

Denne artikkelen kan kopieres fritt og videreformidles til andre.

En forutsetning er at navn på utgiver (Strinda historielag), årbokas årstall og forfatter(e) oppgis.

Det må ikke foretas endringer i artiklene.

Det er ikke tillatt å skanne eller kopiere bilder i bøkene for bruk i andre sammenhenger.

Skipsbyggeren på Charlottenlund

Historien bak stedsnavnet

Av Jan P. Breida

Den første charlottenlunder

Det er gått over 150 år siden stedsnavnet Charlottenlund første gang dukket opp i Strinda. Det skjedde i 1854, året da konsul Christian Knudtzon frasolgte to parceller av sin gård Grilstad i Lade sogn. Begge gårdpartene ble overtatt av innvandrede sønderjyder fra det danske hertugdømmet Slesvig. Hans N. Hørløck kjøpte den øvre parten, som fikk det dansk-klingende navnet "Skovgaard".

Den andre utskilte eiendommen lå lenger ned mot fjorden mellom Nedre Rotvoll og Grilstadbekken. Her ble det foretatt grenseoppgang og gjort kjøpsavtale i juni 1854. Etter skylddelingsforretning og tinglysing på Rønningen, som var tingstedet i Strinda, fikk kjøperen utlevert skjøtet til en pris av 2000 speciedaler.

Kjøperen het *Michael Voigt*, og på hans forlangende skulle denne eiendommens navn være "Charlottenlund".

Fra en maritim kyst

Hvem var denne nybyggeren som i en alder av nærmere 70 år ville ta med familien og bosette seg ute på landet i

Strinden herred? Sikkert var han nok ingen helt ukjent mann for sine nye naboer da han flyttet ut til den nybygde gården i 1858. For hadde han ikke i mer enn 30 år vært selve drivkraften, *der Meister*, ved Trondhjems Skipsverft på Bakklundet, den myndige skipsbyggeren som til tider hadde gjort verftet til byens største arbeidsplass: "Voigt-verftet"?

Michael Voigt ble født i landsbyen Borby ved Eckernførde i Sønderjylland i 1788. Her ved Østersjøkysten vokste han opp som eldste sønn av skipsbyggmester Michael Voigt og hustru Charlotte Emilia, født Baasch. Michael d.y. hadde 4 søsken, to søstre og to brødre. Dessuten tok foreldrene til seg en søstersønn av faren. Denne pleiesønnen var litt yngre enn fetteren Michael, og het Hans Friedrich Baasch. Senere skulle han bli landskjent som kunstmaler og særlig berømt for sine ettertraktede portrettmalerier.

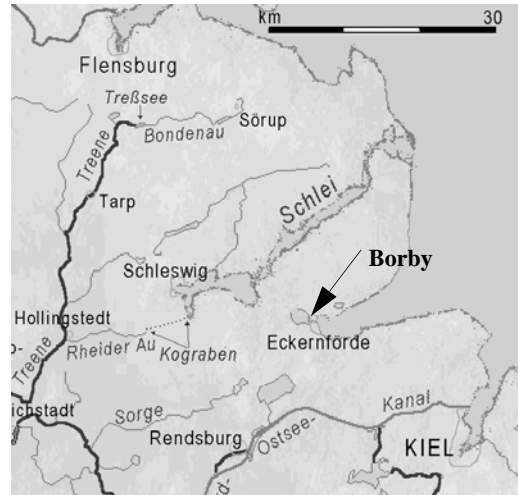
Som 38-åring hadde Michael Voigt kommet til Trondheim allerede i 1826. Han snakket tysk, for i hans hjemtrakter av hertugdømmet Slesvig i den danske helstaten tilhørte størsteparten av lokalbefolkningen den tyske kulturkretsen.

Michael kom til verden i en tid da det lille hertugdømmet disponerte omtrent

halvparten av det danske kongerikets skipstonnasje. Særlig blomstret næringsen under ufredstider, som det var mange av i Europa på 1700-tallet. Da klarte danskene gjerne å holde seg nøytrale, slik at deres redere dro økonomiske fordeler som fraktemenn også for de krigførende parter. Krieger ga bud om profitt, og tonnasjehelvetet fikk den lokale skipsbyggingen til å blomstre opp. Flere verft kom i gang, og mange kapitalister ble redere som investerte i skipsbygging og skip. Kjent er *Friedrich Wilhelm Otte* i Eckernförde, med Danmarks største privatrederi som omfattet en flåte på opp til 25 seilskuter.

I Eckernförde forbandt man Voigt-navnet med skipsbygging. På verftet i Borby hadde Voigtene regjert så lenge gammelt folk kunne erindre. Alt tidlig på 1700-tallet ble Michaels tippoldefar, salige Hans Voigt, omtalt som "Schiffbau-meister". Sønnen Johann fortsatte i samme spor. Så fulgte 3 generasjoner Michael Voigt, og både bestefar Michael og far Michael drev verftet til å bli blant de største i regionen. Under farens ledelse skal hele 31 større seilskuter være bygd og sjøsatt i Borby. Det er grunn til å tro at sønnene fikk sin opplæring ved Borby-verftet, og planen har trolig vært at også unge Michael Voigt den tredje en dag skulle overta som "meister" her.

Men en trist junidag i 1809 stod verden stille for den 21-årige Michael. Moren Charlotte Emilia døde i en alder av bare



De sønderjydske havnebyer ved Østersjøen, som tilhørte den danske helstaten, var kjent med havet. I lang tid hadde sjøfarten herfra strakt seg over det meste av Europa, og landsdelen inntok en sentral plass i internasjonal vareomsetning. Både fra omlandet og via handelsruter fra Holland, Flandern og Nord-Frankrike i sør-vest formidlet de varer til og fra Balticum, Skandinavia og Middelhavslandene. Også transatlantiske kontakter var blitt etablert. Kart fra http://commons.wikimedia.org/Category:Maps_of_Schleswig-Holstein

50 år. Hjemmets og familiens samlingspunkt var borte, og han var som et skip uten anker.

Vi vet ikke om Michael på den tiden var kommet i lære på Kongens Verft ved Holmen i København, men i så fall fikk han noen av de beste læremestrene tiden kunne by. Da kan han som nittenåring også ha vært øyenvitne til det dramatiske "flåteranet" da engelsk marine i august 1807 frekt stakk av med store deler av den danske flåten og vandaliserte



Michael Voigt, 1788-1879, kom fra Borby ved Eckernførde i Slesvig for å bli skipsbyggmester i Trondheim. Han flyttet til sin gård Charlottenlund på Strinda i løpet av 1857-58, og ble boende der til sin død.

Foto fra Trøndelag Folkemuseum.

skip under bygging på marineverftet ved hovedstaden.

Regjeringen tok dermed sitt endelige valg om å stå på Napoleons side i den pågående storkonflikten, og gjorde ende på den danske helstatens nøytralitetslinje. Både for Sønderjyllands og for Norges internasjonale vareformidling ga dette negative konsekvenser. Det svekket også sjøfartsnæringen i hertugdømmet at Norge ble skilt fra helstaten med et pennestrøk noen år senere, i ja-

nuar 1814. Det skjedde som kjent i Kiel, bare noen få mil sørøst for Eckernførde.

Trondheim – mulighetenes by

For Michael Voigt kan Trondheim ha fortonet seg som en bra plass å søke lykken i en tid da skipsbyggingen i Borby som ellers i omegnen innskrenket virksomheten, slik at mange skipsbyggere gikk ledig. Nå var han invitert nordover for å se på forholdene ved Trondhjems Skibsverft, der han forstod det trengtes en leder for å sette fart på virksomheten.

Han var så langt fra den første jøde som søkte til Trondheim. Fra gammelt av var kjøpmenn fra områder ved den danske Østersjøkysten å telle blant fremmede kjøpmenn og skipperer som seilte til norske havner for å handle. Regelmessig hadde de seilt med korn- og saltlaster til Trondheim, og de bidro samtidig til at byens eksport av hovedvarene fisk, trelast og kobber var stigende på 1600-tallet.

Snart kom imidlertid nye regler i handelspolitikken. Målet var å styrke byenes egne handelsmenn ved å forbeholde dem alene retten til å sørge for fjernhandelen og formidle varer til og fra kysten og omlandet. I stedet for å bli stengt ute, grep dermed en del utenlandske kjøpmenn muligheten til å ta borgerskap og bli fastboende i Trondheim. Slik gikk det til at ikke minst sønderjyder dukket opp ved midten av 1600-tallet.

Senere fulgte et stadig tilsig av nye kjøpmenn og handelsbetjenter. Påfallende mange av dem kom fra den gamle handels- og sjøfartsbyen Flensburg. Under trettiårskrigen hadde handelen stagnert her, byen ble invadert, og flere kjøpmenn fant ingen annen utvei enn å forlate området. Noen dro til Trondheim, som allerede tilhørte det handelsnettet de hadde vært med på å bygge opp. Her skapte de ny base for sin handelsvirksomhet. Navn som Angell, Hornemann, Lysholm, Beyer og Møllmann lyser ennå i byhistorien. De la grunnlaget for kapitaler og eiendommer bare få nordmenn kunne overgå. Men flere skulle følge. Bare på 1700-tallet tok mer enn 60 flensburgere borgerskap i Trondheim. Gjennom sine tidligere kontakter på kontinentet skulle de føre byen inn i et handelsnettverk som hadde forgreininger over hele Europa.

Om ikke tallmessig, virket det som Trondheim ble dominert av innflytterfamilier fra Sønderjylland. Noen av dem tilhørte byens øvre skikt både økonomisk, sosialt og politisk. De bodde helst i Kjøpmannsgaden med utsyn mot bryggene sine og den travle elvehavna. Herfra styrte de over det meste av byens eksport, gjerne på egen kjøp. Tilgang på råvarene fikk de også etter hvert da tilbudet på krongods ble åpnet etter 1660. Da havnet snart både jordeiendommer, skoger, sagbruk og andeler i kobbergruver i deres hender. De sørget samtidig for en lang rekke importvarer til byen og distriktet. Alt fra korn, salt og brennevin

til mer eksotiske krydder, sydfrukt, tekstiler og husflidsprodukter osv. ble for en del omsatt en detail gjennom lokale kjøpmenn og kremmere eller via utsendte jekter til kystdistriktene. De utstyrte nordlandsfarere med brennevin, korn, tekstiler m.m. og fikk fiskelaster i retur. Noe av fisken gikk til eksport, men også byen og omlandet fikk sin andel.

Trondhjems Skibsverft

Året 1779 fant flensburgere tiden inne til å sette i gang en ny næringsgren i større målestokk. De ville anlegge et skipsverft i Trondheim og bygge sine egne skip. I siste fjerdedel av 1700-tallet virket nemlig konjunktorene lovende for sjøfart. Den amerikanske frihetskriegen (1776-1783) fikk tonnasjebehovet til å stige og skipsfarten til å bli en ettertraktet næring. Dette ville byens store handelshus gjerne utnytte, og da trengtes flere skip.

Den handlekraftige kjøpmann Peder Falck var trolig den som fikk ideen om å anlegge et eget skipsverft i byen. Men det økonomiske grunnlaget ble lagt av to flensburgere, nemlig grosserer Henrik Meincke og hans søster Catharina, enkefruen etter hoffagent Lysholm. Deres to handelshus var byens største redere på denne tiden. Trondhjems skibsverft kom i gang i året 1779. Noen kalte det Meinckeverftet.

Adresseavisen meldte om folkejubel, hornmusikk og kanonsalutt da det første

skipet løp av stabelen den 1. august 1780. Meinckes brigg ”Trondhjems Prøve” var verftets byggenummer 1. Skipet ble ført av kaptein Nornberg, og var flere turer på fart i ostindiske farvann. Perioden som fulgte, ble travel for verftet. Skipsbyggmesteren, sørlendingen Marcus Hofstad, ledet oppføringen av hele 11 nybygg de første fem årene. Toppåret var 1782, da fem skipskrog samtidig lå under bygging ved beddingene.

Willkommen nach Drontheim!

Da Michael Voigt kom til byen nesten en mannsalder etter denne første store glanstiden, var forholdene endret. Få nybygg var sjøsatt de siste årene, arbeidet ved verftet bestod stort sett av reparasjoner og de jevnlige ”puss” som seilskuter trengte.

Kanskje fikk han slå følge med ei av kornskutene som sommeren 1826 seilte ut fra havner i Slesvig med forsyninger til trøndernes hovedstad. Han steg fra borde i elvehavna der bryggene lå tett oppover på begge sider av Nidelven. En mann i 60-åra med gråstenkt skjegg lettet på loslua og ønsket ”*Willkommen nach Drontheim*” med et kraftig nevetrykk. Han presenterte seg som Christian Jacobsen Cramer, skipsverftets bokholder. I neste øyeblikk stod han borte ved heisetallene og dirigerte bryggearbeiderne som bukserte Voigts reisebagasje fra dekket inn gjennom bryggeporten og videre ut til den ventende hestevogna.

Cramers kone Maren tok imot dem ved *Fergemandsstuen* og bød på en matbit. Senere ble karene sittende lenge med sine krus mens Nidelven fløt langsomt forbi. Herfra kunne Michael Voigt kaste et blick over mot forstaden Bakklandet og verftet som var hans nye arbeidsplass. Imens lyttet han til Christian Cramer, den erfarne veiviser innflytteren trengte for å få de første inntrykk av byen, forstaden og verftet. Det ble sent før han ble rodd over til Bakklandsiden, der han kunne lukke døra bak seg og endelig falle til ro i sitt nye hjem, verftets ”mesterbolig”.

Christian J. Cramer (1764-1839) kom hit fra Danmark mot slutten av 1700-tallet, og tok borgerskap som skipper i 1788. Gjennom giftermål med Maren Jansen, den avdøde fergemannens datter, overtok han ansvaret for fergetrafikken fra 1798. Han disponerte ”Fergemandsstuen”, senere kalt ”*Tavern*”, hvorfra han sørget for fløting og for føringsbåter når skuter trengte drahjelp og losing opp elven. Leiravsetninger etter Tillerraset (1811) medførte nemlig at det kunne være vanskelig å forsere elvehavna for større skip. Cramer hadde samtidig vært bokholder ved Trondhjems Skibsverft i snart 30 år. Det innebar blant annet ansvar for verftets regnskaper og korrespondanse, samtidig som han sammen med mesteren hadde daglig oppsynsplikt med arbeidet som foregikk.

Forstaden

Nidelven var bygrense. Den la sin arm rundt byen og skilte den fra landdistriktet utenfor. Bakklandet var gammelt Strindaland, men den travle næringsvirksomheten hadde knyttet landstripa til byen som forstad. Både rettslig og skattemessig sorterte Bakklandet under byen, og Strinda slapp også å ha noe med fattigvesenet der å gjøre. Kirkelig var likevel Bakklandet knyttet til Strinda prestegjeld, og Bakke kirke hørte til Lade sognekall. Kjøpmenn, håndverkere, sjøfolk og andre leide også grunnen til hus og brygger og betalte bygselsavgift til gårdeiere omkring. Nedre Bakklandet, der skipsverftet lå, hørte under gården Bakke der enkefru Finne satt som grunneier.

Mens byens sentrum var et heller stille strøk, var det liv og røre på Bakklandet.

Hit kom skip i alle fasonger. Utenfor grosserernes brygger på ”bysiden” av elva: barker, brigger, skonnerter og koffer, noen med utenlandske flagg. På Bakklandssiden: galeaser, jekter, jakter og råseilere i et sant mangfold. Dette var elvehavna, byens eneste lukkede havn.

Voigt stod i almenningen sammen med bokholderen og betraktet lossingen av fisk, rogn og tran fra ei Frøya-jekt, mens ei anna la til med potettønner fra Innherred. Bakklandet hadde sin egen duft som brakte minner tilbake fra Borby havn der hjemme. Det anget fra tørrfisk og tauverk, tjære og ”hæstsjit”, fra bakeri, smie og garveri og fra kokehus der både norske og utenlandske sjøfolk mikset sin middagsmat. Sammen med alt dette blandet seg den lokale odør fra den åpne rennestenskloakken.



Bakke gård i Strinda rundt år 1800 da regimentskvartermester Finne satt som grunneier over områdene vi ser. Da Michael Voigt kom i 1826, var det enkefru Finne som styrte over gården og så til at tomteleien kom punktlig inn. Ved hennes død 1834 delte to døtre gården. Den ene, Mette Margrethe, gift Rosenvinge, overlot sønnen å anlegge en ny gård. Slik oppstod stedsnavnet Rosenborg. Sørvest for Bakke kirke ligger skipsverftet og Nedre Bakklandet. Statsarkivet i Trondheim, priv.ark. 56.

Her var kremmere og høkere over alt i dag, det ble akkedert og handlet. Gata var full av folk. De måtte stadig vike til side for hest og kjerre når Strindabønder kom landeveien med sine varer. Før hjemturen rakk kjørekaren kanskje å utføre ærend både hos kremmer og på verksted, for ikke å si en aldri så liten tur på skjenkestuen.

Før byggestart

Da Michael Voigt inspiserte verftet i 1826, kan det vel ha vært noe forskjellig fra tegningen på neste side. Vi må tro han brakte med seg ideer og brukte tid på å planlegge hvordan verftet kunne opprustes og forbedres. Han må også ha merket seg den gode tilgangen på håndverkere som fantes i nærheten. På Bakklandet og i byen bodde repslagere, seilmakere, smeder, tømmermenn, snekkere, blokkmakere, flagg- og kompassmakere osv., og man kunne hyre arbeidsfolk som dagleiere etter behov.

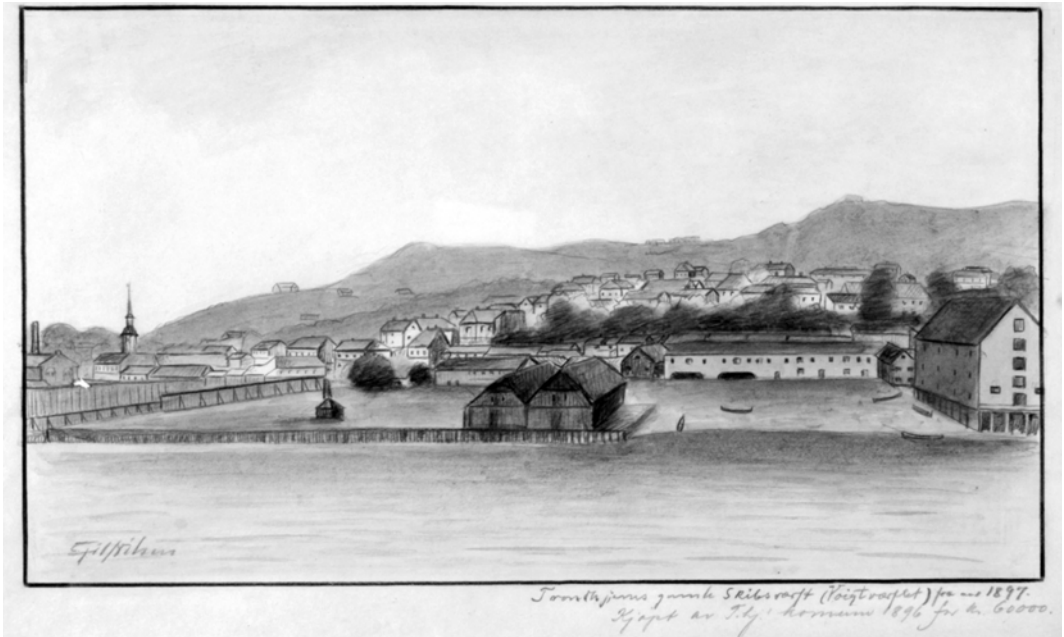
Den erfarne Cramer visste hvor skog- og sagbrukseierne var å finne, og han var klar til å gjenoppta kontakten med verftets "agenter" som dro rundt i bygdene for å skaffe kontrakter om jektelaster med tømmer og planker fra Nordmøre og Hemne, eller om partier som kom med førselsbønder fra Selbu, Rennebu og Singsaas. Han visste også hvordan man kunne anskaffe redskaper og utstyrsvarer som trengtes når skip skulle bygges eller repareres. Noe fantes på lager i byen, men firmaet M. Leigh & Co på Røros var god, gammel leveran-

dør av artikler som stangjern, snekker- og tømmermannsøkser, jern, spader, skipsspiker, tolle- og sjømannskniver, dekketøy, messing- og kobberkjeler, panner, kaffekjeler, m.m.

Den første byggeordren kom skriftlig fra Jonas Falck, en handelsmann som eide flere jekter og drev stor handelstrafikk på Nordland. Han eide også handelsstedet og gjestgiveriet Steilo i Vesterålen. Den andre kontrahenten banket selv på verftskontorets dør. Han presenterte seg som Christian Ludvig Schreiner, opprinnelig fra Slesvig, og han anmodet om å få bygd en liten skute.

Møte på verftskontoret

Mannen som banket på verftskontorets dør, var ingen passiv medeier i det store handelshus Meincke & Co. Den trettiårige Schreiner virket heller som den drivende kraft i firmaet. Gründeren Henrik Meincke, "skipsverftets far", var nå blitt 80 år gammel, og nøt sitt otium på Ilsvigen gård. Også sønnene, Just og Hilmar, hadde signalisert at de ønsket å tre ut av handelshuset. Schreiner forstod at de heller ville anlegge prektige lystgårder med parker og hageanlegg på Lade. Det var opp til Christian Ludvig Schreiner selv å ta over om ikke lenge, et tilbud som også gjaldt husets andel i Trondhjems Skibsverft. Den andre store partseier i verftet, fru Lysholm, var for lengst gått bort. "Skipsverftets mor" hadde overlatt sine forretninger til huset Knudtson & Co allerede i 1791, siden



Slik så tegneren den vel 10 dekar store Verftstomta i 1890-åra. I bakgrunnen til høyre ser vi det lange material- og kontorbygget mot Bakklansgaten. Videre østover ligger smia, kullboden og nye lagerbygg før vi kommer til våningshusene i hjørnet lengst nordøst. I følge en branntakstprotokoll fra 1880 fantes også en rekke andre bygninger på tomta, hovedsakelig skur og boder som ga plass til ulike materialer og verksteder som det var behov for. I forgrunnen er to overbygde beddinger, som delvis står på stolpeverk. Til venstre på tomta ser vi en liten murbygning med skorstein. Den inneholdt flere oppmurte gryter og kjeler til koking av bek til tjære og til "steaming" av trematerialer som skulle formes og bøyes. Tomta var inngjerdet med et 2 ½ m høyt plankegjerde, og ved mesterens bolig var et stakitt oppført rundt noe som synes å ha vært en hage. Frodige løvtrær står ennå igjen. Tegnet av Terje Nilsen. Fra Trøndelag Folkemuseum.

hun selv var barnløs. Meincke-perioden i verftets historie stod dermed ved veis ende.

Med dette som bakgrunn hadde de gjennom kontakter i Flensburg klart å skaffe en anerkjent skipsbygger som Michael Voigt. Schreiner håpet dette ville skape liv og virksomhet på verftet etter mange magre år. Bare ett skip var gått av stabelen de siste fem år – det var etter hans mening dårlig forretning. Han kunne

fortelle at flere av byens store handels- hus hadde vist interesse for å kjøpe andeler og bli medeiere. Et fellestrekk ved disse firmaene var generasjonsskiftet som hadde foregått i ledelsen. De yngre krefter som slapp til, var initiativrike og handlekraftige menn som kunne tenke seg å dele både eierskap og risiko så snart verftet våknet til liv. Da de skiltes, hadde Michael Voigt gitt to lovnader: Han skulle bygge en skute på 27 lester til Meincke & Co, og han stilte som ga-

rantist ved å påta seg å kjøpe en part av Trondhjems Skibsverft.

En trå start

Skipsbyggingen kom i gang. De første fem årene ble det bygd 1-2 skip årlig. Båtene var relativt små, men verftet var i gjenge. Et interessentskap av følgende eiere ble etablert ca. 1830: Hans Knudtzon & Co, Schreiner & Co, H.W.Finne og Sønner, Høe & Co, Jenssen & Co og Michael Voigt.

Samtidig dukket det opp ”skjær i sjøen” for byens sjøfart. Flåten hadde i stor grad levd på fiskeeksport til Spania. Med den spanske *differensialtollen* ble det bråstopp for denne traden. Nå kom nemlig spanske skip til våre kyster, og de fant snart ut at det lønte seg å hente klippfisken i Kristiansund og Ålesund framfor å ta kostnadene med å seile inn Trondheimsfjorden. Trondheims eksportører var dermed utkonkurrert av Mørebyene, som til gjengjeld opplevde Klondyketider. I Trondheim ble skip liggende i opplag i årevis, og Michael Voigt kan neppe ha følt lysende utsikter for skipsbygging.

Som om ikke spansketollen var nok, måtte man også tåle at en konkurrerende skipsbygger, Arent Nilsen Sundt, i 1830 slo seg ned som nærmeste nabo like nedenfor Trondhjems Skibsverft. Han hadde tidligere bygd skip sammen med faren ute i Sanden. Hans nye verft, senere kalt Nordre Verft, lå gunstig til for skipsreparasjoner, men Sundt bygde

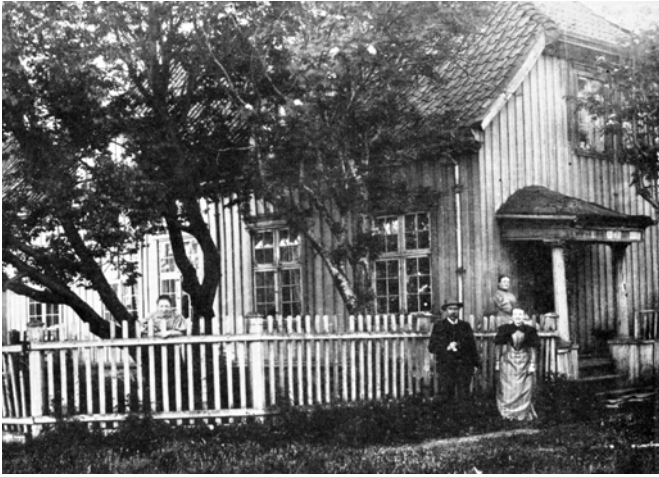
også flere større skip, til og med for Voigt-verftets partisipanter.

En lykkelig begivenhet

En dag på senhøsten 1829 bar man fram en liten pike for presten i Bakke kirke. Det var *Charlotte Amalie*, som ble døpt i Faderens, Sønnens og Den Hellige Ånds navn.

Hun kom til verden som en tidlig julegave og fylte skipsbyggmesterens hus med nytt liv. Moren, den knapt 20-årige brud som Michael Voigt hadde ført til alters noen måneder tidligere, bar navnet *Anna Margrethe Susanne*, født Schmidt. Hun behøvde ikke å flytte så langt da hun ble fru Voigt, for både gården og brygga til skipper- og handelsfamilien Schmidt var nærmeste nabo til verftet. Michael Voigts svigerfar, Johan Henrik Schmidt, kom trolig fra Flensburg og tok borgerskap i Trondheim som skipper tidlig på 1800-tallet. Her giftet han seg med Johanna Øyen fra Bakklandet, datter til jektskipper Knud Hansen Øyen og Marit Knudsdatter.

Det ble etter hvert flere enn Charlotte å holde styr på. Hun skulle bli storesøster til 6 søsken. Først kom Johan i 1832 og Lorenz Fredrik i 1834. Så fulgte fire jenter: Johanne Marie (1839), Carolina Henriette (1840) og Mathilde Margaretha Susanna (1845). Minstebarnet Anna Margarethe Christine kom til verden i 1847, året da Bakklandet ble kirkesogn i Trondheim og dermed bydel. Grensa gikk ved bekkefaret der Nonnegaten er i



Dette er ikke et landsted, men verftsboligen til skipsbyggmesteren og hans familie. Det kan ha vært i 1830-40 årene at Voigt satte håndverkere i virksomhet med å oppføre et tilbygg og foreta oppussing og vedlikehold både innen- og utendørs. Legg merke til de standsmessige søylene ved inngangspartiet. Utenfor ble anlagt en hage bak et stakitt og med en beplantning som skjermet for støy. Foto fra 1893 viser siste verftsleder, Aasen, med familie foran huset. Hentet fra "Minneboken om Trondhjem" av Wilhelm Støren. (1955).

dag. Fru Anna Margrethe Voigt skulle altså komme til å stå som småbarnsmor i hele perioden familien oppholdt seg på Bakklandet. Men hun var en borgerskapskvinne i tilsnøringens og de stramme korsetters tid. Mye av barnepass og husstell falt nok på tjenestefolket.

Nye tider banker på

Det vakte oppsikt i byen da dampskipet "Georg Canning" dukket opp på redan og la til ved Langbroen i Sanden i året 1836. I elvehavna fikk båten ikke komme på grunn av brannfaren. For noen var den dampdrevne hjulbåten som et pust fra Europa og et bud om fremtiden. An-

dre så skipet som et uhyggelig monster som trosset naturlovene og skremte bort fisken. Men noen borgere leide skipet til en lysttur innover fjorden med 60 dristige passasjerer om bord. Den 5. mars 1838 satte Staten D/S "Prinds Gustaf" i postrute Trondheim-Hammerfest, og tre år senere gikk D/S "Norcap" i fast post- og passasjerrute sørover til Kristiansand. Herfra til hovedstaden Christiania var forbindelsen allerede etablert med D/S "Constitutionen" i 1827. På få år var postgangen langs kysten i sommerhalvåret dermed endret radikalt.

For Michael Voigt betydde dette at kontakten med familie og kjentfolk hjemme i Borby

ble langt bedre. Han fikk mye å skrive hjem om i 1840-årene. Først og fremst om familien og livet på verftet, men sikkert også om aktuelle hendelser og nyheter ellers. Storbrannene i 1841 og 1842 hadde i løpet av mindre enn et år lagt halve byen i aske og sørget for at tusener av mennesker stod uten bolig. Etterpå var byen blitt et larmende anleggssentrum, dit arbeidssøkende håndverkere strømmet til fra fjernt og nær. På forbausende kort tid skjedde gjenreisningen, en ny by steg fram med nye hus i kvartaler og med åpnere gater. De fleste trange smug og veiter var borte. Bakklandet og verftet var spart av

flammene. Men kanskje var det en av de tilreisende murmestrene som ble spurt om å lage gipstaket med ornamenter og med rosett over lysekronen i familien Voigts bestestue.

Det var en forandringenes tid. Tre trondheimske handelshus og en britisk ingeniør sørget for at byens industrihistorie tok et langt skritt videre da *Fabrikken ved Nidelven* ble anlagt på Øvre Bakklandet i 1843. Bedriften omfattet en stor og moderne kornmølle som kunne lage det fineste "Hamborger-mel", et jern- og metallstøperi som fremstilte alle slags støpegods og et stort mekanisk verksted med smie, høvle- og dreiemaskiner som det knapt fantes maken til i landet. Det hele ble drevet av en 25 HK dampmaskin, og dermed var moderne britisk teknologi introdusert i Trondheim. Amtmannen skrev da også begeistret i sin femårsberetning at dette var "en Fabrikk som kræver særdeles Opmærksomhed". Noe Michael Voigt snart skulle få erfare, for nyskapningen skulle bli en viktig samarbeidspartner til skipsverftet.

Utover i 1840-årene vokste interessen for å anskaffe et dampskip til å trafikke indre Trondheimsfjord og Mørekynten. Det gjaldt å bistå den ofte trege og uberegnelige jektefarten med en sikrere kommunikasjon Levanger – Trondheim – Kristiansund. Entusiastene mente det ville forbedre varebyttet mellom by og land, og gi passasjerer helt nye muligheter. I 1847 dannet interesserte fra Trond-

heim og Innherred et dampskipsselskap med tanke på å kjøpe et skip i England. For å få en god vurdering av båten trengte de marineoffiserer, som på denne tiden var regnet som kystens pionerer innen dampfart. Men et problem oppstod utover våren 1848 - marineoffiserer kunne ikke skaffes, de måtte være i beredskap. I kjølvannet av revolusjon i Frankrike kom nemlig uforsonlige motsetninger for dagen i den danske helstaten. Hertugdømmene Slesvig-Holsten krevde fri forfatning. I København vedtok man å stå imot kravet, og krigen kom i gang i april.

En historisk kontrakt

En dag utpå sommeren 1849 må et viktig møte ha foregått på Bakklandet, for i august overleverte Trondhjems skipsverft og Fabrikken ved Nidelven i fellesskap et tilbud om å levere et tilsvarende dampskip som det man aktet å kjøpe i England. Det skulle ikke bli dyrere heller. Den 1. september ble tilbudet akseptert av selskapet. "Nidelven" ble dermed det første laste- og passasjerdampskip her i landet bygd av private norske verft. Hun skulle bli Norges første kystdampskip i det nordenfjeldske og senere satt i Hamburg-fart som Nordenfjeldske Dampskipsselskabs (NFDS) første skip. Slik var Michael Voigt med på pionervirksomhet i norsk sjøfart. Skuta ble bygd på Nordre Verft, som Voigtverftet hadde overtatt etter Sundts død i 1844.

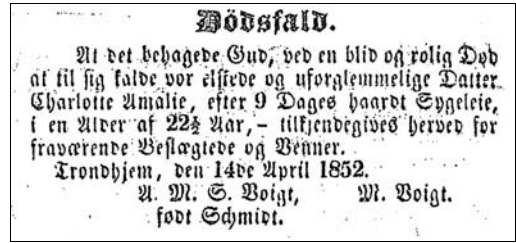
Vår ”uforglemmelige Datter”.

Utpå våren 1852 kom Thronhjems Adressecontoirs Efterretninger med en trist melding. En kjær datter og storesøster var gått bort i en alder av bare 22 ½ år. Navnetradisjonen tro hadde Michael Voigt gitt henne navnet Charlotte Amalie etter hennes farmor. Den 9. april 1852 ble den linjen brutt, ifølge ministerialboken for Bakke kirke.

Fra gravstedet hennes ved “Bakk’kjerka” hadde skipsbyggmesteren utsikt til skuter som passerte elvemunningen. Han begynte å dra på årene. Tiden som leder av Tronhjems skibsverft nærmet seg slutten. Nå måtte han tenke på familiens framtid.

Å returnere til Eckernførde etter så mange år kom ikke på tale. Siden 1848 hadde den blodige slesvigske frihetskriegen kostet mange menneskeliv der, også i hans tidligere hjemtrakter. Kjentfolk fra Borby hadde deltatt i slaget på Eckernførde fjord 5. april 1849. Fra landbatterier ble en dansk flåteeskadre skutt i filler, og danske-kongens stolthet, linjeskipet ”Christian 8.”, sprang i luften foran øynene på hundrevis av skrekkslagne tilskuere som fulgte dramaet fra land. Falne sjøfolk fylte kirkegården i Eckernførde, mens folk stod sammen om forpleiningen av fanger og sårede.

Det modnet seg en tanke hos Michael Voigt om å flytte ut på landet, bort fra støy og rennestensstank, den dagen verftsboligen skulle overlates til andre.



Innlegg i Adresseavisen 14. april 1852: *”At det behagede Gud, ved en blid og rolig Død at til sig kalde vor elskede og uforglemmelige Datter Charlotte Amalie, efter 9 Dages haardt Sygeleie, i en Alder af 22 ½ Aar tilkjendegives herved for fraværende Beslægtede og Venner.”*

Han kjente flere fra det øvre borgerskap som allerede hadde gjort det. Ikke sjelden stod gårder og gårdsparseller avtert til salg i avisen. Men eiendomsprisene var stigende, så han burde helst handle raskt. Ut på sommeren 1854 hadde Michael Voigt funnet stedet. Det lå ved fjorden ute i Lade sogn i Strinda. Her kjøpte han en parsell av Grilstad gård på 80 mål jord. Med på kjøpet fulgte skog til sommerved, rett til tarefangst for gjødning av 6 mål jord og adgang til å drive fiskeri. Han var aldri i tvil om eiendommens navn. Det måtte bli *Charlottenlund*. Da sønnen Johan kom hjem fra København om høsten samme år, hadde de to mye å snakke om.

Planer

Stolt kunne 22-årige Johan Voigt legge fram papirer fra Kongens Værft ved København, der han i 1 ¼ år hadde lært kunsten å tegne og konstruere skip. Attesten fra Sjøetatens Constructions-kammer fortalte at han hadde vist stor

Verftets gyldne år.

Trondhjem Skibsværft hadde sin glanstid i tiårsperioden 1848-57. Det var florisante år for byens handel og sjøfart. Synkende tollbarrierer åpnet havene for fraktfart, og Krim-krigen bidro sterkt til økt eksport. Prisene på bord og planker føk i været, det ble liv og travelt i skogen. Amtmannen fryktet avskoging flere steder i Trøndelag. Klippfisk og kobber fikk også gode priser ute, og den blomstrende handel ga rederne store perspektiver. Den sterkt økende etterspørsel etter skip kom til syne også ved byens skipsverft. Arbeidsstokken steg til over 100 mann, ja opp til 150 i den travleste tiden. Mer enn 20 nybygg ble sjøsatt i perioden i tillegg til større reparasjonsoppdrag, fortømringer, forlengninger og andre ombygninger.

Flid og Opmerksomhed. Han hadde ved opptaket vært i besittelse av gode nok forkunnskaper, og viste nu en innsikt som gjorde ham i stand til både å tegne og bygge skip. *Hans Lyst og Interesse for Faget sammen med en god Livsførsel gir Grund til at antage at han vil kunde blive en duelig Skibsbygger, hvortil denne Anbefaling mottages,* heter det i attesten.

For Michael Voigt var dette bekreftelsen på at slektens skipsbyggertradisjoner kunne føres videre. Bevisst hadde han valgt beliggenheten til sin nye landeiendom ut fra tanken om å anlegge et skipsbyggeri utenfor Trondheim. Det var ingen radikal og revolusjonerende tanke. I Innstrinda fantes det i begynnelsen av 1850-årene allerede to verft i Malvik sogn, og Voigt'ene hadde nok særlig merket seg bykjøpmann *Johan Richard Krognæs* som bosatte seg på sin eiendom *Karlslyst* ved *Hommelvik*. Her fikk han foruten et teglverk i gang et

skipsverft der virksomheten var livlig, ofte med flere skip under bygging samtidig.

Den gamle mester så fram til å bli verftseier på Charlottenlunds grunn med sønnen som skibsbyggmester. I tillegg kom gårdsdriften, en ny utfordring både for ham selv og familien. Men han hadde grunn til å tro at familien ønsket å flytte ut på landet. Riktignok blomstret verftet i byen - over 100 mann saget, høvlet, filte, hamret, klinket og sang oppsanger fra grytidlig morgen klokka fem til sju om kvelden. Men denne daglige "musikken" like utenfor hagestakittet må i lengden ha føltet slitsom. Fru Voigt hadde nok mang en gang kjent et stikk av misunnelse når hesteekvipasjer passerte med bymadammer på vei ut til sine landeiendommer i Strinda. Det skjedde gjerne så snart våren kom og stanken fra rennesteinen ikke lenger var til å holde ut.

På tampen

Michael Voigt ble stilt overfor store utfordringer i løpet av sine siste 3 år som skipsbyggmester på Bakklandet. Samtidig som han skulle legge planer for gårdsbruk og verft på Charlottenlund, måtte han skjøtte travle hverdager ved Trondhjems Skibsværft. Heldigvis var det hjelp å få. Sikkert på oppfordring dro nå hans fem år yngre bror, *Hans Frederik Voigt*, fra Eckernførde til Trondheim. Også han hadde praksis fra farens verft i Sønderjylland, og fikk den viktige oppgaven som verftets materialfor-

Exit Trondhjem Skibsværft

De gode konjunkturer var på retur omtrent på den tiden Michael Voigt sluttet. Fra nå begynte en gradvis nedgang for verftet. Oppdrag med nybygg ble færre, og selv om det var en del reparasjonsoppdrag, måtte arbeidsstokken skjæres ned. Man klarte ikke å legge om driften fra seilskip til dampdrevne stålskip. Dampskipenes framgang dempet derfor virksomheten. Fra 1883 var ingen skipsbyggmester ansatt. Planene om Bakke bro kom i 1882, og ble vedtatt 4 år senere. Det gjorde at adkomsten til verftet ble vanskeligere. De siste åra før nedleggelsen i 1895 var 10-15 mann nok til å holde virksomheten i gang. Etter over 100 års drift overtok kommunen anlegget. Siden er det betegnelsen "Verftstomta" folk sitter igjen med fra "de hvite seils tid". Der står i dag parkeringshuset ved Bakke bro.

valter. Senere kom også en halvbror av Michael, *Carl August Voigt*, til byen. Han ble trolig også knyttet til verftet en tid. Samtidig ble Michaels sønner, Johan og Lorentz, engasjert som oppsynsmenn. Det ga mesteren en kjærkommen avlastning.

Byggearbeidene på Charlottenlund må ha vært i gang i løpet av 1857. Om våren 1858 er iallfall våningshuset på gården klart for innflytting. Den 29. april 1858 tar Michael Voigt, etter 32 års tjeneste, avskjed fra stillingen som skipsbyggmester i Trondheim. Hans siste oppdrag var hovedreparasjon og forlengelse av skonnerten "Norge", som ble bygd ved verftet 19 år tidligere.

Han var en mann på 70 år – nå ventet nye utfordringer!

Prosjekt "Charlottenlund"

Bekken fulgte lien som senket seg i terasser mot fjorden. Fra Stokkanmarka i sør skar den seg vei gjennom Strindalandskapet, formet sin bekkedal og buktet forbi hauger, skogdekte åser og kornåkrer. Så falt den til ro en stund ved mølledammen, der mølleren hadde laget demning og foss til Skovgaard Mølle. Videre bar det i yre kast nedover skogslie den siste biten mot fjorden. Der bekken var ved veis ende, stod gårdsgutten Elisæus i fjæra og lempet tang opp i hest'kjerra. Tang er bra for potetåkeren når husdyrgjødsel ikke strekker til, hadde Gammel-Voigt'n sagt. Husfader Mikal hadde forstand på slikt.

Bonderomantiske tanker og følelser var neppe avgjørende for Voigt'ene da de etablerte gårdsbruk og verft på Charlottenlund. Det var et kapitalkrevende prosjekt, delvis finansiert ved pantelån som skulle avdras og forrentes i årevis etterpå. Skulle regnskapet balansere, måtte også gårdsdriften bidra med inntjening. Michael Voigt hadde ingen erfaring som gårdbruker, alderen til tross synes det likevel som han hadde utviklet visse kunnskaper. Det fantes da også et lokalt apparat innrettet for hjelp og rådgiving i landbruket. Nesten hver bygd hadde fått sitt sogneselskap. Sommeren 1859 arrangerte amtets Landhusholdningsselskap et landbruksstevne i Trondheim. I et dyreskue fikk man her presentert ulike storferaser, og moderne redskaper ble demonstrert, blant annet norske og

utenlandske ploger som hadde jernskjær, jernsole og jernbeslåtte veltefjøl-ler.

Samme år, 1859, ble det vedtatt at amtets landbruksskole skulle slå seg sammen med tilsvarende skole i Nordre Trondhjems Amt og flytte fra Munkvold til Øvre Rotvoll. Den knapt 30 år gamle *Johannes Midelfart* fra Drammen hadde da forpaktet gården for å kunne bestyre den 2-årige skolen, som kom i gang våren 1860 og huset 12 elever fra hvert av amtene.

For Michael Voigt var det bare en spassertur opp til grannegården om han ønsket en samtale med bestyreren, sveitseren, landbruksøkonomen eller gartneren som underviste ved skolen. Her kan han ha sikret seg både melkedyr og kalver av den skotske ayrshire-rasen, som Rotvoll tidlig anskaffet hos konsul Huitfeldt på gården Lundamo i Horg. Vi vet at kyr av ayrshire-stammen på Rotvoll bidro til spredning av rasen både i Strinda og andre trønderske bygder.

På landbruksskolen laget og demonstrerte elevene arbeidsredskaper av ulike slag, delvis på bestilling. Tolv uteksaminerte elever dro årlig rundt i distriktene og demonstrerte nye driftsmåter, moderne fjøsstell og engkultur, turnipsdyrking og kunsteng med kløver og timotei, korndyrking med vekselbruk osv. Det er grunn til å anta at Charlottenlund gård fikk god starthjelp gjennom kontakt med grannen. Men fornuftig



Utsnitt av kart "Trondheim Omegn IV", NGO oppmålt 1928-31, utgitt 1934. Gjengitt med tillatelse fra Statens kartverk.

landbruk krevde også investeringer, og som for andre driftige bønder som tenkte nytt, betydde det pantelån. Likevel – jordbruk var i vinden, og det hersket en tro på at omlegging av driftsmåtene ville bety økt avkastning og dermed bedre inntjening.

Året 1866 kom bekreftelsen. Da produserte Charlottenlund gård 28 tønner bygg, 35 tønner havre, 60 tønner poteter, 75 lass høy og 35 tønner turnips på sine 80 mål dyrkamark. Resultatet var relativt sett fullt på høyde med større gårder i distriktet. Det ga en overproduksjon for salg og et grunnlag for optimisme.



Gården Charlottenlund, gårdsnr. 175c, slik den presenteres i Strinda bygdebok fra 1939. Iflg. folketellingene året 1875 bodde Micheal Voigt og kona Anne Margrethe på gården sammen med sønnen Johan og de to døtrene Johanna Marie og Mathilde Margrethe. Også Michaels bror Hans Frederik bodde her. De hadde dreng, budeie og tjenestepige, og ga også smedlærningen Haagen Bostad fra Malvik husly. I sidefløyene var det plass til tre håndverkerfamilier tilknyttet verftet.

Charlottenlund verft

Grunnarbeidet med å reise skipsbyggeriet kan ha startet så tidlig som 1857. Nede ved Grilstadfjæra kom folk i gang med å forflytte sand og grus, støpe, mure og plassere store steinblokker som underlag for beddinger og opphalings-slipper som skulle tåle vekten av tunge skip. På toppen ble velvoksne planker boltet fast. De var slisker som skulle fettsmøres med talg og tjene som gliflater for skip som sjøsettes eller opphales til behandling.

Voigt'ene må ha funnet plasseringen av verftet akseptabel. Fjæreamrådet ga plass til arbeid med flere skip samtidig, og med litt oppmudring og en kai på "skjæret" var dybdeforholdene gunstige, også for jekter som kom med materialer sjøveien. Landveis passerte

kjøreveien til Innherred bare noen hundre meter lenger sør.

Det har ikke lyktes å finne samtidige beskrivelser eller illustrasjoner som viser nøyaktig hvordan Charlottenlund verft ble utformet i terrenget. Vi må likevel regne med at anlegget omfattet flere laggerskur og magasiner med verksteder og arbeidsrom der materialer kunne lagres og bearbeides. Et materialhus trengtes for tømmer og planker, et annet for spesialvirke til spante- og kjølstokker samt rundholter (master, stenger, rær, bommer osv). Det var også behov for et magasin til lagring av alle slags redskaper og skipsinventar, tauverk og kjetting, jernvarer, spiker og bolter, drev, bek, tjære osv. Smie, blokkmakerverksted og seilloft kom man neppe utenom. Det ble også murt opp ovner med kar til å damp-

Journal over byggede og reparerede skib på Charlottenlund Verft.

No	Når bygd	Navn	Drægtighet	Eier	
1	1859/60	Nicoline Brig	97 ½	L. Lorck & S	
2.	1861	Josephine jækt			
2a	1859/60	Tordenskjold brig	111 ½		Bygd på Hommelvig Verft
2b	1860	Thor Dampskib 20hk	L: 92 ½ ' B: 13 ½ '	Skrog, dæks-pl Prop, 20 hk dampmotor	Bygd ved Bonässet i Kallsjøn, Jemtland, sjøsatt 20. sept
2c	1860/61	Odin Dampskib 25hk	L: 102 ½ ' B: 14 '		Bygd ved Quistle i Storsjøn, Jemtland, sjøsatt 2. juni 1861
2d	1861	Frey	Som Thor	Skrog Dækspl	Bygd ved Baksjønneset, Ansjøn. sjøsatt. 20. sept
2e	1861	Plankebåt	L: 40 ' B: 13'	L. Lorck & S	
2f	1861	Serine jægt		Knud Dahl	rep
3	1862	Snekken jægt	L: 46' 6" B: 16' 1 ½		
4.	1863	Petronelle jægt	25 ½	Handelsm. A. How	
4a	1863	Patrioten slup	22 ½	Rolf Barstad	Fortømrer og forlenget, nytt kjølsvin,dæk,Dæks-bjelker, yderhud
5	1865	Martha klipperskonnert	64 ½	H.F. Klingenberg	
6	1865/66	Island bankfiskerskonnert	18 ½	Handelsm Hillebert Petersen og skipper E.Ulve, Tromsø	
7	1866	Einar bark	99 ½	Jac. Schaw. Gram	
8	1866	Polarstjernen Bankfiskerskonnert	21	Handelshusene I.F.D. Mack & Co, Tromsø	
9	1867	Anne Margrethes Minde	22	For M. Voigts regning Solgt til Carl Erik Andersen fra Salten	Stevnen reist 4. febr. 1867, sjøsatt 31 juli 1867
9a	1867	Fisken			Skrog, Klinbygd fiskerbåt, 30 ft.
10	1868	Kong Raud Skonnert	L: 61 ' B: 18 '	For M. Voigts regn Solgt til C. E. Andersen	
11	1868	Fram Dampskib	13 ½	Th. Moe, Myhre & Strøm og T. Koen	skrog
11a	1868	Petra	64	Jakob Larsen m.fl.	Ombygget vraket av skonnert "Martha"
11b	1869	Orkla			Levert tegning. Dampskip av jern, bygd i Trolla
12	1869	Dianna Dampchalup		Halvor Iversen	Skrog, Klinkbygd.
13	1870	Hvalrosen Dampchalup, 8hk	L: 30 ' B: 5 f' 9"		Skrog
14	1871	Kvik Dampbåt	L: 60' 8" B: 11' 2"	H. Iversen	Forlenget med vel 3'. Tre på jernspant
15	1872	Glunten Fiskedampbåt	L: 60 ' B: 11' 2"	H. Dreier Henningsvær	Til garnfiske i Lofoten, bygd på jernspant
16	1872	Leif Dampskip	106	Interessentsk. i Trondhjem	
17	1873/74	Rio	76	Jakob Larsen	

Kilde: Journal over byggede og reparerede skib på Charlottenlund Verft. P. ark. 24 (M Voigt). Statsarkivet i Trondheim.

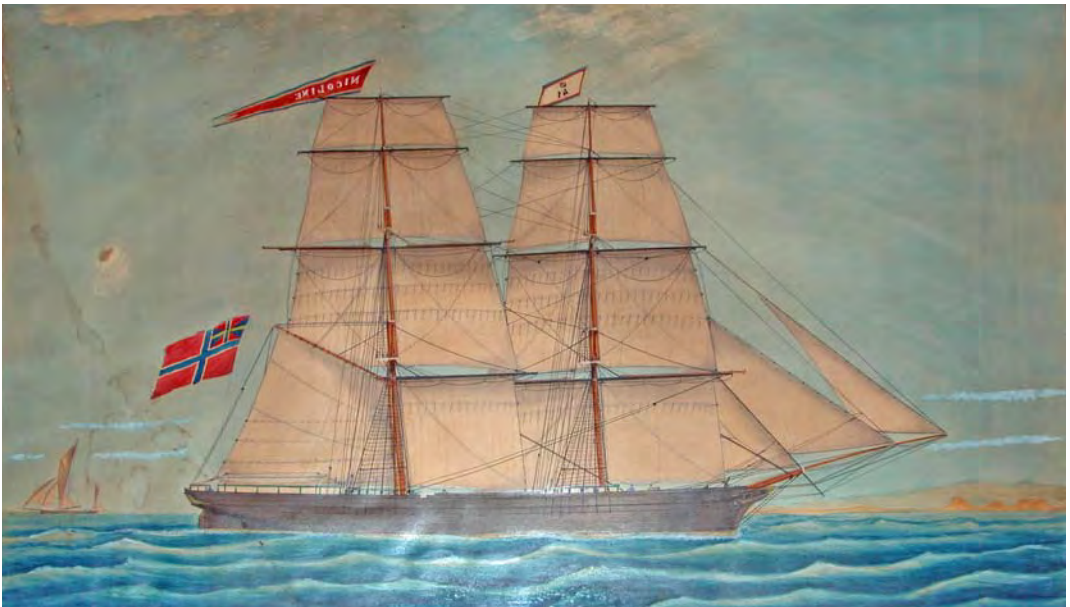
Mål for "drægtighet" er kommerselester. Mål for lengde og bredde er fot. En kommerselst er 2.08 netto registrtronn.

steame trematerialer til de ble bøyelige, eller til koking av bek i store gryter.

Charlottenlunds første skip

Høsten 1859 var iallfall skipsbyggeriet på Charlottenlund i full virksomhet, og skipsbyggmester Johan Voigt, nå 27 år gammel, fikk snart hendene fulle sammen med sine medarbeidere. For Lorck & Sønner hadde han tegnet en brigg beregnet på langfart. Johan må ha følt denne kontrakten som selve svenneprøven på hva han og mannskapet på verftet dugde til. En høstdag 1859 avsluttet de kjølstrekkingen med en liten, men fortjent dram, som skikken var.

Det ble senhøstes før forstevn, akterstevn og spanteverk var reist, og vinter før bjelkelagene for de forskjellige dekk var satt på plass. Våren og sommeren gikk med i et virvar av lyd, lukt og travelhet. Fra renna der planker ble steamkøkt stod dampen til værs, mens forhudnings- og dekksp planker etter hvert kom på plass. For å hindre begroing, ble tynn kobberhud festet til plankene under vannlinjen. Så kom dager da lufta var full av ange og røyk fra tjære og kokende bek. Kalfatrerne var i gang med å tette fugene mellom plankene (natene) med tjæredrev som de forseglet med bek.



Verftets første bygg, briggen "Nicoline", ble sjøsatt ved Charlottenlund Verft den 15. november 1860. Kontrahent var firma Lorck & Sønner i Trondheim, og Lorck-brødrene navnga henne etter deres mor. Iflg. målerbrev fra Trondhjem Toldkammer var skuta drektig 97 ½ kommerseselester, og lengden målte 91 fot ved kjølen. Hun var kobberfast og bygd av "norske Furumaterialer, fældede og fremdrevne af Odels- og Selvbønders Skove". Briggen seilte på de store hav inntil den forliste utenfor Montevideo i 1882. Mannskapet berget. Maleri fra Trøndelag folkemuseum.

Utpå høsten stod skipet endelig klart til sjøsetting. Stabelavløp var en begivenhet som nok engasjerte folk i lokalsamfunnet. Her var taler, sanger og dåp før skuta "Nicoline" til folkets jubel og hurrarop gled ut i sitt rette element. Etterpå ble reder Lorenz Lorck og skipets kaptein med fruer sikkert innbudt til festlig lag oppe på Charlottenlund gård. Men nede ved Grilstadfjæra benket arbeidsfolket seg ved langbord av furuplank. Matkurver og "hjem'laga vin" kom på bordet, for som skikken ofte var andre steder, holdtes vel nå det første skute-gjestebud på Charlottenlund Verft.

Innsjødampere til Jämtland

Byggingen av "Nicoline" tok relativt lang tid, og det har sin forklaring. Verftet hadde nemlig samtidig påtatt seg et ganske uvanlig oppdrag. Sammen med Fabrikken ved Nidelven skulle Charlottenlund Verft bygge dampskip til fart på de jämtlandske sjøene Anjan, Kallsjøen og Storsjøen. Det var vel første gang man opplevde norsk eksport av dampskip.

Kontrakt ble skrevet i 1858. Når de to trønderbedriftene ble valgt framfor skipsbyggerier ved Bottenviken, sier det noe om hva svenskene mente om trøndernes kompetanse. Under ledelse av den britiske ingeniør John Trenergy laget Fabrikken ved Nidelven kjeler og dampmaskiner med en maskinkraft på 20-25 HK, og på det nye skipsbyggeriet ved Charlottenlund fikk Johan Voigt ansvar for skrogene og riggingen.

Kontakt over grensen.

Dampskipsfarten hadde tiltatt på Trondheimsfjorden, og dette fikk ringvirkninger. På svensk side av grensa følte nå mange jämter seg isolert fra omverdenen. Elendige veiforhold medførte at de helst måtte ha snøføre og is på sjøene for å kunne komme seg til grensa og videre for å handle med nordmenn. Med dampskipsforbindelsene i Trondheimsfjorden og ruta til Hamburg med dampskipet Nidelven, vokste jämtenes interesse for en bedre kommunikasjon til Trøndelag. Et selskap som ble opprettet i 1856, fikk av riksdagen statsbidrag til moderne vei fra Østersund til grensa ("Carl Johansvegen") og til tre dampskip som kunne trafikkere sjøene og de navigerbare elvene. På norsk side vedtok Stortinget samtidig å finansiere veien videre gjennom Verdalen til Levanger.

Prosjektet bød på en omfattende logistikk og planlegging. Skrogene kunne naturlig nok ikke bygges ferdig på verftet. De måtte først fraktes i deler sjøveien til Innherred, og derfra gå som hestelass videre gjennom Verdalen til Sverige. Ved sjøene ble oppført beddinger der delene skulle settes sammen og byggingen slutføres. Skipene skulle etter kontrakten være ferdig sommeren 1861, og dette kravet ble så godt som innfridd. Voigt må derfor ha klart kunststykket å rekruttere tømmermenn, smeder osv. både i Strinda og på svensk side. Han skal også ha fått noe bistand fra Krogness-verftet i Hommelvik.

Hjuldampskipet "Odin", 102 ft, ble sjø-satt fra bedding i Qvitsle ved Storsjøen 5. mai 1861. Det tok seg flott ut med baugspryd, forgylte ornamentar og salttkanonar ved skansekleddingen forut.

Søsterskipene kom på sjøen noe senere, den 20. september 1861. ”Thor” løp av stabelen fra Bonässet ved Kallsjøen, mens ”Frey” ble sjøsatt fra Baksjønässet ved fjellsjøen Anjan. Skipene hadde furskrog på stålskant.

Med ”Odin”, ”Thor” og ”Frey” kunne kommunikasjonslinjen Melen-Østersund åpnes til stor festivitas. Da veien stod ferdig på norsk side i 1865, fulgte en betydelig eksport av fiskeprodukter og kolonialvarer til Sverige, mens tømmer og malm kom vestover. Folk fikk enklere reiser. ”Odin” alene fraktet nesten 6000 passasjerer i 1864. Trafikken vedvarte til Meråkerbanen kom i 1881.

På Charlottenlund var samlet en betydelig kompetanse, og verftet fikk i 1860-årene ofte mer krevende oppdrag enn andre verft kunne påta seg. Faglig dyktige håndverkere og en arbeidsstokk på opp til 40 mann var ofte rekruttert i lokalmiljøet og i nabosognet Malvik. Viktige fagfolk ble knyttet til verftet da nye sidebygninger ble reist på gården med husvære for familiene til mestersmeden Isak Holm fra Malvik og for de to verftstømmermennene Kristoffer Rønning fra Skatval og Andreas Dahl fra Lade.

Blant medhjelperne kunne Johan Voigt som skipsbyggmester også dra nytte av to aldrende herrers store rutine og erfaring Bedre rådgiver og oppsynsmann enn verftseieren Michael Voigt kunne man knapt ønske seg, og onkel Hans

Frederik var en rutinert materialforvalter. Farens brede kontaktflate kom også vel med. Både blant kjøpmenn på Bakklandet og handelshus i byen var navnet Voigt synonymt med kvalitet, enten de trengte et jektefartøy til nordlandsferd eller et seilskip til fraktfart på fjerne farvann.

Virksomhet i 1860-årene

Det må ha vært flere beddinger og opphalingsslipper på verftsanlegget. Ikke sjelden oppførte man nybygg samtidig som skip kom inn for kjølhaling, eller trengte om- eller påbygninger. Iblant tok de imot havarister som enten skulle opphugges eller krevde omfattende reparasjoner med utskifting av skadede og defekte deler.

18 nybygg gikk av stabelen på 1860-tallet. Det var alt fra mindre, klinkbygde fiskebåter på 30 fot til robuste fiske- og fangstskuter, tredampskip og elegante, hurtigseilende klipperskonnerter beregnet for seilas over de åpne hav. Noen av dem var spesielt konstruert, for skipsbyggmesteren lyttet til signaler i tiden og viste både faglig dyktighet og evne til dristig å utprøve nye ideer og løsninger.

Krav og utfordringer

I perioden 1860-80 skjedde en utvikling som gjorde Norge til stormakt på havet. Trønderske verft bidro bare i beskjeden grad til denne storhetstid for ”de hvite seil”. Den voksende industri- og importbyen Trondheim hilste derimot damp-



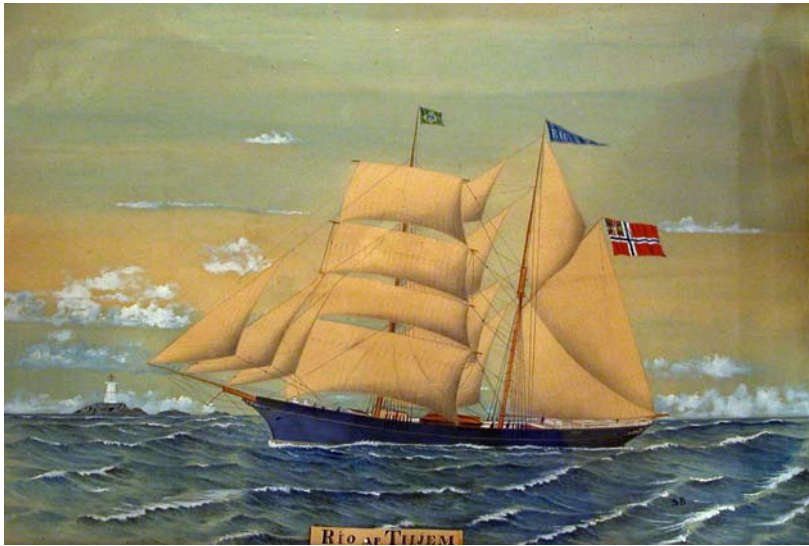
Klipperskonnert "Petra", 64 kommerseselester, ble sjøsatt på Charlottenlund 16. oktober 1868. Verftet bygde et tilsvarende skip 3 år tidligere, men Klingenbergers "Martha" havarerte på Mørkekysten. Vraket ble kjøpt og buksert fra Kristiansund til Grilstadfjæra for å benyttes som grunnlag til å bygge "Petra". Ny reder var Jacob Larsen, som drev eksport og importfirma i Trondheim og kalte skuta opp etter sin frue. "Petra" fikk nye stevner, ny skanseledning og hekk, dekk- og forhudningsplanker ble erstattet osv. Ferdig rigget på fjorden var skuta et syn. Skroget strakte seg elegant fra den konkavt buete forstaven til hekken akterut, og over høynet riggen seg med en imponerende seilflate. Klipperskonnerter fra Charlottenlund blir av sjøfartshistorikere omtalt som noen av de vakreste blant byens seilfartøyer. "Petra" forliste ved Shetlandsøyene 1873, og hele besetningen omkom. Maleri fra Trøndelag folkemuseum.

skipene velkommen som den beste og sikreste sambandsfaktor. Det ble overgangstiden da trebygde seilskuter etter hvert måtte vike for dampdrevne stålskip. Underveis kom en variasjon av skipsformer: dampskip med treskrog og seil, seilskuter med stålskant osv. Treskipsverftene stod overfor utfordringer som krevde at de gradvis måtte omstille virksomheten og tilpasse seg nye krav.

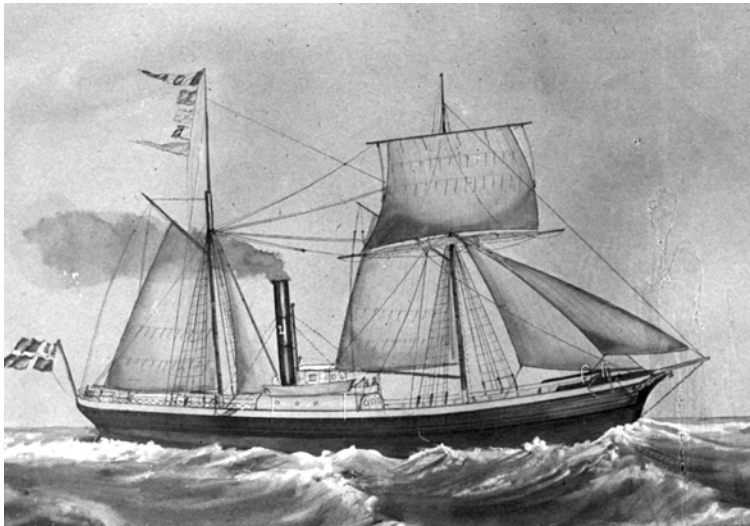
Fiske- og fangstskuter

Klipperskonnertene med sine vakre linjer var ikke bygd som statussymboler, de var hurtigseilere som raskest mulig kunne bringe bedervelige varer som fisk og frukt over større havstrekninger. Norskbygde skip av denne type var sjeldne å se.

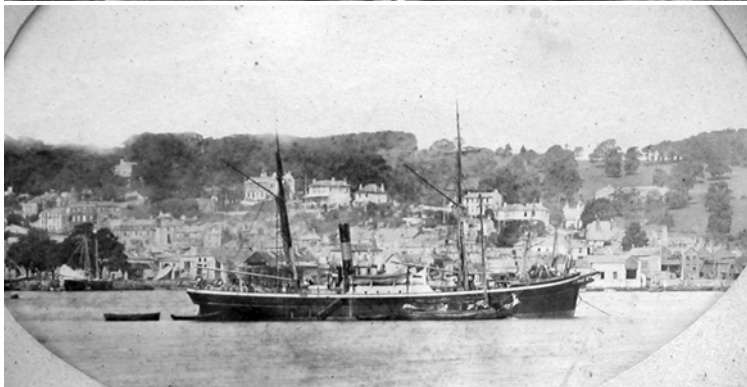
Også innen fiske og fangst oppstod behov for nye båttyper i 1860-årene. Det gikk mot en modernisering av flåten,



”Rio”, 76 kommerselester, skonnertklipper bygd 1874 for Jacob Larsen, som hadde mistet ”Petra” året før. Dette var verftets siste byggenummer. Skipet ble solgt til en reder i Holmestrand i 1891. Rundt århundreskiftet finner vi det i Helsingborg under navnet ”Axel”.
Reder: H. Pyk.



Den 2. november 1872 løp ”Leif” av stabelen, et propell-dampskip på 129 ft. og 106 kommerselesters drektighet. Maskinen var levert av TMV. Skuta var ”jernfast”, dvs galvanisert under lastet vannlinje, og for- og akterstevn var av eik. ”Leif” gikk først i fraktfart på både innenlandske og utenlandske havner for et trondheimsfirma, og skiftet senere eier flere ganger før hun havnet hos ”sildakongen” Steffen Staalesen i Hauge-sund. Omdøpt til ”Thore Hafte” ble skipet torpedert ved Falsterbro på stykk-gods-fart mellom Stettin og Hugesund i 1916. Nederst ”Leif” fotografert på havnen i Portland, Oregon.
Malerier og foto fra Trøndelag Folkemuseum.



som tradisjonelt hadde bestått av mindre, åpne trebåter drevet med årer eller seil. Flere ønsket større, overbygde båter for å kunne drive helårsfiske og oppsøke bankene langt til havs. I en tid uten værvarsling var det viktig med dekk og luker som kunne sikre mannskap og last når uvær satte inn. Dette ga treskipsverft langs kysten en ny sjanse.

Verftet på Charlottenlund produserte fiskebåter i store deler av dette tiåret. Flere bankfiskeskonnerter ble kontrahert fra Tromsø. Her ble de også satt inn i ishavsfarten etter sel og hvalross, som nettopp i disse årene tok av fra denne byen. Med Charlottenlund-skutene *Island* og *Polarstjernen* kunne ishavsskipperne som Erik Ulve og Fritz Mack trenge østover og finne nye fangstfelter ved Novaja Semlja og Karahavet.

Høsten 1863 støtte storsilda under land i Vesterålen, senere i Helgeland, Salten og Senja. I to vintermåneder tok fiskerne deretter årvisst uhørt store fangster. Det økonomiske oppsving i Nord-Norge ga ringvirkninger med optimistiske investeringer også i Trondheim. Johan Voigt tok nå sjansen på å bygge en seilkutter for verftets egen regning. Kjøpmann Carl E. Andersen i Salten fant den velegnet, og fikk i tillegg verftet til å bygge nok en skute av samme slaget. Det var *Kong Raud*, som de nærmeste år var i stadig trafikk mellom fangstfeltene og Kristiansund med sild- og fiskelaster. Båten ble senere solgt til en Tromsø-reder og omgjort til motorkutter før den

led skjebnen å bli torpedert av en tysk U22 i 1918. Det skjedde under selfangst nordøst for Swjatoj Nos i Østisen.

Inn i en krisetid

Overgangen til 1870-årene innledet en periode da verftet konsentrerte seg om å bygge skrogene til en rekke mindre dampfartøyer forsynt med dampmaskiner fra Trolla Brug og Fabrikken ved Nidelven, to bedrifter som i 1871 slo seg sammen og ble til Trondhjems mekaniske verksted. (TMV).

Og det var nettopp i samarbeid med TMV at Charlottenlundverftet i 1872 sjøsatte sitt største byggverk, dampbåten "Leif", for et interessentskap i Trondheim.

Året 1874 var det brått slutt på "storsildårene". Silda ble plutselig borte, og konkursen kom for mange som alt for optimistisk hadde investert i skip, redskap eller guanofabriker. Også på Charlottenlund merket man konjunkturfallet. Nettopp året da storsilda forsvant, bygde verftet sitt siste skip. Det var til gjengjeld den flotte skonnertklipperen "Rio".

Magre landbruksår

"Landbruksoptimismen" som Michael Voigt hadde opplevd rundt seg ved overgangen til 1860-årene, var forsvunnet 10 år senere. Sogneselskapene var passive, landbruksskolen på Rotvoll var blitt nedlagt, og bestrebelsene for rasjo-

nelt jordbruk hadde, i følge amtmann C. Motzfeldt, blitt avløst av en ”Foragt for Lærdom”.

Det hadde begynt så lovende. Man investerte i eiendom, redskaper og nydyrking. Avlingen ble bra, og prisene gode. Så falt kornprisene da prairie- og svartehavskorn kom billig og tollfritt. Det tok fortjenesten ut av bøndenes hender. Nå satt de igjen med gjeldsbyrdene. Dårlige årringer forverret situasjonen ytterligere med uår på rekke og rad. Det fortelles fra 1869 om regn og nordvest hele sommeren til langt ut i november. Om frostnetter med snøbyger i august så kornet frøs, slik at kornbanda ble stående på staur til langt oppunder jul. (Jon Leirfall: *Liv og lagnad i Stjørdalsbygdene*. Bd. 1)

Flere Strinda-bønder la om i retning rasjonelt husdyrhold med kjøtt- og melkeproduksjon. Michael Voigt hadde selv latt så eng og dyrket turnips til dyrefoder kornet før duvet i fjordbrisen. Litt fortjeneste kunne en saktens få med bymarkedet såpass nært. Iallfall kunne dyra bidra til kostholdet på gården. For ham selv og husfruen Anna Margrethe var den store kjøkkenhagen med blomster, frukt og grønnsaker en felles syster. Men stor var ikke gårdens avkastning. Ved tellingen i 1875 var kornproduksjonen på Charlottenlund sunket til rundt 10 % av avlingen 1866. I stall og fjøs stod 2 hester, 8 kyr og 2 svin.

I 1878 rundet husfaderen 90 år, og kunne ikke være mye til hjelp lenger. Den 29. juni døde hans Anna Margrethe av hjerneslag, 70 år gammel. Han fulgte henne til graven ved Bakke kirke sammen med sine døtre og sønner. Her hvilte også broren Hans Frederik, som døde to år tidligere. Snart rullet tiden forbi ham selv også, søndre del av gården var blitt ekspropriert for å gi plass til Meråkerbanen. ”Jernhesten” ville komme settende over jordene med røyk og larm, for det var dampens og jernets tid.

Slutten på en epoke

Den 21. mars 1879 sovnet verftseier Michael Voigt stille inn på sin gård Charlottenlund. Familie og kjentfolk bivånet jordfestelsen på familiegravstedet ved Bakke kirke.

Arvingene stod ved en korsvei. Så lenge foreldrene hadde levd og trivdes på gården, var det aldri snakk om å flytte bosted. Nå ble det mer og mer klart at inntjeningen på verftet og gården ikke lenger var tilstrekkelig til å brødfø søsknene, betjene gjeldsbyrdene og samtidig gjøre det mulig å dekke løpende utgifter og nødvendige investeringer. Den 30. desember 1879 ble det skrevet kontrakt på Charlottenlund gård. Kjøpmann A. F. Wigen skulle få kjøpe boet etter Michael Voigt, med gård og verft, for 24.000 kroner ved å overta pantegjelda på 20.000 kroner og betale 4000 kroner kontant. Bruksretten til gården skulle Wigen få fra 11. mars 1880, men Johan Voigt forbeholdt seg retten til å benytte



Johan Voigt (1832-1903), den eldste i søskenflokket, flyttet tilbake til Bakklandet der han bosatte seg i Nygaden 10. Her levde ungkaren til han døde 71 år gammel, alltid med noen av søstrene boende hos seg. Johan titulerte seg "skibsbygger", og fikk fremdeles oppdrag med å konstruere og tegne skip, også jernskip, både for norske og utenlandske redere. Gjennom adressebøker kan man følge både bror Lorenz (ingeniør) og de ugifte søstrene. De fortsetter å bo innen byen på 1900-tallet. Bare "lillesøster" Anna Margrethe blir gift (Klüwer). Hun havner i Fredrikstad, og hennes etterslekt lever den dag i dag.

Foto fra Trøndelag Folkemuseum.

verftet ut året 1880. Det hadde fungert som "reparasjonsverft" de siste årene, og han ønsket å fullføre arbeid som stod igjen.

Epilog

Voigtens tid på Charlottenlund var over. Deres maritime næringsvirksomhet ga liv og røre i jordbruksbygda i en tjueårsperiode, og mang en god skilling falt i nevene på dugelige arbeidsfolk i lokalsamfunnet. En tur langs Hasselbakkfjæra i dag avslører ved første øyekast få levninger etter verftet som en gang stod i blomst ved "Skjæret". Men stanser du opp og pirker i den rustne boltten i steinhella, oppdager du snart en bolt til – og enda en! Flere boltfester på rekke og rad i retning sjøen. Du har funnet en av hellingene der planker var fastboltet som slisker for opphaling og sjøsetting av skip. Resten må fantasien gjenskape, for havets krefter og men-

neskelig virksomhet har endevendt stranda og endret landskapet innenfor. Sporene er visket bort.

Da er det lettere å finne resultater av foreningen "Charlottenlund Vel"'s virke for beboerne i strøket. Dr. Erik Solberg hadde vært pådriver for å få beboerforeningen stiftet i 1916, og skjæret ga snart rom til både badehus og båtplasser for medlemmene.

Solberg var bestyrer for Statens kjemiske kontrollstasjon i Trondheim, og hadde overtatt gården ved forrige århundreskiftet. Som landbrukskjemiker drev han markforsøk med effektiv gjødsling, spesielt bruk av kunstgjødsel. Her var han fylkets "veiviser", og ønsket å benytte Charlottenlund gård som forsøksgård. Mellomriksbanen og den nye Charlottenlund holdeplass ga pågang på folk som ønsket å flytte til disse



Utsnitt av kart fra 1979. Gjengitt med tillatelse fra Kart- og oppmålingskontoret, Trondheim kommune.

Rekognosering i Hasselbakkfjæra en vårdag 2008. Forfatteren drøfter mulige synlige spor etter Charlottenlund Verft med den lokale kjentmann Erik Solberg. Han mener verftsområdet har strukket seg over et område som omfattet de senere eiendommene "Strandhytten", "Sjøheim", "Skogholt" og "Nordlihaugen". Solberg er oppkalt etter sin bestefar, landbrukskjemikeren Erik Solberg som var innehaver av Charlottenlund gård 1900-1910. I bakgrunnen er Rotvollfjæra.

Foto: Sigurd A. Fjær.

landlige og sjønære omgivelser ved byen. Etter hvert fradelte Solberg, til bra priser, en rekke eiendomstomter til villaer og sommerhus. Selv sikret han seg en egnet hustomt (*Nordlihaugen*) før han overlot resten av eiendommen til byggmester Bjørå i 1910.

I de følgende år endret bebyggelsen karakter. Byggmesteren rev uthus og boligfløyer på Charlottenlund gård og flyttet dem litt lenger øst. Det nye bruket kalte han "Nordlihaugen", som fikk eget bruksnummer og senere ble kjent som *Nordli*. Her ble snart gartneri den viktigste næring etter hvert som villabebyggelsen bredte seg på resten av eiendommen. Det begynte da hotelleier

Bischoff ble eier i 1915, og fortsatte gjennom mellomkrigstida og videre med gartnere som eiere inntil gården og drivhusene ble revet i 1990.

Navnet Charlottenlund skulle likevel leve videre om gården var borte, og ble snart betegnelse på hele det nye bosetningsområdet. Charlottenlund stasjon, anlagt 1899, ga postverket grunn til å gjøre Charlottenlund til poststed fra 1907. Snart grodde det fram en forstad til byen som også kom til å omfatte byggeområder lenger sør, oppover mot Jakobsli og vidt utenfor de tidligere grensene til Voigts gårdseiendom. Charlottenlund fikk med tiden miljøer som dannet foreninger og eget idrettslag, og

ble senere både skolekrets og kirkesogn. Men da var Strinda blitt en del av Trondheim, og man regnet Charlottenlund som bydel.

I følge tradisjonen skal Michael Voigts våningshus ha ligget omtrent på det stedet som i dag har adresse Nordlivegen 6. Huset som ligger der i dag, blir i verket "Norges bebyggelse" kalt "Charlottenlund", men det sies ikke noe om når den nåværende hovedbygning ble reist. Dagens eier tror det kan ha skjedd i 1920-årene. Ved restaureringsarbeider ca 1953 vakte det oppsikt da man fant uvanlige takkonstruksjoner i loftsetasjonen - det var som å stirre opp i bunnen på et skip snudd opp-ned. Man kjente igjen det spesielle spantetømmeret som brukes av treskipsbyggere, og kunne få inntrykk av at verftstømmere hadde vært på ferde.

Kilder og henvisninger:

Statsarkivet i Trondheim:
priv.arkiv 24 (Charlottenlund verft),

priv.arkiv 86 (Trondhjems Skibsverft),
priv.arkiv 56 (Rosenborg gård).

Amtmannens 5-årsberetninger i perioden 1826-1875. Statsarkivet i Trondheim.

Strinda Bygdebok, 1. og 2. bind. Strinda bygdebokkomite. Trondheim 1939 og 1947.

Folketellingene 1865, 1875 og 1900. Kirkebøker for Bakke kirke. <http://digitalarkivet.uib.no>.

Breida, Jan og Halvorsen, Helge: *Fabrikken ved Nidelvsven. Veiviser inn i en ny tid.* Trondheim 1997.

Friedrich Baasch: *Chronik der Familie Baasch.* Eckernførde Museum - håndboksamlingen.

Bull, Ida: *Trondhjems skibsværft.* I Trondhjemske Samlinger, 1983, s 33 - 54.

Johansen, O.J: *Den tusenårige by ved Nidelven.* Trondheim 1936, 475 s.

Den norske sjøfarts historie. Fra de ældste tider til vore dage. Steenske forlag 1923-1951, bd 3. 1927.

Takk til:

Eckernførde Museum v/ Dr. Uwe Meitz.

Trøndelag Folkemuseum v/Tore Andre Krogh
Albertsen-

Bjørn-Erik Grotheer og Erik Solberg.

Jan P. Breida er lektor med historie hovedfag.



Nedre Charlottenlund 31. august 1951. Pilen peker på stedet der skipsverftet var. Utsnitt av foto av Widerøes Flyveselskap. Fra Universitetsbiblioteket i Trondheim.