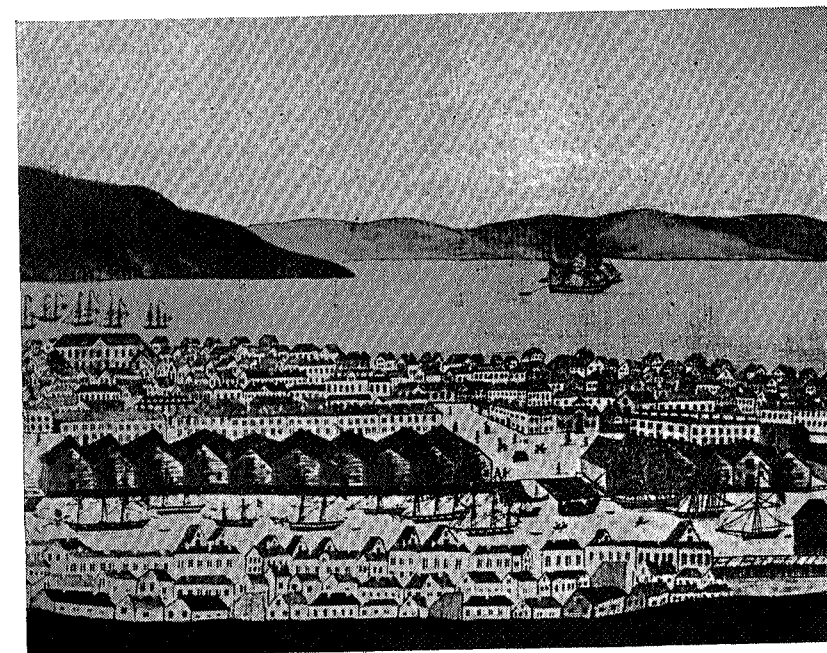


nedla også et meget fortjenstfullt arbeide for å skaffe løslatte fanger fra slaveriet arbeide, støttet dem med penger, og hjalp dem forøvrig til å begynne et nytt liv. Hennes bestrebelser på dette område lønnet henne ofte med megen glede. Hun er også begravet i sin fars gravsted på Frue kirkegård.

Godgjørenhet og opofrelse for samfund og medmennesker fortsattes også i 3. generasjon efter Fredrik Bing, idet hans datter-sønn, kjøbmann Christoffer Lorentz Buck (1836—1918) sønn av P. C. Buck og Fredrikke Nicoline Bing, ifølge testamente av 1894, skjenket et legat på kr. 400,000.00 til beste for eldre utslitte og trengende menn og kvinner av handelsborgerstanden i Trondhjem.

Fredrik Bings datterdatter, fru Fredrikke Marie Qvam, har også som vi har hørt av hennes personalia, hele sitt liv ofret sig til gagn for syke, ulykkelige og forkomne mennesker.

Tilslutt skal nevnes at statsministerinnen på Gjøvran, i evner, energi og myndighet er meget lik sin 12te stammor, fru Inger Ottesdatter Gyldenløve på Østråt.



Byen og Baklandet.

## FORSTADEN BAKLANDET

I det forrige århundre var det en periode at byen var på Baklandet, det vil si at den store handelstrafikk som skapt av skibsfarten i elven og av jektfarten og båtfarten fra distriktene kom hovedsakelig Baklandets handelsstand til gode. På grunn av havneforholdene var byens centrum et stille strøk, og selv i Nordre gate var stordelen av gårdene benyttet til privatboliger. — Vi skal foreta en snartripp over gamle Bybroen til Baklandet ved midtsommerstid i klippfiskeeksportens gylne dager, for å stifte bekjentskap med forstadens handelsstand og forøvrig sette oss en smule inn i Baklandets saga. Dog bemerkes at hovedoppgaven ved vår vandring gjennom Baklandet skal være å skaffe rede på forstadens handelsflåte og spesielt notere navnene på skibene, redere og skippere.

Elvens vannspeil ser ut som en skog, dekket av skib, rær og bommer. Hvite og brunbarkede seil henger i mastrene og blaffer i nordenvindens bris. Utenfor grossistenes brygger på bysiden

ligger en hel flåte av barker, brigger, skonnerter og koffer. De fleste av disse er hjemmehørende i byen, men mange av skibene fører også spansk, hollandsk og engelsk flagg på gaffelen. Ved Baklandssiden ligger galeaser, jekter og jakter samt listerbåter og råseilere i hundrevis.

Før det nye havneanlegg blev bygget i ottiårene var elven Trondhjems eneste lukkede havn og av den grunn la de fleste fartøier til oppe i elven. I sommertiden kom fiskere og handelsmenn fra Smøla, Hitra, Frøya, Ørlandet, Frøene, Bjugn, Afjorden, Bjørnør og Namdalen i flokkevis seilende til Trondhjem for å selge sine produkter som hovedsakelig bestod av tørrfisk, klippfisk, saltfisk, sild, rogn, tran og edderdun m. m. Foruten trafikken på de ytre sjødistrikter kom der regelmessig båter og fartøier fra bygdene i byfjorden og fra Innherred med landmannsprodukter av alle sags. Fra Frosta, Åsen og delvis Stjørdalen var båter daglig på tur til byen med fersk fisk, poteter, rotfrukter, korn, kjøtt, flesk, bær og melkdaller m. m. Videre kan nevnes, at leksværingene og vanvikbyggene til stadighet lå oppe i elven med sine storbåter og jekter lastet med tomtønner, småkopp, smør og ost. I høsttiden kom også søndmøringene med sitt bekjente Søndmørskjøtt, nordfjordinger, haringer og sogninger med frukt lastet løs i jekter og skøiter.

I de mørke aftener begynte småguttene med sin sport, de var opfinnsomme og hadde laget sig små harpuner festet til langt snøre. Guttene stod i skjul på bryggene, kastet sine harpuner ned i kårabibåtene og fruktfartøiene og til stor ergrelse for rederne ombord, forsvant det rett som det var mere eller mindre av deres dyrebare last lydløst gjennom luften.

Utenfor bryggene i Kjøbmannsgaten lå som regel de store utenriksfarere og inntok last for utlandet. De mindre fartøier og båter som kom fra distriktene, la derimot til ved Baklandet og skapte ved sin store trafikk et myldrende liv i forstadens gater.

Vi er kommet over broen til Baklandet og titter først innom til kjøbmann A. G. Tothammer, som ser velfornøiet ut og er ivrig beskjeftiget med å ekspedere sine kunder som står i den øverste ende av den lange butikk ved broen. Det har vært fin innseilingsvind og Baklandets gater er fulle av folk. Kraftige rødskjeggede sjøkaller står i kø utenfor butikkene og bryggene og venter på tur for å komme i akkord med kjøbmennene som er meget optatt i denne travle tid.

Den tallrike almue som er kommet fra de mange forskjellige bygder deler sig i flokker og går til sine gamle forbindelser, hvor de tidligere har hatt sin handel. Mange av de ankomne landskaller bærer store bunter av huder og skinn som skal innsettes til barking. Noen går til garver Sand, andre til Eggen, Ulstad eller Wiborg. Flere halv voksne gutter og småpiker som er med til byen for første gang har stoppet op utenfor Bustpers forretning og står og spekulerer med begjærighet på alle de rare ting som han har utstillet i sine vinduer for å lokke kunder inn i sin butikk.

Oppe ved Krana hører vi leven og høirøstet tale på mange forskjellige tungemål, det er sjøguttene fra både utenlandske og innenlandske skib som er kommet iland for å koke sin middagsmat.

Efter den store Hornemannsbrand i 1681 blev det forbudt skibene å ha varme ombord når samme lå oppe i elven, og på grunn derav måtte skibsmannskapene koke sin mat iland. Ved Krana og på andre steder på Baklandet hadde flere gårdeiere innrettet kokeshus, hvor sjøfolkene kunde få koke sin mat.

I eftermiddagstiden og utover kveldene samledes et meget tallrikt og varierende publikum i forstadens restauranter og blandt disse hadde Johs. Barstad og Sara Wiklem den største søkning. På restaurantene satt spanioler, hollendere, engelskmenn og nordmenn side om side og satte sitt vanlige preg på livet, som alltid hersket i et arnested for sjøfolk i seilskibsfartens dager.

## Baklandets grunnleggelse og utvikling i eldre tider.

Allerede i middelalderen var det broforbindelse mellem byen og Elgesæter (Øya). Den eldste bro lå et stykke vestenfor den nuværende Elgesæter bro og kaltes Cannikerbroen av den grunn at kannikkene ved Domkapitlet (24 mann) til stadighet gikk over broen til Elgesæter kloster som lå like ved den sydlige ende av samme. Efter en forordning av kong Håkon Magnusson i det 14. århundre skulde kongen og erkebiskopen vedlikeholde broen over Nidelven for  $\frac{1}{4}$ -part, byens innbyggere likeledes  $\frac{1}{4}$ -part, men Strinda og klæbyggene for det halve. Broen blev senere flyttet lengere ned, dog ovenfor Marinen. Efter Trondhjems privilegier av 18. november 1670, skulde broens bekostning deles mellem byen og fogderiene.

I 1684 blev den gamle falleferdige bro revet og en ny bro blev bygget ca. 200 meter ovenfor der hvor den nuværende bybro ligger.

Broen blev bygget for statskassens regning og kostet 1400 riksdaler, men ifølge kongelig forordning av 1685 skulde byen vedlikeholde samme. Grunnen til at broen blev flyttet ned til Baklandet og bygget for statens regning var visselig for å lette trafikken til Kristiansten festning, som var anlagt ca. 10 år før.

Den nuværende gamle bybro blev bygget av stadsingeniør C. Dahl i 1860—61 og var det første større byggverk som han utførte i Trondhjem.

Nedre Baklandet er hovedsakelig bygget på Bakke gårds grunner, og Øvre Baklandet på Baklandets grunn. I begynnelsen av det 18. århundre fantes tre matrikulerte eiendommer som kaltes Bakland, der for det meste hadde felles eiere. De tilhørte i 1735 kjøbmann Carsten Wolqvartz, senere hans enke Marie Treschow. (Hun skjenket i 1753 2400 Riksdaler til husarme). Baklandets jorder lå på strekningen Stensbakken, Kristiansten, Lillegårdsbakken, Øvre Baklandet og Vøllabakken.

Omkring 1770 kjøpte general von Krogh disse eiendommer. Den betydeligste var Lillegården, også kalt Svinryggen og Lille Baklands gård. Nevnte eiendommer, på hvis grunn en stor del av forstaden Baklandets hus blev opført, innbragte sine eiere en anseelig grunnleie.

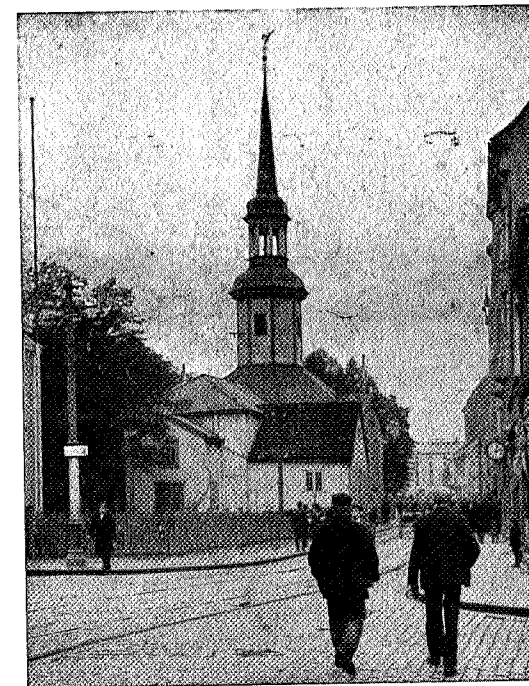
På høiden ovenfor Baklandet stod i sin tid en vindmølle, hvorefter navnet Møllenberg går igjen. Denne mølle blev omsider flyttet på en bakke utenfor Stenberget, som senere gjennom tidene er blitt kalt Møllehaugen.

Med det samme videre noen ord om Trondhjems vindmøller. Oppe ved det nuværende ridehus på Kalvskinnset stod i begynnelsen av det forrige århundre også en vindmølle, som ifølge Geelmuydens optegnelser var uheldig konstruert, og det var vanskelig å få møllen til å gå. Vedkommende byggmester som hadde opført møllen, hadde tidligere bygget en brygge nede på Bakkene (Fjordgaten), hvis pælefundament hadde gitt sig så det stod på skrå ut i vannet. Etter disse uhell blev det sagt om byggmesteren: «Han byggede brygger som gikk og møller som stod».

Omkring 1830 var det en mann ved navn Graah som bygget en vindmølle straks hitenfor Lademoen, som brente snart etter opførelsen. Samme mann opførte senere en vindmølle på Pineberg, som også brente. Graah bygget sin tredje vindmølle i Innherreds-

veien som likeledes brente. Den siste møllebrand bragte ulykke over mølleeieren, som endte sitt liv ved en tragedie.

Møllen i Innherredsveien var byens siste vindmølle, og det er etter denne at navnet Gråmølna går igjen.



Bakke kirke.

I 1650 hadde Baklandet kun noen få innbyggere, men etter at Kristiansten festning blev anlagt og den nye bro blev bygget i 1684, ser det ut som bebyggelsen vokste. I 1750 hadde Baklandet 153 hus, og ved folketellingen i 1815 er forstadens innbyggerantall opført med 1209 personer.

På det geistlige område var Baklandet underlagt Strindens prestegjeld. Etter initiativ av dr. biskop Peder Krog fikk stedet sin egen kirke (Bakke kirke), men vedblev fremdeles å tilhøre Lade sognekall. På retts-, skatte- og fattigvesenets område var Baklandet derimot underlagt Trondhjems by.

## Industri og skibsbygning.

I dansketiden var det ofte statens høieste embedsmenn som gikk i spissen med å starte industrielle bedrifter, og drev i mange tilfeller store forretninger. Av Baklandets historie fremgår også, at det var en biskop og en general som grunnla forstadens første større bedrifter. Baklandets Reperbane, hvorav fremdeles gjenstår rester i Innherredsveien, blev således grunnlagt av biskop Peder Krog ifølge kongelig privilegium omkring 1710. Denne bane var drevet i ca. 200 år. I begynnelsen av det 19. århundre var Albregt Schancke eier av Reperbanen, i midten av århundret Johan Næss og i slutten av nittiårene Johan Hegdahl, som var den siste som drev Reperbanen.

Omkring 1770 kjøpte general Georg von Krogh Lillegården og øvrige nevnte eiendommer som tilhørte Baklandets gård, og kom derved i besiddelse av det store grunnareal som grenset imot Nidelven fra Nedre Baklandet til Vollabakken.

Krogh var en meget driftig mann, som hadde stor interesse både for industri og jordbruk. I slutten av det 18. århundre startet han Baklandets Tegilverk (Aktietegilverket) som fremdeles er i drift og er et av Trøndelagens eldste i sin branche. I samme tid grunnla generalen også et skibsverft ved Nidelven som lå ganske i nærheten av teglverket. På jordbrukets område var Krogh også foregangsmann og i denne forbindelse kan nevnes, at han var den første i det Nordenfjelske Norge som begynte å avle poteter.



General G. Fr. v. Krogh.

En stor betydning for Baklandets utvikling hadde også Meinckes skibsverft, som blev startet av grosserer Heinrich Meincke og hans søster fru Catharina Meincke Lysholm 1779. Dette verft lå på nedre Baklandet og var drevet i 100 år. Etter Meinckes tid blev verftet overtatt av et interessentskap, bestående av H. Knudtson & Co., Jenssen & Co., Hoë & Co., H. W. Finne & Sønner, C. L. Schreiner og skibsbyggmester M. Woigth.

I tredveårene fikk forstaden ytterligere et nytt skibsverft, som blev grunnlagt av skibsbygger Arnt Sundt. På dette verft blev det også bygget mange stolte seilskib til Trondhjemske rederier. Sundtverftet lå på Nordre Verfts nuværende tomter.

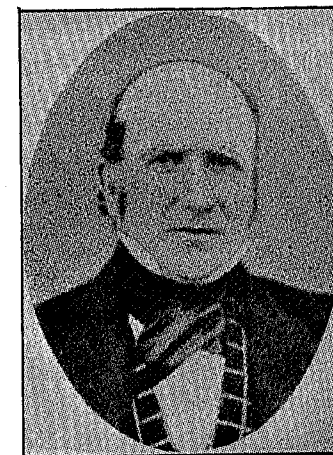
## Ingeniør John Trenery.

I 1843 møter vi ingeniør John Trenery på Baklandet, og hans oppgave var å skape en ny tid ved hjelp av dampmaskinens veldige krefter. — Trenery var engelskmann og kom til Trondhem for å starte et mekanisk verksted.

Fabrikken ved Nidelven blev opprettet på Øvre Baklandet i 1843. Tomten til anlegget blev kjøpt av borgermester Henrik Lysholm og prokurator Olaus Wahl, som i denne tid var eier av den del av Baklandets gård som lå ved Nidelven. Nidelvens fabrikk blev startet av et interessentskap bestående av konsul Herman Garman, konsul Arild Huitfeldt, grosserer C. L. Schreiner og ingeniør John Trenery.

Grunnleggelsen av denne bedrift var for byens arbeidsliv og utvikling det største tiltak som blev gjort på industriens område i det 19. århundre. Trenery var en fremragende ingeniør og foregangsmann i sin branche. Under hans ledelse blev D/S «Nidelven» maskin og kjel samt jernbanelokomotivet «Trønderen» bygget, og begge disse var de første i sitt slags som blev fabrikkert hjemme i Norge. John Trenery var fabrikkens bestyrer til 1863. Han begynte med en ubetydelig bedrift og etterlot sig ved sin død i 1864 et av landets største verksteder med en arbeidsstokk på ca. 200 mann. På gamle Bakke kirkegård ligger ingeniør John Trenery begravet, og på hans grav er reist et monument av jern, som bærer følgende inskripsjon: «Takknemmelige arbeidere ved Nidelvens fabrikk reiste dette minne».

Fabrikken ved Nidelven hvis navn i 1872 blev forandret til (Trondhjems mekaniske Verksted) hadde sine bedrif-



Ingeniør John Trenery  
† 1864.

ter på Øvre Baklandet i 50 år og satte gjennom dette tidsrum et myndig preg på forstadens liv og utvikling. Trondhjems mek. Verksted vil vi senere høre om.

Også i slutten av det 19. århundre blev det opprettet en rekke industrielle bedrifter på Baklandet. I syttiårene startet J. Dahl et mekanisk verksted på Kirksletta. Han var også interessert i sjøfartsbedrifter og eiet dampskibene «Arne» og «Thomas Angell». Sistnevnte skib var ført av kapt. O. Wold (senere fører av D/S «Lagatun», død 1933). Omtrent i samme tid startet L. Tallaksen et metallstøperi i Baklandets Nygate nr. 11. I 1884 blev Ørens mek. Verksted opprettet av ingeniør Edv. I. Olsen. I nittiårene startet U. Wisløff og Alb. E. Olsen Baklandets støperi og mekaniske verksted, som i århundredskiftet blev fortsatt av disponent J. G. Faanes, H. O. Waade, Alfred Holmgren med flere.

## Handel og skipsfart.

Allerede i begynnelsen av det forrige århundre hadde Baklandet mange handelsmenn, skibsredere og skipper, og som innledning skal vi først i all korthet nevne disse, som i tidsrummet 1800—1850 var forstadens bærende krefter på handelens og sjøfartens område.

Kremmer Ole Wærkland eiet brygge nr. 1 på Baklandet samt gården Overvik i Strinda. — Kjøbmann Hans W. Weyby. — Kjøbmann Johan H. Schmidt eiet gård og brygge nr. 30 på Nedre Baklandet samt skibet «Duen». (Kasper Halmø). — Kjøbmann Nils A. Eggen eiet gård nr. 10 Nedre Baklandet samt brygge nr. 7 og 8. — Høkert Nils Nilsen eiet gård nr. 64 Øvre Baklandet og brygge nr. 12—13 og 14, samt jekt «Ingeborg Anna» (skipper Jakob Rønne). — Handler Ole Sandberg eiet brygge nr. 27 og slupp «Fredrich». — Kjøbmann Johan G. Ulstad, Nedre Baklandet. Brygge nr. 15, 16 og 17, samt jektene «Serine Bergitte» og «Serine Margrethe». Førstnevnte fartøi var ført av skipper A. Bredahl. — Handler Lars Lindberg. — Høkert Peter Hammer. — Høkert Carl Gran eiet gård nr. 33, Nedre Baklandet. — Handler Guttorm Hilde. — Kjøbmann Martin Pettersen. — Handler Georg Levanger eiet gård nr. 18, Nedre Baklandet og jekt «Ingeborg Christine» (O. Ellingsen) og jekt «Fortuna» (Andreas Lund). — Handler H. P. Schwartz eiet gård nr. 14, Nedre Baklandet. — Handler C. Henrichsen eiet jekt «Berntine», som han selv førte på handels-

turer til Nordland. — Kjøbmann Isach L. Dahl, Nedre Baklandet nr. 20, eiet jekt «Haabeth» og jekt «Antonette Regine». Dahl var en meget godgjørende mann, som i sin tid skjenket et legat til Baklandets asyl, hvis kapital idag utgjør ca. kr. 8000.00. Dessuten opprettet han også et legat til fattige i Rissa. — Høkert Anders Hagen, Nedre Baklandet 61, eiet jektene «Søkkeline» og «Perlen». — Høkert Ole Berg. — Handler Ole Aune. — Handler Hans Barstad. — Kjøbmann E. M. Struck (1792—1848) eiet gård nr. 17, Nedre Baklandet. Testamenterte 200 speciedaler til Bakke kirke, 500 speciedaler til Baklandets skole, 300 speciedaler til Barneasylet. — Handler Peder Schancke eiet gård nr. 15, Nedre Baklandet. — Høkert Ole Tangen. — Handler Peter Fr. Berg. — Høkert Jonas Berg eiet jekt «Løberen». Av hans barn kan nevnes kjøbmann og skibsreder Joh. Berg og havnefoged O. A. Berg. — Handelsmann Sivert Tomseth, Øvre Baklandet. — Edward Green (1807—1849) var handelsmann på Baklandet fra omkring 1830 til sin død. Eiet gård på Nedre Baklandet (Greengården) samt slupp «Antonetta» (H. Nilsen). Han var kaptein i Borgergarden, gift med Lorine B. Levanger. Green var sønn av sjøfarende Edward Green (1787—1839) som var født i England. Han bodde i begynnelsen av det forrige århundre på sin gård Blussevolden i Strinda. — Kremmer Jon Dahl eiet brygge nr. 25 og 26, Nedre Baklandet. — Kjøbmann Hans Strøm eiet gård 31, Nedre Baklandet. — Kjøbmann Ole Qvam, Nedre Baklandet 14, var en av forstadens mest formuende menn i nevnte periode. — Kjøbmann Anders Koen, Nedre Baklandet 61. Han eiet slupp «Romelusa» (skipper Jeppe Koen) og slupp «De Tvende Brødres Haab» (skipper A. Koen). — Kjøbmann O. C. Matheson, 1794—1857. Eiet gård nr. 3 med brygger på Nedre Baklandet. Matheson var en av forstadens betydeligste forretningsmenn og drev utstrakt forretning på Nordland. Han eiet mange fartøier, og av disse finnes følgende nevnt i tollprotokollene: Jekt «Johanna Andrea» (skipper Andreas Berg), jekt «Jonetta Andrea» (skipper O. Nessel), «Brødres Haab» (skipper A. Jacobsen), «Anna Maria» (skipper N. Winther). Matheson var gift med forstander Iversens datter, Johanna Andrea, og hadde i sitt ekteskap 11 barn. To av hans sønner Jacob og Christian Matheson startet i 1852 firmaet Jacob Matheson i Strandgaten. — Kjøbmann J. Barstad drev forretning på Baklandet omkring 1815—40, eiet jekt «Caroline» (skipper Hågen Wold) og jekt «Martha Helene». — Kjøbmann Nils Henrich Bugge (1790—1871) eiet gård og brygge

nr. 66, Øvre Baklandet, samt jekt «Berntine Marthine». I sin yngre dager seilte Bugge i utenriksfart som skibsfører. Han førte fregat-skibet «Forsøget» av Trondhjem fra 1824 til 28, brigg «Christian August» fra 1828 til 41. — Iver Matheson, Nedre Baklandet 38, eiet slupp «Patrioten» samt jekt «Familien» (M. Buch) og jekt «Marie» (J. Matheson).

Videre kan nevnes flere av Baklandets skibsførere, som i den første halvdel av det forrige århundre førte skib i utenriksfart: Kaptein Bastian Stabel førte bark «Inger Johanne» av Trondhjem (omkring 1820—30). — Rolf M. Halseth eiet gård nr. 27, Nedre Baklandet. Han førte galeas «Patrioten» og senere skonnert «Nøisomhet» (omkring 1830—40). I sistnevnte skib eiet han halvparten sammen med firmaet Hoë & Co. — Nils Bye førte brigg «Bolette Christine» av Trondhjem. — Hans H. Tothammer førte omkring 1800—1830 brigg «Fortuna» og senere fregat «Maren Christina» av Trondhjem. — Skipper John Wold førte eget skib som het «Gud mit Haab».

## Baklandets storhetstid.

1850—1880.

Ved kongelig res. av 2. juni 1846 blev Baklandets menighet opprettet, og fra samme tid kom forstaden helt under byen.

I midten av det forrige århundre var det omkring 60 skib og fartøier hjemmehørende på Baklandet. Forstadens handelsmenn og redere utsendte sine skuter på handelsekspedisjoner både nordover og sydover og delvis også til utlandet. I begynnelsen av januar måned var det liv i Elva, når Baklandsjektene tok inn salt, varer og gjorde sig klar til Lofottur. Så snart lasten var inntatt og vinden blåste fra land, hivet alle fartøier sine anker op under sang, musikk og larmende støi.

De hvite seil blev heist, og Baklandsflåten drog ut på nordlandsferd. På nordlandsturen var jektene lastet med alle slags varer. De fleste hadde kaffe, tobakk, sukker, mel, gryn, erter og andre kolonialvarer, samt smør, gammelost og flesk. Andre hadde jernvarer, taugverk, fiskeredskaper, manufaktur, kortevarer, strømper, vanter, lær, skotøi, tresko, vadmél, ullgarn, papir og kortstokker m. m. m. Skipperens kahytt akterut var helt innredet som en butikk. Alle varer blev solgt eller bortbyttet i Lofoten eller i Finnmarken.

Til last for hjemturen blev råfisk innkjøpt, som saltedes løs i rummet, og samme blev losset ute i distriktene og tørret til klippfisk.

I juni måned sendte mange av Baklandets kjøbmenn sine jekter på handelsturer til de Nordlandske og Namdalske markeder for å selge varer av alle slags. Det første marked begynte i juni på Stokmarknes. Når dette marked var slutt, blev det fortsatt til markedene på Sleipnes i Helgeland, Bjørn på Dønna, Tyldrum ved Brønøy, Rørvik (i Nærøy) og Mehlen i Overhalla (ved Namsen).

Det var alltid bare 8 dager mellom hvert marked, og på grunn derav var disse markedsturer mange ganger meget anstrengende for mannskapene ombord, da det absolutt gjaldt å komme frem i rette tid. Hvis det inntraff blikkstilte vær, så det ikke nyttet å bruke seilmakt, var det ingen annen utvei enn å sette sig i båten, ta årene fatt og buksere jektene frem til bestemmelsesstedet. I slike tilfeller måtte jektmannskapet ofte sprengro flere døgn i sommervarmen så svetten drøp utav buksebaken. Efter hjemkomsten fra Lofoten og markedsturene blev fartøiene bredd, malt og oppusset.

I juli, eller i begynnelsen av august drog man atter på Nordlandsferd. Mange av Baklandsjektene seilte også i fraktfart på kysten og formidlet den vanlige varetransport som i våre dager besørger av dampskibsrutene. Andre seilte på handelsturer med varer og tomtønner. Disse saltet som regel sildlast for hjemturen eller tok med tørrfisk, rogn og tran. I høsttiden sendte Baklandets større kjøbmenn sine jakter og galeaser med sildlaster til Bergen, Oslo, Kjøbenhavn og Østersjøstatene.

Det var egentlig omkring 1860—70-årene at forstaden hadde sin storhetstid og vi skal nu fortsette vår vandring på Baklandet for å stifte bekjentskap med denne periodes ledende menn.

Kjøbmann Gregus Jacobsen. Ingen av forstadens innvånere har efterlatt sig et så udødelig navn som Gregus Jacobsen. Han var født den 29. januar 1799. Blev i firtiårene gift med enkefru Gjertrud Levanger. Hun drev handel og eiet gård med brygge, Nedre Baklandet nr. 2. Jacobsen fortsatte fruens firma i eget navn og oparbeidet en stor handelsvirksomhet på Nordland og Finnmarken, som gjennom årene skapte ham en betydelig formue. Den 5. november 1875 døde ungdommens og sjømennes store velgjører kjøbmann Gregus Jacobsen. Hans ekte-

skap var barnløst, hvorfor han skjenket bort sin formue til følgende legater: Gregus Jacobsens legat for ungdommen og Gregus Jacobsens legat for gamle sjømenn. Disse to legater eier tilsammen en formue på ca. kr. 550,000.00.

Legatet for ungdommen eier en kapital på kr. 400,000. En tredjedel av rentene tillegges kapitalen, og resten utdeles i hele porsjoner a kr. 1000,00 og i halve porsjoner a kr. 500.00 til unge gutter som er sønner av uformuende og fattige foreldre i Trondhjem. Pengene skal kun utdeles til gutter som har fylt 14 år, er frisk, har gode evner og som akter å studere eller på annen måte skaffe sig utdanning som har betydning for vedkommendes fremtid. I våre dager er det omkring 25 Trondhjemsgutter som hvert år nyter godt av Gregus Jacobsens legat, og den hærske trønderske herremenn som i tidligere dager blev hjulpet frem ved dette legat, sitter nu i høie stillinger rundt om i verden.

Legatet for gamle sjømenn har en formue på ca. 150,000 kr. En fjerde-part av rentene tillegges kapitalen, resten utdeles til gamle sjømenn som har faret tilsjøs i minst 35 år. Når oplagskapitalen er blitt stor nok, skal en del av samme anvendes til innkjøp av et hus, der skal innredes til et hjem for sjøfolk og skal kalles Gregus Jacobsens sjømannshjem.

Brødrene Koen. Kjøbmann Jessen Koen bodde i egen gård, Nedre Baklandet nr. 22. Han eiet skonnert «Luther», som hovedsakelig blev disponert i utenriks fart. Skibet var ført av kapteinene H. P. Hansen og I. Wangberg med flere. Koen drev Nordlandsforretning og var spesielt interessert i omsetning av fiskeprodukter. I 1856 bygget han sammen med sin bror, skibsfører J. H. Koen, brigg «Brødrene». Med dette skib seilte kaptein Koen i flere år på Amerika med emigranter. På en tur over Atlanteren i 1858 hadde han 130 passasjerer ombord, derav 42 barn. Turen tok 47 dager, som i den tid var betraktet som en meget hurtig Amerikareise. I 1870 seilte kaptein Koen til Rio de Janeiro med sitt skib. Denne tur blev hans siste reise og bragte et sørgelig budskap til hans hjem på Baklandet. Den gule feber raste i byen, og fem av brigg «Brødrene»s besetning blev syk og avgikk ved døden. Blandt de døde var kaptein Koen og hans sønn Bastian. Samtlige blev begravet i Rio Janeiro.

Kjøbmann Joh. Fredrik Paasche var i syttiårene en av forstadens driftigste menn. Han startet sin forretning i 1854. Eiet gård nr. 66, Øvre Baklandet, med to brygger, samt

jekt «Semeline» (skipper Karl Olsen), jekt «Fredrikke» (skipper Lorentsen), jekt «Ragna» (skipper Pedersen).

Gunerus Ulstad, Nygaten nr. 2 var en av Baklandets mest velhavende kjøbmenn i den siste halvdel av det forrige århundre. Han eiet gård Ulstadløkka inne ved Buran. På denne gårds jorder ligger nu parkanlegget og bebyggelsen nedenfor Lademoens kirke.

Kjøbmann Johs. Barstad, født 1817, død 1895. Sønn av skipper Hans Barstad, Baklandet. Eiet gård nr. 22 i Nygaten og gården Fagereng ved Lilleby. Barstad startet sin forretning i 1848 og drev en meget betydelig ekspedisjonstrafikk på Nordland. Av hans fartøier kan nevnes skonnert «Idun» (kapt. Granebo), D/S «Nea» (kapt. Bratsberg), jekt «Margrethe» (skipper Solem), galeas «Emelie» (skipper Jonas Wangsvik), galeas «Brødrene» (skipper Hokstad).

Skipper Chr. Lysholm var også en av Baklandets gamle pirater. Han seilte i nordlandsfarten med sin egen skute, jakt «Helene» i 50 år. På sine eldre dager var Lysholm måler og veier ved torvvekten. Han var født i 1818 — død 1896.

Kjøbmann Ole Moe, Nedre Baklandet nr. 21—23, brygge nr. 19. Drev i femtiårene en meget stor nordlandsforretning og eiet følgende fem fartøier: Jekt «Maren Lovise», «Håbet», «Caroline», «Anna Arnfine» og «Anna Jonetta». Etter Moes død omkring 1854 blev forretningen fortsatt av Richard Knoff og hans svoger Joh. M. Bernhoft. I den tid nevnte herrer var innehavere eiet handelshuset jekt «Antonette» (O. Knudsen), jekt «Erstatningen» (A. Hendorff), jekt «Den gode Hensigt» (J. Fjærem), skonnert «Louise» (H. Kattenkamp), jekt «Falken», galeasjakt «Thora Othelie» (E. Moe).

Kjøbmann Richard Knoff, 1818—1892. Vi har av og til gjennom årene truffet menn som i særlig grad var besjelet av en intens virketrang. Disse menn gikk som regel i spissen når det gjaldt å starte nye affærer. En sådan foregangsmann var nettop Richard Knoff. Han var kjøbmann på Baklandet fra omkring 1854—1870. I 1854 gikk han sammen med en del andre kjøbmenn i byen og fikk opprettet Trolla Bruk i Trolla. I 1865 startet han Trondhjems Mineralvandfabrik på Baklandet. I 1870 kjøpte han gård nr. 50 i Kjøbmannsgaten og opførte på denne eiendoms tomter en helt moderne mineralvannfabrikk. Videre bygget han i samme tider et fabrikanlegg i Fjordgaten nr. 3. I ottiårene startet han tønnefabrikk i Strinda. Richard Knoff eiet også gården Ringve

i Strinda, og de store herskkelige bygninger som pryder denne eiendom blev også i sin tid bygget av ham.

Kjøbmann Ingebrigt Eggen (1812—1901). I femti-årene møter vi videre en meget kjent trønder på Baklandet, som på flere områder skapte sig et udødelig navn. Denne mann er kjøbmann og legatstifter Ingebrigt Eggen. Han begynte som handelsmann i Nygaten nr. 4 i 1850, og det ser ut som han allerede etter 12 års drift var blitt en meget holden mann. I 1862 kjøpte han generalkonsul E. C. Dahls store eiendommer ved Gravalmenningen (Felleskjøpets nuværende eiendommer), og drev der i ca. 40 år en meget betydelig forretning. Eggen var gift med Marit Steinmo og hadde i sitt ekteskap en sønn som døde i ung alder. Ingebrigt Eggen skjenket følgende legater:

1) Ca. kr. 10,000.00 til støtte for teologiske studenter. (Dette legat er nu vokset til ca. kr. 25,000.00).

2) Til St. Jørgens Stiftelse (St. Jørgens Hus) kr. 40,000.00. Ved renteplegg har legatet øket sin formue til ca. kr. 55,000.00.

Kjøbmann Jørginus Barstad var en bror av Johs. Barstad. Eiet gård nr. 60, Øvre Baklandet, hvor han drev manufakturforretning m. m. Han var også interessert i nordlandsforretning og eiet fartøi sammen med grosserer O. Stømsem.

Kjøbmann Peder Johansen, Nedre Baklandet nr. 10, drev en meget assortert forretning. I sekstiårene blev firmaet overtatt av hans to sønner Joh. P. Johansen og Christian N. Johansen.

Kjøbmann Joachim Iversen, eiet gård nr. 27, Nedre Baklandet.

Kjøbmann L. P. Oxholm, Nedre Baklandet 16, startet sin forretning i 1849, og var i sekstiårene en av forstadens ledende menn.

Sara Wiklem (firma A. P. Wiklem), Nedre Baklandet 25 (29), drev kolonialforretning og en i sin tid meget besøkt restaurant. Hun utrustet også fartøier til nordlandsmarkedene.

Rasmus Thonning Lund, født 1. desember 1831, død 11. april 1890. Han eiet gård med brygge nr. 20 i Nygaten og var i ottiårene uten tvil Baklandets største og mektigste handelsmann. Lund eiet handelsstedet Evenskjær, Skånland i Senjen, hvor han også drev forretning. Salg og tilvirkning av klippfisk var Thonning Lunds hovedforretning, og til sine tider rustet han ut en hel flåte av fartøier til Lofoten og Finnmarken. Firmaet eiet selv følgende

skib: Galeas «Petrus» (skipper Oluf Ramberg), galeas «Emma» (skipper Edvard Winje), galeas «Familien» (skipper Gunerius Winje), jekt «Josefine» (skipper Peter Lysholm), galeas «Helene» (skipper Ole Øren m. flere). Jakt «Helgoland» (skipper A. Bartnes m. flere), jekt «Anna Eline» (A. Bartnes m. flere), jekt «Brevikhesten» kallet (skipper Brevik). Etter Lunds død i 1890 blev forretningen fortsatt av hans brorbarn Tobias, Hans og J. E. Lund (herom senere).

Kjøbmann A. Rian startet sin forretning på Baklandet i 1852. Eiet gård og brygge nr. 28 i Nygaten. Han hadde en stor handel med befolkningen ute i sjødistriktene og omsatte spesielt fisk, tran, rogn, kolonial, salt og jernvarer. Han eiet jekt «Ingeborg» (skipper Nagel m. flere). Det var et spesielt trafikkcentrum ved Rians eiendommer, stordelen av båtfolkene fra bygdene la til i almenningen utenfor hans brygge. Før jernbanens tid kom det også daglig lange karavaner av kjøpere fra Hegra, Stjørdalen, Malvik og Strindlandet farende inn i forstadens gater. Disse kjørende trafikkanter hadde ofte fast stasjon hos Rian og satte sine hester inn i hans store gårdsrum. Kjørerne fra Selbu stoppet derimot op på Øvre Baklandet utenfor kjøbmann Donner og garver Ulstads eiendommer.

Kjøbmann Henrik Rønning, Nygaten nr. 6, eiet jekt «Gevalda» (skipper G. Dybfest). Han drev nordlandsforretning som forstadens andre kjøbmenn. I sine eldre år var Rønning overvraker og veier i Trondhjem.

Skipper Gunnerius Hammer var også en av Baklandets bekjente nordlandsfarere, eiet gård nr. 6, Nedre Baklandet, samt jakt «Aurora». Med denne skute seilte han i ekspedisjonsfart omkring 50 år.

Kjøbmann J. C. Bromstad kjøpte Ingebrigt Eggens gård i Nygaten og startet forretning i 1863. Eiet jekt «Laura» (skipper Olaus Nøstvik), jakt «Emelie» (skipper Anders Andersen). Bromstad flyttet i 80-årene til Stjørna, hvor han kjøpte gården Høibakken.

Kjøbmann Joh. M. Bernhoft (1824—1913) eiet gård nr. 8 i Nygaten. Han startet som foran nevnt forretning sammen med Richard Knoff i 1854, men uttrådte av firmaet Ole Moe & Co. etter noen års forløp og etablerte sig som handelsmann i Munkegaten. Bernhoft hadde etter uttredelsen av kompaniskapet følgende to fartøier: Jakt «Snekken» (P. Øien) og galeas «Baldur»





Jekt «Augusta»  
(Baklandet).

vil fortsette å vokse da en del av rentene hvert år skal tillegges kapitalen.

Handelshuset Theodor Moe (Theodor Moe og J. F. Helberg). Dette firma blev startet i 1869. Moe var født på Baklandet, sønn av skipper Ole Moe. Etter Gregus Jacobsens død i 1875 kjøpte firmaet hans eiendommer Nedre Baklandet nr. 2, hvor det drev en meget stor forretning i ca. 40 år. Moes hovedforretning var omsetning av klippfisk og andre fiskeprodukter. Dessuten drev firmaet engrosforretning i kolonial og deltok meget i sin tid i handelstrafikken på de nordlandske markeder. Moe opførte egne handelsboder på markeds plassene, og kjøbmann Helberg reiste ofte selv med og bestyrte denne gren av husets affærer. Theodor Moe eiet følgende fartøier: Galeas «Moder» (skipper John Moe), jakt «Rask», jakt «Rikta» (skipper Ole Myhre), jekt «Augusta» (skipper Gerhard Olsen), jekt «Tre Brødre» (skipper Joh. J. Helberg).

Kjøbmann Fredrik Iversen startet forretning i 1871. Eiet gård nr. 1, Nedre Baklandet.

Familien Fjærem på Baklandet. Sjøfarende Hans P. Fjærem var gift med Olava Sten. Han omkom ved et forlis i utlandet omkring 1835. Hans enke eiet gård i byen, som brente under storbranden 1841. Etter branden kjøpte hun gård nr. 76, Nedre Baklandet (Ørneapoteket). Fru Fjærem var en driftig dame og deltok meget i handelsfarten på markedene. I 50-årene var hun utsatt for en sørgelig ulykke, idet hennes fartøi forliste på tur til Levangermarked og forliset kostet 11 mennesker livet. Enkefru Fjærem døde i sekstiårene og etterlot sig tre sønner.

(J. N. Lindgård). Bernhoft var meget interessert for fiskeriene og de bedrifter som står i forbindelse med samme, og av den grunn skjenket han sin formue til et legat: «For fremme og utvikling av fiskerierne i Trondhjems stift». — Legatet står under Trondhjems Fiskeriselskaps styre, eier en kapital på ca. 80,000 kr. og

Skipper H. P. Fjærem. Han førte i sine yngre dager slupp «Mette Sofie» av Trondhjem, kjøpte senere slupp «Foreningen» og jakt «Kristine» og seilte i flere år for egen regning.

Skipper Johs. Fjærem eiet jekt «Elida». Han fikk i syttiårene bevilling på fløtmannstrafikken i Nidelven og innehadde samme helt til nybroen blev ferdig omkring 1886.

Styrmann Ulrik Fjærem var gift med Anna Loktu. Han omkom ved Trondhjemsskibet skonnert «Louise»s forlis i 1863. Av hans barn kan spesielt nevnes en meget kjent Trondhjemsborger, fløtmann Hans P. Fjærem, som var fløtmann i Ravnkloa fra 1880 til 1930. Han deltok også i fløtmannstrafikken i Nidelven i den tid hans onkel Johs. Fjærem drev samme.

Kjøbmann B. A. Aas, Nygaten nr. 12, eiet jakt «Elisa», skonnert «Ekspress» og jekt «Enigheten».

Kjøbmann Th. Wenberg, Nedre Baklandet 31, eiet jekt «Anna Marie» (skipper Schjetnan). Wenberg flyttet i 80-årene til Stjørdalen, hvor han fortsatte som handelsmann.

Kjøbmann O. J. Halseth, Nygaten 24, eiet jekt «Juno», som han selv førte i nordlandsfarten.

Kjøbmann Joh. T. Lund, Nygaten 14, var en bror av forannevnte R. Thonning Lund, og drev eksport av sild, fisk og tran.

Kjøbmann I. O. Lindbach, Nedre Baklandet nr. 18, drev en betydelig handelsforretning og var en av forstadens mest formuende menn.

Brødrene Riiber drev i årrekker ekspedisjoner på Nordland. Claus Riiber, Nygaten 18, eiet jekt «Margrethe». Andreas Riiber eiet jekt «Bergliot». Cato og Johan Riiber utrustet også til stadighet fartøier til Lofoten og Finnmarken, og drev som spesialitet tilvirkning av klippfisk.

Videre kan nevnes to Baklandsskipper som seilte i nordlandsfarten, Peter Øien eiet jekt «Augusta» og Ole Christensen jekt «Karoline».

Til slutt skal vi nevne L. J. Smedsaas, som i slutten av forstadens storhetstid var en av Baklandets betydeligste kjøbmenn. Han startet sin forretning i Baklandets Nygate 16 i 1877, men bygget senere gård nr. 87, Nedre Baklandet og flyttet dertil.

Kjøbmann Jens P. Rian drev i mange år forretning i egen gård Nedre Baklandet nr. 68, og fra hans tid går navnet Rianhjørnet fremdeles igjen.

Detailedistforeningens Sparebank blev startet av en del kjøbmenn på Nedre Baklandet i 1865. Senere blev banken flyttet til Kjøbmannsgaten. I 1884 blev kapitalen utvidet og fra samme år fikk banken nytt navn: Trondhjems Handelsbank.

Foruten forannevnte handelsforretninger var det også en hel del håndverksbedrifter på Baklandet, som skaffet en masse mennesker beskjeftigelse, og innen håndverkstanden var det garverne og bakerne som inntok ledelsen.

Garverne hadde det meget travelt, og det kom av den store omsetning som disse hadde til almuen fra sjødistriktene. Alle sjøfolk og spesielt Lofotfarerne fra Stadsbygden, Rissa og Leksvikstranden brukte i den tid svære sjøstøvler av lær, samt skinnbukser og skinnstakker av barkedt skinn. Dessuten hadde garverne en stor kundekrets i alle bønder som landet på Baklandet og satte sine huder og skinn inn til barking.

Sands Garveri lå på Nedre Baklandet nr. 29 og blev opprettet av garver L. A. Sand 1829. Etter grunnleggerens død blev samme fortsatt av sønnen Fritz Sand, som var en meget ansett mann innen byens håndverkstand. I nittiårene blev han ansatt som kemner i Trondhjem og fra samme tid blev garveriet nedlagt etter ca. 60 års drift.

Ulstads Garveri blev startet av I. B. Ulstad i 1841 og lå på Øvre Baklandet nr. 41. Dette garveri var drevet til i ottiårene. Ulstad var født på Baklandet og sønn av kjøbmann J. G. Ulstad.

Eggen Garveri. På Nedre Baklandet nr. 5 startet G. Eggen sitt garveri i 1842 og drev samme i 50 år. Garver Eggen var født på Baklandet 1818, sønn av kjøbmann N. A. Eggen, gift med Stincken Margrethe Bugge, datter av skibsfører og kjøbmann Nils Henrich Bugge. Han døde i 1891. Eggen var en meget begavet tegner og har efterlatt sig et billede som forestiller «Tordenskiold i sjøen sprang», og det var visselig efter sin far at kunstmaler Chr. Eggen hadde arvet sitt talent.

Wiborg Garveri lå på Nedre Baklandet nr. 54 og var drevet av Henrik Wiborg i ca. 45 år.

Bakerne. I storhetstidens siste dager var det 7 bakermestre på Baklandet samtidig, og dette er også et bevis for at omsetningsforholdet var livlig: Disse var: Jonas O. Eidem, J. Køhler, Odin B. Hauan, Hans Hegdahl, O. Johnsen, Th. Nilsen og O. A. Næss.

Av andre kjente håndverksmestre fra samme tid kan nevnes rep-

slager Johan Næss, som drev en meget betydelig forretning, rep-  
slager Johan Hegdahl, båtbygger Carl Woigth, buntmaker Carl J. Christoffersen, bøkker O. C. Brun, murmestrene Atle Strøm og Hans Strøm, seilmaker Carl Johan Myhre.

Vi avslutter vår lille tripp på Baklandet og stikker over elven med fløtmann fra Koen-almeningen til Must-almeningen. I dansketiden hadde Nidelvens fløtmann ifølge kongelig privilegium enerett på all fløt og lekterføring i Trondhjems havn. Den siste av de privilegerte var Christian Jacobsen Cramer, som blev ansatt i 1798. Han eiet gården Tavern ved Bratøra, som han fikk i medgift med sin hustru Maren Elisabeth Janssen. Cramer døde på Baklandet i 1839.

I midten av århundret hadde fru Andresen kommunal bevilling på fløtmannstrafikken. Fra 1870 til Nybroen blev ferdig omkring 1886 innehadde skipper Johs. Fjærem samme. I eldre tider lå fløtmannsstasjon på Ørens Verksteds nuværende tomt, og man landet på andre siden straks nedenfor den gamle tollbod. I sekstiårene blev trafikken flyttet lengere op og foregikk mellem Koernalmeningen på Baklandet og Mustalmeningen i byen. I syttiårene blev det også opprettet fløt mellem Rianalmeningen og Hagerupalmeningen (Dronningens gate almenning).

Taksten for fløt over elven var i 1860 2 skilling, senere 1 skilling, og blev videre nedsatt til  $\frac{1}{2}$  skilling. Ved myntforandringen blev taksten først satt til 2 øre, men ved fløtmannsfraktens slutning var det 1 øre.