

Rederiene og avgjørelsesprosessene

For utvalgte rederier i Nedenes amt i perioden 1850-1918

Anna Svenningsen

Veileder

Gustav Sætra

Masteroppgaven er gjennomført som ledd i utdanningen ved Universitetet i Agder og er godkjent som del av denne utdanningen. Denne godkjenningen innebærer ikke at universitetet inntår for de metoder som er anvendt og de konklusjoner som er trukket.

Universitetet i Agder, 2011

Fakultet for humaniora

Institutt for historie

Innholdsfortegnelse

Kapittel 1.....	4
1. Innledning.....	4
1.2 Problemstilling	6
1.3 Tidligere forskning	9
1.4 Avgrensing og metode	15
1.5 Kilder.....	17
1.6 Aktørene	17
 Kapittel 2. Teori	 19
2.2 Aktuell historie – og samfunnsfaglig teori	19
2.2.1 Nyklassisk økonomisk teori	19
2.2.2 Individ, samfunn og tid	20
2.3 Aktøren i den historiske kontekst.....	21
2.3.1 Gemeinschaft und Gesellschaft.....	21
2.3.2 Thomas Hjørups livsformsanalyse	22
2.4 Assosiativ kapitalisme.....	24
 Del 1.....	 25
Kapittel 3: De store, de mellomstore og de små rederiene i perioden 1850-1918	25
3.1 Det store rederiet – Handelshuset Thommesen i Arendal.....	26
3.1.2 Periode 1850-1870: Kjøpmann og parteier.	26
3.1.3 Perioden 1870-1900 - Handelshuset	27
3.1.4 Perioden 1900-1916 Mislykket dampskipssatsning og avvikling.....	31
3.2.1 Prebensen i Risør.....	32
3.2.2 Oppbyggingsperioden 1850-1870	32
3.2.3 Perioden 1870-1900	33
3.2.4 Perioden 1900-1910: Avvikling og sammenbrudd	37
3.2.5. Sammenlikning.....	38
 3.3 Det mellomstore rederiet.....	 39
3.3.1 O & P. Knudsen i Lillesand	39
3.3.2 Oppbyggingsperioden 1850-1870	39
3.3.3 Perioden 1870-1900 – fra skipsbyggere til redere.....	39
3.3.4 Perioden 1900-1918 – nedtrapping og avvikling	42
 3.4.1 Grefstads rederi på Moysanden i Fjære	 43
3.4.2 Oppbyggingsperioden 1850-1870	43
3.4.3 Perioden 1870-1900	44
3.4.4 Perioden 1900-1908: Avvikling	46
3.4.5 Sammenlikning.....	47
 3.5.0 Smårederne.....	 48
3.5.1 Perioden 1870-1900: Bonderederen.....	48

3.5.2	Perioden 1870-1900: Kapteinrederen.....	49
3.5.3	Perioden 1900-1918: Kapteinredere.....	50
3.6	Oppsummering	51
3.7	Konklusjon del 1.	55
Del 2.	56
Kapittel 4.	Olsen-familien – en dybdestudie.....	56
4.1.1	Faren, sønnene og døtrene/svigersønnene.....	56
4.1.2	Familieverftet og familierederiet.....	56
4.1.3	Typer og hierarki	57
4.1.4	Typene og deres roller.....	58
4.1.5	Kilder og metode	59
4.2	Oppbyggingsperioden 1850-1870.....	61
4.2.1	Pater familias Niels Olsen (f.1781,d.1872).....	61
4.2.2	En holden mann.....	61
4.2.3	Sønnene og svigersønnene	62
4.2.4	Skipsbygging og ekspansjon	65
4.2.4.1	Verftseieren Ole Peder Olsen.....	65
4.2.4.2	Skipsverftet.....	66
4.2.4.3	Finansieringen av skipsbyggingen	68
4.2.5	Korresponderende reder	69
4.2.6	Svigersønner som korresponderende redere.....	70
4.2.7	Kapteinene.....	72
4.2.8	Samarbeid.....	73
4.2.9	Eierandeler utenfor familien.....	74
4.2.10	Forklaring på strategi	75
4.3	Omstillingsperioden 1870-1900.....	75
4.3.1	En ny pater familias.....	76
4.3.2	Treseilskipsflåten	77
4.3.3	Korresponderende reder	78
4.3.4	Avvikling av verftet	81
4.3.5	Treseilskip fra utlandet og nye nettverk	83
4.3.6	Nye yrker og nye roller	85
4.3.8	Lønnsomheten for treseilskipene	87
4.3.9	Bankkrakket i 1886	87
4.3.10	Ny teknologi.....	89
4.3.10.1	Dampskip	90
4.3.10.2	Stålseilskip	91
4.3.11	Andre investeringer	95
4.3.12	Formuen	95
4.3.13	Verftseierens økonomiske posisjon.....	98
4.3.14	Pater familias og fremtidsutsiktene.....	101
4.3.15	Paternalisme	102
3.3.16	Forklaring på strategi	103

4.4 Avviklingsperioden 1900-1914.....	104
4.4.1 Dampskip	104
4.4.2 Salget av ståseilskutene.....	106
4.4.3 Olsen-familiens strategi.....	107
4.4.4 Oppsummering	110
5.0 Konklusjon	113
6. Litteraturliste	123
Appendix	127

Kapittel 1.

1. Innledning

I denne oppgaven skal jeg undersøke hvordan rederiene i Aust-Agder (Nedenes amt) forholdt seg til de skiftende tidene innen skipsfarten i perioden 1850-1918, og hva som var grunnlaget for de valgene som ble tatt. Perioden var preget av konjunktursvingninger både internasjonalt, nasjonalt og regionalt. Navigasjonsakten innledet i 1850 en oppgangsperiode som ble avløst av nedgang fra slutten av 1870-årene, en nedgang som ble forsterket av det lokale bankkraket i Arendal i 1886. Deretter ble markedet liggende på et lavere nivå fram til en ny høykonjunktur kom med verdenskrigen 1914- 1918.¹

I tidligere forskning innenfor sørlandsk skipsfartshistorie har mye av oppmerksomheten vært rettet mot den sene overgangen til damp, men det er gjort få undersøkelser av rederiets maktstruktur og utgangspunktet for de valg som ble tatt. I min masteroppgave står rederiets maktstruktur og avgjørelsesprosesser sentralt. Ved å se på maktstrukturer og strategier rundt avgjørelsesprosesser vil jeg søke å kaste nytt lys over rederienes evne til omstillinger. Det medfører at både teknologi, økonomi, nettverk og maktstrukturer må vurderes som elementer bak avgjørelsene.

Perioden var preget av omlegging fra seil til damp og fra tre til jern og stål. På Agder var det en overgang fra mer eller mindre bondedominerte rederier basert på partrederier og fra en ”demokratisk” finansierings- og organisasjonsform til en mer kapitalistisk finansiering og

¹ Sætra. 2008 s. 14, 20 og 81

organisering gjennom skipsmeglere, verft og finansieringsinstitusjoner i større byer i inn- og utland.² Partrederiets organisasjonsform hadde sørget for at det kunne bygges treseilskip lokalt uten store mengder kapital til rådighet. Skipene ble finansiert gjennom det lokale nettverket. Bøndene betalte partene med tømmerleveranser, blokkmakere, seilmakere og kjøpmenn, fikk parter i bytte mot utstyr og kapital, og kapteinen måtte som regel ta en større part for å få førerjobben. Ofte hadde også skipsbyggmesteren andeler i skutene de bygde. Med overgangen til ny teknologi som jern- og stålseilskip samt dampskip, mistet det lokale nettverket sitt fortrinn.³ Utviklingen hadde også sammenheng med innføringen av telegrafene og telefonen, som førte til at kapteinen, den sterke mann og den daglige lederen for skipet eller enkeltskipsrederiet, gradvis mistet makt i forhold til den korresponderende rederen, som ofte var en kjøpmann i en by som Arendal. Og ikke minst hadde det sammenheng med at verftseieren ikke lenger kunne bygge seilskuter i tre, og derfor måtte legge ned sitt verft i 1880-1890-årene.

I tidligere forskning har spørsmålet om hvorfor Agder-regionen ikke fulgte med i den teknologiske overgangen fra seil til damp, slik som i Storbritannia og Bergen, blitt reist. Dette har relevans for min problemstilling, men jeg vil hevde at hensynet til økonomi og nettverk (med parteiere/aksjonærer og forretningsforbindelser) var av større betydning når det skulle tas beslutninger i rederiet enn ny skipsteknologi. Rederiene var etter mitt skjønn mest opptatt av lønnsomheten i hvert prosjekt, og at dette best kunne oppnås ved at utgiftssiden i regnskapene ble holdt på et minimum. Dette var en arv fra treseilskuterederiene som ga seg utslag i at rederiene ikke var risikovillige utover det de så som forsvarlig. Den lokale finansieringsformen i partrederiet hadde sørget for at utgiftene ble holdt nede. Jeg vil hevde at denne tankegangen ble videreført også ved omleggingen til ny teknologi. Investeringen var bare forsvarlig dersom den ikke innebar for store kostnader. Dette innebar at de som fram til 1880- til 1890-årene hadde bygd nye treseilskuter lokalt, gikk haltende over til det "nye" ved å kjøpe brukte skip på billigsalg, enten dette gjaldt jern- og stålseilskuter eller eldre dampskip.

Med den nye tida fikk skipsmeglerne stor innflytelse på de beslutningene rederiene tok. Dette skyldtes at når meglerne formidlet nye eller brukte metallseilskip og dampskip fra utlandet til

² Johnsen. 2001 s. 11-18

³ Sætra 2008 s. 43-45

norske rederier, ble de aktuelle rederiene bundet til å gjøre sine forretninger gjennom dette meglerfirmaet.⁴

Selv om det er rederienes beslutninger som står i sentrum, kan ikke rederiene studeres isolert. Andre aktører må trekkes inn, som skipsbyggere, kapteiner, meglere, andre aksjonærer, finansinstitusjoner og leverandører, for alle kan ha bidratt til at en bestemt avgjørelse ble tatt. Rederiene kunne være sammensatt av ulike redertyper. I noen tilfeller var målet for disse typene ulikt, i andre tilfeller hadde de et felles mål. Det vil derfor være en oppgave å finne fram til ulike typer redere, og se på deres handtering av omstruktureringen som kom med den nye teknologien, både når det gjaldt nye typer skip og nye former for kommunikasjon.

1.2 Problemstilling

Problemstillingen min er: ”I hvilken grad ble nye teknologiske muligheter, økonomiske betraktninger og eget nettverk lagt til grunn når rederiene i Nedenes amt tok større beslutninger i perioden 1850-1920?”

Med større beslutninger mener jeg kjøp og salg av skip samt fraktslutninger, som var av betydning for alle de involverte i rederiene. Nye teknologiske muligheter kan i denne sammenheng deles i to, en for skip og en for kommunikasjon.

For å besvare problemstillingen har det vært nødvendig å dele opp perioden 1850-1918 i tre underperioder: 1850-1870, 1870-1900 og til slutt 1900-1918. Årsaken er at det i hver underperiode var ulike vilkår for rederidriften, som igjen la føringer for strategiene og avgjørelsesprosessene. Elementene teknologi, økonomi og nettverk vil bli vurdert etter hvor sentrale de var for valgene i hver periode.

Ny kommunikasjon, som telegrafene fra 1870-tallet og telefonen fra rundt 1900, ga nye muligheter for den korresponderende rederen. Han kunne lettere holde kontakt med sitt nettverk av meglere, agenter, verftseiere og finansinstitusjoner i andre norske og utenlandske byer. Den korresponderende rederen økte sin makt på bekostning av kapteinene og de andre partseierne, men samtidig økte nettverket i større byer i inn- og utland sin innflytelse over de

⁴ Sætra 2008 s. 13-14, 46-47, 57-60

norske rederne. Med telegrafen fikk den korresponderende rederen gjennom sin megler oversikten over mulighetene som forelå når det gjaldt priser ved kjøp og salg av nye og brukte skip samt frakter. Megleren stod også for kontakten med finansinstitusjonene. De nye kommunikasjonsmulighetene førte til et brudd med den gamle og egalitære finansieringsformen og til en overgang til mer kapitalistisk driftsform, der den korresponderende rederen i byen og hans nettverk i inn- og utland ble toneangivende. Dette skillet kom på slutten av 1800-tallet. Men det er ikke dermed sagt at rederiene avvirket det gamle og gikk over til det nye så tidlig. For de fleste var det et både og. Byggingen av treseilskip var det stort sett slutt med fra 1880/1890-årene, men rederiene holdt likevel på de lokalt bygde treseilskutene frem til første verdenskrig, enkelte til 1920-årene. Dette ble gjort ut fra en økonomisk avveining. De gamle treseilskutene var stort sett nedbetalt. Hvorfor skulle de da selges så lenge de kunne gå i oversjøisk fart med gode resultater?

Jern- og stålseilskip samt dampskip var nye teknologiske muligheter for rederiene i Nedenes amt fra 1880-årene, men de ble for alvor et alternativ i Nedenes omkring århundreskiftet. Metallskipene var en ny teknologisk mulighet fordi det var mulig å bygge dem større enn treseilskipene, og dampskipene skapte større regularitet som var viktig for flere varetyper. Overgangen til større skip og ny teknologi førte til større kostnader for rederiene og dermed også til en endring i maktstrukturen i det gamle partsrederiet, som var tuftet på lokal finansiering av treseilskip med verftseiere, skogeiere, kapteiner, smeder, seilmakere og andre investorer.

Når det gjelder nettverket, var det gamle partsrederiet i stor grad knyttet til bygdene, men det eksisterte også i byene. Etter at skipsbyggingen ble avvirket ved slutten av 1800-tallet, gikk mange av skogeierne og verftseierne/skipsbyggerne ut av rederiene, men noen av de korresponderende rederne på landsbygda etablerte seg i byen som kjøpmenn og redere og fortsatte virksomheten. I enkelte tilfeller fortsatte hele eller deler av bygdesamfunnet som partseiere eller aksjonærer, men i langt flere tilfeller ble det en overgang til et familierederi knyttet til den korresponderende rederen. I Nedenes var det imidlertid ikke så store rederier. De hadde ikke oversikt over markedet, skipene, verftene, fraktene og finansieringsmulighetene som meglerne hadde. Derfor ble de i stor grad prisgitt skipsmegleren og hans nettverk.

I det gamle samfunnet hadde de korresponderende rederne, skipsbyggerne, kapteinene, skogeierne, smedene og seilmakerne felles interesse av å opprettholde virksomheten, men overgangen til jern- og stålseilskip samt dampskip og innkjøp fra større byer i inn- og utland endret dette. Det er maktstrukturen og endringene i dette samfunnet jeg vil ta for meg i forbindelse med overgangen til den nye teknologien. Mitt fokus vil ligge på hvordan endringene påvirket sammensetningen av rederienes styrende organer og de beslutningene som ble tatt.

Utgangspunktet mitt er at rederienes valg i første rekke ble styrt av et ønske om fortjeneste. Dette var selvsagt utgangspunktet for det kapitalistiske samfunnet, men det hadde også vært drivkraften i de gamle bonderederiene. Bøndene gjorde det som svarte seg best.⁵ Men var det slik at de teknologiske valgene og de økonomiske betraktningene likevel endret seg ved overgangen fra det gamle bonde- eller bygderederiet til det mer by-orienterte familierederiet med sine nye nettverk?

Jeg vil være spesielt opptatt av finansieringsformen og graden av låneopptak. Det skyldes at jeg vil overføre argumentasjonen fra mellomkrigstida og etterkrigstida på min periode. Omkring 1930 greide rederne på Sørlandet å komme sterkt tilbake i skipsfarten, ved innkjøp av billige damptankere fra oljeselskapet Anglo Saxon. Hovedårsaken til at dette ble vellykket var nettopp liten grad av låneopptak.⁶ Det samme gjaldt greske redere som unngikk krisen i 1970- og 1980-årene på grunn av satsing på eldre skip og liten gjeld, mens norske rederier satset på avanserte nybygg og store låneopptak – og gikk konkurs.⁷ På bakgrunn av slike analyser er det også grunn til å tro at liten grad av låneopptak vil være en god forklaring på at rederiene kunne lykkes hvis de hadde en stor andel egenkapital også i min periode.

Jeg er klar over at det framtidsrettede ofte kan være overgang til ny teknologi, men like fullt må omleggingen skje til rett tid ut fra det enkelte rederis økonomiske evne. Det er tidspunktet for avgjørelsene, ”timingen”, som er viktig. Jeg vil derfor undersøke om ikke rederiene i min periode fulgte den samme strategien som i senere perioder, å satse på lite låneopptak og sen overgang til ny teknologi i en vanskelig omstillingsperiode, slik Anglo Saxon rederne og de greske rederne senere gjorde. Grunnen til at jeg ser en slik sammenheng, skyldes at mange av

⁵ Tveite 1959 s. 111

⁶ Sætra 2008 s. 125-126, 135-136

⁷ Fon 1995 s. 49-74

de små rederiene på Agder i min periode kan betegnes som bonderederier, og bondens tankegang var ofte å sørge for at utgiftssiden ble holdt på et lavmål.⁸ Dessuten var de lave prisene på tømmer og skipsvirke til verftene og de lave lønninger på verftene samt på skipene en del av forklaringen.⁹

Som allerede nevnt er nettverket av betydning når man skal se på finansieringen. Gamle etablerte nettverk kunne være sikrere og mer forutsigbare enn nye nettverk, og dermed mindre risikofylte. Medførte dette at de gamle nettverkene, som for eksempel et familierederi, ble videreført ved innkjøp av metallskip? Og hvor viktig var det å ha kontrollen på eiersiden? En utfordring må ha vært mangel på kapital i de gamle nettverkene. Det kunne være et argument for at nye nettverk, som meglere og finansinstitusjoner, fikk mer kontroll på eiersiden. Nettverkene vil derfor være av betydning for denne undersøkelsen.

Hypotese

Ut fra tidligere forskning vil min hypotese være at verftseierne og kapteinene ville bevare det gamle, eller treseilskipene, fordi de hadde mest å tape ved en omlegging til ny teknologi. Verftseieren måtte holde på det gamle fordi treseilskutene var en forutsetning for å bevare arbeidsplassen for egen del og for hans ansatte. Kapteinen ville kjempe for å bevare redermakten på skipet, og prøve å forhindre en korresponderende reder i land fra å tilrive seg mer makt i samarbeid med meglere, verft og finansinstitusjoner. Motsatt skulle en vente at den korresponderende rederen ønsket å satse på det ”nye”: jern, stål og damp, fordi dette ville gi ham nye muligheter i skipsfarten.

1.3 Tidligere forskning

Når det gjelder forskningslitteratur innen økonomisk og maritim historie, vil jeg være spesielt opptatt av teori som kan knyttes til årsaksforklaringer med relevans for min problemstilling og med utgangspunkt i den. Bidragene vil bli presentert kronologisk for å vise hvordan den ene helt eller delvis bygger på den andre. Dessuten vil presentasjonen vise at forskerne har hatt ulike utgangspunkt, fokus og oppfatninger over tid

⁸ Tveite 1959

⁹ Johnsen 2001s.107-112

Økonomi og teknologi

Johan N. Tønnesen og Ole Gjølberg står som representanter for forskning som har hatt økonomi og teknologi som utgangspunkt for utviklingen i skipsfarten.

Johan N. Tønnessens bidrag i *Den norske sjøfarts historie* omhandler jern – og stålseilskutene og den siste seilskutetiden. Agder fikk her en fremtredende plass. Tønnessen tok et oppgjør med den utbredte oppfatningen i samtidens shipping-miljø, at det var konservatisme som hindret overgangen fra tre og seil til metall og damp. Med konservatisme forstod han vern av det lokale næringslivet, og at den lokale skipsbyggingen og dens ringvirkninger ville gå til grunne om en gikk over til det nye.

Årsaken til at treseilskutene ikke ble oppgitt, fant Tønnesen i Norges lave priser på tømmer og skipsvirke og i lave lønninger både ved de lokale verftene og på de norske skipene, men det forklarte ikke hvorfor Norge fremfor noen satset på jern og stålseilskuter. Tønnessens forklaring på Norges satsing på stål - og jernskuter, var at satsingen framsto som en fornuftig overgangsfase mellom treseilskips- og dampskipstida. Dette hadde dels teknologiske årsaker og dels økonomiske.

Ut fra et teknologisk ståsted var det rasjonelt fordi skutene var langt større enn treseilskutene og med en større lastekapasitet. Dette ga økonomiske fordeler fordi slike store skuter kunne oppnå gode frakter i langfarten. For Agder fikk dette betydning fordi rederiene så muligheten og kjøpte denne typen skip på billigsalg av britene. Derfor ble det lønnsomt. Kjerneområdet for jern – og stålskip ble nettopp Agder, hvor metallseilskutene utgjorde en vesentlig del av flåten fra ca 1890 til begynnelsen av 1920-årene.

For rederier med liten tilgang på kapital etter den lokale bankkrisen i Nedenes amt i 1880-årene ble dette en mulighet, men for de som prøvde før 1890 årene, ble ikke innkjøpene vellykket, for da var skutene for dyre. Det var først da det ble mulig å kjøpe billige og brukte skuter i perioden 1895 – 1914 at det ble lønnsomt å satse på denne typen skip, hevdet Tønnessen.¹⁰ Tønnessens syn er sammenfallende med min oppfatning når han hevder at rederne gjorde rasjonelle økonomiske valg ut fra sine muligheter i den aktuelle perioden.

¹⁰ Tønnesen 1951 s. 1,2-7,15,32,59,86-87, 94

I mine studier av de enkelte rederiene, særlig når det gjelder min dybdestudie av Olsen-familien, vil jeg argumentere for at det var lønnsomheten som var avgjørende, teknologien var bare et redskap for å oppnå bedre lønnsomhet.

Videre vil jeg framholde at de som valgte ny teknologi ved å kjøpe billige og brukte jern- og stålseilskip også valgte en ny finansieringsform og et nytt nettverk som var mer rettet mot byer i inn- og utland, og en mer kapitalistisk tankegang enn det som eksisterte i det gamle lokale rederiet. Eller var det slik? Var ikke også det gamle rederiet kapitalistisk orientert? Kunne ikke også det gamle lokale nettverket helt eller delvis bli opprettholdt? At mange rederier valgte å beholde sine treseilskuter samtidig som de gikk over til metallskip, skulle tyde på at det lokale nettverket kunne eksistere side om side med det nye. Men hadde det gamle nettverket da omstilt seg til det nye? Dette er spørsmål jeg vil drøfte i oppgaven.

I sin doktorgradsavhandling fra 1979, med tittelen ”*Økonomi, teknologi og historie. Analyser av skipsfart og økonomi 1866-1913*”, forklarte Ole Gjølberg at det lå en rasjonell økonomisk vurdering bak redernes vurderinger og valg. Som Tønnessen mente han det var fornuftig at rederne i en overgangsperiode satset på seil fordi de så det som mer lønnsomt enn damp. Han mente at det var økonomiske vurderinger og ikke konservative bindinger som var den avgjørende faktoren, og at de norske skipsrederne var økonomisk rasjonelle innenfor rammene av den informasjonen som lå i tonnasjeprisene, fraktratene, forventede teknologiske endringer og profitt.¹¹

Jeg mener som Gjølberg at økonomiske betraktninger er vesentlige for å forstå utviklingen i rederiene over tid. For Gjølberg er det i hovedsak den korresponderende rederen som kommer til syne. Han gir lite innsyn i maktstrukturen innad i rederiene. I min undersøkelse vil jeg være opptatt av maktstrukturen i rederiene som helhet og av at det fantes andre drivkrefter enn de økonomiske. Den lokale skipsbyggmesteren kunne for eksempel ønske å opprettholde driften på verftet til tross for dårlig inntjening og muligheten for bedre alternativer når det gjaldt å skaffe billig tonnasje. Dette kunne henge sammen med ønsket om å opprettholde det lokale næringslivet og en levevei for etterkommerne.

¹¹ Gjølberg 1979 s.206

Nettverk

Olav Anton Aalholm, Liv Jorun Ramskjær, Viktor Norman og Berit Eide Johnsen har sett på teknologi og økonomi slik som Tønnesen og Gjølberg, men til mitt formål har deres analyser av nettverkets betydning for rederiene hatt størst betydning.

Olav Anton Aalholm var jurist, men som leder av Aust-Agder-Arkivet i Arendal fikk han anledning til å studere skipsfarten og rederiene i fylket. Han var spesielt opptatt av nettverkene innen shipping. Aalholm understreket at kontakten mellom skipsbyggerne, kapteinene og rederne, og mellom rederiene og skipsmeglerne, var vesentlig for å forstå rederienes utvikling. Aalholms bok om handelshuset Thommesen er blant våre fremste rederihistorier.¹² De nettverkene Aalholm har trukket fram når det gjelder Thommesen, vil jeg bygge videre på i min oppgave. Men jeg vil i større grad enn han være opptatt av om nettverkene var stabile eller om de endret seg over tid med omstrukturering i overgangsfasene.

Historikeren Liv Jorunn Ramskjærs hovedoppgave *Reder eller regnskapsfører* tar for seg Prebensens rederi i transformasjonsperioden 1875-1900. Hun ser både på organisasjonen, driften og utviklingen av rederiet i denne perioden.¹³ Hennes oppgave vil være nyttig i mine komparasjoner og drøftinger. Men det er samfunnsøkonomen Victor D. Normans artikkel som er av størst interesse for meg. Normans artikkel har tittelen *Prebensen i Risør 1830-1950*. Han tok i denne artikkelen for seg sin egen familie. Dels bygde Norman på Ramskjærs hovedoppgave, men hans bakgrunn fra en rederfamilie førte til at han også kunne vurdere avgjørelsene og oppbyggingen av handelshuset Prebensen med rederi, trelasthandel og krambu helt fra startfasen. Normans styrke er at han som familiemedlem kunne se dette innenfra, og at han også kan distansere seg og se familien utenfra.

Det som er av spesiell interesse for meg er at Ramskjær og Norman viser at Prebensen var helt avhengig av bøndene både i etableringen og i oppbyggingen av rederiet. Også i rederiets senere faser var Prebensens tilknytning til lokalsamfunnet sterk.¹⁴

Rederienes tilknytning til bøndene og lokalsamfunnet var altså medvirkende til vekst i oppbygningsfasen i treseilskutetida. Norman tar for seg et lengre tidsrom enn Ramskjær. Av

¹² Aalholm 1983

¹³ Ramskjær 1885

¹⁴ Normann 1994

den grunn kunne han vise at tilknytningen til det lokale førte til stagnasjon hos Prebensen når den nye skipsteknologien og den kapitalistiske organiseringen tvang fram en endring. Grunnen til det var at første redergenerasjon Prebensen ikke evnet å omstille seg tidsnok. Ramskjær og Normans undersøkelser er viktige for meg fordi de viser hvordan dette familierederiet fikk vansker med å omstille seg når dets fundament, bondenettverket, gravis utspilte sin rolle.

I Berit Eide Johnsens avhandling *Rederistrategi i endringstid* ble årsakene til Agders sene overgang fra seil til damp og motor i perioden 1875-1925 behandlet med utgangspunkt i fire ulike rederier. Johnsen trakk i sin avhandling vekslers både på Tønnessens, Gjølborg og Aalholms arbeider, og hun konkluderte etter min mening stort sett som sine forgjengere.¹⁵ Det nye ved Johnsens bidrag er etter mitt skjønn hennes fokus på aktørene og nettverkene. Gjennom næranalyser knyttet hun de empiriske funnene til aktuell historie- og samfunnsfaglig teori, hvor målsetningen var å forklare hvorfor rederne, gitt de internasjonale rammene, handlet som de gjorde.¹⁶ Teorier om kultur og mentalitet ble brukt for å forklare hvorfor aktørenes prioriteringer innen treskipsbyggingen og treskipsfarten ble opprettholdt så lenge.¹⁷ Fokuset på forholdet mellom individ og samfunn i strukturell endring var sentral i denne avhandlingen, i motsetning til tidligere forskning. Dette vil også jeg være opptatt av. Teorier Johnsen har brukt for å fange inn endringene i perioden vil også jeg bruke, men på et nytt materiale og med en litt annen innfallsvinkel.

Hennes studie av O & P Knutsens rederi i Lillesand er av spesiell interesse for meg fordi hun går inn på hvordan avgjørelsene i de mellomstore rederiene på Agder var avhengig av hvert enkelt familiemedlems interesse, enten vedkommende var korresponderende reder, skipsbygger eller kaptein. På grunnlag av denne studien konkluderte Johnsen med at den langvarige treseilskipssatsingen og svake dampskipssatsingen hadde med skipsfartens nære tilknytning til treskipsbyggingen å gjøre, dels i eierinteressene og dels i aktørenes kultur og mentalitet. Paternalismen gjorde det nødvendig å fortsette å bygge treseilskuter fordi en skipperonkel måtte få ei skute å føre. Årsaken til dette var også at den korresponderende

¹⁵ Johnsen 2001 s. 502-516

¹⁶ Johnsen 2001 s. 502

¹⁷ Johnsen 2001 s. 509

rederen var i minoritet, han måtte derfor rette seg etter de andre familiemedlemmene, som ville bevare det gamle samfunnet.¹⁸

Johnsen har avgjort et poeng, men jeg vil hevde at det i andre rederier kunne være andre konstellasjoner, og at det var fullt mulig at selv en kaptein og skipsbyggmester for treseilskuter kunne snu ryggen til det lokale nettverket og satse på billigere tonnasje, både tre og metallseilskuter fra utlandet.

Maktstruktur

I *Aust-Agder og sjøfarten* tar Gustav Sætra for seg rederen og rederiet i min periode og frem til i dag.¹⁹ Hans maktstudier når det gjelder rederen og hans posisjon er av særlig interesse i denne sammenhengen. For hvem var reder og hvem satt egentlig med makten? Sætra viser hvordan rederrollen i siste del av 1800-tallet endret seg. Den korresponderende rederen på hjemstedet var i utgangspunktet den sentrale aktøren. Kapteinen var den andre korresponderende redertypen, og kanskje var han den viktigste typen fordi han var om bord på skipet som rederiets daglige leder. Sætra viser også til at skipsbyggmesteren i utgangspunktet ofte var den korresponderende rederen fordi det var han som måtte sy finansieringspakkene sammen før byggingen kunne starte. Men Sætra hevdet at det ikke var noe mål i seg selv for skipsbyggeren å fortsette med dette. Skipsbyggmesteren ville i flere tilfeller vel så gjerne selge seg ut for å få tilført kapital til nye byggeprosjekter, selv om det var flere skipsbyggere som gjerne ville være både skipsbygger og skipsreder lengst mulig.

Men med overgangen til telegraf og telefon, metall og damp, ble kjøpmannen i byen omkring 1900 og framover den viktigste typen, og som oftest korresponderende reder, ifølge Sætra. Samtidig ble skipsmegleren en sentral aktør fordi han var til stede hver gang de små rederiene i Aust-Agder tok de store beslutningene, som ved kjøp og salg av brukte skip, kontrahering av nye skip og ved fraktslutninger. Dessuten hadde meglerne ofte eierinteresser i skipene. På grunn av meglerens sterke posisjon er det nærliggende å tro at han ofte kunne være den reelle beslutningstakeren. Sætras studier viser at så var tilfelle i flere rederier i Aust-Agder.²⁰ Sætras fokus på kapteinen som den daglige lederen på skipet og som den reelle beslutningstakeren ved fraktslutninger for skipene i rederiet kan ha mye for seg fram til 1870-

¹⁸ Johnsen 2001 s. 233-, 510

¹⁹ Sætra 2008 s. 51- 53

²⁰ Sætra 2008 s. 13-14, 50-51

årene, men jeg vil sette spørsmålstegn ved om ikke den korresponderende rederen i byen gradvis overtok denne rollen allerede fra 1870-årene, da telegrafene ble vanlig i byene. Sætra har hevdet at dette gradvis skjedde først omkring 1900. Sætra har også fremhevet meglernes som viktige i rederienes beslutninger. Jeg vil også være opptatt av meglernes rolle overfor rederiene, og betydningen dette fikk for kapteinene. Som Johnsen og Sætra vil også jeg se på skipsbyggerens rolle som korresponderende reder i perioden. Utspilte han sin rolle som korresponderende etter at den lokale treseilskutebyggingen tok slutt, eller fortsatte han?

Ovenfor nevnte forfattere har alle sett på hvordan rederiene taklet overgangen fra seil til damp og fra tre til jern og stål i min periode. De har prøvd å forklare hvorfor skipsfarten fikk en tilbakegang fra slutten av 1800-tallet og hvordan en fortsatt satsing på seilskip rundt århundreskiftet førte til en sen overgang til damp, mens andre distrikter var langt raskere til å legge om.²¹ Det er i første rekke rederiet som er forskningsobjektet i den nevnte sjøfartslitteraturen. Verftseieren og andre aktører er også trukket inn, men i mindre grad. Hovedspørsmålet har vært om den sene overgangen fra seil til damp skyldtes sørlandsk konservatisme eller en kortsiktig økonomisk rasjonalitet. Konservatismen er blitt forklart med at de måtte holde på seil og tre for å opprettholde arbeidsplassene ved de lokale verftene, og kortsiktig økonomisk rasjonalitet med at det var lønnsomt å holde på seilskutene fordi partrederiet som lokal finansieringsform innebar liten grad av låneopptak.²²

1.4 Avgrensning og metode

Avgrensningen i tid er perioden 1850-1918. Alle rederiene som blir omtalt hadde sin virksomhet i Nedenes amt. I kapittel 3 vil jeg ta for meg 4 rederier. To av disse har jeg kalt de store rederiene – handelshusene. Her er Thommesen i kjøpstaden Arendal og Prebensen i kjøpstaden Risør valgt ut. Som representanter for de mellomstore rederiene er O. & P. Knudsen i ladestedet Lillesand og Grefstad på landsbygda i Fjære herred valgt ut. Dessuten har jeg mer generelt gått inn på en tredje type - smårederiene, som omfattet kapteinrederier og bonderederier. Når jeg har avgrenset på denne måten, er det fordi jeg i drøftingen har bruk for en typologisering. Dette vil gi meg mulighet til å se likheter og forskjeller, samtidig som min

²¹ Tønnessen (1951), Dannevig (1954,1972, 1977, 1981, 1991) Gjølberg (1979), Johnsen (2001), Sætra (2008)

²² Sætra 2008 s. 22-23,47

inndeling i tre perioder, 1850-1870, 1870-1900, 1900-1918, vil gi mulighet til å se om de ulike typene endret seg over tid, og om dette skyltes ytre faktorer som teknologi, eller indre forhold i lokalsamfunnet. Årsaken til tidsavgrensningen henger delvis sammen med hamskiftet i landbruket fra 1850, men vel så mye med opphevelsen av navigasjonsloven for skipsfarten samme året. Dette la grunnlaget for et oppbrudd fra bondesamfunnet. En økende mekanisering i jordbruket førte til innflytting til byene. Alle disse endringene er av betydning for meg fordi jeg behandler rederier i amtets byer, ladesteder og på landsbygda. Like fullt er det skipsfarten som står i sentrum, og det er de teknologiske endringene som skjedde i næringen det skal fokuseres på. Disse endringene skjedde hovedsakelig fra slutten av 1800-tallet. Jeg har likevel valgt å gå tilbake til 1850 for å få med oppgangen som startet da, for å få med ”det gamle samfunnet”.

Kapittel 4 vil være avgrenset til en rederfamilie, familien Olsen, der noen bodde i kjøpstaden Arendal, andre i Øyestad herred og noen i Dypvåg herred. For denne familien har det vært viktig å få frem maktstrukturer og avgjørelsesprosesser. Det har også vært nødvendig med en typologisering ut fra den rollen den enkelte hadde i hierarkiet. På toppen var pater familias, dernest nestkommanderende, verftseieren og kapteinene. Dette er de viktigste, men i tillegg kom en skipsbesiktigelsesmann og en advokat. De to siste har jeg trukket inn fordi de klart markerer overgangen til den nye tiden. De ulike typene rederier i kapittel 3 vil bli sammenholdt med Olsen-familiens utvikling og typer i kapittel 4.

Metodisk er det med andre ord ikke noe mål å få med seg så mange rederier, men det er vesentlig å få med de ulike typene, de store, de mellomstore og de små rederiene. Tilsvarende er det ikke noe mål å få med seg så mange redere, men det er viktig å få med seg ulike typer, som blant annet pater familias, den korresponderende rederen, advokaten, kapteinen og verftseieren. Typologiseringen skal være et redskap for å få frem hvordan og hvorfor de ulike rederiene og rederne tok sine avgjørelser og disposisjoner. Rederiene og rederne i kapittel 3, er valgt ut for å få fram et bilde på amtsnivå, mens jeg i kapittel 4 har valgt ut en enkelt familie hvor jeg vil gå i dybden.

1.5 Kilder

Oppgavens første del, kapittel 3 tar for seg rederier hvor jeg kan støtte meg til trykt litteratur. Her vil tidligere forskningsresultater (se 1.2) bli satt inn i en ny kontekst med min nye problemstilling. Ulempen ved å bruke tidligere forskningslitteratur som kilder er at de er blitt til for å besvare en bestemt problemstilling. Derfor kan det være en mulighet for at litteraturen ikke passer til å besvare min problemstilling. Likevel gir forskningslitteraturen i stor grad oversikt over rederienes styrende organ, flåten og rederiets økonomiske posisjon, som er relevant for å svare på problemstillingen.

I kapittel 4 har jeg gått til primærkildene og sett på Olsen- familiens rederi, som det tidligere ikke er foretatt noen undersøkelse for. Kapitlet bygger i noen grad også på trykt litteratur, som historikerne Wisth og Bakkas undersøkelser for Flosta og Dypvåg sogn, og gårds og slektshistorien for Dypvåg av Danielsen og Jensen. Dette er for å få en oppfatning av skipsfartens betydning for prestegjeldet og soknet og for å sette Olsen-familien inn i en lokal ramme. Tilsvarende er gjort for Øyestad, med bygdebøkene til Knutsen, Gundersen og Myrdal samt historikeren Bråstad. For Arendal har jeg bygd på juristen Aalholm og byhistorien fra 1923. Den mer generelle økonomiske og skipsfartshistoriske litteraturen som er brukt er til dels omtalt under tidligere forskning (se 1.2) I tillegg har jeg brukt de fire økonomiske historikerne Fransis Sejersted, Fritz Hodne, Knut Sogner, og Jan Odvar Gjerstad.

I del 2 bygger jeg i hovedsak på primærkilder og til dels på litteratur, både personalhistorisk og lokalhistorisk. I tillegg har jeg mottatt opplysninger og materiale fra "Olsen-familien".

Dette vil bli særskilt omtalt i kapittel 4, se også utrykte kilder bak i oppgaven.

Det er denne delen som er min empiriske grunnstudie. Kildene som vil danne grunnlaget for analysen av familien Olsen i kapittel 4 vil for det meste bestå av primærkilder. Dette gjelder både personalarkiv, forretningsarkiv og kommunearkiv.

1.6 Aktørene

Det sentrale i del 2 i oppgaven er å finne ut hvilke valg som ble tatt i Olsen-familiens rederier, og hvordan familiemedlemmene forholdt seg til disse valgene. De var alle aktører som måtte

forholde seg til den internasjonale arenaen, men samtidig var de også en del av lokalsamfunnet. Kontakter i inn- og utland må ha vært av betydning for beslutningsprosessene i rederiene. Hva var målet med beslutningene, hvilke verdier lå til grunn, hvilke interesser hadde de ulike aktørene i valgene som ble tatt og hvilke faktorer påvirket handlingene?

Om det er mulig å finne svar på disse spørsmålene, gjenstår å se. Aktørene er for langt borte, og kildene gir sjelden eksplisitte svar. Min tolkning av det som ligger nedfelt i kildematerialet vil derfor være utgangspunktet for de svarene som gis.

Konkrete spørsmål til kildene vil være nødvendig, noe som igjen fører til selektivt arbeid der jeg bare forholder meg til kildemateriale som kan besvare de spørsmålene jeg stiller.

Følgene spørsmål vil bli stilt i analysen av familien Olsens rederivirksomhet:

- Hvilke rammebetingelser lå til grunn for familierederiet?
- Hvilke mål hadde de ulike aktørene for virksomheten?
- Hvilket nettverk hadde de ulike aktørene, verft, meglere og interne og eksterne redere?
- Hvem og hva hadde innflytelse for de valgene som ble tatt?
- Hvordan påvirket skipsbyggingen rederienes strategier?
- Hvilke særinteresser hadde de ulike aktørene?
- Ble det investert i andre næringer utenom skipsfarten?
- Ble rollene endret over tid?
- Hvilke konsekvenser fikk avgjørelsene på kort og lang sikt?

Kvantitativ metode viser økonomiske resultater og flåten rederiene rådte over. Dette kan i og for seg gi et bilde av hvor godt de lyktes eller mislyktes i sine avgjørelser, men det sier lite om hvordan aktørene så på situasjonen. I analysen av familien Olsen vil de kvalitative kildene være et viktigere bidrag til å finne svar på mange av spørsmålene ovenfor. Korrespondansen mellom de ulike aktørene vil her være sentral.

Men for å kunne se historien og aktørene i en større sammenheng, hadde jeg behov for noen modeller og teorier som kunne forenkle og forklare det komplekse bildet som fremstod når jeg skulle analysere familierederienes valg.

Kapittel 2. Teori

2.2 Aktuell historie – og samfunnsfaglig teori

Når jeg skal vurdere de aktuelle aktørenes valg i rederiene, står jeg overfor flere utfordringer. Var de økonomisk rasjonelle ved at de til enhver tid tok avgjørelser som ville generere maksimal profitt ut fra tilgjengelig informasjon om de lokale, regionale og internasjonale betingelsene? Eller tok de mest hensyn til lokalsamfunnet fordi de var en del av det og ville bevare det, og hvis så var tilfelle, var dette lite rasjonelt? For å besvare disse spørsmålene vil jeg ta utgangspunkt i nyklassisk økonomisk teori og ideen om "the economic man", og noen teoretiske modeller som tar for seg aktøren i et samfunnsperspektiv og i en større historisk kontekst. Berit Johnsen har fremhevet at motsetningene mellom "the economic man" og "samfunnsmennesket" er preget av at den første legger vekt på at individuelle handlinger kan forklares gjennom de mulighetene aktøren står overfor, mens den andre legger vekt på aktøren som en del av- og påvirket av samfunnet.²³

2.2.1 Nyklassisk økonomisk teori

Ole Gjøølberg er representant for den nyklassiske økonomiske teorien. Han forklarer utviklingen av norsk skipsfart med økonomiske forhold. Gjøølberg mente det lå en rasjonell økonomisk vurdering bak redernes vurderinger og valg når de heller satset på seil enn damp. Grunnen var at det kunne være mer lønnsomt. (se 1.2)

Nyklassisk økonomisk teori med utgangspunkt i likevekt, perfekt konkurranse og frie markeder har blitt videreutviklet ut fra en forutsetning om individets rasjonalitet – "the economic man". Aktøren opererer ut fra denne teorien i et marked med perfekt konkurranse og fullstendig likevekt. Når alle muligheter er overveid, velger han det som gagnar ham best.

²³ Johnsen 2001 s. 135-142, 167

Han er også en tilbudsjeger som aldri betaler mer enn nødvendig, og han tenker alltid subjektivt.²⁴

Når jeg skal anvende denne teorien, er det flere forhold som må problematiseres. Er det slik at aktørene kun har hatt som mål å maksimere kapitalen for egeninteressens skyld? De som har vært kritiske til teorien har framholdt at aktørene kunne ha andre preferanser enn egennytten.²⁵ På tross av dette er det viktig å vurdere økonomisk profitt som en viktig drivkraft bak valgene som ble gjort, ikke bare hos den korresponderende rederen, men hos alle de involverte i rederiet.

Rasjonalitet er et begrep som byr på problemer når det skal knyttes opp til aktørenes handlinger. For hva er egentlig rasjonell handling? Utgangspunktet er at det handler om hvordan man bør opptre i en gitt situasjon og hvordan det er ønskelig at man opptre.²⁶ Fritz Hodne skriver at de rasjonelle aktørene er de som til en hver tid utnytter de foreliggende muligheter.²⁷ Men var det mulig for aktørene til en hver tid å ha full oversikt over markedssituasjonen og mulighetene? Svaret blir helt klart nei. Meglerne var de som satt med kompetansen når det gjaldt markedet og mulighetene. Jeg mener derfor at det er helt nødvendig å se på meglernes rolle, samt hensynet til familie og nettverk når man skal se på aktørenes valg.

Når Gjølberg brukte nyklassisk økonomisk teori i sitt arbeid, var det i en studie på makronivå, men med noen åpenbare begrensninger. Det er en deskriptiv metode som forteller lite om årsakene og motivene til de som foretok avgjørelsene. "The Economic man" må ses som en idealtipe i motsetning til den virkelige aktøren.²⁸ Det er derfor behov for andre samfunnsfaglige teorier som kan fange inn aktøren i en større historisk kontekst.

2.2.2 Individ, samfunn og tid

Metodologisk kollektivism er et begrep der man istedenfor å se på den sosiale orden som et resultat av individuelle behov og strategier, ser på de individuelle behovene og strategiene som et resultat av den sosiale orden, og individet som et historisk og kulturelt betinget

²⁴ Gjølberg 1979 s. 206, Johnsen 2001 s. 23-24

²⁵ Gjølberg 1979 s. 20-23, Johnsen 2001 s. 136-137

²⁶ Johnsen 2001 s. 136

²⁷ Hodne 1981 s. 158

²⁸ Johnsen 2001 s. 110

vesen.²⁹ Dette mener jeg er viktig når man skal forsøke å tolke årsakene til rederienes valg i shipping. Jeg vil hevde at det er umulig å gi fullgode svar uten å se aktørene som en del av- og påvirket av det samfunnet de inngår i. Behandlingen av de ulike rederiene i Nedenes amt i kapittel 3 skal bidra til å se en større helhet og for å kunne sette familien Olsen inn i denne helheten. Samtidig vil dette vise om det var lokale forskjeller.

2.3 Aktøren i den historiske kontekst

2.3.1 Gemeinschaft und Gesellschaft

Ferdinand Tönnies teori og analyse av Gemeinschaft und Gesellschaft er viktig i min sammenheng. Begrepene brukte Tönnies når han skulle beskrive to ulike samfunnstyper. Gemeinschaft var preget av nære og følelsesmessige bånd mellom mennesker, som man gjerne fant i familie, blant venner og lokalsamfunn. Denne typen bånd var karakteristisk for såkalte ”tradisjonelle samfunn”. På den andre siden var Gesellschaft en teoretisk idealtipe for moderne, valgte samfunnsformasjoner. Disse var preget av løse og upersonlige bånd mellom mennesker. Mennesker så først og fremst på hverandre som byttepartnere og forsøkte å dra økonomisk nytte av hverandre. Gesellschaft-relasjoner vil derfor karakteriseres ved individuell kalkulering, markedskonkurranse og avtalte kontrakter.

Begrepene beskriver altså to ulike samfunnstyper med ulik mentalitet og menneskelig adferd. Begrepene er teoretiske, og de er ikke gjensidig utelukkende, det vil si at de ikke eksisterer i ren form i virkeligheten og at det ikke finnes samfunn som bare har den ene typen.³⁰

Tönnies teori passer godt til min studie, for her står familie og nettverk i forhold til økonomiske avgjørelser i fokus. Jeg antar at mine rederier hadde trekk både av Gemeinschaft og Gesellschaft i sine relasjoner, men at typen avgjørelser ville endres over tid avhengig av det internasjonale markedets rammer, rederiets totale økonomiske situasjon og eierforholdene i familierederiene. Det tradisjonelle samfunnet ble etter hvert utfordret av den kapitalistiske tanken. Medførte det endringer i aktørenes forhold til hverandre, og eventuelt når kom disse endringene? I analysen av rederiene vil jeg se om det fantes en slik endring og eventuelt når den ble fremtredende.

²⁹ Sejersted 1993 s. 320

³⁰ Tönnies 1988 s. 2-9, Johnsen 2000 s. 155-157

2.3.2 Thomas Hjørups livsformsanalyse

Den neste teorien jeg vil anvende, er Thomas Hjørups livsformsanalyse.

Den tar for seg de indre og de ytre aspektene i et samfunn. Livsformer blir muliggjort av levevilkårene, og levevilkårene er de som er relevante og nødvendige i forhold til livsformen. Flere livsformer eksisterer side om side.³¹ Teorien tar utgangspunkt i to økonomiske systemer: den enkle vareproduksjonen og den kapitalistiske vareproduksjonen, hvor begge relaterer seg til et marked. Den enkle vareproduksjonen kjennetegnes ved at produsentene selv eier produksjonsmidlene. Det er ikke nødvendigvis bare en person, det kan også være en sosial gruppe, som eier og driver produksjonsenheten, for eksempel et skipsverft eller et skip.

I motsetning til en kapitalistisk organisert virksomhet er det de sosiale relasjonene i form av familie og kolleger som er kjernen i utviklingen. Familievirksomheten dreide seg om å holde produksjonen i gang og å sikre barnas fremtid som selververvende individer. I denne selververvede livsformen er produksjonsenheten både et mål og et middel. Ved at man opprettholder virksomheten forblir man også selververvende. Hjørup mente at denne livsformen hadde en større resistens mot konjunkturforandringer enn den kapitalistiske vareproduksjonen. Den kunne opprettholdes lengre uten overskudd, og nye midler kunne blant annet skaffes gjennom bierverv. På den andre siden inneholdt den kapitalistiske produksjonsmåten minst to livsformer: en kapitalist (investor) og en lønnsarbeider. Den profesjonelle lederen er også en mulig livsform.³²

I livsformens kamp for sin eksistens anvendte Hjørup et begrep han kalte neokulturasjon. Denne inntraff når livsformens ideologi var truet av at noe i livsformens eksistensbetingelse ble forandret. Neokulturasjon viste til at mennesker levde side om side med ulike livsformer, men at de ikke strevde etter de samme idealene. Samtidig måtte livsformen nydanne, forvare og utvikle sitt eksistensgrunnlag om den skulle fortsette å bestå.³³

Ved å bruke Hjørups livsformsanalyse på rederiene antar jeg at det er trekk fra alle de nevnte livsformene. Men i hvor stor grad vil man kunne finne den enkle vareproduksjonen med den

³¹ Hjørup 1983 s. 181

³² Hjørup 1983, Hjørup 1984, Johnsen 2001 s. 162-167

³³ Hjørup 1983 s. 216, Johnsen 2000 s. 164

selververvede livsformen, og hvordan gjorde dette seg i tilfelle utslag i aktørenes disposisjoner?

Hvis man ser overgangen til ny teknologi som en trussel mot den enkle vareproduksjonen og den selververvede livsformen, vil man da kunne finne utløp for livsformens kamp for sin eksistens?

Var skipsbyggeren bare opptatt av å få mest mulig overskudd, eller var målet å opprettholde virksomheten på tross av synkende lønnsomhet, for dermed å opprettholde arbeidsplassene for seg og sin familie? Er det i så fall motsetninger mellom familiemedlemmene dersom for eksempel den korresponderende rederen vil gå over til nye teknologi i motsetning til kapteinen og skipsbyggeren som søker å opprettholde den eksisterende livsformen?

Var treskipsbyggingen og treseilskipsfarten mer konjunkturresistent, slik at den ble drevet lengre enn en strengt tatt skulle ut fra vanlige lønnsomhetskriterier? Hadde dette i så fall sammenheng med aktørenes livsform og målene de hadde for virksomheten? Eller var det slik jeg har hevdet, at treseilskipsfarten økonomisk sett var forsvarlig å opprettholde i en nisjefart, nemlig i oversjøisk fart?

Hvis man skal se familierederiet ut fra den kapitalistiske vareproduksjonen, tar den utgangspunkt i de tre livsformene som er nevnt ovenfor: Kapitaleieren, lønnsarbeideren og den profesjonelle lederen. Kapteinen og den korresponderende rederen fremstår her som profesjonelle ledere. I hvilken grad måtte de forholde seg til kapitaleierne som både kunne være familie, meglere, finansinstitusjoner og andre investorer? Var det et mål for familierederiet å forsøke å få majoriteten på eiersiden, slik at den korresponderende rederen kunne ta valg på familiens vegne? Eller var familiemedlemmene og det lokale nettverket økonomisk avhengige av andre kapitaleiere og av den grunn uten den reelle makten?

Kapteinene kan også fremstå som lønnsarbeidere i den kapitalistiske vareproduksjonen. Spørsmålet blir da om kapteinene var lønnsarbeidere i familierederiet eller om de vel så mye var kapitaleiere. Det var vanlig at kapteinene var parteiere i skutene de førte, og de hadde dermed også et ord med i laget når avgjørelsene skulle tas. Dessuten knyttet skipspartene dem klart til eierne og deres interesser. Hvis de derimot ikke var parteiere, og kun lønnsarbeidere, var det da mulig for den korresponderende rederen å ha kontrollen over de avgjørelsene som ble tatt når skipet var i fart? Representerte kapteinen da i større grad lønnsarbeiderne enn resten av besetningen?

Disse spørsmålene viser i utgangspunktet at rederiets struktur var så sammensatt at det kan være vanskelig å plassere en aktør i en bestemt kategori. Dette er en viktig iakttakelse fordi det viser hvilken kompleksitet det var når avgjørelsene skulle tas.

Ved å bruke Højrupps teori på mitt materiale vil jeg se i hvilken grad familierederiet var preget av den tradisjonelle eller den kapitalistiske vareproduksjonen. Det vil i neste omgang være et godt redskap når man skal forklare de valgene som ble tatt. Men den vil ikke i tilstrekkelig grad fange inn det enkelte individets valg på grunnlag av deres særskilte interesser både når det gjaldt eget levebrød og økonomiske situasjon.

2.4 Assosiativ kapitalisme

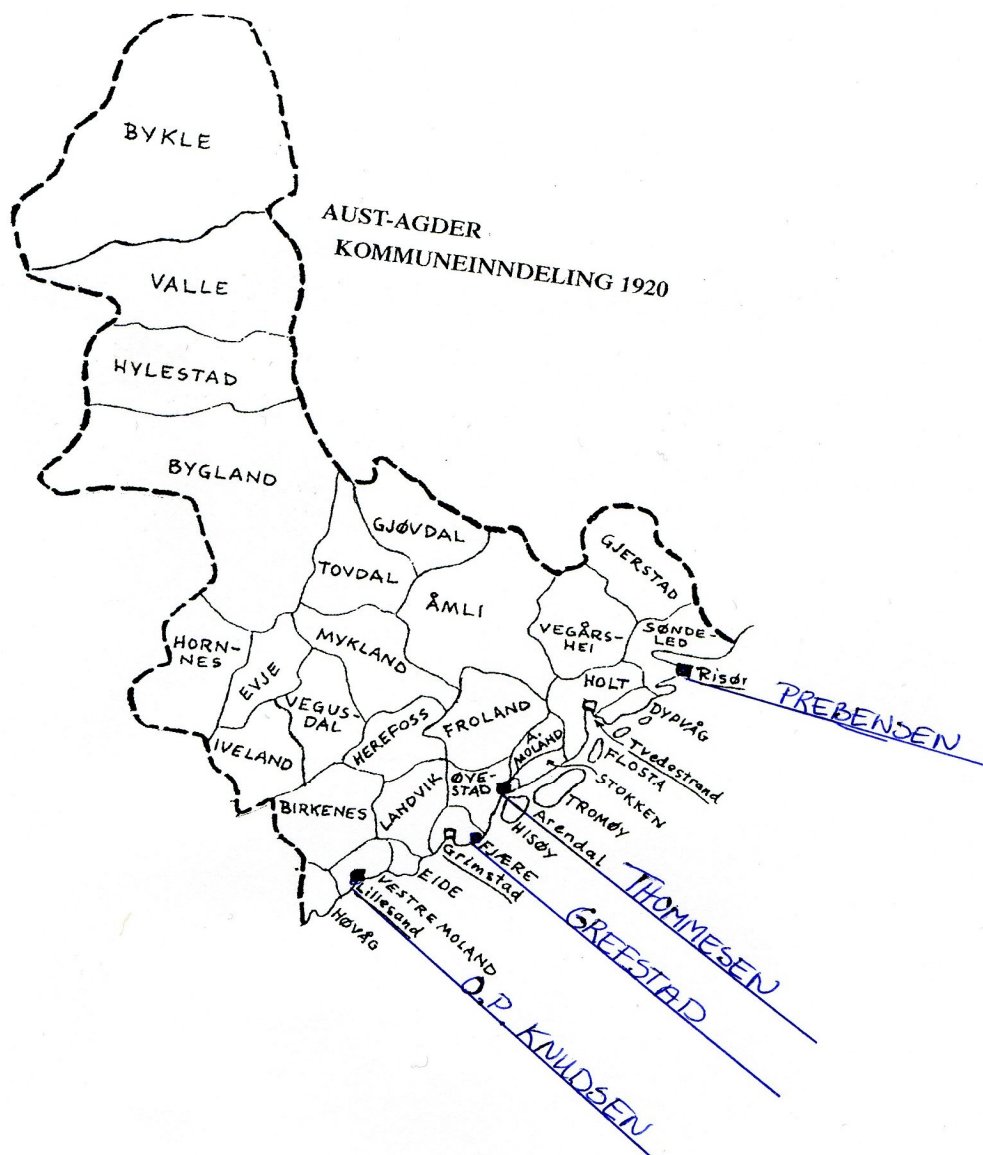
Den siste og kanskje den viktigste teorien jeg vil anvende på rederiene er teorien om assosiativ kapitalisme. Den innebærer at personer og familier med begrenset kapital var svake som enkeltaktører, men gjennom et aktivt kapitalsamarbeid maktet de å ta opp konkurransen med de store.³⁴ Knut Sogner har hevdet at Nordisk kapitalisme var på vei fra 1800-tallets småbedriftskultur, og at den gikk i retning av etterkrigstidens konsernkapitalisme med eierne som de sentrale aktørene i sine nettverk. Assosiasjonene fantes både mellom eierne, mellom bedriftene, og mellom eierne og lederne, der bedriftssamarbeidet hadde rot i eiersamarbeid. Aktørene var også bundet sammen av personlige relasjoner og tillitsbånd.³⁵ Denne teorien har tidligere vært benyttet på familier knyttet til skogsindustri, som sagbruk og celluloseproduksjon i Norge i de første tiår av 1900-tallet, men kan også anvendes på rederiene. Jeg mener teorien kan være et godt redskap til å fange inn hvordan familier og enkeltpersoner handlet i en omstillingsperiode. Den kan også avdekke om det var en kontinuitet i rederienes kapitalistiske tankegang fra 1850 til 1918, eller om det var andre forhold som var avgjørende.

³⁴ Sogner 2001, Verboven 2007

³⁵ Sogner 2001 s. 4

Del 1.

Kapittel 3: De store, de mellomstore og de små rederiene i perioden 1850-1918



Kart over hvor rederiene Prebensen, Thommensen, Grefstad og O. & P. Knudsen hørte hjemme i Nedenes Amt (Aust-Agder)

3.1 Det store rederiet – Handelshuset Thommesen i Arendal

Thommesen hadde på høydepunktet i 1885 10% av tonnasjen i Arendal og var i tillegg også Norges største rederi. Treseilskutene utgjorde størstedelen av tonnasjen, men det ble også investert i dampskip fra 1880-tallet. I 1916 ble rederiet avviklet. Frem mot og etter århundreskiftet hadde tremasseproduksjon blitt en stadig viktigere del av virksomheten og overtok som hovedsatsning i takt med at rederiet ble avviklet. I hvilken grad var teknologi, økonomi og nettverk av betydning for denne utviklingen?

3.1.2 Periode 1850-1870: Kjøpmann og parteier.

Thor Thommesen etablerte seg som kjøpmann og skipsreder i Arendal i 1830-årene. Han begynte i det små, med omsetning av korn og matvarer fra Danmark. Dermed startet han oppbyggingen av sin rederivirksomhet i samarbeid med de lokale skipsbyggerne og skogeierne/bøndene. Dette var en fornuftig strategi. Han tok parter i mange skip/rederier uten å binde så mye kapital. Målet var å få bestyrelsen. Dette greide han, og han fikk dermed kommisjoner av fraktene for de enkelte skipene. Kommisjonene måtte han imidlertid dele med kapteinene, som også var parteiere. Befraktingen var nemlig hovedsaklig kapteinens ansvar, og det var han som delte fraktkommisjonene mellom seg og Thommesen. I denne perioden var dette naturlig fordi kapteinen var den daglige lederen om bord på skipet, og det var han som sørget for frakter for et skip som gikk i trampfart.³⁶

Thommesen styrket imidlertid sin posisjon som bestyrende reder i 1860-årene. Rederidriften ble hovedsatsingen for firmaet, han tok i bruk telegrafene for å slutte frakter for skipene i Europa, etablerte egen meglerforretning og bygde ved egne skipsverft. Like fullt var han gjennom hele perioden en minoritetseier (tabell 3.1.1), og måtte dele rederansvaret og kommisjonene med kapteinene. Riktignok prøvde han å bygge et skip for egen regning, men dette ble en fiasko. Av den grunn gikk han tilbake til sin opprinnelige strategi, et samarbeid med andre og beskjedne kapitalinnskudd for å få bestyrelsen. Kontakten med meglerne i inn- og utland skulle imidlertid gi Thommesen grunnlag for en sterkere styring over rederiene, men det skjedde først etter 1870.³⁷

³⁶ Aalholm 1983 s. 28-31, 38-39, 62-63

³⁷ Aalholm 1983 s. 44-45, 62-63, 66-67, 94

Skipstømmeret fikk Thommesen brakt gjennom vassdraget, dels fra bøndene i opplandet, og dels fra egne skoger. Han hadde investert i oppkjøp av store skogområder langs Nidelva, i Froland, Gjøvdal og opp til Fyresdal. Dette førte til etablering av trelasthandel og trelasteksport, som ble en viktig del av firmaet fra 1857 og fremover.³⁸ Det ga også risikospredning, med butikk, trelasthandel og rederi, samt kapital spredt i disse virksomhetene.

Tabell 3.1.1: Antall skip hvor Thommesen hadde eierandeler, i tonnasje (tonn) og i prosent, samt antall skuter Thommesen var korresponderende reder for 1853-1870

Periode	1853	1860	1868	1870
Eierandel i antall skip	13	16	39	35
Korresponderende reder for antall skip	8	10	31	27
Thommesens andel av tonnasje (tonn)	500	690	5726	5132
Eierandel i %	30 %	32 %	39 %	40 %

Kilde: Aalholm 1983 s. 35, 41, 46, 48, 81

3.1.3 Perioden 1870-1900 - Handelshuset

Fra å være minoritetseier gikk Thommesen i 1875 over til å bli majoritetseier med hele 74 prosent. (tabell 3.1.2). I 1890-årene ble Thommesen eneeier av så å si alle treseilskutene. Firmaet disponerte 22 treseilseilskip. I 21 av dem var firmaet eneeier. Hva var årsaken til at Thommesen hadde endret strategi, og hvilken betydning innebar dette for det etablerte nettverket?

Den viktigste årsaken var trolig at en ny generasjon redere overtok driften. I 1876 overtok svigersønnen Julius M. Smith og sønnen Jens T. Thommesen hver sin halvpart av firmaet. De nye redernes strategi var å få kontroll over rederiene. Dette maktet de fordi treseilskipene var

³⁸ Aalholm 1983 s. 97, 126-130

nedbetalt og fordi Thommesens rederi hadde opparbeidet seg til å bli et millionforetak.³⁹ Resultatet var at flesteparten av bøndene og skipsbyggerne forsvant på eiersiden. Men ikke alle forsvant. Thommesen hadde også en paternalistisk linje der han sørget for sine gamle kapteiner. I 1887 tok Thommesen mer enn to tredjedeler i ei skute deres tidligere skipper, Jørgen Halvorsen Ugland, bestyrte. Jørgen Ugland eide ikke selv noe i skipet, han tok seg bare av de nødvendige forretningene hjemme mot en godtgjørelse. Kapteinen på skipet hadde den egentlige bestyrelsen.⁴⁰

Tabell 3.1.2: Antall seilskip der Thommesen hadde eierandeler, i tonnasje (tonn) og i prosent, samt antall skuter Thommesen var korresponderende reder for 1875-1898

År	1875	1878	1888	1895	1898
Antall skip	35	41	39	22	22
Korresponderende reder	31	36	35	22	22
Thommesens andel av tonnasje i tonn	11621	14566	18547	12921	12921
Andelen i %	74 %	76 %	88 %	98 %	98 %

Kilde: Aalholm 1983 s. 48, 81, 84, 88, 90

Thor Thommesen hadde startet egen meglerforretning for å sikre seg større kommisjonsandel av fraktene for egne skip på 1850-tallet. Dessuten hadde firmaet vært megler også for andre rederier. Dette siste ble det slutt på under neste generasjon.⁴¹ Grunnen var at de såkalte garantimeglerne fikk kontroll over trelastfarten i Østersjøen ved å tilby utskiperne lavere transportkostnader. Dette førte til reduserte inntekter, hvilket Thommesen og andre større rederier ikke ville delta i. Derfor begrenset de meglervirksomheten til egne skip. De såkalte kapteinsrederiene eller bonderederiene hadde imidlertid ikke noe valg. De hadde ikke som Thommesen kapital til å stå i mot presset fra garantimeglerne og måtte nøye seg med lavere frakter. Storredere som Thommesen skilte altså i løpet av denne perioden lag med kapteinsrederne eller de bondedominerte rederiene. De to redertypene hadde stått samlet i sjømannsforeningen, nå gikk de hver sin vei, hvilket resulterte i at storrederne organiserte seg i sin egen rederforening.⁴²

³⁹ Aalholm 1983 s. 50

⁴⁰ Sætra 2008 s. 53

⁴¹ Aalholm 1983 s. 9, 63-64, 84, 87,

⁴² Sætra 2008 s. 71-80

Thommesen valgte på grunn av dette å sikre lønnsomheten og kontrollen over egen virksomhet. En del av forklaringen var at bonderederiene de tidligere hadde bestyrt, var vokst til å bli mellomstore rederier og var vanskelig å få kontrollen over. Kapteinene hadde sammen med Thommesen rederfunksjonene fram til 1870, men etter den tid kom det gradvise endringer. Telegrafens betydning ble i denne perioden langt viktigere fordi det ble lagt kabler som forbandt Europa med USA i 1867. Dette bidro til å øke Thommesens kontroll med kapteinene, spesielt gjaldt dette i dårlige tider hvor utgiftene skulle holdes nede.⁴³

Like fullt foretok kapteinene fortsatt fraktslutninger, så hvorvidt den korresponderende rederen var den ledende kan diskuteres. Spesielt når det gjaldt langfarten. Det er utvilsomt rett at telegrafen ga den korresponderende et fortrinn fordi han kunne inngå fraktavtaler på forhånd. Men selv fra 1870-årene gjaldt dette bare sentrale strøk i Europa og USA. I mer fjerntliggende strøk var situasjonen en annen. Olav Anton Aalholm har framholdt at Thommesens kapteiner som superkargoer og befraktere også i denne perioden var henvist til egen dømmekraft når de skulle inngå frakter for skuta, og det var fortsatt kapteinen som sluttet seilskuta i langfarten. Provisjonen av frakten gjennom kaplaken var fortsatt en garanti for at kapteinene ville gjøre sitt ytterste for å få lønnsomme fraktslutninger, selv om han ikke hadde parter i skuta. Kapteinens kaplak utgjorde normalt 5 % av nettofrakten, men når kapteinen sluttet frakter med meglere Thommesen hadde avtaler med, delte kapteinen og Thommesen denne.⁴⁴

Thommesens band til skipsbyggerne forsvant også i denne perioden fordi de la ned verftene sine. Dette skyldtes delvis at de ikke var konkurransedyktige og delvis at etterspørselen etter nybygde skip fikk en alvorlig knekk etter bankkrise i Arendal i 1886. Firmaet investerte derfor i dampskip disponert av redere i Arendal og andre større byer. I tillegg gikk Thommesen i gang med selfangst og bygging av seldampskip på eget verft. Kjente Arendalsredere var med som investorer. Thommesen var disponent og hadde majoriteten i skipene. (tabell 3.1.4) En betydelig kapital ble nedlagt i disse skipene, men resultatet ble en økonomisk fiasko.⁴⁵

⁴³ Johnsen 2001 s. 217-223

⁴⁴ Aalholm 1983 s. 65

⁴⁵ Aalholm 1983 s. 99-102

Tabell 3.1.3: Thommesens andel i dampskip 1873-1900

Skip	Kjøpt/bygd år	Part	Solgt	Disponent
Nyland	1873	8/392	1886	Brødrene Rosenkilde Kr.sand
Norrøna	1881	6/100		J.C & G. Knutsen Porsgrunn
Jernbarden	1881	1/3	1890	Brødrene Berner og Konsul Ths. S. Falck Stavanger
Østlandske Ljoyd	1882	78 aksjer	1898	P. Th. Hiis Arendal
Bratsberg	1883	7/100		J.C. & G. Knutsen Porsgrunn
Hvalen (bukserbåt)	1894	1/1	1899	Thommesen
Lena	1896	19/30	1899	Carl Aalholm / Thommesen

Kilde: Aalholm 1983 s. 76-77, 80, 87, 99-102

Tabell 3.1.4: Thommesens seldampskip bygd på eget verft

Skip	Bygd år	Part	Solgt	Disponent
Viking (seldampskip)	1881	59/100	1902/1903	Thommesen
Samson (seldampskip)	1885	68/100	1908	Thommesen
Njørd (seldampskip)	1886	1/1	1910	Thommesen

Kilde: Aalholm 1983 s. 99-103

Foruten seldampskipene ble de andre dampskipene solgt før århundreskiftet.⁴⁶ Før 1870 hadde Thommesen en risikospredning fordi det var tale om eierskap i flere ulike skip/rederier. Etter 1870 kom risikospredningen ved økt satsing på landbasert virksomhet. Skog- og sagbruk ble kjøpt opp i 1880-årene og etter 1883 ble tremasseproduksjonen en viktigere del av firmaets samlede virksomhet.⁴⁷ De skiftende konjunktorene for skipsfarten var årsaken til at firmaet ville ha flere bein å stå på.

⁴⁶ Aalholm 1983 s.87, 99-103

⁴⁷ Aalholm 1983 s. 198-199

3.1.4 Perioden 1900-1916 Mislykket dampskipssatsning og avvikling

Da tredje generasjon overtok på begynnelsen av 1900-tallet, gikk Thommesen over til å drive et større dampskipsrederi. Den nye generasjonen var Hans Henrik Smith, Thor Thommesen og Olaf Thommesen. Dette skjedde i samarbeid med familien forøvrig og flere lokale arendalsfolk fordi kapitalkravene var så store at Thommesen ikke kunne eller ville ta alt alene.

⁴⁸ Firmaet valgte den samme løsningen som før - samarbeid med andre for å redusere andel innskutt kapital. Målet var å få bestyrelsen og kommisjonene. Til tross for dette hadde Thommesen en betydelig andel i to av dampskipene (Tabell 3.1.5)

Tabell 3.1.5: Tommesens dampskip, tonnasje og andel 1904-1916

Skip	Bygd	Tonnasje	Andel	Andel i %	Solgt
Tholma	1904	1 897	155/225	47 %	1915
Thordis	1905	501	32/130	25 %	1915
Thorsa	1907	1 134	9/10	90 %	1916
Thorgny	1908	734	78/100	78 %	1915

Kilde: Aalholm 1983 s. 87-90

I perioden 1903-1916 avviklet Thommesen rederidriften. Seldampskipene ble solgt med tap i perioden 1903-1908. De fem siste treseilskutene ble solgt i perioden 1911-1914 til tross for at det var disse skipene som hadde vært mest lønnsomme. Videre valgte Thommesen fra 1914 til 1916 også å selge de resterende dampskipene. Driftsmessig hadde disse skipene ikke gitt nevneverdig fortjeneste, men ved salgene tilførte de en betydelig sum. ⁴⁹ Dette skyldtes de høye prisene under den første verdenskrigen. Handelshuset valgte også denne gangen å reinvestere i landbasert virksomhet som la et sikrere fundament for videre drift enn skipsfart.

Thommesens ekspansjon hang i den første perioden sammen med de gode konjunktorene og samarbeidet med det lokale nettverket av skipsbyggere og bønder. Dette samarbeidet førte til at han i neste periode (1870-1900) var blitt av de store. Nedgangen i konjunktorene fra midten av 1870-tallet førte til at rederiet av økonomiske grunner tok majoriteten i treseilskipene, for

⁴⁸ Aalholm 1983 s. 9, 99

⁴⁹ Aalholm 1983 s. 87-92

på den måten å bedre kunne sikre inntjeningen. Telegrafene var avgjørende for denne avgjørelsen, men også det at bondenettverket hadde utspilt sin rolle. Med dampskipene ble det satset på ett nytt nettverk av by-redere, som hadde økonomisk styrke. Risikospredningen kom i form av landbaserte investeringer. Avviklingen kom i den siste perioden (1900-1918) fordi skipsfarten ikke gav en tilfredsstillende og sikker avkastning. I stedet for ble tremasseproduksjon firmaets hovedsatsning.

3.2.1 Prebensen i Risør

Prebensen hadde mange likhetstrekk med Thommesen både i oppbyggingsperioden og i de senere faser. Men det var også forskjeller. Det lokale nettverket kom til å spille en sentral rolle hos Prebensen helt frem til 1910, da firmaet gikk konkurs.

Jacob W. Prebensen kom fra en fallert rederfamilie i Larvik, og hadde selv seilt flere år til sjøs da han bosatte seg i Risør. Firmaet I.W. Prebensen ble startet i 1833 og var i vel femti år, fra rundt 1860 til 1910, den desidert største bedriften i Risør-distriktet. Virksomheten omfattet butikk, trelasthandel, rederi, sagbruk, skogsdrift, iseksport og mølledrift. Skipsfarten kom til å prege virksomheten frem til midten av 1890-tallet, da Prebensen var et av de største rederiene i landet.

3.2.2 Oppbyggingsperioden 1850-1870

I.W. Prebensen startet sin virksomhet med en liten krambodhandel. Det må raskt ha gått bra for i 1842 satt han med den tredje høyeste inntekten blant byens skatteyttere. Rederikarrieren startet i 1840 da han kjøpte sin første skipspart. Allerede året etter etablerte han seg som korresponderende reder, som gav ham ekstra inntekter. I 1844 startet han også eget skipsverft.⁵⁰ Frem til 1870 hadde han parter i 25 skuter. 15 av treseilskutene var bygd på eget verft, den siste i 1868. I.W. Prebensen stod som eksponent for partsrederiet. Han samarbeidet med familien og et lokalt nettverk av skipsbyggere, bønder, handverkere og andre forretningsmenn når han bygde eller kjøpte skip. Selv om han hadde mange partredere med seg, eide han store eierandeler i en rekke skip og han var eneeier av flere. Strategien var å ha

⁵⁰ Ramskjær 1985 s. 13

eiendeler i mange skip for å minske risikoen, men også å være enereder i enkelte skip for å få utnyttet høykonjunkturen maksimalt. Den store eierandelen og rollen som korresponderende reder gav ham en overordnet kontroll, selv om kapteinen var den som hadde det daglige ansvaret for driften av skipene. Prebensen klarte å utnytte de gode konjunktorene og fikk bygget seg opp kapital som han investerte i nye skip og i andre næringer.

Parallelt med oppbygningen av rederiet bygde Prebensen ut butikken, etablerte seg som trelasthandler og skaffet seg andeler i sagbruk. På den måten hadde han flere ben å stå på samtidig som han fikk utnyttet kombinasjonen av skipsfart og trelasthandel. I 1857 var han også med på byens første dampskipsinvestering. Et aksjeselskap, med I.W. Prebensen som styreformann, kjøpte da et lite damskip som gikk i rute mellom Arendal og Risør. Kysttrafikk ble dermed en ny satsning for Prebensen. At han var styreformann vitner om at han også her ønsket kontroll.

Han var dyktig som reder, og han lyktes. Suksessen kan til dels forklares gjennom samarbeidet med familien og det lokale nettverket gjennom partsrederiene, sagbrukene og trelasthandelen. I stedet for å overta bøndernes sagbruk gikk han inn sammen med dem.⁵¹ På den måten slapp han unna store investeringer, slik at han fortsatt rådde over en betydelig egenkapital.

I slutten av 1860-årene kom en viktig kursendring. Før det var firmaet et handelshus med klar hovedvekt på bygging og drift av skip. Med nedleggelsen av verftet i 1869 og satsningen på sagbruk, ble det fra 1870-årene en kombinert trelast- og rederibedrift. Fortsatte Prebensen sitt samarbeid med det lokale nettverket, eller satset han som Thommesen på å øke sin egen eierandel fra 1870?

3.2.3 Perioden 1870-1900

På 1870-tallet var Prebensen blitt en omfattende virksomhet. Etter at skipsbyggingen ble avvirket fortsatte Prebensen det nære samarbeidet med de lokale skipsbyggerne. Også neste generasjon Prebensen fortsatte dette samarbeidet. Da I.W. Prebensen i 1876 flyttet inn til Christiania, hadde Prebensen-rederiet en tonnasje på 8 900 tonn, fordelt på 25 treseilskuter og

⁵¹ Ramskjær 1985 s. 49, Normann 1994 s.16-20

et dampskip. Han overdro sagbruket, trelasthandelen og butikken til sønnen I.C.W Prebensen, men beholdt rederiet selv, som han dels drev fra Christiania og dels via sine sønner i Risør.

Selv om konjunktorene gikk nedover, kjøpte og bygde Prebensen en mengde skip. Hele 37 seilskuter ble anskaffet fra 1876 til 1900, hvorav 29 var norskbygde. De fleste var bygd lokalt og 8 var kjøpt fra utlandet. Størstedelen av skipene var engasjert i oversjøisk fart. Skipene som gikk i fart på Europa, hadde tilknytning til firmaets trelastutførsel. Denne farten ble intensivert i 1880- og 1890-årene etter hvert som trelastforretningen ble utvidet. Prebensen satset på lokalt bygde skip fremfor innkjøp av utenlandske nettopp fordi han samarbeidet med distriktets skipsbyggere. Lokalt bygde skip hadde dessuten en høy kvalitet som sikret høy klassifisering i Norske Veritas. Dette gav fraktoppdrag i langfarten.⁵² Også eierstrukturen var vesentlig for at Prebensen kjøpte eller bygde lokale skuter.

Ved å overta skip hjemmehørende i Risør visste rederen hva slags skip han engasjerte seg i. Eierstrukturen i partsrederiet ble opprettholdt på den måten, og det satte mindre krav til kapitalinnskudd. Dessuten gikk det kjapt å få organisert ett nytt rederi, hvilket var viktig for å utnytte høykonjunktorene på slutten av 1880-årene.

Men hvordan var eierpartene fordelt, og hva fikk fordelingen å si for hans handlefrihet?

I 19 av skutene hadde Prebensen-familien under halvparten av eierinteressene, i 15 av skutene hadde de majoritetsandeler. De skutene familien hadde stor eierandel i, var imidlertid av eldre dato. Det vitner om en større spredning av partene fra midten av 1870-tallet, da nedgangen var et faktum. Strategien var en aktiv investeringspolitikk som medførte at de spredte kapital på en mengde parter. Dette førte til en risikospredning. Men medførte ikke minoritetsandel i skipene mindre handlefrihet når det gjaldt driften?

Tabell 3.1.6: Byggested for skuter Prebensen hadde eierandeler i. I antall og i prosent.

Byggested	Antall	%
Risørdistriktet	26	65%
Sørlandet	4	10%
Norge forøvrig	2	5%
Utlandet	8	20%
Totalt	40	100%

Kilde: Ramskjær 1985 s. 65

⁵² Normann 1994 s. 24-27, 72-74, Ramskjær 1985 s. 65

Tabell 3.1.7: Prebensens andel av den totale part i rederiene 1879-82, 1898-99

Part i %	Antall skip
0-10%	2
11-20%	4
21-30%	4
31-40%	4
41-50%	5
51-60%	2
61-70%	5
71-80%	3
81-90%	0
91-100%	5
Sum	34
Usikre	9
Totalt	43

Kilde: Ramskjær 1985 s. 49

Prebensen hadde en svært bevisst holdning til organisasjonen og driften av rederivirksomheten. På tross av minoritetsandelene i flere skip fikk han rollen som korresponderende reder. Dette gav en fast og årviss inntekt som var uavhengig av konjunktorene. To hundre kroner var den vanlige godtgjørelsen for hvert skip. I det siste tiåret av 1800-tallet utgjorde den for Prebensen 5 500,- bare for seilskipene. Ved å være korresponderende reder var han den sentrale personen i rederiet med oversikt over driften og mulighet til å påvirke den. Den enkelte partsreders kunnskaper om skipsfart og rederidrift var av vesentlig betydning for hvilke innflytelse vedkommende kunne utøve. En skipper eller reder og forretningsmann hadde større forutsetning for å engasjere seg i rederiets drift enn en skogeier og gårdbruker. Prebensen stod dermed i realiteten ganske fritt til å ta avgjørelser i de såkalte ”bonderederiene”, men det kunne by på utfordringer om han ville satse på ny teknologi. Flere grupper deltok i rederivirksomheten, men de fleste var tilknyttet primærnæringene.⁵³ Kapteinene var også sentrale aktører i driften av rederiene og skipene. I hvilken grad hadde Prebensen kontroll over dem?

Da I.W. Prebensen flyttet til Christiania i 1876, kom han i nær kontakt med meglere og utskipere som hadde kunnskaper om fraktmarkedet og markedsutviklingen. Deretter drøftet han dette med sønnen, som også var godt orientert om de ulike fraktmarkedene. I tillegg

⁵³ Ramskjær 1985 s. 52, 55-57

kunne de to følge utviklingen gjennom rater som ble offentliggjort i avisene. Prebensens jevnlig kontakt med meglere og trelasthandlere i utenlandske havner bidro til at han fikk større kontroll over kapteinene. Prebensen var opptatt av måten den enkelte kaptein drev sitt skip på. Han krevde fra midten av 1870-årene at fraktslutninger skulle forelegges ham for godkjenning. Sterkest rammet dette kapteiner uten part i skipet. Kapteiner med part hadde en tålig fri stilling, men friheten var avhengig av partens størrelse, hans dyktighet og den tilliten han hadde hos Prebensen. Kapteinene var økonomisk ansvarlige for feil de begikk, og de måtte derfor erstatte eventuelle tap. Prebensen overlot ikke driften av skipene til tilfeldigheter. Han deltok aktivt for å oppnå et gunstig driftsresultat.⁵⁴

Til tross for dårligere konjunkturer de siste tyve årene av 1800-tallet fortsatte Prebensen å satse på treseilskip. Dampskipsengasjementet ble ikke noen stor del av rederiets virksomhet i denne perioden. Var det lønnsomhetskriterier eller kapitalmangel som forhindret en ytterligere satsning, eller var det andre årsaker?

I 1873 satset I.W. Prebensen på et nytt kystdampskip. I 1880- og 1890-årene ble engasjementet utvidet med flere dampskip for fjordfart, buksering og sleping. Aksjonærene i kystdampskipet var sammensatt av Prebensen-familien, meglere, dampskipsekspeditører og andre personer fra høyere sosiale lag. Flere bodde der skipet hadde anløp. På den måten fikk de, i likhet med Prebensens butikkforretning, fordeler av skipets drift. Kapitalkravene oversteg med disse skipene ikke investeringsnivået for seilskipene i perioden. Årsakene til den beskjedne satsingen på dampskip er først og fremst å finne i at seilskipenes lønnsomhet stort sett var akseptabel. Da lønnsomheten for seilskipene i fraktfarten i Europa ble langt dårligere, ble seilskipene erstattet av dampskip. Det førte til at dampskipsinvesteringene kan deles inn i to faser. Den første, som vi nå har vært inne på, var av lokal og nasjonal art, med passasjer og varefrakt, samt buksering og sleping til støtte for firmaets andre interesser. Først rundt århundreskiftet kom en ny fase, der dampskipene gikk inn i internasjonal fart.⁵⁵

At han kjøpte opp store skogeiendommer i Gjerstad og Treungen, startet tresliperi og utvidet dampskipsflåten i denne perioden vitner om at Prebensen var en kapitalsterk

⁵⁴ Ramskjær 1985 s. 94-100

⁵⁵ Ramskjær 1985 s. 145-155

forretningsmann.⁵⁶ Det understreker også at skipsfartens avkastning må ha vært rimelig tilfredsstillende. Lav lønnsomhet ville ikke ha muliggjort denne ekspansjonen.

3.2.4 Perioden 1900-1910: Avvikling og sammenbrudd

Selv om seilskipsflåten fra midten av 1890-årene gikk tilbake, ble det anskaffet treseilskip også etter århundreskiftet, 9 skip fra 1900 til 1908. Disse gikk hovedsakelig i langfarten, der det fortsatt var mulighet til fortjeneste. Eierstrukturen ble videreført som tidligere. Det lokale nettverket var fortsatt til stede i driften av seilskipene. I denne perioden gikk derimot seilskipene mer med tap enn gevinst. Dette gjaldt til dels også for dampskipene.

Den andre fasen av dampskipssatsningen startet rundt århundreskiftet. I det første skipet var kjøpesummen relativt beskjeden, men det var vanskelig å få med aksjonærer. Prebensen måtte derfor beholde mesteparten selv sammen med kapteinen. Fra 1900 til 1901 ble det anskaffet ytterligere to dampskip, begge bygd lokalt, det ene på eget verft. Kapitalinnsatsen var betydelig større i disse skipene. Selv om lokale aksjonærer fra ulike sosiale lag ble med, måtte de denne gangen rekrutteres fra et større geografisk område enn tidligere. Av de lokale aksjonærene utgjorde næringsdrivende og gårdsbrukere majoriteten. Dessuten var det aksjonærer fra andre norske byer.⁵⁷

Prebensen ønsket ingen nysatsning på dampskipsfart. Det store antallet aksjonærer i dampskipssatsningen vitner om et ønske om kapitalspredning for å minske risikoen, og i høy grad viser det et behov for kapital. Kapital- og ansvarsbegrensningen økte Prebensens mulighet til å engasjere seg i flere prosjekter.

Det som er karakteristisk for Prebensens engasjement i skipsfarten, var at den ble drevet i sammenheng med virksomheten forøvrig. Både skipsfarten, sagbrukene og trelasthandelen må ses i sammenheng. Firmaet tjente på å engasjere seg i flere ledd. Ved å samarbeide med nettverket om skipene unngikk firmaet store kapitalkrav og risikoen ble mindre. Samtidig fikk de inntekter fra de andre virksomhetene. Som helhet gikk virksomheten med solide overskudd hvert år, men overskuddet ble hele tiden reinvestert i noe nytt. Prebensen var, som Victor

⁵⁶ Norman 1994 s. 24-30

⁵⁷ Ramskjær 1985 s. 154-157

Normann har uttrykt det, rik, men han hadde ikke penger. Det som til slutt skulle felle ham var storstilte utbygginger, kjøp av store skogområder, og andeler i tresliperi – det meste gjeldsfinansiert. På samme tid hopet trelastbeholdningen seg opp og på få år steg gjelden til over 2 millioner kroner. Firmaet ble avviklet gjennom administrasjon i 1910. Prebensen hadde ikke lenger tillit hos banken. Organisasjons- og finansieringsstrukturen hindret en nødvendig omstrukturering av firmaet.⁵⁸ Ved å binde seg til det lokale nettverket i en så sterk grad som det Prebensen hadde gjort i vel 50 år, sammen med gjeldsfinansiering fra 1900, ble følgene fatale.

3.2.5. Sammenlikning

Om man ser alle periodene under ett, opererte både Thommesens og Prebensens rederier fra etableringen og frem til avviklingen i en kapitalistisk vareproduksjon etter Højrupps teori. De opererte innenfor livsformer som kapitaleiere og etter hvert også som profesjonelle ledere som samarbeidet med det lokale nettverket for å oppnå økonomisk vinning. Selv om begge drev skipsbygging, som også kunne være en del av den enkle vareproduksjonen, ble skipsbyggingen avviklet da utsiktene for lønnsomhet forsvant. Lønnsomhetskriterier var utgangspunktet for strategien helt fra starten. Nedgangstiden fra 1870-tallet resulterte i en sterkere satsing i landbaserte virksomheter. Da det opprinnelige nettverket mistet sin nytteverdi ved overgangen til ny teknologi, ble det av Thommesen erstattet av ett nytt og mer kapitalsterkt nettverk. Prebensen fortsatte derimot sitt samarbeid med det lokale nettverket for å minske kapitalkravene. Det gjorde en omstrukturering vanskelig og sammen med høy gjeldsfinansiering fra 1900 førte det til at Prebensen gikk konkurs. Selv om de opererte innenfor den kapitalistiske vareproduksjonen med tilhørende livsformer, hadde både Thommesen og Prebensen paternalistiske holdninger både overfor lokalsamfunnet og sine nettverk. Både Thommesen og Prebensen fremsto i første periode som store ved hjelp av bonderederiene de samarbeidet med. Den assosiative kapitalismen bidro dermed til at de vokste. Prebensens ulykke ble hans ønske om å vokse enda mer med spekulative investeringer som var lånefinansiert, mens Thommesen valgte å trekke seg ut av skipsfarten, satse på landbaserte investeringer og sikre familiens kapital.

⁵⁸ Norman 1994 s. 30-33

3.3 Det mellomstore rederiet

O. & P. Knudsen i lillesand og Grefstad i Fjære står som representanter for de mellomstore rederiene. Skipsbygging på egne verft fra 1860-tallet var utgangspunktet for rederiene. Mens Thommesen og Prebensen satset på samarbeid med bønder og skipsbyggere i oppbyggingsperioden var Grefstad koblet opp mot by-redere og O. & P. Knudsen til det lokale næringslivet. I hvilken grad var teknologi, økonomi og nettverk av betydning for valgene i de mellomstore rederiene?

3.3.1 O & P. Knudsen i Lillesand⁵⁹

Knud Thorsen fra Tørvolt i Fjære slo seg ned som gårdbruker og båtbygger i Lillesand i 1830. Alle hans fem sønner kom til å gjøre karrierer i skipsfarten, tre av sønnene som kapteiner, og Ole og Per i O. & P. Knudsen som skipsbyggmestre og redere.

3.3.2 Oppbyggingsperioden 1850-1870

Skipsverftet dannet grunnlaget for Ole og Per Knudsens karriere innen skipsfarten. Brødrene utfylte hverandre, Ole var skipsbyggmester og Per var skipstegner. De leide et verftsområde der de frem til 1870 bygde 8 skip. Strategien i denne perioden var å bygge skip for andre, i hovedsak for lokale rederier. Oppgangen i skipsfarten fra 1850-tallet gjorde det lett å få omsatt skipene fordi etterspørselen var stor. Foruten selve skipsbyggingen var reparasjoner av skip en viktig del av virksomheten. Brødrene Knudsen fikk i denne perioden bygd opp kapital som førte til at de i neste omgang også ble redere.

3.3.3 Perioden 1870-1900 – fra skipsbyggere til redere

Fra 1870 til 1894 ble det bygd 15 nye skip på O & P Knudsens verft. Firmaet var korresponderende reder for 12 av skipene. For å få bestyrelsen tok de også parter i skip andre hadde bygd. Samtidig beholdt de parter i skip de selv bygde, men som de overlot til andre å

⁵⁹ Johnsen 2001 s. 233-236, 240-251, 267-270, 270-278, 289-295, 300-305, 557, Sætra 2008 s. 37

disponere. De gikk dermed over fra kun å være skipsbyggere til også å bli redere. Hvorfor valgte O & P Knudsen i denne perioden å være både skipsbyggere og korresponderende redere?

Tabell 3.2.1: Egenbygde skip og skip bygd av andre som O & P Knudsen var korresponderende redere for, og antall egne skip som andre disponerte mellom 1872-1900

Korresponderende redere for antall skip	Egenbygde skip	Skip bygd av andre	Egne skip som andre disponerte
16	12	4	5

Kilde: Johnsen 2001 s. 243, 557-558

O. & P. Knudsens valg skjedde da utsiktene for skipsfarten var gode. Målet var å utnytte høykonjunkturen maksimalt. Men tidene endret seg og stagnasjonen og tilbakegangen kom fra midten av 1870-tallet. Til tross for dette økte Knudsen-brødrenes engasjement i skipsfarten i perioden 1879-1891, ikke bare med egen skipsbygging, men også ved å reinvestere i skip disponert av andre lokale redere. Tonnasjen ble seksdoblet fra 1876 til 1891, og den holdt seg på dette nivået frem til århundreskiftet.⁶⁰ Knudsen-brødrenes satsing på treseilskip tross dårligere tider og konkurranse fra metall- og dampskip, er blitt forklart på mange vis.

Til tross for nedgangen fra slutten av 1870-årene var lønnsomheten for verftet god frem til 1890. Men selv etter den internasjonale lavkonjunkturen på begynnelsen av 1890-årene fortsatte firmaet å bygge treseilskip. Dette resulterte i at de måtte beholde mesteparten av partene i skipene selv. Å selge skipene var ikke noen mulighet fordi lavkonjunkturen førte til at de ikke kunne selges til kostpris. De ble derfor drevet med tap i håp om bedre utsikter. Ut fra rene lønnsomhetskriterier skulle man forventet en omstrukturering, men på grunn av familien og det lokale nettverket ble dette vanskelig å få til.

Nettverket hadde for Knudsen-brødrene vært sentralt i oppbyggingsperioden frem til 1870-tallet. Fra slutten av 1870-årene og begynnelsen av 1880-årene ville det fortsatt ha vært mulig å selge skipene med såpass overskudd at de kunne finansiert innkjøp av dampskip, men hensynet til familien og det lokale nettverket gjorde en slik løsning vanskelig. Skipsbyggerne og rederne var selv sentrale i nettverket, men det var også byen, med lokale handverkere og leverandører av varer og tjenester. Også byens omland var det med leveranser av trelast fra

⁶⁰ Tonnasjen var på 500 netto tonn i 1876. I 1891 var den kommet opp i vel 3000 netto tonn

bøndene. Familiens kapteiner og sjøfolk utenfor byen var også en del av nettverket. O. & P. Knudsen var tett bundet opp til parteiere som hadde flere og ikke alltid sammenfallende interesser. At nettverket totalt sett så seg best tjent med fortsatt å satse på treseilskip bidro til at en avvikling og omstrukturering ble utsatt lengst mulig.

Tabell 3.2.2: Firma O. & P. Knudsen Prosentvis fordeling av eierparter i 14 skip.⁶¹

O. & P. Knudsen	Skipets kaptein	Knudsen-familien	Andre kapteiner, maritime yrker	Andre redere	Handverk, bynæringer	Bønder, skogeiere	Fruer, frøkner	Andre
23%	19%	3%	9%	6%	4%	25%	4%	7%

Kilde: Johnsen 2001 s. 272.

O. & P. Knudsen disponerte flere enkeltskipsrederier med ulike eierinteresser, der Knudsen-brødrene som korresponderende redere som oftest var i mindretall. De var avhengige av de øvrige partierne når avgjørelsene skulle tas. Den korresponderende rederen stod derfor ikke fritt til å ta avgjørelser.

Skipspartene var i siste del av 1800-tallet konsentrert til en liten, lokal og delvis familienær eierkrets med felles interesse og yrkesfellesskap, og ikke til personer som hadde profitt som hovedmål for investeringen. Skipsbyggmesteren, handverkeren, trelasthandleren, kapteinen og hans familie, samt den korresponderende rederen selv, var mest opptatt av å opprettholde næringsvirksomheten de selv var en del av. Familien og fellesskapets interesser var det viktigste. Da det ble besluttet å bygge et nytt skip i det dårlige året 1893, var hovedmotivet å skaffe skipperjobb til en svoger som stod uten arbeid. Gemeinshaft preget i denne perioden tankegangen hos O. & P. Knudsen med tette relasjoner og omtanke for familien og lokalsamfunnet. Virksomheten bar preg av enkel vareproduksjon og tilhørende selververvede livsform slik Højrup har beskrevet. Den selververvede livsformen kjempet for sin eksistens på slutten av 1800-tallet ved at treseilskipene ble bygd, reparert og disponert selv om skip bygd på grunnlag av ny teknologi hadde vist bedre økonomiske resultater.

⁶¹ Ikke alle eierne var representert i alle skipene, og noe kunne ha store parter i enkelte skip og mindre i andre. Målet med denne tabellen er å vise hvordan O. & P. Knudsen stod i et avhengighetsforhold til flere ulike parteiere

Dampskip ble aldri et alternativ for O. & P. Knudsen, delvis på grunn av seilskipenes tette forbindelse til familien og det lokale næringslivet, men også fordi partrederiets organisering gjorde at overskuddet ble utbetalt til partrederne fortløpende. Arveoppgjørene førte også til at kapitalen ble spredt ytterligere. Familiefirmaet ble dermed utarmet, noe som gjorde det vanskelig å satse på de kapitalkrevende dampskipene. Likevel hadde Ole og Per Knudsen økt sin felles skattbare formue til det tredobbelte fra 1872 til 1880, og Per Knudsen stod med en formue på kr. 108 000 i 1899. Knudsen-brødrene hadde med andre ord tjent penger selv om bedriften ikke omstilte seg. Dårlige tider og driftsunderskudd på 1890-tallet førte imidlertid til at O. & P. Knudsen rundt århundreskiftet fant alternative investeringer utenom skipsfarten. Avviklingen av skipsbyggingen og skipsfarten ble utsatt.

3.3.4 Perioden 1900-1918 – nedtrapping og avvikling

Bygging og drift av treseilskip måtte opphøre fordi driften på 1890-tallet gikk med underskudd. For å unngå at driftsresultatene skulle tære på disponentenes formuer ble byggingen avviklet og erstattet av alternative landbaserte investeringer. Det gjaldt landbrukseiendommer med skog og i Myhres Torvstrøfabrikk. Passive investeringer i andre rederier sikret i tillegg en redusert reparasjons- og byggevirksomhet på verftet til etter den første verdenskrigen, men da var det slutt. Selv om omstillingen kom sent, kom den likevel i tide. Økonomien var til syvende og sist det avgjørende.

Tredje generasjon Knudsen satset også på skipsfarten som næringsvei. Per Knudsens nest yngste sønn, Kristian Bernard etablerte seg som reder og megler i Kristiansand. Gjennom giftemål gikk han inn O. A. T. Skjelbreds rederi. Hjalmar, sønn av Ole Knudsen, samarbeidet med Emil, den yngste sønnen av Per Knudsen, gjennom firmaet O & P Knudsen. Ved siden av samarbeidet disponerte de selv også en rekke enkeltskipsrederier. Emil Knudsen var disponent for 12 skip etter århundreskiftet, de fleste jernskip, men også to dampskip i en kortere periode. Hjalmar Knudsen var disponent for to skip i 1916. Enkeltskipsrederiene ble avviklet under krigen og i krisen i 1920-årene.

Tredje generasjons satsing på ny teknologi ble kortvarig. Dårlige driftsresultater på begynnelsen av 1900-tallet, tap av skip under krigen samt krisen på 1920-tallet gjorde at rederivirksomheten ble avviklet.

3.4.1 Grefstads rederi på Moysanden i Fjære ⁶²

I 1850 og 1860-årene var interessen for skipsfart og skutebygging sterk i Grimstadorrådet, spesielt i området rundt Vikkilen og Fevik. Moysanden lå midt i dette området, og de sterke impulsene fra skipsbyggingsaktiviteten gjorde at det ble skutebygging også her. Anders Knudsen Grefstad kom til Moysanden rundt 1825. Hans eldste sønn Knud Andersen ble skipsbyggmester, korresponderende reder og drivkraften i flere seilskuteprosjekter.

3.4.2 Oppbyggingsperioden 1850-1870

Da skipsbyggingen ble startet i 1860, ble arbeidsoppgavene fordelt mellom familiemedlemmene. Anders (far) fikk med seg partseiere fra den nærmeste familien. Sønnen Knud var skipsbygger. Ole, var den nest eldste sønnen i familien. Han ble den første skipperen i familien, mens den yngre sønnen Jørgen var båtbygger og mestersvenn.

Frem til 1870 ble det bygd 4 skuter på Moysanden. Med noe tømmer fra egen skog og et familienettverk av skogeiere i Froland som parteiere, samt en brukbar verftstomt, lå forholdene til rette for å utnytte høykonjunkturen. De fleste partierne i skipene var i slekt med byggmesteren, men også nettverk utenfor familien ble med på eiersiden. Kjøpmann, skipsreder og trelasthandler Jørgen Bang var en av de største rederne i Grimstad og den viktigste støttespilleren. Han bidro med nødvendig kapital til fullføring av de fire skipene som ble bygd i denne perioden. Ett av disse skipene ble bygget for et partrederi i Arendal (*Leopard*). Prosjektet var et spleiselag med folk som hadde ledig kapital i Grefstadkretsen. Noen beholdt parter i skuta etter at den var ferdig. Blant annet eide skipsbyggmesteren en mindre andel i skipet frem til 1877.

Skipsbyggmester Knud var selv korresponderende reder for flere av skipene de første årene etter stabelavløpning. Det var han som sydde sammen finansieringspakkene og gjorde det mulig å få bygd skutene. Men Knuds strategi var klar. Han ville være skipsbyggmester og tjene penger på det. Det var ikke noe mål å være skipsreder. Derfor solgte han partene for å få kapital som kunne reinvesteres i nye byggeprosjekter, som igjen kunne føre til

⁶² Grefstad 2009 s. 139-140, 144-146, 152-162, 169-174, 177, 182-186

kapitalakkumulasjon. Broren Ole måtte imidlertid ha 10 prosent av eierandelene for å beholde førerposten. Mannskapet på skipene var både fra familien og lokalt rekruttert.

At det var nær familie som var kapteiner og sjøfolk, var en trygghet for at skuta var i trygge hender. Når det gjaldt frakter og mannskapsforhold, var den korresponderende rederen avhengig av kapteinen som sluttet skipene i havnene de kom til. Han var den daglige lederen som tok avgjørelsene når skuta var i fart.

Tabell: 3.2.3: Skip bygd på Moysanden 1860-1870

Skip	Byggeår	tonn	Familien Grefstads eierandel	Bemerkninger
Fatum	1863	300	15/24	Jørgen Bang 6/24, Skipsbyggmesteren som korresponderende reder
Salus	1865	222	?	Jørgen Bang var korresponderende reder fra 1870
Leopard	1867	275	1/20	Bygget for et partrederi i Arendal
Luna	1869	350	5/16	Skipsbyggmesteren som korresponderende reder

Kilde: Grefstad 2009 s. 145-146, 155-156, 158-159.

3.4.3 Perioden 1870-1900

Fra 1870 skjedde det endringer på eiersiden og i driften av skipene. Rollen som korresponderende reder ble for en stor del overlatt til Grimstadredere. Hva var årsaken til dette valget?

For skipsbyggmesteren kunne det være vel så hensiktsmessig å overlate oppdraget som korresponderende reder til kjøpmann, trelasthandler og skipsreder Jørgen Bang, særlig nå som telegrafene hadde fått innpass. Han kunne lettere holde korrespondansen med kapteinen og ha det overordnede økonomiske ansvaret. Da Jørgen Bang fikk bestyrelsen, overtok han også en stor del av skipsbyggmesterens parter i skipet. Kjøpmann, trelasthandler og skipsreder Ole Tønnevold overtok disponertrollen for ett av de fire første skipene i 1879. Grefstad-familien og de opprinnelige eierne satt bare igjen med små parter fram til 1895, da Tønnevold overtok hele skipet. Skipsbyggmesteren solgte også parter i skipene til sine kapteiner. På den måten fikk skipsbyggmesteren frigjort kapital til å starte byggingen av det femte skipet.

Strategien frem til 1870 hadde gitt resultater og økonomien var god. Skipsbyggingen hadde gitt større utbytte enn partene, men skipsbyggmesteren satt bare igjen med mindre eierandeler i de skutene han hadde bygd. Fra 1869 til 1875 var det pause i skipsbyggingen.

Skipsbyggmesteren og hans bror Ole valgte å investerte i nybygging på gården i stedet. Det ble også kjøpt opp mer jord til bruket. Dette vitner om at gårdsdriften var viktig. Den var utgangspunktet, og det var den de måtte støtte seg til da nedgangen kom. Også dette var en del av strategien. Gården skulle i en krisesituasjon være sikkerheten og et alternativt levebrød.

Men det er ingen tvil om at familien mobiliserte for å høste av den velstanden skipsfarten gav i de gode tidene fra 1860 til 1870-årene. Selv da utsiktene for seilskipene fra midten av 1870-tallet var langt dårligere, fikk Knud bygd det femte og det sjette skipet. (mellom 1875 og 1880), men dette ble også de siste. Flere tidligere og nye partiere ble rekruttert blant skogeierne i familiekretsen. Jørgen Bang var med også denne gangen. Det er flere forklaringer på at de ikke fortsatte byggingen etter 1880. Det sjette skipet var det siste byggeprosjektet, men det var også det største skipet som ble bygd på Moysanden. Dette var et forsøk på å tilpasse seg de rådende markedsforholdene for å bedre inntjeningen. Det var nemlig størst etterspørsel etter store skip. Verftstomten satte imidlertid begrensninger for størrelsen på skipene. Men markedet for seilskipene var vanskelig, og en fortsatt bygging ville være risikofullt. Derfor innstilte de driften på verftet i 1880 og fortsatte med ytterligere investeringer i gården på 1880-tallet. Samtidig beholdt de sine minoritetsandeler i skutene. Som bønder og partseiere skulle de sikre framtiden.

Tabell 3.2.4: Skipsverdiene til Anders Knudsen Grefstad og hans tre sønner mellom 1871 og 1898

	Anders	Knud	Ole	Jørgen
Årstall	Reder	Byggmester/reder	Skipper/reder	Bygger/reder
1871	1 375	4 170	2 300	-
1880	4 500	34 700	11 000	6 600
1890	-	24 000	11 700	4 700
1894	-	17 500	8 200	3 200
1898	-	10 400	3 700	960

Kilde: Grefstad 2009 s. 184

For Anders Knudsen Grefstad og hans sønner var ikke jern- og stålseilskuter og damp et alternativ. De var bundet til treseilskutene ved å stå for byggingen og ved å være sjøfolk.

Også tredje generasjon reiste til sjøs på familiens skuter. På tross av lavkonjunkturen fra slutten av 1870-tallet tjente de penger. I 1886, det året Privatbanken i Arendal gikk fallitt, hadde brødrene Knud (skipsbyggmesteren) og Ole (kapteinen) opparbeidet seg akseptable formuer.

Tabell 3.2.5: Knud og Ole Andesen Grefstads formuer i 1886

	Knud Skipsbyggmester	Ole Kaptein
Skog	1 800	500
Jord	5 600	1 800
Hus	5 500	8 000
Skipsverdier	27 000	9 500
Totalt	39 900 - 8 000 i gjeld	19 800 + 10 000 i kontanter
Sum formue	31 900	29 800

Kilde: Grefstad 2009 s. 184

Eierandelene i skipene bygd på Moysanden hadde vært en forutsetning for at familiens kapteiner fikk førerposten. I slutten av 1880-årene ble det kjøpt parter i den syvende treseilskuta, som var bygd av andre på Fevik. Selv om seilskipsbyggingen opphørte, måtte arbeidsplassene for familiens sjøfolk sikres. Knuds sønn Gunder sikret seg etter hvert førerposten på den syvende skuta ved at familien tok større parter i den. Både Knud og Ole gikk i 1890-årene inn i offentlige verv og i styret for bygdas bank. De var nå blitt eldre, og ønsket slike posisjoner for å få inntekter og prestisje. Brødrene hadde ordførervervet i Fjære mellom 1892 og 1899.

3.4.4 Perioden 1900-1908: Avvikling

Ved århundreskiftet hadde familien bare eierandeler i to skip. Det ene ble solgt i 1905. Det siste i 1908. Da skipsbyggmesterens sønn, kaptein og partreder Gunder gikk fra borde i 1908, var en epoke slutt. Da var det verken skipsbyggere, sjøfolk eller skipsredere igjen i familien.

3.4.5 Sammenlikning

Gemeinschaft var dominerende for skipsfarten og skipsbyggingen i Nedenes i perioden 1850-1870. Lokalsamfunnet var basert på disse to pilarene i kombinasjon med andre næringer. O. & P. Knudsen og Grefstad er eksempler på det. Amtet hadde klare konkurransefortrinn med tilgang på eiketømmer til skipsbygging og lave lønninger både på verftene og skipene. Dette skapte en gullalder for skipsfarten som sikret lokalsamfunnets eksistens. Men omstillingen kom da utsiktene for lønnsomheten uteble, noe som medfører at Gemeinschaft ikke alene kan forklare utviklingen. Både verftene og rederiene drev sine virksomheter også ut fra en Geshellschaft-tankegang, der skipsfarten og skipsbyggingen var et middel for å oppnå økonomisk gevinst. De gode tidene og en kombinasjon av begge samfunnstypene Gemeinschaft og Gesellschaft bidro til suksessen for rederiene.

Utgangspunktet for strategien var de gode inntjeningsmulighetene og at familien sammen med det lokale nettverket var midlet for at treseilskuter ble bygd og drevet. Hensynet til familien og lokalsamfunnet, sammen med partrederiets organisering, kan forklare den sene omstillingen. Det kan også den enkle vareproduksjonen og den tilhørende selververvede livsformen ut fra Højrups teori. Men ble treseilskipsbyggingen drevet lengre enn forsvarlig, ut fra en tanke om livsformens ønske om å forsvare sin eksistens? Både Grefstad og Knudsen avvirket i tide, om man i en større sammenheng ser det ut fra lønnsomhetsbetraktninger. Omstruktureringen ble foretatt da det forelå alternative investeringsmuligheter og muligheter for fortjeneste.

Økonomiske betraktninger var det viktigste for Knudsen, også da familien etter 1880 valgte å fortsette virksomheten ved verftene, fordi det var lønnsomt sett ut fra storfamiliens synspunkt. Selv om nettverket var avgjørende for suksessen i oppbyggingsperioden og frem til 1890, hindret ikke de ulike familiemedlemmene omstruktureringen da det ble nødvendig. Når O. & P. Knudsen fortsatte byggingen til 1893, var det fordi de samlet sett så seg best tjent med det. Da en alternativ investeringsmulighet forelå med torvstrøutvinningen, ble denne utnyttet. Skipsbyggingen for Grefstad ble avvirket da fremtidsutsiktene for seilskipene forsvant. Den enkle vareproduksjonen med den selververvede livsformen førte ikke til at skipsbyggingen ble drevet lenger enn det som var økonomisk forsvarlig. Gården, sammen med ordførervervet og styrevervet i banken sikret fremtiden.

Hovedmålet for Knudsen og Grefstad var å tjene penger. Det greide de ved å sikre egen drift og lokalsamfunnets interesser, men ikke lenger enn det som var økonomisk forsvarlig. Når driften ikke lenger var regningsvarende avvirket de. Det gjaldt også tredje generasjon Knudsen, som fra 1900 satset på jern- og stålseilskuter. Da lønnsomheten sank og risikoen steg, kom avviklingen.

3.5.0 Smårederne

”Smårederne” bestod av mange ulike typer, som bonderedere og kapteinredere. Bonderederne kom som regel fra større gårder med så god skog at de kunne levere skipstømmer, eller så hadde de opparbeidet seg kapital slik at de kunne ta parter. Når bøndene satset på skipsfarten, var det ofte fordi de så muligheten til inntekt ved å sikre seg selv eller sine sønner skipperjobber. Skipsfarten og skipsbyggingen ble på den måten en forlengelse eller en del av landbruksnæringen. Med overgang til ny teknologi som jern- og stålseilskuter mistet bonderederiet sitt fortrinn, skogen.⁶³ Rederierne vi har omtalt ovenfor, startet som småredere, men de klarte å bygge seg opp til å bli større og mer organiserte rederier i 1860 og 1870-årene. Fram til 1870 hadde de små rederiene alle forutsetninger for å lykkes. Flere av smårederne var derimot bundet til treseilskutene, og de fleste forsvant fra skipsfarten da treseilskutetiden var over. Noen gikk imidlertid over til ny teknologi, men ofte var rederidriften bare en av flere virksomheter de små rederiene drev. Her vil det bare presenteres et lite utvalg som viser hvordan de små rederienes eksistensgrunnlag endret seg fra 1870-tallet.

3.5.1 Perioden 1870-1900: Bonderederen

Det er flere eksempler på bønder som eide og drev skip fra sitt gårdsbruk. Bonden og skogeieren Erik Dale i innlandsbygda Froland eide til og med briggen Erik Dale alene, og var korresponderende reder for skuta den første tida. Skuta var bygd på Saltrød skipsverft av skipsvirke fra skogen på Vestre Dale. I bonderederiene sto landsbygda i fokus, og rederiet var også her en del av en større virksomhet. Bonden eller skogeieren kunne også drive kombinasjonsnæring og være skipsbygger eller kaptein. Men det viktigste kjennetegnet var at denne typen rederi besto av familiemedlemmer og nettverk som omgjorde en råvare eller

⁶³ Sætra 2008 s. 47-48

arbeidskraft til en part i et skip. Skipet og rederiet Erik Dale var ikke den mest representative for denne typen rederi, det var de mange parteierne som var det, for de var alle skipseiere eller redere (på engelsk shipowners).

Bonden Erik Dale måtte på grunn av økonomiske vansker kvitte seg med skipet i begynnelsen av 1890-årene. Kapteinen overtok drifta av skipet, mens skipsreder Ole Tønnevold i Grimstad overtok som disponerende reder.⁶⁴ Selv om Tønnevold overtok korrespondansen, var kapteinen fortsatt aktiv reder, blant annet ved fraktslutninger.

3.5.2 Perioden 1870-1900: Kapteinrederen

Jørgen Halvorsen Ugland var det man kan kalle en kapteinreder. Hans far var bonde, kaptein og partreder. Da han døde, overtok Jørgen gårdsbruket på Ugland i Vikkilen. Jørgen ble som sin far både kaptein og parteier ved siden av å drive gården. Han var femten år da han dro til sjøs første gangen i 1850. I 1864 fikk han den første førerposten, og mellom 1873 til 1884 var han kaptein på ett av Thommesens skip. Lønningen var åtti kroner måneden og fem prosent av bruttofrakten i kaplak. Gjennomsnittlig utgjorde dette til sammen rundt 3000 kroner årlig. Han hadde i tillegg parter i flere skip som var bygd i grimstaddistriktet, som også gav utbytte.

Da han var 50 år i 1886, bega han sjøen og slo seg ned hjemme på gården. Førerposten ble et middel til å etablere seg som bonde og korresponderende reder. Jørgen hadde vist seg som en dyktig kaptein og en god forretningsmann og ble derfor korresponderende reder da han gikk i land. Han forsøkte seg også med å bygge skip for egen regning fra 1890-årene og frem til 1901. Et håpløst fraktmarked førte til at han da avvirket sine interesser både innen skipsbyggingen og som reder.⁶⁵ Som korresponderende reder vokste han på sett og vis ut av rollen som kapteinreder og småreder, for han bestyrte flere skip

Skipsfører Niels Evensen (født i 1836) i Flosta kan også kalles en kapteinreder. Han var den eldste av fire brødre som alle ble skipsførere og partredere. Brødrene seilte ute og opparbeidet seg fartstid før de ble kapteiner og partredere. De fikk ta del i oppsvinget for skipsfarten fra 1850. Niels og brødrene investerte i flere skip, men først og fremst i skutene de kom til å føre.

⁶⁴ Sætra 2011. Utrykt manuskript om rederiet Tønnevold i Grimstad s. 11-12 kap.2

⁶⁵ Sætra 2008 s. 49-50

Å ta parter i skutene var en strategi for å kunne sikre seg førerpostene. Fra 1850-årene og frem til 1886 var Niels i alle fall partreder i 4 skuter til ulik tid, og han var fører av flere av disse. Skipperlønn og kaplak gav gode inntekter sammen med utbytte av partene. I ligningen for Flosta i 1883 hadde han opparbeidet seg en pen formue. Han var da rundt 50 år. Rederkarrieren hans ble avvirket i takt med treseilskipene rundt århundreskiftet.⁶⁶

3.5.3 Perioden 1900-1918: Kapteinredere

Ved århundreskiftet var det ikke mange småredere igjen. Bonderederiene i sin opprinnelige form var forsvunnet. De som fortsatte var kapteinrederne. Kapteinrederne, enten de seilte, eller gikk i land, kunne fortsette som korresponderende redere for skipet. Noen eksempler kan finnes i Veritas registrene på begynnelsen av 1900-tallet.

Flere kapteiner hadde fortsatt andeler i skutene, og de var dermed redere. Kaptein Haave er et eksempel på det. Han var kaptein for den korresponderende rederen Tønnevold i Grimstad frem til 1916, og hadde med sine 10% i skipet fortsatt en rederfunksjon. Haave seilte i langfarten, der kapteinen fortsatt sto for fraktslutningene. Han hadde en erfaring og en kunnskap som rederen hjemme ikke hadde. Haave sørget for fraktene og tok i mot fraktoppgjøret før han sendte kommisjonen hjem til meglernes og til Tønnevold. Selv beholdt han egen lønn. I tillegg fikk han kommisjon og kaplak av fraktoppgjøret. Men i denne perioden var det en maktkamp mellom den korresponderende rederen hjemme og kapteinen ute om befraktningen og retten til å slutte skipene. I europeiske fartsruter var det i økende grad den korresponderende rederen som tok over. I langfarten hadde Tønnevold i stor grad tatt kontrollen med fraktslutningene fra omkring 1910, men kapteinen kunne fortsatt slutte skutene i oversjøisk fart frem til 1916.⁶⁷

Det samme gjaldt den korresponderende rederen Jens Marcussen og hans kaptein på Askerøya i Dypvåg. Selv om Marcussen var korresponderende reder, var han ikke suveren. Han var avhengig både av partierne og av kapteinen. Den sistnevnte hadde temmelig frie hender og gode økonomiske betingelser i rederiet. Kapteinens lønn var 80-100 kroner måneden og 5% kaplak. Kapteinen var selvsagt partier og fikk utbetalt utbytte i tillegg. Enda viktigere var det at han hadde frie hender til å inngå frakter for skipene. Det viser fullmakten Marcussen på

⁶⁶ Bakka 2010 s. 134, 294-295

⁶⁷ Sætra 2009 s. 23-30

vegne av rederiet ga kapteinen: ”*Han tilstaas handlefrihed ved fragtslutninger etc. og for øvrig saa frie hender, som en sælvstendig mann i hans stilling*”⁶⁸ Partrederiets delegering av makt innebar at Marcussen i praksis måtte dele redermakta med kapteinen både organisatorisk og økonomisk.⁶⁹

3.6 Oppsummering

I oppbyggingsperioden 1850-1870

Det gamle samfunnet var bygd på treseilskipene. Gjennom et samarbeid klarte skipsbyggere, bønder, handverkere og andre investorer å utnytte de gode konjunktorene fra 1850-tallet. Telegrafene var ikke tatt i bruk. Verftet, rederiet og kapteinen hadde gode forutsetninger for å lykkes. Det var en felles mobilisering av arbeidskraft, råvarer, kapital og kompetanse. Økonomisk vinning var målet, og det var mange som gjorde det økonomisk godt. I kjøpstedene Risør, Arendal og Grimstad, samt ladestedene Tvedestrand og Lillesand, var det større handelshus som drev store rederier. Noen av disse hadde majoritetsandeler i egen flåte, men mange var minoritetseiere i flere av skutene de drev for de mellomstore og små rederiene på landsbygda. Årsaken var at det var mer praktisk, ettersom en reder i byen lettere kunne holde korrespondansen med kapteinen og ha det overordnede økonomiske ansvaret.

Thommesen og Prebensen var godt etablerte redere i kjøpstedene Arendal og Risør i 1850. De gikk i løpet av perioden fra å være kjøpmenn til å bli handelshus med butikk, rederi, skipsbygging og trelasthandel. Rederiet var sentralt i denne ekspansjonsfasen. I tillegg til utbytte av partene, støttet rederiet opp under butikk- og trelasthandelen. Strategien var å spre risikoen på mange skip. Det lot seg gjøre gjennom samarbeid med familien og bonderederiene lokalt. Rollen som korresponderende reder fikk de til tross for at de bare hadde minoritetsandeler i de fleste skipene. Årsaken til at de ble korresponderende redere var deres posisjon i byen og det store nettverket. Samarbeid med kapteinen, som var den daglige lederen på skipet, sikret rederiet en god fortjeneste.

Verftet var det viktigste for O. & P. Knudsen i denne perioden. Strategien var å bygge skip for andre. Stor etterspørsel etter skip førte til en god inntjening. Knudsens nettverk bestod av

⁶⁸ Marcussen 2000 s. 129

⁶⁹ Marcussen 2000 s. 124-150

familie, bønder, handverkere og det lokale næringslivet. Gjennom utveksling av varer og tjenester var alle en naturlig del av virksomheten.

For Grefstad på landsbygda i Fjære var også verftet den største inntektskilden.

Skipsbyggingen var et spleiselag mellom familie, lokale bønder og en skipsreder i byen, først Bang, dernest Tønnevold. Familien var engasjert som verftsarbeidere og sjøfolk, og de stod også for leveringen av skipstømmer til verftet. Grefstad var i motsetning til O. & P. Knudsen korresponderende reder for skipene de første årene etter stabelavløpning. For Grefstad var rederiet viktig, i og med at det skapte arbeidsplasser for familiemedlemmene da skipene var ferdige. Tilknytningen til rederen i byen sørget for at Grefstad fikk avsetning for partene og kapital til å gå i gang med byggingen av nye skip. Forutsetningen var at rollen som korresponderende reder ble overført til byrederen. Grefstad-familien måtte imidlertid beholde parter i noen av skutene slik at familiens kapteiner kunne få et levebrød. Det ble også investert i gårdsbruket på Grefstad. Det skulle være sikkerheten i dårlige tider.

For bonderederiene på landsbygda var skipsfarten og skipsbyggingen en del av landbruksnæringen. De drev en kombinasjonsnæring der et skip i tillegg til å gi utbytte for partene, også sikret bonden eller hans/hennes sønner skipperjobben. De kunne alle høste fra havet i oppgangstidene. Samarbeidet mellom bøndene, handverkerne, kapteinene og andre lokale investorer gjorde det mulig å få bygget skipene. Kapteinen var den daglige lederen på skipet. Han stod for fraktavtaler og korrespondansen med den korresponderende rederen hjemme, om han ikke selv var den korresponderende.

Perioden 1870-1900

I 1870-årene gikk fraktratene nedover, og dampskipene skjøv treseilskutene gradvis ut av farten på Europa. Telegrafene ble tatt i bruk for å effektivisere driften av skipene ved at fraktene i økende grad ble sluttet uavhengig av kapteinen. Det ble dermed en gradvis maktforskyvning fra kapteinen til den korresponderende rederen i byen.

For Thommesen og Prebensen var rederidriften en stor del av den samlede virksomheten i denne perioden. Thommesen tok kontroll over treseilskipene ved at de fikk majoriteten på eiersiden. Thommesen klarte dette fordi firmaet hadde bygd opp en betydelig kapital. Telegrafene og et stort nettverk av meglere i inn- og utland bidro også til at flere små og mellomstore rederier brukte dem som bestyrere. I tillegg drev de også meglervirksomhet for

egne skip. Det ble foretatt passive investeringer i dampskip disponert av andre, men hovedsatsningen på dampskip var i selfangstskip bygd på eget verft, som var en nisjesatsning. For å minske kapitalkravene og risikoen ble et nettverk av Arendalsredere trukket inn på eiersiden, men Thommesen hadde majoriteten og stod for korrespondansen. Mens treseilskutene gjennomgående gjorde det bra, ble selfangstdampskipene et tapsprosjekt. På grunn av dårlige fremtidsutsikter for skipsfarten ble landbaserte investeringer i økende grad et satsningsområde i denne perioden.

Prebensen satset som før på et samarbeid med andre lokale rederier når det gjaldt treseilskutene. Årsaken var at firmaet drev en kombinert trelast- og rederibedrift. Ved et fortsatt samarbeid kunne de opprettholde risikospredningen og få inntjening gjennom flere ledd. Med støtte fra bønder og handverkere som partiere kunne Prebensen fortsette som korresponderende reder. Det ble også investert i ny teknologi i form av en nisjesatsning på dampskip i fjordfart. Også for Prebensen var det et samarbeid med andre for å spre risikoen. Parallelt ble det i økende grad investert i landbasert virksomhet.

For Grefstad overtok byrederiene korrespondansen i denne perioden. Verftet ble avviklet på 1880-tallet og det ble en økt satsning på landbruket. I 1890-årene ble det andre virksomheter som ga inntjening. I enkelte skip ble partene beholdt for å sikre at familiemedlemmene fikk førerposten.

O. & P. Knudsen gikk over fra primært å være skipsbyggere til å bli korresponderende reder i denne perioden. Årsaken var at de fortsatt hadde tro på skipsfarten. Verftet ble først nedlagt i 1893, da lønnsomheten for skipsbyggingen mer eller mindre forsvant. Årsaken til den sene avviklingen var hensynet til storfamilien og det lokale nettverket. Da rederiet og verftets betydning gradvis ble redusert og avviklet, ble det i stedet investert i landbrukseiendommer. Dette dannet grunnlaget for etablering av en torvstrøfabrikk rett etter århundreskiftet. For begge rederiene ble verftet avviklet da det ikke lenger ble sett på som økonomisk forsvarlig å fortsette. Når O & P Knudsen fortsatte med byggingen frem til 1893, var det fordi det var forsvarlig på grunn av storfamilien. Begge familiene satt dessuten igjen med formuer da verftet og rederiet ble avviklet.

Bonderederiene ble i løpet av denne perioden avviklet. Årsaken var at treseilskipenes dager var talte. Verftene ble lagt nedlagt. Bøndene hadde derfor ikke lenger noen å levere skipsvirke

til og handverkerne hadde ikke lenger noen å arbeide for. Kapteinrederne på seilskipene hadde fortsatt makt i rederiet, fordi disse skipene i økende grad gikk over i langfarten.

Perioden 1900-1918

Treseilskutenes tid var på hell i denne perioden både når det gjaldt skipsbygging og skipsfart. Unntaket var muligheten for å drive skip i langfarten. I begynnelsen av perioden var det lavkonjunktur, men det bedret seg og nådde nye høyder under verdenskrigen. Jern- stål og dampskip hadde overtatt. Kapitalkravene ble langt større med dampskipene, noe som gjorde innflytting til større byer med større banker og bedre kontakter til meglere, banker og andre rederier og investorer til et bedre alternativ.

Thommesen solgte ut treseilskipene på begynnelsen av århundreskiftet. Det gjaldt også seldampskipene. Dette ble avløst av en storsatsning på nybygde dampskip. Som tidligere ble det også nå tatt inn et sterkt nettverk av Arendalsredere på eiersiden for å minske risikoen. Dampskipssatsningen var mislykket, og skipene ble derfor solgt under verdenskrigen til gode priser. Rederiet var gradvis blitt en mindre viktig del av den totale virksomheten, og ble i 1916 avviklet. Celluloseproduksjon og skogsoppkjøp hadde overtatt som satsningsområde, og ble sett på som mindre risikofyllt og sikrere investering i fremtiden.

Prebensen fortsatte både med treseilskip og dampskip. Dampskipene ble i hovedsak satt inn i trelasteksporten, som var en viktig del av virksomheten. Nettverket var det samme som tidligere, lokale investorer fra landsbygda ved Risør og fra selve Risør. En gjeldsbasert og spekulativ oppkjøpspolitikk i store sammenhengende skogkomplekser slo bena under bedriften i 1910. Selskapets struktur og oppbygning hadde gjort en omstrukturering vanskelig.

Forskjellen på Thommesens og Prebensens avvikling var at Thommesen trakk seg ut for å satse på landbasert virksomhet og for å sikre kapitalen, mens Prebensen med sin spekulative satsing eide store verdier, men hadde ingen disponible penger. Derfor ble han tvunget til å avvikle.

Tredje generasjon Knudsen la om til ny teknologi, hovedsakelig jern og stålseilskip etter århundreskiftet. Enkeltskipsrederiene ble derimot avviklet under og etter krigen. Årsaken var at lønnsomheten var for lav og risikoen for stor.

Flere kapteiner fortsatte som redere fordi de eide omkring 10% i skutene, og de fikk også inntekter av kaplaken og kommisjoner, som var en del av hans inntekt som reder.

Kapteinrederne var derfor fortsatt tilstede som småredere og i mange tilfeller også med stor makt, særlig i den oversjøiske trampfarten.

3. 7 Konklusjon del 1.

Analysen av rederiene over har vist at de økonomiske betraktningene var det viktigste når det gjaldt rederienes avgjørelser og valg. Dernest var nettverkene rederiene var koblet opp mot av betydning for å videreutvikle rederiene og utnytte de internasjonale konjunktorene. Det kom tydeligst til uttrykk ved at de mellomstore rederiene og bonderederiene med den sterke koblingen til det lokale nettverket på landbygda, ikke maktet å omstille seg til ny skipsteknologi. De fant andre alternativer som kunne sikre lønnsomheten. Av smårederne var det kapteinrederen som lengst klarte å opprettholde sin posisjon. Årsaken var at kapteinen fortsatt var viktig for rederiet i langfarten.

Ny skipsteknologi ble først av betydning i andre og tredje periode, da en omstilling ble sett som en nødvendighet for fortsatt inntjening på skipene i fremtiden.

De store rederiene med tilgang til telegraf og tilknytning til et sterkere økonomisk nettverk i byer i inn og utland hadde muligheten til omstilling til ny teknologi, men Thommesen valgte avvikling og satsning på landbasert virksomhet, mens Prebensen ikke hadde midler til å satse. Det gjennomgående er hvordan rederiene, bortsett fra Prebensen i den siste perioden, satset på stor egenkapitel og liten gjeldsbyrde. Dette var mulig på grunn av partrederiet som finansieringsform. Kapitalen ble hentet inn fra nettverkene i byene og på bygdene.

Familien Olsens drev også rederi og verft. Det som var spesielt for denne familien var at de både hadde tilknytning til byen og landsbygda. Hvordan familien samarbeidet om rederiet og verftet, og hvordan den taklet utfordringene som kom fra 1870-årene, skal være gjenstand for analysen i det neste kapitlet.

Del 2.

Kapittel 4. Olsen-familien – en dybdestudie

I denne delen vil fokuset ligge på maktstrukturen og grunnlaget for avgjørelsene i rederiene til familien Olsen. Hvordan påvirket maktstrukturen avgjørelsesprosessen og i hvilken grad var teknologi, økonomi og nettverk av betydning for familiens disposisjoner?

4.1.1 Faren, sønnene og døtrene/svigersønnene

I 1824 slo kapteinrederen fra Askerøya i Dypvåg sogn, Niels Olsen (1781-1872), seg ned på gården Natvig i Øyestad. Han kom selv fra en rederfamilie, og skipsfarten hadde fra begynnelsen av 1800-tallet vært hans hovedinntektskilde, både som partreder og kaptein. Nærheten til sjøfartsbyen Arendal og beliggenheten ved utløpet av Nidelva, førte til at han etter få år etablerte et mindre reparasjonsverksted for skip på gården. Niels Olsens seks sønner kom alle til å gjøre karriere i skipsfarten. Alle tok skippereksamen og seilte i noen år som kaptein, før de bega sjøen og etablerte seg på land. Familien kom til å drive rederivirksomhet frem til 1914.

Niels Olsens eldste sønn, Ole Peder Olsen (1819-1905), overtok gården i 1854 og utvidet skipsreparasjonsverkstedet på gården til et moderne skipsverft. Christoffer (1826-1886) seilte som kaptein fram til 1877, da han gikk i land og fortsatte som partreder. Peder Even Olsen (1821-1893) seilte som kaptein frem til 1874, da han flyttet til Gøteborg med familien, og etablerte seg som advokat. Nils Milberg (1831-1918) seilte som kaptein frem til 1875. Han bega sjøen og fikk jobben som skipsbesiktigelsesmann for Norske Veritas i 1876. To andre sønner, Gunder (1829-1918) og Gjeruld (1824-1910) etablerte seg etter hvert som redere i sjøfartsbyen Arendal.

4.1.2 Familieverftet og familierederiet

Evnen til samarbeid eller ikke, veid opp mot de ulike typene familiemedlemmene utgjorde, skal stå i sentrum for analysen av familiens disposisjoner. Dette skal til sist vurderes opp mot

analysene av de andre typene rederier i de foregående kapitlene. For sammenlikningens skyld følger periodeinndelingen samme mal som for de andre rederiene.

Utgangspunktet for alle familiemedlemmenes karrierer var Niels Olsen, samt verftet på Natvig og skipene som ble bygd der. I den første fasen ble skipene hovedsaklig bygd for familien, og familien disponerte selv skipene den bygde. I neste fase ble skipsbyggingen avviklet parallelt med at de kjøpte treseilskip fra utlandet. Stålseilskip og dampskip ble et satsingsområde fra 1890-årene. I den siste fasen (1900-1914) ble rederiene gradvis avviklet.

Ved skipsverftet på Natvig ble det sjøsatt i alt 15 skip mellom 1856 og 1876. Familien disponerte 11 av disse skipene. Også Niels Olsens døtre og svigersønner var en del av rederivirksomheten, men svigersønnene kunne også bli bundet opp til sine egne familienettverk. At nettverkene slik fløt over i hverandre som ringer i vann, var ikke uvanlig.⁷⁰ Enkelte av sønnene knyttet seg også opp til andre nettverk, etter at de hadde vært kapteiner på familiens skip for å få et springbrett til egen karriere. I analysen vil det bli lagt vekt på de faktorer som kan ha påvirket familiens strategi eller strategier i transformasjonsperioden 1850-1918.

4.1.3 Typer og hierarki

Målet er å få frem hierarkiet i familierederiene til familien Olsen, fordi det er av betydning for å forstå maktstrukturen, avgjørelsesprosessen og utviklingen innad i rederiene. Jeg har derfor valgt å dele Olsen-familien inn i seks typer redere: 1) ”Pater familias”, 2) ”Skipsrederen”, 3) ”Advokaten”, 4) ”Verftseieren”, 5) ”Skipsbesiktigelsesmann”, og 6) ”Kapteinerene”.

Utgangspunktet er at alle var redere fordi de var eiere, men at typene hadde ulike roller, og at alle hadde en funksjon de skulle fylle. Rollene endret seg dessuten over tid, i takt med de internasjonale konjunktorene og med overgang til ny teknologi. Periodeinndelingen vil vise hvordan en familie omstilte seg etter de rådende forhold, og hva som var bakgrunnen for maktstrukturen i rederiene. Når jeg opererer med rederier fremfor et enkelt rederi, er det fordi hver skute var et rederi, og fordi familien Olsen hadde eierparter i flere skuter med ulike eierinteresser.

⁷⁰ Sætra 2011 s. 47-52

Familiemedlemmene plassert under typene er slik:

1. "Pater familias"
 - 1.1 Niels Olsen den eldre f. 1781, d. 1872.
 - 1.2 Gunder Olsen f. 1829, d. 1918. Overtok rollen etter faren i 1872
2. "Skipsrederen" eller "nestkommanderende" som investerte etter råd fra Pater familias
 - 2.1 Gjeruld Olsen f. 1824, d. 1910.
3. "Advokaten" som hadde den juridiske kompetansen
 - 3.1 Peder Even Olsen f. 1821, d. 1893.
4. "Verftseieren" som bygde noen av skipene til familiens rederier
 - 4.1 Ole Peder Olsen f. 1819, d. 1905.
5. "Skipsbesiktigelsesmannen"
 - 5.1 Nils Olsen Milberg. f. 1831, d. 1918.
6. "Kapteinene" og deres slektstilknytning til Niels Olsen (1781-1872)
 - 6.1 Sønn: Christofer Olsen f. 1826, d. 1886
 - 6.2 Svigersønn: Christopher G. Christophersen f. 1809, d. 1898. Gift med Torborg f. 1812, d. 1836, senere gift med Ingeborg Magrete f. 1810, d. 1865
 - 6.3 Svigersønn: Anders Rør f. 1812, d. 1867. Gift med Karen Cristiane f. 1815, d. 1885
 - 6.4 Svigersønn: Jens Krøger Kollenborg f. 1803, d. 1838. Gift med Ingeborg Magrete f. 1810, d. 1865
 - 6.5 Svigersønn: Jens Jensen Krøger f. 1816, d. 1884. Gift med Nicoline Elise f. 1817, d. 1855

4.1.4 Typene og deres roller

I de foregående firmastudiene framsatte jeg en hypotese om at "verftseieren" og "kapteinene" ville bevare det gamle, eller treseilskipene, fordi de hadde mest å tape ved omlegging til ny

teknologi. Kapteinene ville bevare det gamle fordi han var den daglige lederen for seilskipet, men med overgangen til ny teknologi ville kontrollen gå over til den korresponderende rederen og til meglerne. Verftseieren ville bevare det tradisjonelle fordi mange arbeidsplasser, inkludert hans egen arbeidsplass i lokalsamfunnet ville forsvinne om det ikke lenger ble bygd treseilskuter. Motsatt skulle en vente at ”Pater familias”, ”rederen” og ”advokaten” ønsket å satse på ”det nye”, jern, stål og damp, fordi dette ville gi dem med særskilt kompetanse ut over kapteinnivå, og dermed nye muligheter i skipsfarten.

Hypotesen forutsetter en drøftning av ulike forhold. Det som spesielt vil bli drøftet er:

- Forholdet mellom skipsbyggingen og skipsrederiet
- Lønnsomheten
- Eierstrukturen og nettverket
- Den nye teknologien i forhold til lønnsomheten
- Forholdet mellom de ulike typene som hadde eierinteresser i skipene og de valg som ble tatt

4.1.5 Kilder og metode

Kildene vil i hovedsak bestå av utrykt materiale. For å kartlegge flåten er forretningsarkivene, fartøysarkivene og kommunearkivene på Aust-Agder-Arkivet brukt. Dette er supplert med opplysninger fra arkivets nettbaserte skuteregister og Norske Veritas. Arkivets kommunearkiver med likningsprotokoller, likningskladder og selvangivelser hatt informasjon om flåten og om familiemedlemmenes økonomiske situasjon. Dette vil bli brukt for å kartlegge den enkeltes posisjon i familierederiene.

Dette kvantitative materialet kan fortelle om familierederiene og om personene lyktes eller mislyktes i sine disposisjoner. Samtidig er det umulig å vite om jeg har klart å finne hele flåten til hver enkelt og alle verdiene de eide. Sannsynligvis vil det være mangler, men jeg tror det vil gi et tålig riktig helhetsbilde av maktstrukturen og avgjørelsesprosessen i familien. Kildemengden varierer over tid. Perioden 1872-1907 er godt dekket i forretnings- og personalarkivene, men for tida før og etter er det større begrensninger. Likevel vil kildene samlet gi et godt helhetsbilde, fordi det er mulig å supplere med trykt litteratur, opplysninger fra familie og kommunearkivene. Typologiseringen vil gjøre det enklere å skjønne hvordan og

hvorfor de handlet slik de gjorde i forhold til de foreliggende alternativene: a) treselskip b) jern- og stålselskip og c) dampskip. Ut fra dette vil det også være lettere å forstå de økonomiske avveiningene og å kartlegge hvem som inntok hvilken posisjon og hvorfor. Ved siden av å kartlegge eierstruktur og avgjørelsesprosess, vil korrespondansen gi grunnlag for en kvalitativ analyse som kan forklare hvorfor den enkelte tilhørte en bestemt type eller inntok en bestemt rolle, eller et bestemt standpunkt. Gjennom brevvekslingen kan man få innblikk i aktørens tankegang, mentalitet og mål for virksomheten, noe som vil være viktig for å forstå hvilke verdier som lå til grunn, hvem som bestemte, hvorfor og hvordan beslutningene ble tatt og i hvilken grad familien stod samlet om større beslutninger.

I arkivene finnes enkeltbrev fra ulike aktører i rederiet, men de fleste av brevene er skrevet av Gunder Olsen (1829-1918), som hadde en fremtredende rolle i rederiene. Fra 1872 til 1894 foreligger det tre brevkopibøker med til sammen over 2000 brev til meglere, kapteiner, familie og andre forretningsforbindelser, noe som vitner om hans sentrale posisjon.⁷¹ Svarene fra mottakerne er derimot begrenset, noe som medfører at jeg må stille noen kildekritiske spørsmål. Kan man ved bare å lese avsenders brev få et reelt innsyn i de faktiske forhold? Selv om Gunders posisjon og standpunkt kommer mest frem, er det mulig å også få innsyn i andre aktørers tankegang. Gjennom sendte brev og svar på mottatte brev i en periode på over tyve år er det mulig å følge aktørens utvikling over tid. Særlig når man i tillegg knytter dette opp mot de kvantitative funnene. Hvert enkelt familiemedlems flåte, ansvarsområde og økonomiske posisjon gir sammen med korrespondansen et reelt bilde av maktstrukturen i rederiene.

⁷¹ Forretningsarkiv 215, 216, 217 Brevkopibøker med brev fra perioden 1872-1894

4.2 Oppbyggingsperioden 1850-1870

4.2.1 Pater familias Niels Olsen (f.1781,d.1872)

Pater Familias var lederen i familien og i rederiene. Det er naturlig å plassere Niels Olsen under denne typen ettersom han var far og svigerfar til de som fylte posisjonene under ham i familiens rederier. Han var selv kaptein, men da han ble eldre, forlot han sjøen og satte sine etterkommere inn som kapteiner på skipene. På denne måten fikk han mer kontroll over den daglige driften, samtidig som arvtakerne fikk den nødvendige kompetansen for å videreutvikle rederiet.



Pater familias Niels Olsen. Bildet er i familiens eie.

4.2.2 En holden mann

Kapitalakkumulasjon gjennom flere generasjoner hadde ført til at Niels allerede før oppgangstidene for skipsfarten fra 1850-årene satt i en gunstig økonomisk posisjon. Dette skulle i neste omgang komme etterkommerne til gode, men det førte også til at Niels fikk en sterk posisjon som familiens overhode. For å få et bilde av det må vi skue tilbake i tiden før 1850.

Allerede som nygift var Niels en holden mann. Han var også en mann som visste å utnytte mulighetene som forelå. I tillegg til å ha kjøpt barndomshjemmet av sin mor i 1812, kjøpte han ytterligere to eiendommer det følgende året, alle på Vestre Askerøya.⁷² Når det gjaldt Niels' investeringer i skipsfarten, begynte de allerede i 1802. Da var han 21 år gammel. Skipsfarten gav gode inntekter, for frem til 1850 hadde han i alle fall hatt eierinteresser i 10 ulike skip. Han var også korresponderende reder for flere av skipene.⁷³ Giftemålet med Ester Pedersdatter Evensen ga Niels innpass i et sterkt redernettverk på Borøya. Ester kom fra en velstående familie på Ytre Borøya, hvor Esters far var både reder og eiendomsspekulant (pengeutlåner med pant i eiendom).⁷⁴ Selv om skipsfarten var hovedinntektskilden til Niels, kjøpte han i 1819 også andeler i sagbruk.⁷⁵ Dette gav ekstra inntekt, og det var en sikkerhet i dårlige tider for skipsfarten. Arveoppgjøret etter moren i 1820 resulterte i en stor arv, som la grunnlaget for at Niels kjøpte gården på Natvig i 1825. Grunnen til at han valgte å flytte, var trolig at han så potensialet ved å være nærmere skipsfartsbyen Arendal. På gården Natvig hadde han to tjenestejenter og en gårdsgutt, noe som vitnet om at han tilhørte det høyere sosiale laget i bygda. Han var reder og skipperborger i Arendal.⁷⁶ Med et godt økonomisk utgangspunkt og eiendeler i skip var grunnlaget lagt for etterkommernes karrierer i skipsfarten.

4.2.3 Sønnene og svigersønnene

Etter hvert som sønnene vokste til ble hver og en sendt ut på skipene for å gå gradene. Alle tok skippereksamen og fortsatte sine karrierer på Pater familias skip i perioden 1848-1872. Også svigersønnen Christopher C. Christopersen seilte som skipper på hans skip.⁷⁷ Kapteinrollen ble et springbrett for den videre karrieren som reder.

Pater familias så potensialet i skipsfarten for sine etterkommere. Da navigasjonsakten ble opphevet i 1850, startet Niels sitt arbeid for å få sønnene over i redervirksomheten. Han styrket grunnlaget for en videre ekspansjon ved å sikre etterkommerne en økonomisk

⁷² Danielsen, Daniel og Sophus Jenssen. 1958. s.947-948, 1092

⁷³ Tabell 4.1

⁷⁴ Danielsen, Daniel og Sophus Jenssen. 1958. s. 580-582

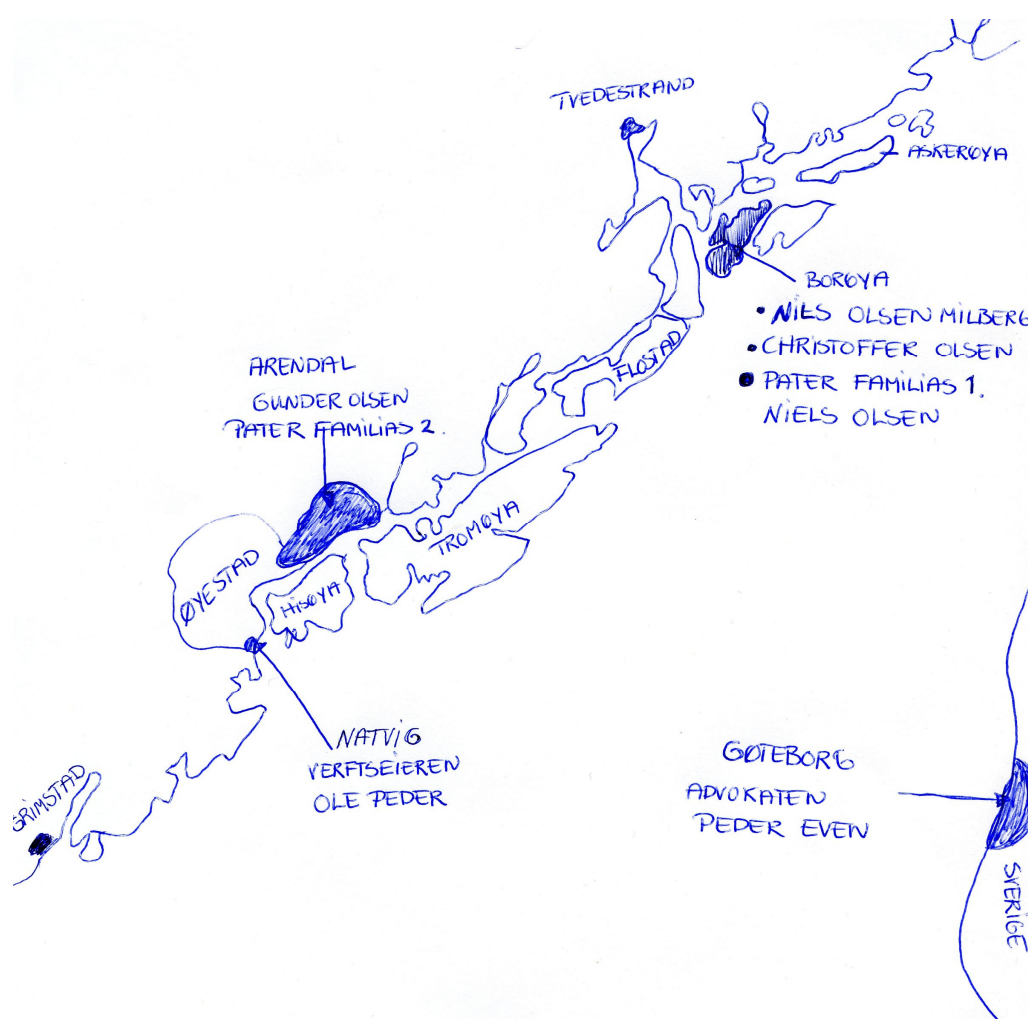
⁷⁵ Danielsen, Daniel og Sophus Jenssen. 1958. s 1146

⁷⁶ Gundersen 1982 s. 374-375, Bråstad 1981 s. 102-103

⁷⁷ Tabell 4.1, personalarkiv 355. Aaks

posisjon, ikke bare som kapteiner og som korresponderende redere, men også ved å gi dem eiendommer.

Niels flyttet til Borøya i Dypvåg sogn i 1841. Han overdro gården Natvig til eldste sønnen Ole Peder i 1854.⁷⁸ Niels sørget for at sønnene Peder Even, Christoffer og Nils fikk eiendommer på Borøya i 1860-årene. Gjeruld bosatte seg på nabogården til eldste broren Ole Peder på Natvig. Og Gunder bosatte seg i den store sjøfartsbyen Arendal. Sannsynligvis hadde Niels hatt en medvirkende hand også der.⁷⁹ Grunnlaget var dermed lagt for en videre ekspansjon av familierederiet, både når det gjaldt kapteinene, rederiene, skipsbyggingen og investorene.



Kart over hvor Niels Olsen og hans sønner var bosatt.

⁷⁸ Danielsen, Daniel og Sophus Jenssen. 1958 s 482

⁷⁹ Danielsen, Daniel og Sophus Jenssen. 1958 s. 950-952

Det er ingen tvil om at Niels Olsen var ”*Pater familias*” både i familien og i rederiene. At han selv satt på toppen av hierarkiet og styrte det hele, kan man lese ut fra korrespondansen. I et brev til sønnen Gunder skrev Niels i 1854 om hvor dårlig fraktene var, og at han vurderte å sette skipene på land. Dette skjedde til tross for at det var sønnenes arbeidsplasser det gjaldt. Skipene gikk i Østersjøfart med tømmer. Foruten Gunder seilte både Gjeruld og Christoffer i denne farten.⁸⁰ Niels Olsen var 73 år gammel, men på tross av sin høye alder hadde han fortsatt kontrollen. Sønnene var da mellom 23 og 35 år.

Alle sønnene var i løpet av perioden 1850-1870 kapteiner på skipene til *Pater familias*. Dette innebar imidlertid ikke at sønnene ikke var korresponderende redere i denne perioden, for det var de alle sammen, men faren var like fullt den som styrte og bandt rederiene sammen til ett. Grunnen til at sønnene ble kapteiner og deretter korresponderende redere var nettopp at de skulle læres opp til å bli redere. Ved siden av farens skip eksisterte det også en flåte som ble bygd ved verftet på Natvig. Sønnen Ole Peder var formelt korresponderende reder for disse, men korrespondansen og sønnenes posisjoner i rederiene, samt at *Pater familias* stod for pengestrømmen til verftet, viser at Niels styrte også disse skutene helt frem til han døde. Og fra da av overtok en ny *Pater familias*, som i realiteten var utpekt av Niels den gamle.⁸¹

Pater familias utgangspunkt var storfamilien. Det, sammen med etterkommernes respekt for familiens overhode, vitner om et hierarki og en felleskapstankegang, som gjenspeiler ”den gamle” samfunnsformen før industrialiseringen skjøt fart. Slekts- og familiefelleskap sammen med tilknytningen til lokalsamfunnet dannet grunnlaget for et normsystem preget av gjensidig anerkjennelse av plikter og rettigheter.⁸² Målet med virksomheten var likevel å utnytte ressursene for å oppnå økonomisk gevinst til det beste for familiefellesskapet. Eldste sønnen Ole Peder kom til å få en sentral posisjon i familierederiet da han overtok gården Natvig i 1854, for da etablerte han seg også som verftseier.

⁸⁰ Pesonalarkiv 358. Aaks

⁸¹ Et eksempel er skipet *Clio*. *Pater familias* hadde alle sine sønner, unntatt verftseieren Ole Peder, både som kapteiner og korresponderende redere for skipet mellom 1856 og 1872. Niels investerte også mye kapital i verftet på 1860-tallet, og Ole Peder måtte pantsette gården og verftet som sikkerhet. (Gundersen 1982 s. 373-375)

⁸² Jfr. Tonnies 1988 s. 2-9

Tabell 4.1: Skip Niels Olsen hadde eierskap i mellom 1802-72

Skip		År	Part	Fører	Korr reder
Birgithe		1802-06	Usikkert	Usikkert	Usikkert
Familien		1807-13	Usikkert	Usikkert	Usikkert
Wendskabet		1811-1817	1/32	Usikkert	Usikkert
Concordia	Type og størrelse	1818-56	1/8	Niels 1829 C. Christophersen 1837, 1848-56	Niels Olsen mfl
Lønstrup		1820-26	-	-	-
Florentine		1822-1830	-	-	-
Wenus		1834	1/4	-	-
Vigliance		1836	1/4	-	-
Dorethea		1823-37	-	-	-
Familien Br		1844-56	-	Ole Peder 1848 Gunder 1855 Nils jr. 1856	Niels Olsen
Minerva	Br 122 tonn	1854-64	-	Christofer 1854 Gjeruld 1855 Peder E. 1864	Niels Olsen
Enigheden Sk		1864-72	-	Nils Milberg 1864 Nils Milberg 1872	Niels Olsen Nils Milberg 1877-82
Clio	Bk 306 tonn	1854-87	-	Gjeruld 1854 Peder E. 1855 Gjeruld 1856 Nils jr 1864-65 Gunder 1867-68 Christofer 1870-71	Niels Olsen 1855 Peder Even 1856 Gunder 1868 Gjeruld 1870-87

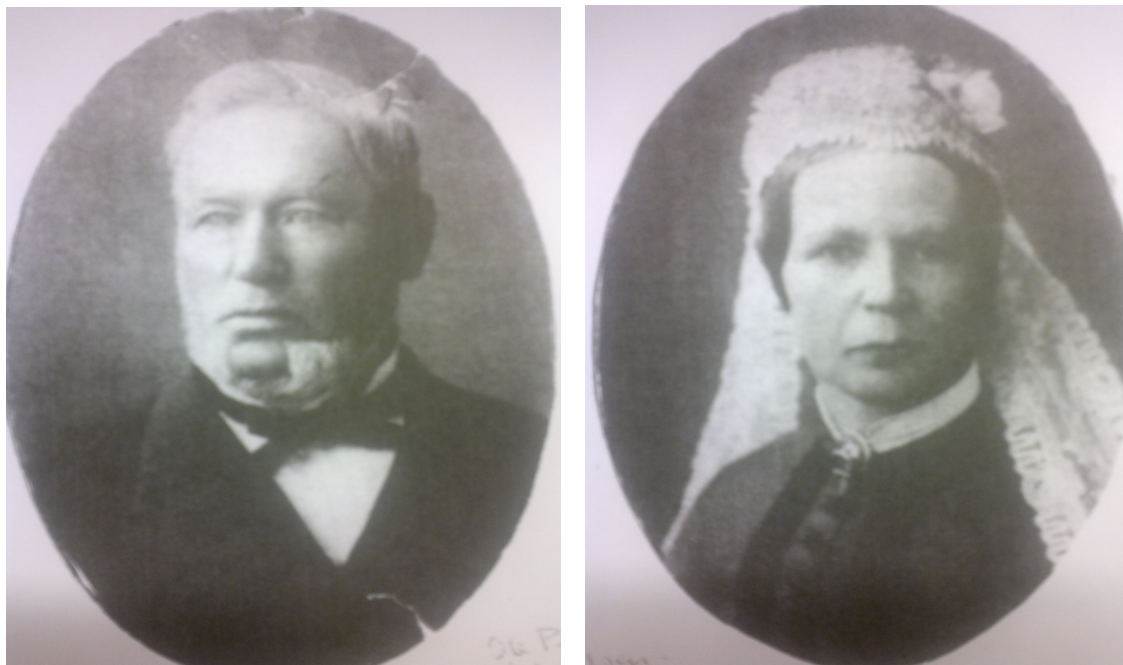
Kilde: A. Ingemann: Den Norske Handelsflaade 1848,1855,1856,1864,(1872: Veritas), Skuteregisteret AAKS, Danielsen 1958 s. 954, Personalarkiv 358. Aaks

4.2.4 Skipsbygging og ekspansjon

4.2.4.1 Verftseieren Ole Peder Olsen

Verftseieren Ole Peder var den eldste av sønnene i søskenflokket, og dermed den som skulle overta gården Natvig. Han giftet seg med Abigael Marie Falk, som kom fra en rederfamilie i Fjære. De fikk ingen barn, men adopterte Verftseierens søsterdatter da hennes mor døde i ung

alder.⁸³ Gjennom giftemålet sluttet Ole Peder seg til et nytt nettverk, og tok parter i skuter til Abigaels familie. I tillegg var han også kaptein og korresponderende reder for ett av skipene til Falk-familien.⁸⁴



Ole Peder Olsen og hans kone Abigael Marie Falk. Bildene er i familiens eie.

Som Verftseier på Natvig utvidet han skipsreparasjonsverkstedet.⁸⁵ De internasjonale konjunktorene ga vekst, og etterspørselen etter skip var stor. Med majoritetsinteresser på eiersiden kunne Olsen-familien trygge investeringene og kontrollere utviklingen. Med god økonomisk hjelp, spesielt fra Pater familias og kapital fra sine brødre, kunne Ole Peder i løpet av to-tre år anlegge et moderne skipsverft på gården.⁸⁶ Familien var dermed bundet opp til skipsverftet og treseilskipene med de plikter og rettigheter det innebar. Den som var mest bundet til seilskipsbyggingen, var Verftseieren.

4.2.4.2 Skipsverftet

Ole Peder fikk som Verftseier rollen med treskipsbyggingen og skipene, som i all hovedsak ble i familiens eie etter at de var ferdig bygd. Men det var Pater familias som sto bak

⁸³ Gundersen 1982 s. 373-375

⁸⁴ Aaks: Skuteregisteret: Trioner

⁸⁵ Danielsen, Daniel og Sophus Jenssen. 1958 s. 950-952

⁸⁶ Gundersen 1982 s. 373-375

investeringene på Natvig, og i realiteten var det også han som styrte skipene som ble sjøsatt derfra.

Verftseieren hadde ikke selv skipsbyggingskompetanse. Den kom utenfra. I 1861 ble Pål Kittelsen Hausland ansatt som skipsbyggmester på Natvig. Ved å tilby hus og god betaling klarte Verftseieren å knytte til seg gode arbeidsledere. Hausland ble der i 16 år. Frem til 1870 ble det i følge Hausland bygd 10 skip, 8 barker og 2 skonnertskip på Natvig-verven. Pater familias fikk tidlig bygget ett av sine skip på verftet. Det har bare vært mulig å finne navnene på 7 av skipene. Sannsynligvis ble de første skipene bygd både for familien og redere utenfor familien, for på den måten ble verftet tilført kapital til videre bygging. I følge skipsbyggmesteren ble det på verftet bygd skip der et rederi bestående av Verftseieren, hans brødre og noen arendalsredere var interessenter. Det vesentlige var likevel at Olsen-familien samlet hadde kontrollen på eiersiden under ledelse av Pater familias.

Tabell 4.2: Skip bygd på Natvig 1861-1870

Skip, type	Bygd år	Tonn
Havets håp	?	?
Normania Bk	1864	369
Adelphie Sk	1866	235
Collector Bk	1865	464
Credo Bk	1867	384
Hermanos Bk	1868	484
Peabody Bk	1869	462

Kilde: I appendix : Oversikt over skip der familien Olsen hadde eierskap, Gundersen 1882 s. 374-375

Olsen-familien spilte på Natvig en sentral rolle. Verftet var viktig for lokalmiljøet og for det lokale næringslivet. Det var vanligvis 30 mann i arbeid, både fra distriktet og utenfra. Lokale sjøfolk fikk oppdrag med å lage seil, tauverk og annet utstyr til skipene. Hos Verftseieren fikk de lønnen sin i penger i alle de 16 årene verftet bestod. I tillegg betalte Verftseieren godt.⁸⁷ På den tiden var det alminnelig at arbeidsfolk måtte ta varer som betaling. Dette var en ulempe fordi det bandt arbeideren til å handle hos en bestemt kjøpmann.⁸⁸ Skipsvirke ble kjøpt fra

⁸⁷ Gundersen 1882 s. 374-375, Bråstad 1881 s. 102-103, Vevstad 1932

⁸⁸ Vevstad i Agderposten: 27.2.1932 Aaks

Daglønningen var 2 mark for en vanlig arbeider mens Pål Kittelsen Hausland fikk 4 mark. Da verftet ble nedlagt og han begynte på Boes skipsbyggeri på Fevik var daglønna 1,60 og lønna ble betalt i varer. Hausland var pådriveren for arbeidernes aksjoner, både når det gjaldt høyere lønn og betaling i kontanter. Dette fikk de etter hvert gjennomslag for.

bønder i Froland.⁸⁹ Selv om kildematerialet ikke forteller noe om lønnsomheten ved verftet, vitner utvidelsen og påkostningene ved verftet, samt de mange byggeprosjektene, om en stabil drift i en oppgangsperiode. De staselige bygningene som ble satt opp på gården, med prydhage rundt og stier i skogen opp til utsikten og karpedammen, vitner også om velstand.⁹⁰

4.2.4.3 Finansieringen av skipsbyggingen

Verftseieren var avhengig av kapitaltilførsel for å gå i gang med byggingen av nye skip. Den kapitalen fikk han i stor grad tilført gjennom familien. Han sikret seg ved hjelp av sine brødre og svogere majoriteten i så å si alle skipene som var bygd på Natvig frem til 1870. Bortsett fra ett skip hadde familien rundt 80% av eierandelene.⁹¹ Familien så seg altså best tjent med å ha størst mulig eierpart i skipene. Men hvem i familien Olsen var den dominerende?

Tabell 4.3: Familien Olsens eierforhold i skip bygd på Natvig i perioden 1866-1870 i prosent

Skip, type	Bygd år	Tonn	periode	O. P.	P. E	Gunder	Gjeruld	Chr.	Niels jr	Røer	Andre	Totalt på familien
Normania Bk	1864	369	1864-1891	12,5%	12,5%	8,5%	12,5%	8,5%	4%	24,5%	17%	83%
Adelphie Sk	1865	235	1867-91	21%	17%	17%	12%	8%	6%	-	19%	81%
Collector Bk	1866	464	1865-79	21%	21%	8%	8%	-	21%	-	21%	79%
Credo Bk	1867	384	1867-93	?	?	6%	4%	?	?	-	?	10%
Hermanos Bk	1868	484	1868	12,5%	17%	17%	12,5%	12,5%	8%	-	20,5%	79,5%
Peabody Bk	1869	462	1869	13%	18%	16%	13%	13%	8%	-	19%	81%

Kilde: I appendix 1. Familiens flåte delt på personene og samlet.

Verftseieren hadde en stor andel i skipene som var bygd på Natvig, men bare i ett av skipene hadde han større parter enn de andre. Eierandelene i skipene var dermed relativt jevnt fordelt mellom brødrene. Verftseierens makt i rederiene var altså ikke så sterk. Han fikk likevel

⁸⁹ Forretningsarkiv 218. Under regnskapet for Ole Peder i 1873: Ole Torjusen Bøylestad i Froland stod for leveranse av skipsvirke som han fikk betalt for i kontanter. Aaks

⁹⁰ Sætra 1990 s. 34-36

⁹¹ Selv om det ikke har vært mulig å finne eierfordelingen i *Credo*, er det sannsynlig at familiemedlemmene eide en lang større andel enn det som fremkommer av tabellen 4.3. Svogeren Christopher C. Christophersen var sammen med verftseieren, korresponderende redere for skipet mellom 1868 og 1893. Det er naturlig å anta at de derfor også hadde en stor eierandel.

oppdraget med å være korresponderende reder for flere av skipene, men det var Pater familias som hadde den overordnede kontrollen. Dette skyldtes at det var han som stod for finansieringen. Ole Peder var hele tiden i gjeld til sin far Niels og var økonomisk avhengig av ham.



Bilde av barkskipet Peabody 462 tonn. Bygd på Natvig i 1869 av Olsen-familien.

4.2.5 Korresponderende reder

Den korresponderende rederen skulle ha det overordnede driftsansvaret for skipet. Det gjaldt spesielt regnskap, korrespondansen med kapteinene og utdeling av utbytte til de andre partseierne. På mange måter var han mer regnskapsfører enn utøvende redere, for det var fortsatt kapteinen som hadde ansvaret for den daglige driften av skipet.

Verftseieren hadde mellom 1865 og 1870 rollen som korresponderende reder for 5 av skipene som ble bygd på Natvig. I tillegg var han også korresponderende reder for skipet som tilhørte konas familie. Men hvorfor fikk Verftseieren denne oppgaven?

At Verftseieren og hans familie hadde majoriteten på eiersiden var en vesentlig årsak. På parteiermøtet var alle partseierne representert. De hadde full råderett over skipet, men kunne delegere myndigheten til andre, vanligvis til kapteinen når det gjaldt den daglige ledelsen, eller til den korresponderende rederen, som var på hjemstedet.⁹² Verftseieren satt hjemme, i motsetning til brødrene som var kapteiner på Pater familias skip. Verftseieren kunne derfor

⁹² Sætra 2008 s. 13

holde kontakten med de andre partierne og føre hovedregnskapene for skipene.

Regnskapskompetanse hadde han opparbeidet seg gjennom å være kaptein i flere år.

Tabell 4.4: Korresponderende redere for familiens skip 1850-1870

	1848-1855	1855-1860	1860-1865	1865-1870
Ole Peder	Trioner	Trioner	Trioner	Trioner Adelfie Collector Hermanos Peabody Tancred
Gunder				Clio
Gjeruld				
Peder Even		Clio	Clio	
Christoffer			Hermanos	
Niels Milberg				
Ander Røer				Normania

Kilde: I appendix: Oversikt over skip familien hadde eierandeler i.

4.2.6 Svigersønner som korresponderende redere

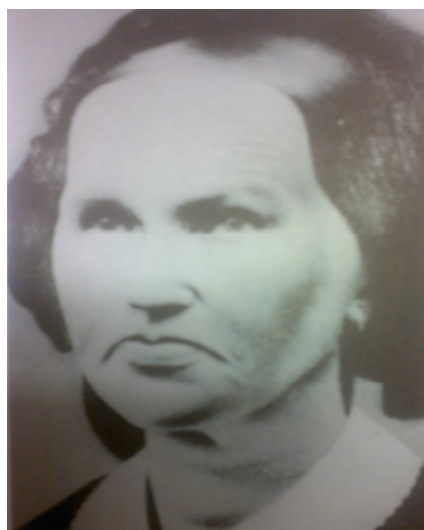
Pater familias sørget også for at døtrene og deres familier fikk innpass i rederivirksomheten. Svigersønnene Anders Røer og Chr. C. Christophersen var begge korresponderende redere for hvert sitt skip bygd på Natvig. Men rollene ble ikke delt ut uten videre. For å bli korresponderende reder måtte de ta en stor part i skipene. Anders Røer lot sønnen sin bli kaptein, mens Chr. C. Christophersen ble kaptein selv. Selv om svogerne hadde store parter, hadde fremdeles Olsen-brødrene majoriteten og dermed kontrollen. Anders Røer hadde flere skip som også Olsen-brødrene hadde andeler i, og han var korresponderende reder for disse. Slik gled det ene familienettverket over i det andre, men også i storfamilien gjaldt regelen om at den ene tjenesten var den andre verd.

Chr. C. Christophersen var derimot ikke i en slik posisjon. Han hadde lang erfaring som kaptein, men ikke som korresponderende reder, og måtte derfor dele den korresponderende rederrollen med verftseieren Ole Peder. Dette vitner om at Pater familias sørget for at svigersønnene fikk en arbeidsplass og en posisjon, men også om at brødrene Olsen stilte krav til hvem som skulle ha det overordnede ansvaret for driften.⁹³

⁹³ I appendix 2. under skipet Credo

Da Anders Røer døde i 1867, fikk hans enke Karen, datteren til Niels fortsette i rollen som korresponderende reder. Dette sier noe om hvilken rolle Pater familias hadde i familien og i virksomheten. Datteren Karen fikk beholde posisjonen på tross av at hun ikke hadde opparbeidet seg kompetanse på området som kaptein, og til tross for at brødrene hadde majoriteten i skipet.⁹⁴ Hun kunne fortsette som korresponderende reder fordi hun var datter til Pater familias.

Svogerne dannet også egne nettverk uavhengig av Olsen-familien. Christopher C. Christophersen hadde sammen med sønnen J.K. Christophersen opparbeidet et eget nettverk av familie og andre utenom familien på Borøya i Dypvåg, der de bodde med sine familier. De hadde fra 1869 til 1894 eierandeler i 12 skip hjemmehørende på Borøya. To av disse var store jernseilskip kjøpt fra utlandet i tillegg til et jerndampskip. Sønnen J.K. Christophersen var hovedreder og korresponderende for tre av skipene, inkludert jerndampskipet.⁹⁵ Dette viser hvordan det ene nettverket overlappet det andre, men også at Christopher C. Christophersen var en selvstendig kaptein som ikke ble styrt av Pater familias.



Anders Røer og hans kone Karen. Bildene er i familiens eie

For svigersønnene og svogerne ble eierpartene i skipene et middel til å sikre seg inntekt og arbeidsplasser til seg og sine, samtidig var det sikret Olsen-familien samlet en sterk eierposisjon. På mange måter var familietilknytningen en sikkerhet for at avgjørelsene til en

⁹⁴ I Appendix 2. Clio, Normania, Patrie og Succes. Anders Røer var korresponderende reder for både Patrie og succes. Han var også kaptein på Patrie. Karen overtok den korresponderende rederrollen for skipene da han døde.

⁹⁵ Uttrykte kilder: Oversikt over skip familien Christophersen hadde eierandeler i. Kopi av denne oversikten har jeg fått av familien.

hver tid ble tatt til det beste for rederiene, men det kunne også slå den andre veien. For hvem var det egentlig som bestemte, den korresponderende rederen eller kapteinen?

4.2.7 Kapteinene

Både Niels, hans sønner og svigersønner var i kortere eller lengre perioder kapteiner. Rollen som kaptein førte til en særskilt kompetanse som fikk betydning for maktstrukturen i rederiene. For å ta skippersertifikat var det vanlig at man gikk gradene fra matros til styrmann, før en til slutt kunne avlegge navigasjonseksamen og bli skipper. Erfaringen, kompetansen og tilliten hos sjøfolkene i lokalsamfunnet ble etablert ved å gå gradene. Dette ble viktig for den senere karrieren og gjaldt både om man tok steget videre til reder, eller om en fortsatte som seilende kaptein. Kapteinene hadde kompetanse på mange områder. De kunne navigere og stå som leder for skipet til sjøs og når det kom til havn. De hadde erfaring når det gjaldt å slutte frakter i alle verdens havner. Målet var å ivareta rederiets interesser og å få godt betalt for frakten. Ansvar for besetningen og for den daglige driften førte til at de også fikk kompetanse når det gjaldt organiseringen ombord, samt regnskap og korrespondanse. Den dagen kapteinen forlot sjøen for å etablere seg på land, hadde han som korresponderende reder bedre forutsetninger for å vurdere sine kapteiner, og han ble regnet som en autoritet av dem han hadde i arbeid. Dessuten hadde han opparbeidet seg et nettverk hos meglere, agenter og andre kapteiner i ulike havner i inn- og utland.⁹⁶

Som vi så i undersøkelsene for rederiene i forrige kapittel, satt kapteinene med den reelle makten i denne perioden. Også i Olsen-familiens rederier var det slik. Men alle sønnene til Niels var i mer eller mindre grad kapteiner på skip Pater familias hadde kontroll over. Og på skipene som ble bygd på Natvig, var ikke sønnene kapteiner, bortsett fra i ett tilfelle.⁹⁷ Svogeren og nevøen var som nevnt kapteiner på to av skipene, men i tre av skipene var det kapteiner uten familietilknytning og uten eierparter. Mangel på kaptein-emner i familien kan være en forklaring på hvorfor det kom kapteiner utenfra. Men at kapteinene utenfra ikke hadde parter i skipene synes underlig. Sannsynligvis så familiemedlemmene det som mest lønnsomt å beholde partene selv, og de ønsket kapteiner uten eierinteresser og uten makt. Kapteiner innenfor familien kunne være vanskeligere å styre enn kapteiner utenfra. Selv om

⁹⁶ Sætra 2008 44-45, 54-57

⁹⁷ I appendix 2: Kun på ett av skipene som var bygd på Natvig (*Collector*) var en av brødrene kaptein. Nils Milberg seilte kaptein på dette skipet frem til 1874.

det er begrenset med korrespondanse mellom kapteinen og den korresponderende rederen i denne perioden, viser korrespondansen tidlig på 1870-tallet at kapteinene utenfor familien i langt større grad ble styrt enn kapteinene innenfor familien.⁹⁸ Er dette et eksempel på at familien allerede på 1860-tallet handlet ut fra en kapitalistisk tankegang? Regnskapene viser at Olsen-familien rådde over store verdier. I tillegg til skipene Pater familias disponerte, og de 7 skipene bygd på Natvig, hadde familien eierandeler i ytterligere 9 skip. Også i disse skipene var eierpartene hovedsakelig knyttet til familieforbindelser.

4.2.8 Samarbeid

I 7 av de 9 skipene som ikke var bygd på Natvig, var brødrene og den øvrige familien majoritetseiere. Det kunne fremstå som et spleiselag, der familien gikk sammen om kjøpet av ei skute (*Presto*), eller ved at brødrene gikk inn som eiere i svogeres eller fjernere families skip. Som for skipene på Natvig, var dette et kapitalsamarbeid. Sammen fremstod de som store gjennom storfamiliens kontroll over skipene, uten at den enkelte måtte legge inn for mye kapital i det enkelte skip. Dette innebar også en risikospredning fordi de hadde parter i en rekke skip. Denne samarbeidsformen kan karakteriseres som assosiativ kapitalisme. Familien og familietilknytningen ble et middel til nyttemaksimering. Under Pater familias ledelse fremsto Olsen-familien med svigersønnene som en enhet og vant av den grunn anseelse fordi familien samlet rådde over en stor flåte. De gode tidene for seilskipsfarten i denne perioden gjorde at et slikt samarbeid gav resultater. Det hindret likevel ikke at et sterkt nettverk av Arendals-redere kom inn på eiersiden i skipene som ble bygd på Natvig. Arendalsrederne kom imidlertid ikke inn som noe annet enn minoritetseiere. Olsen-familien hadde kontrollen som majoritetseier. Arendalsredernes medvirkning i den assosiative kapitalismen var dessuten en fordel, fordi Olsen-familien med dette ble forbundet med de fremste familiene i Arendal.

⁹⁸ Forretningsarkiv 215: Gunder Olsens brevkopibok. Aaks

Tabell 4.5: Brødrenes eierandeler i skip før 1870

Skip	Eierandel	Nettverk
Fides	10/32	Krøger familien (svigersønn og svoger)
Hermanos 1	?	Christoffer Olsen står som kaptein og reder for skipet mellom 1865-67
North America	1/16	Gjeruld Olsen har parter fra 1867
Patrie	?	Anders Røer er kaptein og reder for skipet fra 1862-67
Presto	45/48	Familiene Olsen, Røer og Christoffersen
St. Joseph	2/12	Ole P. Olsen kjøper parten i 1860
Succes	?	Svoger Anders Røer
Trioner	4/12	Kona til O.P. Olsens familie
Zeus	15/24	Kona til O.P. Olsens familie

Kilde: I appendix 2: Oversikt over skip familien hadde eierskap i

4.2.9 Eierandeler utenfor familien

I skipene som ble bygd på Natvig var det som nevnt parteiere fra Arendal. Dette gjaldt noen av byens fremste rederfamilier, som Dedekam Geelmuyden, Kallevig og Sørensen.⁹⁹ Det oppsiktsvekkende er at det ikke finnes eksempler på at skogeiere, seilmakere, smeder eller andre i lokalsamfunnet hadde eierinteresser i skutene på Natvig. Den eneste med rot i lokalsamfunnet som hadde parter, var skipsbyggmesteren, men det var kun tale om en mindre andel i ett skip.¹⁰⁰ Dette skulle tyde på at min hypotese ikke vil gjelde for Verftseieren på Natvig. Forutsetningen for hypotesen var jo nettopp at han som Verftseier ville ha interesse av å opprettholde driften på grunn av at hele lokalsamfunnet var involvert. Men han kunne jo likevel ha interesse av å bevare verftet for egen del.

⁹⁹ Sætra 2008 s. 19

¹⁰⁰ I Appendix 2. I skipene *Adelphie*, *Collector*, *Hermanos*, *Normania* og *Peabody*

4.2.10 Forklaring på strategi

Oppgangstiden fra 1850 gjorde at familien kunne lykkes på flere områder. Det var Pater familias økonomiske posisjon som la grunnlaget for at sønnene og svigersønnene allerede var etablerte skippere og parteiere da høykonjunkturen for skipsfarten startet i 1850. Ved at far Niels tildelte etterkommerne oppgaver som verftseier, kapteiner, investorer og redere, var grunnlaget for videre vekst lagt. Strategien var å utvikle ledere som kunne trygge rederivirksomheten i fremtiden.

I løpet av 1860-årene kom telegrafene i bruk i Aust-Agder, men den ble i liten grad brukt som kommunikasjon mellom rederiene hjemme og kapteinene ute. Kapteinene hadde ansvaret for den daglige driften om bord og for å slutte fraktene for skipene. Ved å ha sønnene og svigersønnene som kapteiner hadde Pater familias en garanti for at avgjørelsene ble tatt til det beste for rederiene og for familien. Verftseieren oppgave var å stå for bygging av skip til familien, samt å være korresponderende reder for noen av familiens skip.

Selv om Gemeinschaft kommer tydelig til uttrykk gjennom måten rederivirksomheten ble organisert på, er det også elementer av Gesellschaft i denne perioden. Pater familias var utgangspunktet for rederidriften og for at verftet ble etablert og drevet. Pater familias var det ”gamle samfunnet” og han videreførte det gjennom strategien som sikret etterkommerne en fremtidig karriere. Likevel var lønnsomhetsbetraktninger hele tiden en del av strategien. Organiseringen i partrederier for skipene, og dermed også for verftet og skipsbyggingen, medførte mindre kapitalkrav på hver enkelt og dermed også en risikospredning. Det førte til at familien hele tiden hadde full kontrollen over virksomheten og utviklingen. De utnyttet familietilhørigheten til å maksimere lønnsomheten.

4.3 Omstillingsperioden 1870-1900

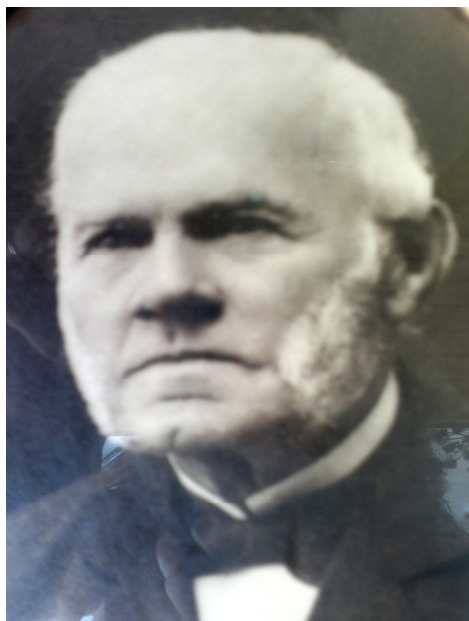
1870-årene innledet en transformasjonsperiode for rederivirksomheten til familien Olsen. Høykonjunkturen var på hell, og frem mot århundreskiftet var treseilskutetida på retur.¹⁰¹ Verftet ble avvirket i 1876 og den nye teknologien, med dampskip og jern- og stålseilskip ble et satsningsområde på 1880- og 1890-tallet.

¹⁰¹ Sætra 2008 s. 60-61

I løpet av 1870-årene skiftet familiemedlemmene roller. Sønnen Gunder overtok rollen som Pater familias da faren Niels døde i 1872. Verftseierens posisjon ble betydelig svekket ved avviklingen av verftet. Gjeruld fortsatte som sine brødre med å være partreder, før han på 1890-tallet flyttet fra Natvig og inn til Arendal, hvor han fortsatte sin rederkarriere. Hans rolle i Arendal bar preg av å være nestkommanderende for den nye Pater familias. To av brødrene etablerte seg i nye yrker uavhengig av familiens rederivirksomhet. Peder Even forlot sjøen, flyttet til Gøteborg og etablerte seg som advokat, mens Nils Milberg ble skipsbesiktigelsesmann for Norske Veritas. På slutten av 1870-tallet var det bare en av brødrene som fortsatt var kaptein, Christoffer, men han døde allerede i 1883. Hva var årsaken til den nye maktstrukturen i familien? Var det en endring som skjedde akkurat i 1872, eller var den forberedt tidligere? Og hva betydde dette for familierederiene som helhet? Ble samarbeidet fra oppbyggingsperioden videreført? Stod familien samlet i perioden 1870-1900, eller var det flere og ikke alltid sammenfallende interesser som preget perioden?

4.3.1 En ny pater familias

Da Niels døde i 1872, stod døren åpen for en av sønnene til å tre inn og overta rollen som den ledende i familien. Gunder var den som hadde markert seg som forretningsmannen med et stort nettverk også før 1872. Hans omgangskrets var knyttet til sjøfartsmiljøet i Arendal. Han hadde fått flere store redere med på eiersiden i skipene som ble bygd på Natvig, og Gunder var dermed den naturlige arvtakeren som Pater familias. Med dette skiftet kom det en ekspansiv periode. Dette kunne i starten skyldes gode konjunkturer, men for perioden som helhet frem til 1900 må det vel så mye tilskrives familiens disposisjoner. Det vil i første rekke si Gunders disposisjoner på vegne av familien. I løpet av de neste 20 årene økte Olsen-familiens samlede virksomhet og gikk fra et mellomstort til et stort foretak. Gunder var den av sønnene som hadde lengst fartstid som kaptein, han hadde den største flåten og han ble en av Arendals fremste redere i 1880-årene. Det vil si, han ble oppfattet som det fordi han var korresponderende reder for en stor flåte og utad ble han oppfattet som leder av Olsen-familiens flåte. Reelt var det også slik, selv om det var storfamilien som var eiere sammen med eksterne minoritetseiere. I Gunders periode kom Pater familias til å stå overfor helt nye utfordringer. Dette gjaldt spesielt den nye teknologien med jern- og stål og damp.



Gunder Olsen. Bildet er i familiens eie

Gunder var gift med svenskfødte Fredrikke Margrete Hedberg, som var fra den svenske trelasthavnen Stugsund (Gjevre) i nærheten av Søderhavn. I 1872 bega han sjøen og etablerte seg som korresponderende reder for flere av familiens skip. I de følgende årene var han svært aktiv. I tillegg til egen rederinæring hadde Gunder mange verv innen shipping. Blant annet var han sjørettsmedlem (1874-1903), Veritasrepresentant (1882- 1904), styremedlem i Arendals Skibsassuranceforening (1884-1906), styremedlem i Arendals Sjømannsforening (1873-1908) samt styremedlem i Arendals Dampskibsselskap (1886-1908).¹⁰² Vervene viser at han var en aktet mann innen skipsfartsnæringen. Han kom i kortere eller lengre perioder mellom 1865-1900 til å ha eierparter i 24 treseilskip, 2 stålseilskip og en rekke dampskip¹⁰³

4.3.2 Treseilskipsflåten

Fra Niels døde i 1872 og frem til 1877 steg Gunders treseilskiptonnasje til det dobbelte. Utover på 1880-tallet var det en mer moderat vekst. Høydepunktet var i 1892, men fra da av gikk det gradvis nedover.

Selv om brødrene også økte sin tonnasje, var økningen likevel langt mindre enn Gunders, og høydepunktet ble nådd i 1887. Gunder overtok fra 1875 også rollen som korresponderende reder for de fleste av familiens skip. Hva var årsaken til det?

¹⁰² Hammer 1915 s. 16 (under Arendal)

¹⁰³ I appendix 1 og 2

Tabell 4.6: Treseilskip familien hadde eierandeler i, og tonnasjen i tonn fra 1867-1897

	År	1867	1872	1877	1882	1887	1892	1897
Gunder Pater familias	Skip	6	10	17	16	18	15	10
	Tonn	293	516	1024	987	1303	1484	769
Gjeruld rederen	Skip	8	12	15	16	18	12	7
	Tonn	278	440	559	644	784	728	479
Ole P verftseieren	Skip	6	9	14	12	12	8	7
	Tonn	360	490	732	635	598	413	368
Peder.E Advokaten	Skip	6	9	15	14	13	9	7 ¹⁰⁴
	Tonn	335	629	862	704	660	457	343
Niels Milberg Skipsbesiktelsesmann	Skip	4	6	11	13	14	11	8
	Tonn	203	273	443	366	394	287	267
Christoffer Kaptein	Skip	2	6	9	12	12 ¹⁰⁵	9	6
	Tonn	51	189	296	289	289	225	205
Totalt tonn		1520	2537	3916	3625	4028	3594	2431

Kilde: I appendix 1 og 2: Oversikt over eierparter i familien Olsen og familiens flåte i tonn delt på personene og totalt på familien

4.3.3 Korresponderende reder

Rollen som korresponderende reder ble gradvis overført fra Verftseieren Ole Peder til Gunder i løpet av 1870-tallet.

I et brev til megler Axel Gulstad i Helsingør i 1872 skrev Pater familias (Gunder) følgende:

” paa grund af at min broder Ole Peder har meget at gjøre med skibsbyggingen har han overladet korrespondansen til mig.”¹⁰⁶

I realiteten var dette en pen måte å si at han som kreditor hadde overtatt kontrollen fordi Ole Peder var mer eller mindre insolvent. Det var imidlertid ikke tilfeldig at dette brevet ble skrevet samtidig med at Gunder tok kontrollen. Far Niels hadde trolig latt Ole Peder få for frie hender med verftet på Natvig, og nå skulle det ordnes opp.

¹⁰⁴ Etter Peder Evens død overtok kona Anne Charlotte Olsen partene

¹⁰⁵ Etter Christoffers død overtok kona partene

¹⁰⁶ Forretningsarkiv 215. Brevkopibok 1872-1879 s.12, Aaks

Gunder var den nye sterke lederskikkelsen, og brødrene hans underordnet seg. Dette skjedde av personlige og økonomiske årsaker, som i Ole Peders tilfelle, men det skjedde i første rekke fordi Gunder allerede hadde vært den ledende ved siden av faren i noen år. Det var med andre ord en gradvis overgang som skapte kontinuitet. Samtidig var det et brudd fordi det innvarslet en ny tid. Gunder tilhørte den nye tida. I første rekke gjaldt dette hans plassering i Arendal og nettverket der, som strakte seg til utskipere, kjøpmenn, meglere, redere og verft både i andre norske byer og i utlandet. Gunders tid var også sammenfallende med at telegrafene ble tatt i bruk.¹⁰⁷ Dessuten var Gunder en mann som fremfor noen tenkte på lønnsomheten i prosjektene, og han var villig til å omstrukturere for å oppnå dette. Dette innebar en gradvis nedtrapping av verftet på Natvig og endelig avvikling i 1876. I stedet ble det satsing både på stålseilskip og dampskip. Men han fortsatte med drift av treseilskipene fordi de drev lønnsomt i langfarten.¹⁰⁸

For Gunder ble det nødvendig å skyve Ole Peder til side. For som Verftseier hadde Ole Peder sydd sammen finansieringspakkene når nye treseilskuter skulle bygges.¹⁰⁹ I første omgang nøyde Gunder seg med delvis å overta kontrollen over finansieringspakkene da han trakk inn Arendalsredere som passive investorer. Men dette var bare første steg i avviklingsplanen, som ble realisert i 1876. Fra da av ble det satset på damp og stål, men ikke bare det. Det ble også kjøpt brukte og nye treseilskip. Grunnen til det var at de var billige, og at driften av disse var lønnsom.

¹⁰⁷ Sætra 2008 s. 45-46

¹⁰⁸ Forretningsarkiv 216: En rekke brev til kapteiner på skip som gikk i langfarten. Forretningsarkiv 219 nr. 42 diverse regnskap for Gunder Olsen, status pr 31/12, Aaks

¹⁰⁹ Sætra 2008 s. 43-46

Tabell 4.7: Korresponderende redere for familiens skip 1865-1885

	1865-1875	1875-1880	1880	1885
Ole Peder	Trioner Adelfie Admete Collector Hermanos Normania Peabody Tancred	Hermanos Admete		
Gunder	Clio	Adelfie Franklin Natvig Normania Peabody Tancred	Franklin Hermanos Natvig Normania Peabody Tancred	Fides Franklin Natvig Normania Peabody Tancred
Gjeruld		Clio	Clio	Clio
Peder Even				
Christoffer				
Niels Milberg		Enigheden	Enigheden Collector	

Kilde: I Appendix 2: Oversikt over skip familien hadde eierandeler i

Det var ikke bare Verftseieren som i økende grad ble styrt av Gunder. Det ble også kapteinene. ”Telegrafene” i Arendal ga Gunder muligheten til å inngå fraktkontrakter og kjøps- og salgavtaler for skipene med meglere, utskiperne og verftene. Dermed forsvant mye av grunnlaget for kapteinenes råderetten over skipene. Til megler Carl W. Boman skrev Gunder i mai 1872:

”ver god at sende mig best mulig fragtilbud for den (Adelphie), fra Norbotten til en fransk canalhavn, helst Carn Rouen, Honfleur eller lignende steder(...)Da fartøyet vil blive seilklar herfra 18 d.m. vil jeg bede dem være god at sende deres offer på telegraph (..)Angaaende ”progress” da har jeg intet kunde udsette med hensyn til anbefalingskrav, da Olsen som fører den er dels hovedreder.”¹¹⁰

Men dette var en langsom utvikling som ikke var avsluttet i perioden 1870-1900. I langfarten kunne kapteinene fortsatt styre skutene ganske selvrådig og inngå fraktavtaler på rederiets vegne. Særlig gjaldt dette så lenge det var brødrene og andre nære familiemedlemmer som var

¹¹⁰ Forretningsarkiv 215 s. 3, Aaks

kapteiner. Men Gunder kunne endre dette ved å ansette kapteiner som ikke tilhørte familien, eller som hadde en mer perifer tilknytning. De ble i en helt annen grad styrt av Pater familias.

Kontakten med meglere ble brukt til kontroll av kapteinene. Kapteiner utenom familie og uten eierinteresser ble fulgt nøye opp, og eventuelle avvik på etablerte regler ble raskt slått ned på. Et eksempel er kaptein Christensen på Clio. Broren Gjeruld var i utgangspunktet korresponderende reder for skipet, men Pater familias Gunder var den som hadde kontrollen. Etter å ha mottatt et telegram fra Christensen der kapteinen ba om et stort beløp for å dekke utgifter, sendte Gunder et telegram til meglere:

*” Without information from Cristensen, belive him unfit to settle matters. Please and deal without delay or send clever agent, assist protect our interest. You have hereby authority from owners to act. Your trouble will be recompensed. – Olsen ”*¹¹¹

Pater familias hadde et stort nettverk av meglere rundt om i verdens havner. Carl W. Bomann i Stocholm, Axel Gulstad i Helsingør, John Horn i Southampton, H. Clarkson i London og Thiis & Bøckman i New York er bare noen eksempler. Brevene dem imellom bærer preg av at de hadde vært gode forretningsforbindelser gjennom en årrekke. Sannsynligvis var flere av meglerforbindelsene opprettet da han selv seilte som kaptein i 1850- og 1860-årene.¹¹²

På begynnelsen av 1870-tallet var det altså en forskyvning av makten fra Verftseieren til Pater familias, og også fra kapteinene til Pater familias. I 1874 gikk Gunder i gang med byggingen av treseilskip i utlandet. Var det fordi verftet på Natvig hadde utspilt sin rolle?

4.3.4 Avvikling av verftet

Fra 1870 til 1876 ble det bygget 5 nye skip på Natvig. Eierandelene var som tidligere fordelt mellom familiemedlemmene, men med innslag av byrederne som minoritetseiere. Familien hadde majoriteten, bortsett fra i det siste skipet (*Ziba*)¹¹³. I dette skipet var det imidlertid bare Verftseieren og broren Niels Milberg, som var med på eiersiden. For å få ferdigstilt skipet i 1876 måtte Verftseieren også låne kapital av sin bror Peder Even, som hadde etablert seg som

¹¹¹ Foretningsarkiv 215. Brevkopibok 1872-79 s. 16, Aaks

¹¹² Foretningsarkiv 215 og 216, Aaks

¹¹³ I appendix 2. Under Ziba

advokat i Gøteborg.¹¹⁴ Dette lånet fra Peder Even kan tyde på at Ole Peder ville fortsette driften på Natvig mot Pater familias vilje, for Gunder var ikke lenger med på å finansiere skipene som ble bygd på Natvig. At Advokaten likevel var villig til å låne Verftseieren penger, kan tyde på at familien var noe vaklende når det gjaldt verftets fremtid. Men slik var det ikke. Lånet ble nemlig gitt for å ferdigstille det siste skipet i 1876, så var det slutt. Hvorvidt det var full enighet om dette, eller om det mer eller mindre var diktert av Gunder, gir ikke korrespondansen fullgode svar på, men alt tyder på at det var slik.

Tabell 4.8: Skip bygd på Natvig 1870-1876

Skip, type	Bygd år	Tonn	Familiens eierandel
Admete Bk	1871	484	?
Tancred Bk	1872	455	20/24
Franklin Bk	1873	465	14/24
Natvig Bk	1875	484	30/48
Ziba Bk	1876	260	16/48

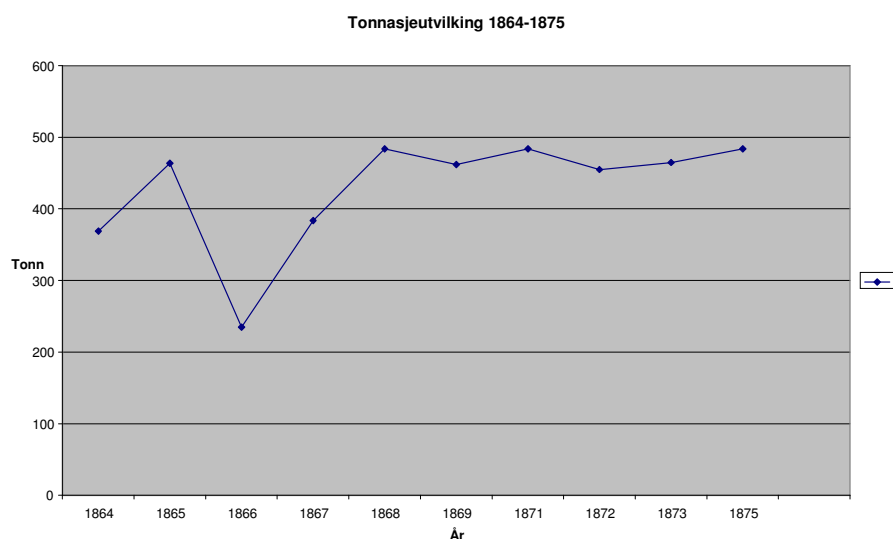
Kilde: I appendix 1: Oversikt over skip der familien Olsen hadde eierskap.

Skipene på Natvig hadde en gjennomsnittstonnasje på 413 tonn. Det var likevel en klar tendens til at størrelsen økte på slutten av 1860 og begynnelsen på 1870-tallet, bortsett fra det siste skipet Ziba, som bare var på 260 tonn. Årsaken til denne økningen må ses som en tilpasning til de rådende markedsforholdene. Seilskipene ble utfordret av dampskipene i farten i Europa. Større treseilskip var en måte å opprettholde lønnsomheten på, men treseilskutene måtte over i langfarten for at det ble mulig. På Natvig-verven begrenset elveløpet størrelsen på skipene. De måtte sjøsettes ved flom for å komme seg ut av Natvig-strømmen, og det var derfor et tak for hvor store skipene kunne være.¹¹⁵ Grunnen til at det siste skipet var så lite skyldtes at det fortsatt var en del materialer igjen, tilstrekkelig til å bygge et mindre skip.

¹¹⁴ Gundersen 1982 s. 373-375: I 1876 lånte verftseieren 2000 spd av sin bror Peder Even i Gøteborg for å få ferdigstilt skipet.

¹¹⁵ Gundersen, Bergår og Arne J. Myrdal 1982. b.2 s.374-375. At det siste skipet var så lite kan skyldes at de bygde det av det som var igjen av skipsvirke. De nyttiggjorde seg med andre ord av den siste resten.

Tabell 4.9: tonnasjeutvikling på skip bygd på Natvig 1864-1875



Kilde: tabell 4.2 og 4.8

I tillegg var arbeidskostnadene ved skipverftet høye. Størrelsen på skipene, arbeidskostnadene, samt Verftseierens økonomiske posisjon kan ha vært årsaken til at verftet ble avvirket allerede i 1876. Men fremfor alt var det en riktig avgjørelse i rett tid, og den ble tatt ut fra lønnsomhetsbetraktninger. Verftet ville ikke ha gode nok levevilkår i fremtiden.

O. & P. Knudsen i Lillesand fortsatte, som vi så i forrige kapittel, byggingen av skip til ut på 1890-tallet på grunn av familien og tilknytningen til det lokale næringslivet. I Olsen-familien avvirket de verftet, med utgangspunkt i Pater familias, fjorten år tidligere. Det skyldtes at Olsen-familien sto friere enn Knudsen-familien. Skogeiere, seilmakere, smeder og andre i lokalsamfunnet hadde ikke eierinteresser i skutene på Natvig. Verftseieren var imidlertid avhengig av familiens støtte. Da Pater familias i 1874 gikk i gang med byggingen av et treseilskip i Castelamare i Italia, var det videre eksistensgrunnlaget for verftet redusert.

4.3.5 Treseilskip fra utlandet og nye nettverk

I 1874 gikk Pater familias med sitt nettverk av familie og redere i Arendal i gang med byggingen av et stort treseilskip i Italia. Da skipet ble levert i 1876, var allerede et nytt under

bygging, og det ble levert samme året. Pater familias var initiativtakeren for investeringen i disse skipene, og han stod for kontrakten og korrespondansen med verftet og de andre partrederne.¹¹⁶ Alle brødrene var med. I et brev til sin bror Nils Milberg på Borøya skrev Gunder følgende i januar 1874:

*”..Om to måneder til vil her blive udbetaling til Italiener skibet, da det nu er lidt vanskelig at faae større summer ud af banken paa en gang, maa vi tenke paa at holde noget i beredskab og ikke stikke alt i banken”.*¹¹⁷

Nettverket av Arendalsredere ble allerede i oppbyggingsperioden (1850-1870) trukket inn på eiersiden, men kun som minoritetseiere. Dette samarbeidet ble videreført også i denne perioden. Strategien var å etablere viktige forbindelser, både økonomisk og sosialt. Med innkjøpet av de nye skipene fra Italia ble kapitalkravene større. Dette førte til at de kapitalsterke byredere kom sterkere inn på eiersiden. I begge Italia-skipene var familien blitt minoritetseiere. Likevel var de samlet den største eieren, og Gunder fikk rollen som korresponderende reder.¹¹⁸ Kontaktnett til andre redere, meglere og finansinstitusjoner hadde sitt utgangspunkt i byen. Dette nettverket kom gjennom Gunder til å bli stadig viktigere for rederiene i 1870-årene.

Også Verftseieren hadde en relativt stor part i begge skipene, noe som vitner om at han på tross av sin posisjon som verftseier fulgte Pater familias strategi under endrede markedsforhold.¹¹⁹ Familien hadde fortsatt hadde tro på treseilskipene, men verftet på Natvig hadde utspilt sin rolle og ble avvirket.

De italienske skipene var større enn skipene som var bygd på Natvig (*Hesperia* 510 tonn, *Jotun* 885 tonn)¹²⁰ Thommesen kjøpte også større utenlandske treseilskip, noen på mer enn 1 000 netto tonn.¹²¹ Dette viser at disse rederiene tilpasset seg markedsforholdene ved å bygge større treseilskip for langfarten, fordi dampskipene presset seilskipene ut av farten i Europa.¹²² Pater familias var utgangspunktet for omleggingen av rederidriften. Brødrene tilpasset seg den nye tiden på ulike måter.

¹¹⁶ Forretningsarkiv 218 s.49, Aaks

¹¹⁷ Forretningsarkiv 215 s. 65, Aaks

¹¹⁸ I appendix 2: Familiens part: *Hesperia* 22/48, *Jotun* 41/120

¹¹⁹ I appendix 2: Ole Peder hadde 4/48 i *Hesperia* og 5/120 i *Jotun*

¹²⁰ Forretningsarkiv 218 s. 49, Aaks og i appendix 2. *Hesperia* og *Jotun*

¹²¹ Johnsen 2001 s. 244

¹²² Sætra 2008 s. 21-22

4.3.6 Nye yrker og nye roller

I løpet av 1870-tallet bega alle brødrene sjøen. Alder og økonomisk posisjon var utslagsgivende. Peder Even var 53 år da han i 1874 flyttet til Gøteborg og etablerte seg som advokat og Niels Milberg var 45 år da han ble skipsbesiktigelsesmann for Det Norske Veritas. Christoffer gikk i land først i slutten av 1870-årene. Han døde i 1883, og var den som hadde minst andel i familiens skip.



Skipsbesiktigelsesmann Nils Olsen Milberg. Bildet fra Dag Bakkas bok fra 2010 s. 159

Omstruktureringen av rederidriften gjennom Pater familias gjorde at alternative yrker ble løsningen. Peder Even og Niels fortsatte sitt samarbeid med familien i treseilskipene. Men fra å være aktive i driften av skipene gjennom kapteinrollen, gikk de over til å bli mer eller mindre passive investorer. På den andre siden ble de nye rollene også en støtte til familiens fremtidige rederidrift og for Pater familias. Advokaten hadde den juridisk kompetansen og skipsbesiktigelsesmannen den tekniske kompetansen. Advokatens stasjonering var dessuten til hjelp for Pater familias, da skipene med jevne mellomrom var innom havnen i Gøteborg. I dette tilfellet gjaldt det å assistere en kaptein Pater familias ikke hadde tiltro til:

” vil du være saa god at bestreke Capt Omundsen med det han maadte behøve.(..) han tør muligens tiltrenge raad i en eller anden retning. Saa bra han som menneske ellers er, saa har

jeg liden tro om hans dygtighed naar det gjelder at klare sig ut fra de alminelige tilvante skipperaffærer.”¹²³

Men Advokaten og Skipsbesiktigelsesmannen investerte også uavhengig av Pater familias. Blant rederiene i Dypvåg, som satset på å kjøpe eldre, større treseilskip fra utlandet, var rederiaksjeselskapet ”Magnum” på Borøya. Skipsbesiktigelsesmannen var grunnlegger av dette aksjeselskapet og ble stående som korresponderende reder fra 1878 til 1895.¹²⁴ Skipene, som ble kjøpt så tidlig som i 1878, var tre store og eldre amerikanskbygde trebarker på over 1000 tonn.¹²⁵ Av brødrene var Advokaten og Kapteinen (Christoffer) med som aksjonærer sammen med flere lokale investorer. Aksjemajoriteten var på utenlandske hender og partene brødrene eide, var små.¹²⁶

Ved etableringen av aksjeselskapet i 1878 ble Pater familias spurt til råds. Årsaken var at det på grunn av utenlandsk majoritet på eiersiden var vanskelig å få assurert skipene, og Gunder satt som midlertidig styreformann i Arendals Skibsassuransforening. Gunder svarte:

*”.. så gjerne som jeg ellers ville tjene dig saa vil jeg intet have med denne sag at gjøre”*¹²⁷

Årsaken til Pater familias uvilje hadde flere årsaker. Aksjeselskapet Magnum var et proforma selskap som hadde sitt utgangspunkt i meglerfirmaet H. Clarkson & Co i London. Og engelskmennene gjorde alt for å spare utgifter. Ved å velge en tidligere skipper i Tvedestrand som stråreder kunne de spare på flere områder. Tvedestrand hadde et lavt skatteøre, og ved å seile under norsk flagg var også hyrer og proviantutgifter lavere. De slapp også unna den engelske lastelinjeloven som ikke gav adgang til å laste skipet så mye at det sank under lastelinjen.¹²⁸ N.A. Andresen og Joh. Heftye & Co. som bankmenn i Christiania var også med som investorer.¹²⁹

Problemet med slike selskaper var at det kunne være vanskelig å kartlegge hvem som egentlig var ansvarlig for skipet. Pater familias visste at assuranseforeningen var forsiktig og til dels uvillig til å forsikre ”fremmede” skip, og han forstod også at en slik kobling kunne koste ham

¹²³ Forretningsarkiv 216 s. 692. Oktober 1884, Aaks

¹²⁴ Wisth 1877 s. 99, Veritas 1878-95

¹²⁵ Wisth 1977 s. 99

¹²⁶ Kilde: Dypvåg kommunearkiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 1897-1899, Aaks

¹²⁷ Forretningsarkiv 215 s. 353, Aaks

¹²⁸ Sætra 2008 s. 33, 60

¹²⁹ Forretningsarkiv 215 s. 407, Aaks

styrevervet i assuranseforeningen hvis noe gikk galt med skipet. Likevel hjalp han sine brødre når det gjaldt korrespondansen med aksjonærene i hovedstaden.¹³⁰

4.3.8 Lønnsomheten for treseilskipene

Ved å ta utgangspunkt i Pater familias regnskap får man en oversikt over seilskipenes inntjening fram til århundreskiftet. Det en relativt stabil inntjening på skipene frem til og med bankkrisen i Arendal i 1886, noe som førte til svakere resultater, men fra 1888 ble resultatene bedre et par år. I 1890-årene kom en ny nedgang, før en ny oppgang kom rundt århundreskiftet. Til tross for svingningene var det totalt gode driftsresultater i denne perioden. Det er hovedforklaringen på at familien opprettholdt treseilskipsflåten frem til århundreskiftet. Skipene var dessuten gjeldfrie.¹³¹

Det å seile uassurert var en mulighet for å spare i dårlige tider. Det var derimot opp til hver parteier om han ville assurere sin andel. Pater familias assurerte noen av skipspartene sine, men bare de skipene som var lite verd. I flere brev til sine partnere anbefalte han denne spareløsningen.¹³² Strategien skyldtes at de eldre skipene var mest utsatt for havari.

Tabell 4.10: Gunders inntjening på treseilskipene 1877-1900

År	1877	1878	1879	1880	1881	1882
Kr	10672	7934	8007	7869	8829	7682
År	1886	1887	1888	1889	1890	1891
Kr	3565	2482	13070	24907	27745	9870
År	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Kr	5067	2575	9295	11980	7812	7982

Kilde: Forretningsarkiv 219 nr. 42 diverse regnskap for Gunder Olsen, status pr 31/12, Aaks

4.3.9 Bankkraket i 1886

Begynnelsen på 1880-årene var preget av stagnasjon på det internasjonale fraktmarkedet, og av at dampskipene overtok mer og mer for treseilskipene. Det store bankkraket i Arendal i

¹³⁰ Forretningsarkiv 215 s. 407, Aaks

¹³¹ Forretningsarkiv 219. Personalarkiv 355, Aaks

¹³² Forretningsarkiv 217 s. 211, Aaks

1886 førte til ei lokal krise som omfattet store deler av amtet. Man skulle ut fra dette ha forventet en nedgang i treseilskipstonnasjen for familien Olsen, men slik ble det ikke. Den steg etter at krisa var et faktum og fortsatte å stige frem til 1892.

Krakket førte mange redere og verftseiere i Arendal og Grimstaddistriktet ut i økonomisk ruin. Mange gikk konkurs og skipene ble solgt til spottpriser.¹³³ For Gunder ble det annerledes. Fra 1882 til 1892 steg Gunders treseilskiptonnasje med 30%.¹³⁴ Årsaken var at han kjøpte opp billig tonnasje under krisa. I tillegg til å kjøpe parter i nye skip, kjøpte han også opp flere parter i skip han allerede hadde eierandeler i, der andre partredere var kommet i et uføre:

”Overnevnte handel ble gjort for at liquidere gjeld Geelmuyden havde til Knudsen, skulle ikke du være tilbøyelig til at kjøbe disse parter af Knutsen? Jeg troer det ville svare sig for dig til den pris, greit ville det være for mig at blive quit saadanne udenbys redere for derved at slippe forøget korrespondanse (..) Hvis de ville kjøbe troer jeg at kunne gaa med i handelen for ¼ del, muligens for ½ deler hvis ingen yderligere tab faar (...)”¹³⁵

Han oppmuntret sine brødre til å kjøpe da tonnasjeprisene var på et lavmål. Gjennom kjøpene fikk han bedre kontroll over disse skipene for en billig penge.¹³⁶ Fra 1892 og frem mot århundreskiftet ble treseilskipsflåten gradvis redusert. Mange av skipene hadde høy alder og flere forliste og noen ble solgt.¹³⁷ På 1880 og 1890-tallet døde to av brødrene, Kapteinen Christoffer (1886) og Advokaten Peder Even (1893). Partene i treseilskutene ble da overført til enkene. Rederenkene satt på partene til de selv gikk bort, eller til skipene ble solgt eller forliste.¹³⁸

Men hva var årsaken til at familien investerte i treseilskip i ei krisetid?

I følge korrespondansen ble familien i noen grad berørt av det lokale bankkrakket, spesielt Verftseieren som holdt på å gå konkurs. Men de andre brødrene hadde fra begynnelsen av 1870-tallet opparbeidet seg formuer på hver sin kant, og alle satt på flotte eiendommer i Dypvåg, Arendal og Øyestad. I flere brev til Advokaten redegjorde Pater familias for uttakene han hadde gjort for ham i Arendals privatbank i forkant av krakket. Så mye som 40 000 kr ble overført til Advokaten i Gøteborg fra hans konto i Privatbanken i løpet av vårmånedene i

¹³³ Sætra 2008 s. 18-19

¹³⁴ Tabell 4.6

¹³⁵ Forretningsarkiv 216 s. 911, Aaks

¹³⁶ Aaks Skuteregisteret: Leif Eriksen, I Appendix 2: Skipene Idun, Haakon Hakonsen, Alert.

¹³⁷ Appendix 2. Oversikt over skip familien Olsen hadde eierskap i

¹³⁸ Forretningsarkiv 219, Aaks

1885.¹³⁹ Var det slik at Pater familias visste at bankkrisen ville komme? Som nevnt hadde han god kontakt med de ledende rederfamiliene i Arendal, og i de kretsene gikk ryktene om det som skulle komme.¹⁴⁰ Sannsynligvis visste Gunder om dette, og kunne dermed advare sine nærmeste. Summen på 40 000 var utbytte fra skipene. Krisa hadde med andre ord slått heldig ut for Olsen-familien, som var i stand til å investere i ei krisetid

Krisa i 1886 er blitt sett på som en viktig årsak til tilbakegangen for sørlandsk skipsfart. Dette er riktig hvis målet er å påvise tilbakegangen i tonnasjen. Like fullt var krakket i Arendal en mulighet for dem som hadde kapital, slik som Pater familias. Han hadde fortsatt tro på fremtiden for treseilskipene, men konkurransen fra ny teknologi var likevel ikke til å komme utenom. Investeringen i store utenlandske treseilskip hadde markert overgangen til en ny investeringsstrategi. Det vitner om at familienettverket alene ikke var sterkt nok til å klare de nye utfordringene, og at nye nettverk ble etablert utenfor familien både for å minske kapitalkravene og for å spre risikoen. Men i hvilken grad ble nye nettverk etablert ved overgangen til ny teknologi?

4.3.10 Ny teknologi

Høydepunktet for familiens treseilskipsflåte var i slutten av 1880-årene, men fra da av ble tonnasjen for denne typen skip gradvis redusert. For noen redere ble overgangen til ny teknologi i form av jern- og stålseilskip og damp et alternativ fra slutten av 1880-årene. Men de viste seg å være mindre vellykket, for da var skipene for dyre. I 1890 var bare tre prosent av tonnasjen i Nedenes amt jern- og stålseilskip og dampskip. I 1905 hadde andelen økt til 62 prosent. I hovedsak var det jern- og stålseilskip som ble det nye satsningsområdet. Det var en mindre drastisk overgang enn det å velge damp, og billige utenlandske jern- og stålseilskip ble fra 1890-årene en kjærkommen overgang til ”det nye”.¹⁴¹ Men hvordan forholdt familien Olsen seg til ny teknologi. Videreførte de samarbeidet fra treseilskipene også når det gjaldt investeringer i ny teknologi eller valgte de andre strategier?

¹³⁹ Forretningsarkiv 215 s. 716, 733, 741, Aaks

¹⁴⁰ Aalholm 1983 s. 77-79

¹⁴¹ Sætra 2008 s. 20-21

4.3.10.1 Dampskip

De første investeringene foretok Pater familias da han i 1877 investerte i Arendals lokalferge Ferm. Dette var hans første dampinvestering. I 1882 hadde han i tillegg dampskipsaksjer i Laurvigs hvalfanger, dampskipet Odin og Søndenfjelske dampskipselskap. Han var tidlig inne i dampskipssatsningen, selv om den var relativt beskjeden i starten, men økende i 1890-årene.

Med dampskipene gikk Pater familias over til en ny investeringsstrategi. Mens han med seilskipene kom til å forbli aktiv helt til siste skipet var solgt, gikk han med dampinvesteringene over til å bli en mer eller mindre passiv investor, der han spredte risikoen ved å kjøpe mindre aksjeposter i flere selskaper. Årsaken kan ha vært at det var for kapitalkrevende og risikofylt å satse for mye på få store skip. Arendals Dampskipselskap kom til å bli den største posten når det gjaldt dampatsingen. Det skyldtes trolig hans styreverv i dette selskapet fra 1886 til 1908.¹⁴² At han allerede i 1887 var styremedlem på tross av sin beskjedne aksjeandel, viser at han var en betrodd mann i shipping kretser.

Ved siden av Arendals Dampskipselskap hadde han gjennom sitt nettverk i Arendal blitt med som aksjonær i dampskipssatsningen til Christian Teodor Boe. Boe hadde vært en iherdig forsvarer av seilskipene, men i 1896 endret han syn og fikk bygget tre nye dampskip. Boe hadde ved utgangen av 1914 åtte dampskip og var blitt en av byens største dampskipsredere. Boe drev også byens største meglervirksomhet under firmanavnet Lund & Co, hvor Pater familias fikk kontorlokaler på begynnelsen av 1890-tallet.¹⁴³ I 1897 hadde Pater familias 5 aksjer til en verdi av 5 000 kr i ett av Boes skip.¹⁴⁴

Gjennom sitt nettverk i skipsfartsbyen Arendal fikk Pater familias muligheten til å investere i damp. Ved å ta aksjer i ulike skip, spredte han risikoen. Og gjennom sine verv i Arendal Dampskipselskap kunne han være med å kontrollere utviklingen. På mange måter var dette en videreføring av det gamle treseilskipsrederiet – begrenset innskutt kapital, og risikospredning. Forskjellen var bare at nettverket var nytt.

Tabell 4.11: Gunders investeringer i damp 1877-1907 i Kr

¹⁴² Forretningsarkiv 219, status pr 31/12 for de aktuelle årstall, Aaks. Hammer 1915 s. 16 (under Arendal)

¹⁴³ Sætra 2008 s. 41, 59, 85

¹⁴⁴ Forretningsarkiv 219 nr 42. 1897, Aaks

År	1877	1882	1887	1892	1897
Kr	640,-	9640,-	7070,-	24457,-	27122,-

Kilde: Forretningsarkiv 219, statusbok 1877-1907, Aaks

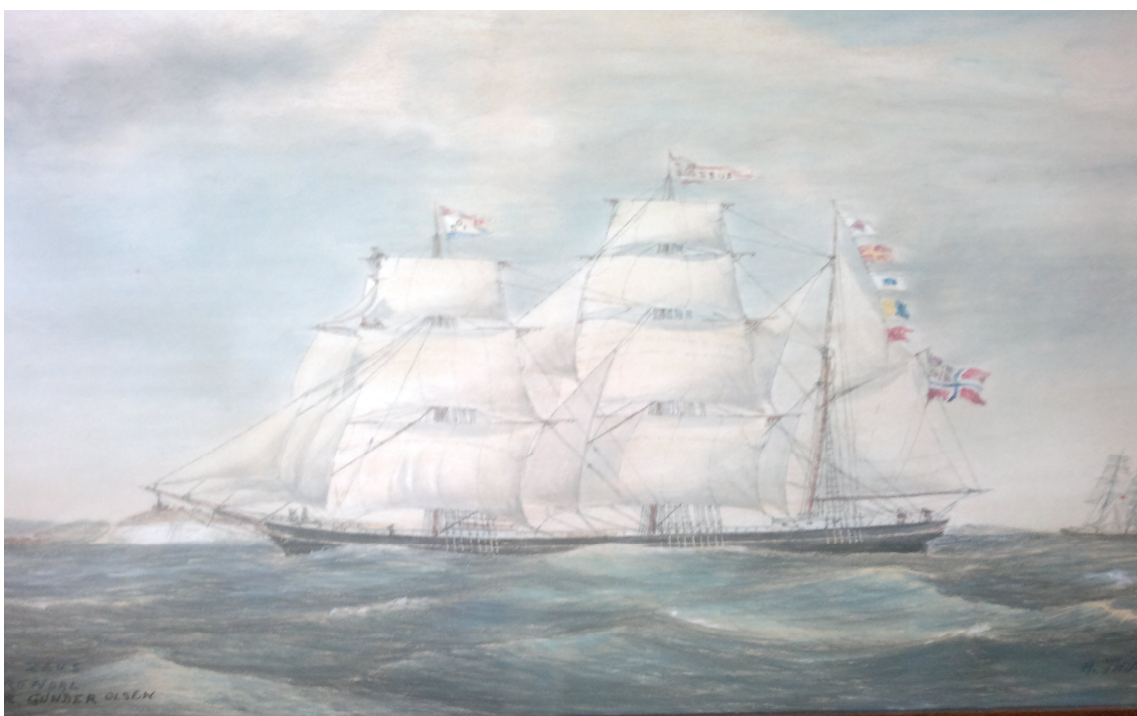
Tabell 4.12: Gjerulds investeringer i damp i kr 1879-1897

År	1879	1882	1887	1888	1892	1897
Kr	200	6400	3370	3080	5420	3720

Kilde: Personalarkiv 355, statusbok 1879-1905, Aaks

Brødrene til Pater familias var derimot langt mer forsiktige i sine dampinvesteringer før århundreskiftet. Rederen eller Nestkommanderende Gjeruld og Skipsbesiktigelsesmannen Nils hadde bare noen få aksjer i dampskip, men de få aksjene de hadde, var knyttet opp mot Pater familias nettverk.¹⁴⁵ Brødrene fulgte dermed Pater familias og hans nettverk i overgangen til dampteknologien.

4.3.10.2 Stålseilskip



Stålseilskipet Zeus. Korresponderende reder Gunder Olsen. Originalbildet er i familiens eie.

¹⁴⁵ Personalarkiv 355 Gjeruld Olsen Statusbok 1879-1905, Aaks: Han har aksjer i blant annet Arendals Dampskipselskap, Laurvigs hvalfanger, og ferja Ferm. Dypvåg kommunearkiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 1897-1899: Niels hadde i 1897 hadde han tre aksjer i Arendal Dampskipselskap og to aksjer i dampskipet Lyngør til en samlet verdi av 1200,-

For mange kom overgangen til jern- og stålseilskip først utover på 1890-tallet, da det ble mulig å kjøpe billige og brukte skip fra utlandet. For Pater familias ble det annerledes. På 1890-tallet engasjerte han seg i byggingen av to nye stålseilskip ved Kristiansands mekaniske verksted. *Celox* ble bygd i 1891 og *Zeus* i 1896. Hva var årsaken til at Pater familias foretok denne investeringen, og hvem var med på eiersiden?

Jeg vil trekke inn en person som i følge min egen avgrensning ikke skulle vært omtalt. Det gjelder tredje generasjons familiemedlem, svigersønnen Oscar Nørgaard. Grunnen er at han påvirket svigerfaren til å satse på ny teknologi. Oscar Nørgaard var ingeniør på Kristiansand mek. Verksted. Han var gift med Elise, Pater familias datter. På eiersiden hadde Pater familias med seg Nørgård, sine brødre Rederen og Skipsbesiktigelsesmannen, og sin nevø og svigersønn Anton Krøger.¹⁴⁶ I Zeus eide Pater familias vel halvparten av aksjene, i Celox eide Olsen-familien over 60 prosent. Celox ble solgt i 1905, Zeus i 1914. Salgene innbrakte en bra fortjeneste for eierne.¹⁴⁷

Tabell 4.13: Redere Zeus:

Navn	Part 1897-1913	Tonn
Familien Olsen:		
Gunder Olsen	52/100	181
Gjeruld Olsen	8/100	28
Nils Olsen jr	4/100	14
Andre familiemedlemmer		
Johan G. Olsen	2/100	8
Anton Krøger	15/100	52
Sum familien Olsen:	78/100	283
Andre		
Lund & Co	15/100	52
P. Hauff	4/100	14
Sum	19/100	66
Sum	100/100	349

Kilde: AAKS Fartøysarkivet 411, Aaks

¹⁴⁶ Fartøysarkiv 411, Aaks

¹⁴⁷ Aaks Skuteregisteret

Tabell 4.14: Redere Celox:

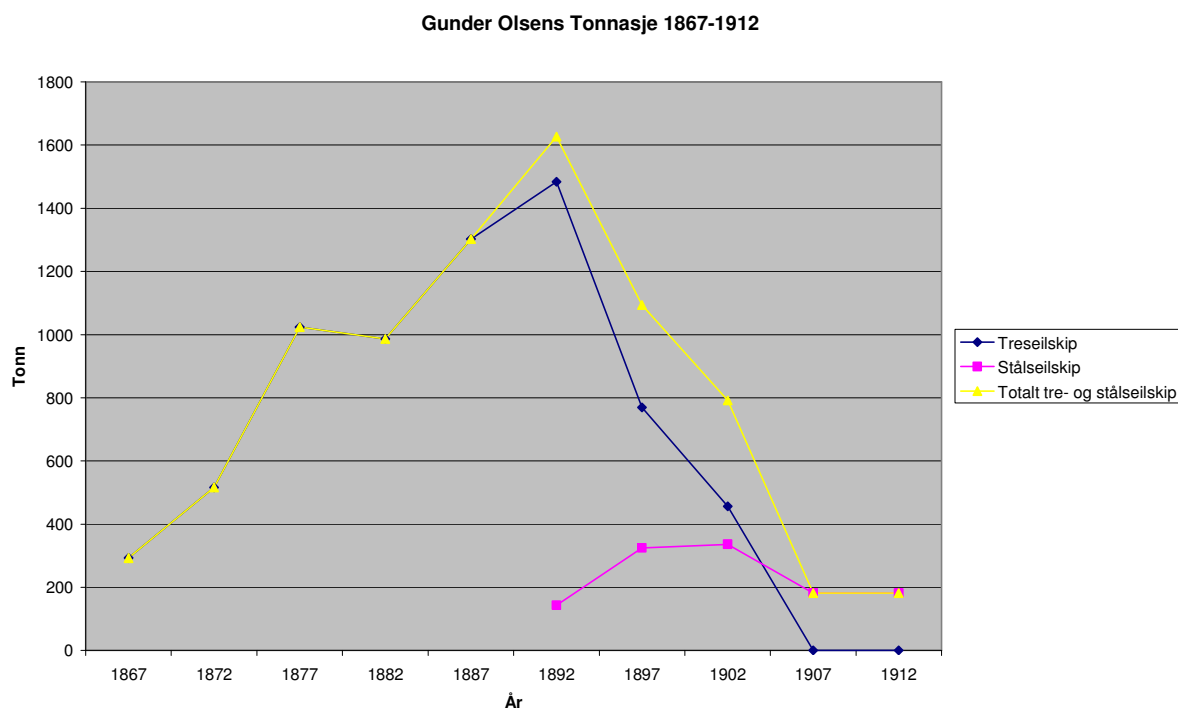
Navn	Part 1892	Tonn	Part 1898	Tonn
Olsen familien:				
Gunder Olsen	38/100	143	41/100	154
Gjeruld Olsen	10/100	38	10/100	38
Nils Olsen jr	6/100	23	6/100	23
Andre i familien				
Anton Krøger	6/100	23	5/100	19
Oscar Nergaard	2/100	7	3/100	11
Sum familien Olsen	62/100	234	65/100	238
Andre				
Axel Smith	15/100	55	25/100	94
Lund & Co	10/100	38	-	
K. Frøstrup	5/100	19	7/100	26
E. Salvesen	5/100	19	-	
Peter. L. Boe	3/100	11	3/100	11
Sum andre	38/100	142	35/100	131
Sum total	100/100	376	100/100	176

Kilde: Aaks Skuteregisteret

I ståseilskipet *Zeus* var det to eierposter utenfor familien, Lund & Co og P. Hauff. Lund & Co, var et stort meglerfirma i Arendal som var kontrollert av Christian Teodor Boe. P. Hauff hadde vært kaptein på Olsen-familiens skip i en årrekke.¹⁴⁸ Ved å inkludere Lund & Co sikret Pater familias seg gunstige frakter, mens P. Hauff var en fortrolig og sikker investor. I *Celox* var også Lund & Co medredere. I tillegg var Axel Smith og Peter Lund Boe, sønn til Christian Teodor Boe med. Smith og P. L. Boe var begge redere og meglere. Axel Smith var disponert i rederiet Thommesen-Smith.¹⁴⁹ Disse forretningsforbindelsene gav Pater familias flere fordeler. I tillegg til at de var eiere i solide selskaper, var de også skipsmeglere med fordelaktige nettverk. Verftseieren, Kapteinen og Advokaten forsvant på eiersiden i de nevnte selskapene, og Arendals-forbindelsene overtok deres plasser.

¹⁴⁸ Forretningsarkiv 215,216, Aaks¹⁴⁹ Aalholm 1983

Tabell 4.15: Gunder Olsens tonnasje 1867-1912 fordelt på tre og jern- og stålseilskip.



Kilde: I appendix 1 og 2: Oversikt over eierparter i familien Olsen. Familiens flåte i tonn delt på personene og totalt på familien

Rederen Gjerulds investeringer i ny teknologi fulgte delvis Pater familias mønster. I de to stålseilskipene (*Zeus* og *Celox*) hadde rederen betydelige andeler. (tabell 4.13 og 4.14) Han bidro dermed til at familien fikk majoriteten på eiersiden. Skipsbesiktigelsesmannen (*Nils*) ble også med på eiersiden i stålseilskutene.

Årsaken til at Pater familias valgte å satse på stålseilskip hadde flere grunner. De to skipene ble bygd under de skiftende tidene fra 1890-årene. Det vitner om at Pater familias hadde tro på skipsfarten på tross av konjunktursvinginger. At skipene var bygd av metall innebar at skipene var større. De fikk en god inntjening i langfarten på Østen, Afrika, Australia og Amerika. Familienettverket var en forutsetning også for denne investeringen. Svigersønnene og brødrene bidro til at det uten for store utlegg ble det mulig å investere i ny teknologi. Samarbeidet medførte også at Pater familias fikk kontrollen gjennom rollen som korresponderende reder. Samtidig kunne brødrene være sikker på at driften ble drevet forsvarlig gjennom broren Pater familias.¹⁵⁰

¹⁵⁰ Aaks. Likningskladd. Kladderhefte for Dypvåg kommune katalog 4-1-35, kladderhefte for Borøen 1897

4.3.11 Andre investeringer

I tillegg til dampaksjer hadde Pater familias i perioden aksjeposter i andre selskaper, blant annet i flere banker. Det samme gjaldt Rederen Gjeruld. Dette var i hovedsak små investeringer som ikke var kapitalkrevende.¹⁵¹ Fra 1877 til 1897 hadde Pater familias en litt større andel i Fredriksvern reperbane. Også hans brødre var med på denne investeringen. Sammen hadde de halvparten av eierinteressene i reperbanen. Det vitner om en investering i en annen næring, som riktignok var i forbindelse med shippingvirksomheten, hvor økonomisk utbytte var hovedfaktoren. Andelen i reperbanen gav nemlig god avkastning, og i tillegg ble alt tauverk til familiens treseilskip levert derfra, til en pris som var svært fordelaktig.¹⁵² Rederen Gjeruld satt også som bestyrer for reperbanen mellom 1887 og 1897, hvilket var økonomisk gunstig¹⁵³

For Pater familias hadde alle disse investeringene en ”nytteverdi” fordi hans forretningsforbindelser som gjenytelse investerte i Olsen-familiens virksomhet. Det er allerede nevnt at han var styremedlem i assuranseselskaper og dampskipsselskaper.¹⁵⁴ Som styremedlem fikk han godtgjørelser. Slike styreverv ga muligheter til å knytte forbindelser som gav mulighet til lån, og eierandelen i reperbanen gav gunstige betingelser ved innkjøp av tauverk. Men det viktigste for Pater familias var nettverket i seg selv. Det brakte ham inn blant byens elite, blant dem som kunne trekke i trådene for at han kunne realisere sine planer.

4.3.12 Formuen

I løpet av 25 år (1877-1902) kom Gunders formue til å øke radikalt. Formuen ble bortimot fordoblet i løpet av denne tiden. (tabell 4.16)

¹⁵¹ Forretningsarkiv 219. status pr 31/12, Personalarkiv 355 Gunder Olsen Statusbok 1879-1905, Aaks

¹⁵² Forretningsarkiv 219. status pr 31/12 1877-1887, 8/100 i Reberbanen til en verdi av 9600,-, Forretningsarkiv 216, Aaks

¹⁵³ Personalarkiv 355 Gunder Olsen Statusbok 1879-1905, Aaks

¹⁵⁴ Hammer 1915 s. 16 (under Arendal)

Tabell 4.16: Gunders formue pr 31/12 totalt og fordelt på eiendom, seilskip, dampaksjer og annen næring 1877-1907

År	1877	1882	1887	1888	1892	1897	1902
Eiendom (hus)	12000	12000	12000	12000	12000	12000	12000
%	7%	7%	6%	6%	4%	3%	3%
Seilskip tre/stål	117916	83893	78257	96826	132221	115343	79991
%	71%	49%	43%	48%	45%	37%	23%
Damp aksjer	640	9640	7070	7876	24457	27122	56872
%	1%	5%	4%	4%	9%	9%	17%
Annen næring	12300	10600	12540	12540	12140	12320	2440
%	7%	6%	7%	6%	4%	4%	1%
Rørlig kapital	23932	55427	72628	73869	112659	150681	202904
%	14%	33%	40%	36%	38%	47%	56%
Total	166788	171560	182495	203111	293477	305466	364207
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

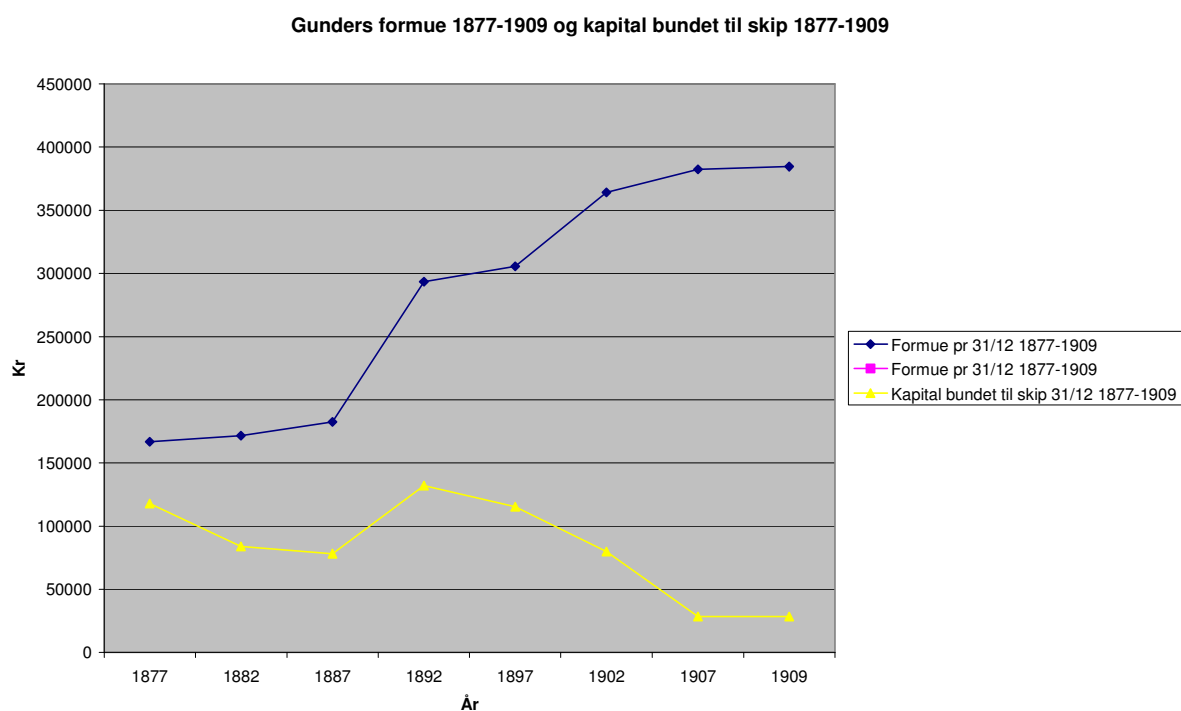
Kilde: Forretningsarkiv 219, Aaks

I 1875 var Gunder en av Arendals mest formuende i en by der gjennomsnittsformuen var langt høyere enn i andre norske byer.¹⁵⁵

I 1902 hadde han bare 23% av formuen sin i seilskip, mens dampaksjene var økt til 17% av totalformuen. Det vil si at han hadde 56% av formuen sin i rørlig kapital. Gjennom hele perioden tjente han gode penger på skipene, også når han solgte dem ut mellom 1892-1900. Man kan ut fra lønnsomhetskriterier si at Gunder gjorde rasjonelle valg da han valgte å fortsette å investere i seilskip også etter 1880. Selv om mange av seilskipene var gamle, var de gjeldfrie, noe som medførte at salgssummen eller assuresummen ved havari ble en ren inntekt. Stålseilskipene viste seg og å være lønnsomme og bidro til økningen i formuen.

¹⁵⁵ Torstveit 1986 s. 184-185

Tabell 4.17: Gunder Olsens formue 1877-1907 og kapital bundet til skip



Kilde: Forretningsarkiv 219, Aaks

Tabell: 4.18 Oversikt over formuen 1866-1900

Pater familias formue ut fra likningsarkivene

År	1866	1875	1880	1895
Formue	4000	88 000	100 000	110 000

Kilde: Arendal kommunearkiv, likningen protokoll: 2.3.1, 2.3.2, 2.3.9, Likningskladd 2.3.29 bok 1, 2.3.32 bok 1, 2.3.36 bok 1, Aaks

Pater familias formue ut i fra eget regnskap

År	1877	1882	1887	1888	1892	1897
Total	166.788	171.560	182.495	203.111	293.477	305.466

Kilde: Forretningsarkiv 219, Aaks

Rederen Gjeruld

År	1889	1897
Formue	39 000	70 000

Kilde: Øyestad kommunearkiv 5.3.1-1889, Arendal kommunearkiv likningen 2.3.9-1897, 2.3.29 bok 1-1910, Aaks

Skipsbesiktigelsesmann Nils

År	1890	1897
Formue	51 000	36 100

Kilde: Dypvåg kommunearkiv likningsprotokoll 4.1.11, 4.1.12, 4.1.13, 4.1.14, 4.1.15, Aaks

Også Rederen og Skipsbesiktigelsesmannen hadde formuer på 1880 og 1890-tallet, noe som vitner om at investeringene hadde gitt utbytte. Verftseieren stod derimot i en annen posisjon enn sine brødre.

4.3.13 Verftseierens økonomiske posisjon

I motsetning til brødrene forble verftseieren passiv når det gjaldt overgangen til ny teknologi som jern- og stålseilskip og dampskip. Kan man ut fra det konkludere med at verftseieren fortsatt tilhørte det ”gamle samfunnet”?

Man kan fortsatt se at gården Natvig var en herskapsgård. Parklignende anlegg i skogen, hageanlegg, steinsatte veier og flotte bygninger vitner om det. Verven, partsrederiet og gården la grunnlaget for en forholdsvis stor tjenestestand som holdt huset og gården i hevd.¹⁵⁶ Men det krevde samtidig at Verftseieren tjente godt. Det meste av inntekten fikk han fra skipsfarten. Mesteparten av formuen hans var bundet til skip, ikke til jord. Ut fra likningskladdene kan man se at det var en reder det gikk gradvis tilbake med.

Tabell 4.19: Likningskladdene for Ole Peder Olsen:

1889:

År	1889	1896	1904
Jord	15 000	15 000	16 000
Hus	11 000	10 000	10 000
Løsøre	3 500	3 000	3 000
	29 500	28 000	29 000
Skipsverdier	39 780	20 515	7 000
	69 280	48 515	36 000
Gjeld	- 35 900	- 18 000	-14 500
Formue	33 380	30 515	21 500

Kilde: Likningskladd i Øyestad kommunearkiv. Protokoll 5.3.1 1889, Protokoll 5.3.2 1896, Protokoll 5.3.3 1904, Aaks

¹⁵⁶ Folketellingene 1865, 1875 og 1900, Aaks. Sætra 1990 s. 34-37

Verftseierens økonomiske stilling var svekket allerede på 1870-tallet. Gjennom lån fra sine brødre hadde han klart å opprettholde verftet, ¹⁵⁷ men da nedgangen for skipsfarten kom i dette tiåret, var det ingen annen mulighet for ham enn å avvikle. Pater familias var retningsgivende for denne utviklingen. Men på tross av eventuelle motstridende interesser ble verftseieren med på eiersiden i de nybygde italienske treseilskipene sammen med redernettverket i Arendal. Ved å legge ned verftet og gå med på bygging i utlandet, snudde han ryggen til det gamle samfunnet og det lokale. Beslutningen om heller å bygge i utlandet ble tatt ut fra økonomiske betraktninger, men det medførte at Verftseierens posisjon i rederiene ble svekket.



Verftseieren Ole Peder med sin kone Abigail Marie. Bildet er tatt på Natvig gården i 1890-årene. Stående: ”pigen” og kusken, altmuligmannen Karl (svensk). Bildet finnes på Aaks.

I følge Thomas Hjørups livsformsanalyse ville skipsbyggingsverftet (den enkle vareproduksjon og den selververvede livsformen) hatt bedre resistens mot konjunkturforandringer enn den kapitalistiske vareproduksjonen. Årsakene var behovet for å holde produksjonen i gang og sikre barnas fremtid som selververvede individer. Den selververvede livsformen måtte i følge Hjørup nydanne, forsvare og utvikle sitt eksistensgrunnlag om den skulle bestå. ¹⁵⁸

¹⁵⁷ Forretningsarkiv 219. Statusbok 31/12, 1872-1880, Aaks: Gunder lånte Ole Peder kapital

¹⁵⁸ Hjørup 1983 s. 181, Johnsen 2001 s. 162-167, Hjørup 1983 s. 216

Verftseieren hadde ikke selv barn, og han var blitt en eldre mann. Han adopterte sin søsterdatter, men det er usannsynlig at han så henne som sin arvtager i en næring i tilbakegang. Dermed kan man si at han valgte å avvikle skipsbyggingen uten tanke på etterkommerne. I dette tilfellet var ikke skipsbyggingen mer konjunkturresistent enn den kapitalistiske vareproduksjonen. Familien valgte å bygge skip i utlandet og å legge ned verftet mens det ennå var tid. Den tok sitt valg ut fra en kapitalistisk tankegang allerede midt på 1870-tallet. Det var inntjeningen som var det viktigste, ikke å bevare det lokale. Verftseieren hadde riktignok band til den lokale arbeidstokken på Natvig, men partierne i skipene som var bygd der var ikke lokale bønder, smeder eller seilmakere, det var fremtredende redere i Arendal som var det.

På 1870-tallet investerte Verftseieren i Arendal Mekaniske verksted. Årsaken var at svigersønnen og nevøen, ingeniør Severin Røer var en av firmaets grunnleggere.¹⁵⁹ Dessverre ble denne investeringen skjebnesvanger for verftseieren. Under bankkrakket i Arendal i 1886 fikk Arendals firmaet alvorlige problemer, noe som medførte at Verftseieren holdt på å gå konkurs.¹⁶⁰ Verftseierens investering i ”den nye” bransjen ble ingen suksess, og det var kanskje en av grunnene til at han forble passiv når det kom til investering i ny skipsteknologi som jern- og stålskip samt dampskip.

Verftseieren ble heller ikke med da Pater familias og brødrene investerte i de to nye stålseilskutene. Verftet var for lengst lagt ned. Hypotesen som forutsatte at han var i mot en omlegging til det nye ut fra sin posisjon som verftseier kan ha spilt en rolle, om man ser det ut fra et rent teoretisk synspunkt, men flere andre faktorer kan ha spilt inn, blant annet verftseierens alder og økonomiske stilling. I 1896 var Ole Peder 77 år og han hadde en gjeld på 18 000.¹⁶¹ Med andre ord var en storstilt satsning på et nytt prosjekt i en vanskelig tid for skipsfarten og for ham selv problematisk om ikke utenkelig. Verftseieren kjøpte like fullt i september 1899 en aksje for kr 1000,- i dampskipselskapet Nedenes, der Chr. Th. Boe var disponent, trolig fordi hans brødre var inne på eiersiden. Men dette var hans eneste satsning på noe annet enn treseilskip.

¹⁵⁹ Personalialia 388, Røer, Forretningsarkiv 215 s. s. 911, Aaks: Brev til Peder Even Olsen i Gøteborg 6. des 1886

¹⁶⁰ Forretningsarkiv 216 s. 897, Aaks

¹⁶¹ Likningskladd i Øyestad kommunearkiv. Protokoll 5.3.2 1896, Aaks

4.3.14 Pater familias og fremtidsutsiktene.

Hvilke forventninger hadde Pater familias til fremtiden for skipsfarten etter dårlige konjunkturer og bankkrise i Arendal på 1880-tallet? Gunder selv hadde klart nedgangstidene bra, men han forstod at utfordringene videre ville være mange. I utgangspunktet hadde han tenkt at sønnen Johan G. Olsen skulle overta rederivirksomheten. I 1887 ble Johan sendt til et meglerkontor i England for å lære språk og for å bli opplært i shippingvirksomheten. Gunder endret imidlertid mening angående sønnens fremtid i rederivirksomheten. I et brev til Johan i 1888, ba Gunder om at sønnen vurderte å studere tre år i Christiania for å bli sakfører. En av årsakene var at Gunder mente det ikke var nok arbeid til dem begge i virksomheten. Sakførerutdannelsen kunne støtte opp under rederiet, samtidig som Johan kunne få oppdrag av Gunders redernettverk i Arendal. Den viktigste årsaken var likevel Gunders syn på fremtiden for skipsfarten:

”(..) de gode udsigter her nu er for skipsfarten, tør muligens ikke vare saa lenge, saa der er intet sikkert å bygge på for fremtiden(..).¹⁶²

Gunder hadde ikke tro på rederivirksomheten som hovedinntektskilde for sine etterkommere. Han hadde sett hvordan advokatvirksomheten hadde lagt et sikkert fundament for sin bror Peder Even i Gøteborg. En slik posisjon ville også sikre sønnen, samtidig som det ville være til støtte for rederivirksomheten. Johan fikk likevel noen små parter i farens og familiens skip.

¹⁶³ Johan tok juridisk embetseksamen bare få år etter at han kom hjem fra England.

¹⁶² Personalia 356, Aaks: Brev til sønnen Johan 28. Juni 1888

¹⁶³ Likningskladd 1897: 2.3.9, Aaks



Gunder Olsens sønn Johan Gustav Olsen. Bildet er i familiens eie

4.3.15 Paternalisme

Gunder hadde ved sin rolle som Pater familias hovedkontrollen med familiens rederidrift. Som korresponderende reder for de fleste av familiens skip sendte han jevnlig oversikt over virksomheten til sine brødre, hvor han informerte om hvert enkelt skips status.¹⁶⁴ Hans oppgave strakk seg imidlertid lengre enn det. Som familiens overhode måtte han føle et ansvar for å sikre at familien klarte seg bra. Da Verftseieren i 1886 holdt på å gå konkurs på grunn av sine investeringer i Arendal Mek. Verksted, skrev Gunder til sin bror Advokaten i Gøteborg:

”Mindst havde jeg tenkt at nogen af os brødre skulle komme i trykkede omstendigheder, saa jeg er hjertelig bedrøvet at saa er indtruffet for Ole Peder, og at det vil smerte dig det ved jeg, men sandheden maa frem.”¹⁶⁵

Som Pater familias skulle han føle en forpliktelse til å hjelpe sin bror Ole Peder, men samtidig ønsket han ikke å åpne sin egen lommebok for å hjelpe broren ut av krisen. I brevet til Advokaten argumenterte Pater familias for at han selv hadde lånt ut penger til flere redere før krakket, og at han derfor ikke torde å innløse Verftseierens pantobligasjoner. Han ba derfor Advokaten om å gjøre dette. Hvis gården Natvig likevel skulle bli solgt på tvangsauksjon

¹⁶⁴ Forretningsarkiv 215, 216, Aaks

¹⁶⁵ Forretningsarkiv 216 : Brevkopibok 1879-1887. Brev fra Gunder til Peder Even 2. nov 1886 s. 897

hadde Pater familias et hus på Hisøya som kunne bli Verftseierens og hans kones bosted på deres gamle dager.¹⁶⁶

Advokaten stod klar med en hjelpende hand, men Verftseieren ønsket selv å ordne opp i sine egne affærer. Gunder skrev til Advokaten:

”Efterat have mottaget dit venlige brev af 12 ds reiste jeg op til Natvig og spurte broder Ole Peder, om han ville laane nogen af dine penge, han bad mig hilse og sige dig tak, at han for tiden ikke behøvde penge, han vil nok selv senere skrive til dig derangaaende (...)”¹⁶⁷

3.3.16 Forklaring på strategi

Gunders posisjon som reder i Arendal var vesentlig for den strategien som ble ført etter 1870. Han ønsket kontroll, og det fikk han. Redernetverket i Arendal, telegrafene og Gunders lederegenskaper førte til en omstrukturering av rederivirksomheten. Parallelt med byggingen av treseilskip i utlandet ble verftet på Natvig avviklet. Strategien var å sikre lønnsomheten. Større skip ble foretrukket, men familien beholdt likevel skipene fra Natvig. De var uten gjeld og kunne fortsatt holde en akseptabel inntjening i langfarten til tross for at det generelt var lavere frakter. Familien benyttet sjansen under og etter krisa i 1886 til å kjøpe opp mer tonnasje, både i egne og nye skip. Kapitalsamarbeidet innen familien var som før en forutsetning for at familien fikk kontrollen, og på den måten kunne de styre utviklingen gjennom Pater familias. Nøkkelen til suksessen var at familien hadde opptjent en betydelig egenkapital, som nå kunne reinvesteres i skip.

I dampskipsinvesteringene satset Pater familias små parter i flere skip. Lave kapitalkrav og risikospredning var strategien. Rederen og Skipsbesiktigelsesmannen fulgte Pater familias til en viss grad, men dampskipsinvesteringene var relativt små før århundreskiftet. Familienettverket var også en forutsetning for at stålseilskipene ble bygget, med svigersønnen Oscar Nørgaard som ingeniør på Christiansands Mek. Verksted og familien som investorer. I stålseilskipene var strategien den samme som med treseilskipene. Arendalsrederne ble trukket

¹⁶⁶ Forretningsarkiv 216 s. 911, Aaks: Brev til Peder Even Olsen 6. desember 1886

¹⁶⁷ Forretningsarkiv 217 s. 2, Aaks: Gunders brev til Peder Even 17. august 1887.

inn som minoritetsaksjonærer for å redusere risikoen. Majoritetsandelen førte også til at skipene ble drevet økonomisk godt gjennom Pater familias som korresponderende reder. Det var et positivt driftsresultat gjennom hele perioden, noe som medførte at alle familiemedlemmene bortsett fra Verftseieren opparbeidet seg formuer.

4.4 Avviklingsperioden 1900-1914

I 1900 var det bare 3 av familiens treseilskuter igjen. De ble solgt i løpet av få år, det siste i 1906, og med det var treseilskutenes tid over for familien. Også det ene stålseilskipet (*Celox*) ble solgt på begynnelsen av århundret.¹⁶⁸

Da verftseieren døde i 1905, var det bare Pater familias, Rederen og Skipsbesiktigelsesmannen igjen av brødrene. Betydde salget av treseilskutene slutten på familiens samarbeid?

4.4.1 Dampskip

På tross av sin høye alder fortsatte brødrene å investere i skip. I denne perioden ble dampskipene et større satsningsområde. Pater familias økte sine investeringer i dampskip, og i 1907 var de kommet opp i 86 000 kr. Nesten halvparten av denne summen gjaldt aksjer i Boes dampskip, mens resten var i Arendals Dampskipsselskap.¹⁶⁹ Økningen kom samtidig med at treseilskipene ble solgt, så det var tale om en reinvestering.

Rederen Gjeruld var tilbakeholdende helt fram til århundreskiftet når det gjaldt investeringer i damp, men i 1902 hadde han skaffet seg dampaksjer for en betydelig sum. Disse var spredt i flere selskaper. Samlet var den største investeringen også her i Christian Teodor Boes dampskip. Da Boe gikk konkurs i 1886, kjøpte Pater familias i 1888 flere av partene Boe hadde i treseilskip.¹⁷⁰ Man kan ikke se bort i fra at dette kan ha vært en medvirkende årsak til at både Pater familias og Rederen fikk innpass i Boes dampskipsinvesteringer, og at de på denne måten opprettholdt en solid posisjon i Arendals shipping-miljø. Arendals Dampskipsselskap var den andre store dampskipssatsingen til Rederen. I 1902 hadde han 10

¹⁶⁸ I appendix 1.

¹⁶⁹ Forretningsarkiv 219, statusbok for årene 1897 og 1907, Aaks

¹⁷⁰ I appendix 2: Leif Erikson, Alert

aksjer i dette selskapet og i 1905 hadde han 26 aksjer. Rederens dampskipsinvesteringer viser tydelig at han fulgte i fotsporene til Pater familias som nestkommanderende.¹⁷¹

Tabell 4.20: Gunders investeringer i damp 1877-1907 i Kr

År	1897	1902	1907
Kr	27122,-	56872,-	86000,-

Kilde: Forretningsarkiv 219, statusbok 1877-1907, Aaks

Tabell 4.21: Gjerulds investeringer i damp i kr 1879-1905

År	1879	1882	1887	1888	1892	1897	1902	1905
Kr	200	6400	3370	3080	5420	3720	35166	37050

Kilde: Personalarkiv 355, statusbok 1879-1905, Aaks

Skipsbesiktigelsesmannen (Nils) hadde også tro på dampskipene, men investeringene startet ikke for alvor før rundt århundreskiftet. I 1897 hadde han tre aksjer i Arendals Dampskipselskap og to aksjer i dampskipet Lyngør til en beskjeden sum.¹⁷² I 1902 var stillingen annerledes. Da hadde han 13 aksjer i ulike dampskip, samt 3 aksjer i Arendals Dampskipselskap. I 1909 hadde aksjene totalt økt til 21 aksjer til en samlet verdi av 15 600 kr. Aksjene i Arendals Dampskipselskap kan forklares ut fra Pater familias posisjon i selskapet. Det samme kan man si om aksjene i Boe's to dampskip *Hisø* og *Nedenes*. Her hadde Pater familias vært aksjonær siden selskapene ble opprettet.

Tabell 4.22: Niels Milbergs investeringer i damp i kr 1902 og 1909

År	1902	1909
Kr	11 900	15 600

Kilde: Kilde: Dypvåg kommunearkiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 1900-1902, 4.2.6 ,1910, Aaks

I følge Skipsbesiktigelsesmannens barnebarn Laura Bryn, var Nils en mann av tiden, uredd og med pågangsmot, og da dampskipene kom på slutten av 1800-tallet fulgte han med.¹⁷³ Han investerte også i dampskip uavhengig av sine brødre på begynnelsen av 1900-tallet. Disse skipene hadde alle tilhørighet til Flosta-området. Familietilknytningen var hovedårsaken til investeringene til Nils. Skipsbesiktigelsesmannen Nils var svoger til John P. Pedersen, som hadde etablert et dampskipsrederi i Flosta på slutten av 1890-tallet sammen med sønnen

¹⁷¹ Personalarkiv 355, statusbok 1902, 1905. Forretningsarkiv 219, statusbok 1902-1905, Aaks

¹⁷² Dypvåg kommunearkiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 1897-1899. 1897: D/S aksjer kr 1200,- Aaks

¹⁷³ Uttrykte kilder: Skrifter etter Laura Stang og brev fra Giggi Stang. Kopi hos Anna Svenningsen.

Christian og svigersønnen Olaf Ditlev-Simonsen.¹⁷⁴ Den overveiende delen av aksjonærene i selskapet var småsparere, som bare hadde råd til noen få aksjer. I 1902 flyttet John P. Pedersen & Co inn til Christiania og i 1910 var det blitt hovedstadens tredje største rederi.¹⁷⁵

Selv om Skipsbesiktigelsesmannen satt i en gunstig økonomisk posisjon, hadde han bare mellom en og tre aksjer i ulike skip hos John P. Pedersen. I 1909 var Nils blitt 78 år gammel. Det er lite sannsynlig at han i denne alderen ville ha investert store summer i dampskip. Når han likevel kjøpte aksjer, var det fordi hans sønn Olaf Milberg var kaptein på det ene dampskipet (*Dagfred*). Sønnen Olaf hadde dessuten eierandeler i flere av skipene til John P. Pedersen. Strategien til Nils var å støtte opp om sønnen og hans fremtid i skipsfarten, og det lyktes han med.¹⁷⁶

4.4.2 Salget av stålseilskutene.

Familien satset ikke noe videre på billige jernskip. Rederen (Gjeruld) var den eneste, med parter i 5 jernseilskip mellom 1902 og i 1905. Dette gjaldt imidlertid små aksjeposter til skip som tilhørte nettverk utenfor familien. Dette vitner om at Rederen så seg tjent med å utvide forretningsnettverket, da de siste treseilskutene forsvant ut av familierederiet i denne perioden. Lønnsomheten for jernskipene var lav. Derfor solgte han seg ut etter få år. Stålseilskipene kunne heller ikke vise til gode resultater i de første årene etter århundreskiftet.¹⁷⁷

Tabell: 4.23: Gjeruld Olsens inntekter på Jern- og stålseilskip 1902-1905 i kr.

År	1902	1905
Stålseilskip (Zeus, Celox)	1600	420
Jernseilskip	150	210

Kilde: Personalarkiv 355, status pr 31/12 1879-1905, Aaks

¹⁷⁴ Bakka 2010 s. 158-159

¹⁷⁵ Sætra 2008 s. 34-37

¹⁷⁶ Dypvåg kommunearkiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 1900-1902, Aaks

¹⁷⁷ Personalarkiv 355. Gjeruld Olsens kassabok 1863-1875 og statusbok 1879-1905, Aaks

I 1905 fikk Pater familias et brev fra dampskipmegler Thos. McLaren & Co i Glasgow. Det var en forespørsel om Gunder ville selge skipet *Celox*, og om dette firmaet kunne foreta salget. De hadde en kjøper som var interessert i skipet, og de lurte på hvilke pris skipet eventuelt kunne selges for, og når skipet eventuelt ville være i U.K.¹⁷⁸

Skipet ble solgt til Stangeby i Christiania i 1905. Det er usikkert hva summen for skipet ble, men siden det ble solgt så raskt, er det stor sannsynlighet for at Pater familias var fornøyd med prisen.

Etter nedgangskonjunkturen fra 1890-årene, opplevde landets skipsfart under 1. verdenskrig en oppgang med bedre frakter, men det var også nå svingninger.¹⁷⁹ Stålbarken *Zeus* ble solgt i 1914. Skipet hadde i de siste tolv årene seilt mellom Europa og Brasil, Mexico og Vestindia.¹⁸⁰ Det ble solgt for en svært god pris.¹⁸¹ Årsaken til at Pater familias valgte å selge hang trolig sammen med hans alder, samt etterspørselen etter skip. Salget av stålseilskipet *Zeus* markerte slutten på familiens rederivirksomhet.

4.4.3 Olsen-familiens strategi

I løpet av de første fjorten årene av 1900-tallet ble familiens siste skip solgt, flesteparten mellom 1900 og 1906, og det siste i 1914. Treseilskutene var gamle, men de internasjonale konjunkturerne gav til tider muligheter for tålig høye priser ved salg. Ved salgene kunne de hente inne en liten fortjeneste i og med at skutene var gjeldfrie. En av stålseilskutene ble solgt i 1905 etter en forespørsel fra et meglerfirma, sannsynligvis til en akseptabel pris. Da det siste skipet ble solgt i 1914 var etterspørselen etter skip økende på grunn av opptakten til første verdenskrig. Strategien var altså å selge mens de fortsatt kunne få maksimalt igjen for skipene.

Men de gjenlevende brødrenes alder var vel så viktig for denne avgjørelsen. I stedet for å forbli aktive redere, satset de i økende grad på passive investeringer i dampskipsaksjer. Bortsett fra Skipsbesiktigelsesmannens sønn, Olaf Milberg, var det ingen av de andre

¹⁷⁸ Fartøysarkiv 71, Aaks: Brev fra McLaren & Co. til Gunder Olsen 25 juli 1905

¹⁷⁹ Sætra 2008 s. 81

¹⁸⁰ Hammer 1915 s. 16 (under Arendal)

¹⁸¹ I Appendix 2. Under stålseilskipet *Zeus*. Solgt til Frankrike for 44 000,-

etterkommerne som satset på en rederkarriere i fremtiden. Ved å selge skipene fikk de hentet inn kapital for å sikre etterkommerne. Passive investeringer i dampskipsaksjer var mindre risikofylte og krevde ikke en aktiv forretningsdrift. På den måten kunne etterkommerne ha et bein i rederinæringen, samtidig som de hadde hovedinntekten sin fra andre næringer.

I 1910 døde Rederen (Gjeruld). Åtte år senere, i 1918, døde Pater familias (Gunder) og Skipsbesiktigelsesmannen (Nils), begge av spanskesyken.¹⁸² De hadde alle hatt en lang rederkarriere bak seg. På tross av konjunktursvingninger satt de alle før sin død med store formuer, som i neste omgang skulle komme etterkommerne til gode. I arveoppgjøret etter Gunder var det i følge oldebarnet Erik Hedberg en million kroner som ble fordelt mellom arvingene. Aksjene i Arendals Dampskipsselskap ble også overført til etterkommerne.



Bildet har av etterkommerne fått navnet "Familedynastiet" Sittende til venstre: Gunder Olsen og hans kone Fredrikke. Stående: bak til venstre svigersønnen Oscar Nørgaard og lengst til høyre sønnen Johan G. Olsen. Bildet er i familiens eie. Kopi er fått av Erik Hedberg.

¹⁸² Hedberg 1954: Gunder Olsens slektsoversikt, Arendal 1954

Tabell 4.24: Oversikt over formuen for Pater familias, rederen og skipsbesiktigelsesmannen 1910, 1916,1917

1. Pater familias Gunder

År	1917
Formue	592 000

Kilde: Arendal kommunearkiv, likningen protokoll: 2.3.9, Likningskladd 1, 2.3.36 bok 1, Aaks

2. Rederen Gjeruld

År	1910
Formue	97 000

Kilde: Øyestad kommunearkiv 5.3.1-1889, Arendal kommunearkiv likningen 2.3.29 bok 1-1910, Aaks

3. Skipsbesiktigelsesmannen Nils

År	1916
Formue	20 000

Kilde: Dypvåg kommunearkiv likningsprotokoll 4.1.15, Aaks

Usikkerheten som hadde preget skipsfartsnæringen på 1880 og 1890-tallet fortsatte etter århundreskiftet. Framtidsutsiktene for etterkommerne i skipsfartsnæringen var derfor usikker. Pater familias (Gunder) hadde i slutten av 1880-årene overtalt sin sønn Johan til å satse på en virksomhet som sakfører. Den eneste av etterkommerne som ble oppmuntret til å fortsette i skipsfartsnæringen var Skipsbesiktigelsesmannens sønn Olaf Milberg. Årsaken lå helt klart i familienettverket. Ved at dampskipsselskapet John P. Pedersen & Co flyttet inn til Christiania på begynnelsen av 1900-tallet, var det en reell sjanse for at dette selskapet ville kunne mestre daværende og kommende utfordringer. Med dampskipene var kapitalkravene langt større, noe som gjorde innflytting til store byer med større banker og bedre kontakter til meglerhus og befraktere til et bedre alternativ. Olaf Milberg bega da også sjøen i 1907 og flyttet inn til hovedstaden, hvor han ved hjelp av sin familie etablerte seg som reder.¹⁸³ I 1910 var John P. Pedersen & Co blitt hovedstadens tredje største rederi.¹⁸⁴

I 1918 døde Pater familias (Gunder). Hans død markerte slutten på familien Olsens rederivirksomhet. Han ble i minneord omtalt som en av byens største og dyktigste redere.¹⁸⁵

¹⁸³ Uttrykte kilder: Brev fra Giggi Stang 22 nov 2010.

¹⁸⁴ Sætra 2008 s. 36

¹⁸⁵ Gunder Olsens slektsoversikt, Arendal 1954

4.4.4 Oppsummering

Perioden 1850-1870

Strategien for Olsen-familien i perioden 1850-1870 bar preg av samarbeid mellom familiemedlemmene i en oppbyggingsperiode. I Niels Olsens tid som Pater familias var nettverket og lønnsomheten to sider av samme sak. Pater familias rolle som den styrende var vesentlig for veksten som kom mellom 1850 og 1870. Ved at han sørget for at svigersønnene fikk posisjoner som kapteiner, og sønnene som kapteiner og korresponderende redere, fikk familien som helhet en økonomisk trygghet. Skipsverftet var vesentlig for den økonomiske veksten.

Svigersønnene falt imidlertid fra og dannet sine egne nettverk. Dette vitner om at de som selvstendige kapteiner gikk egne veier, ikke fordi de ikke ønsket å bli styrt av Pater familias, men fordi svigersønnenes familier også utgjorde naturlige nettverk. Det ene familienettverket overlappet med andre ord det andre. Perioden fra 1850 frem til Pater familias død i 1872 passer godt inn i Tønnies begrep *Gemeinschaft* og det tradisjonelle samfunnet. Skipsfarten var både et mål og et middel for familien i vid forstand, og avgjørelsene ble tatt til det beste for helheten. Alle typene hadde sine oppgaver som korresponderende redere, skipsbyggere og kapteiner. Frem til 1870 var strategien vellykket. Familiens skip ble raskt nedbetalt og familiemedlemmene opparbeidet seg ekspertise og betydelige formuer.

Familien Olsens rederi var temmelig likt de andre mellomstore rederiene i del 1, spesielt O. & P. Knudsen og Grefstads rederi. Forskjellen var bare at Olsen-familien hadde startet som redere før 1850, som Thommesen og Prebensen. Likheten for alle rederiene var at samarbeidet med nettverket la grunnlaget for suksessen i oppbyggingsperioden.

Perioden 1870-1900

I denne perioden ble rederivirksomheten til Olsen-familien omorganisert. En ny Pater familias (Gunder) overtok i 1872 og en ny strategi ble lagt. Strategiendringen skyldtes at de internasjonale konjunktorene var på hell og driften måtte legges om. Skipsbyggingen ble avvirket og nye, mer lønnsomme alternativer ble valgt, som kjøp av store utenlandske skip. Familien vendte seg med andre ord bort fra lokalsamfunnet.

Pater familias egenskaper, hans posisjon som reder i Arendal og et stort nettverk og telegrafadresse, var årsakene til at han ble den ledende i denne omstillingen. To av hans brødre tilførte familierederiene viktig kompetanse, den ene som jurist (Peder Even) og den andre som skipsbesiktigelsesmann (Nils) i Det Norske Veritas. I rederiet ble de investorer og rådgivere.

Det samme gjaldt Rederen eller Nestkommanderende (Gjeruld), som også ble en rådgiver for Pater familias. Familierederiene var ikke bundet til det lokale, men til det kapitalistisk organiserte samfunnet i Arendal (Gesellschaft). Til og med for Verftseieren (Ole Peder) var lønnsomheten viktigst, og den kunne best opprettholdes gjennom en effektiv drift av flåten, ikke gjennom videre bygging på verftet. Derfor ble verftet avvirket, noe som hang sammen med at likviditeten til Verftseieren (Ole Peder) var anstrengt. Verftseieren hadde ikke noe valg, han var avhengig av sin bror Pater familias (Gunder), som handlet i tråd med den nye tidsånden.

Kapteiner uten familietilknytning og eierinteresser i skipene ble i denne perioden arbeidstakere. Dette gav Pater familias mer makt når det gjaldt viktige avgjørelser, som fraktslutninger og kjøp og salg av skip. Dessuten kunne han stille større krav til lønnsomhet på skipene. Hvis resultatene uteble og arbeidsoppgavene ikke ble skjøttet riktig, kunne kapteinene avskjediges og nye settes inn. Bare troverdige og dyktige kapteiner fikk fortsatt slutte frakter i områder der Pater familias ikke benyttet meglerforbindelser.

Med investeringen i damp fra 1880-årene kom en ny strategi. Fra å være aktive majoritetseiere i seilskipene ble de passive minoritetseiere i dampskipene. Årsaken lå i de store kapitalkravene for dampskipene, og i at Pater familias og hans brødre var blitt så pass gamle at de ville sikre sin alderdom. Ønsket om økonomisk fortjeneste uten for stor risiko og uten for store investeringer, førte til at nye nettverk ble inkludert. Det nye nettverket besto av noen av Arendals fremste rederfamilier. Pater familias posisjon som reder i Arendal var også sentral i denne sammenhengen. Hans nettverk utenfor familien ble en innfallsport til dampinvesteringene, og førte til at hans brødre, Skipsbesiktigelsesmannen (Nils) og Rederen (Gjeruld), også kom inn i denne satsningen rundt århundreskiftet, da familiens seilskipsflåte ble nedbygd.

Men stålseilskipene som ble bygget på 1890-tallet viser at familienettverket fortsatte med å satse på ny teknologi. Familienettverket var i majoritet på eiersiden, og Pater familias hadde full kontroll. Nye nettverk ble trukket inn, som meglere og nye sentrale rederfamilier i Arendal, Dedekam-Geelmuyden, Boe og Sørensen. Ved å inkludere de nye nettverkene ble Olsen-familien tilført både kapital og anseelse, samtidig som Olsen-familien beholdt sine majoritetsandeler i rederiene.

Satsingen på ny teknologi skyldtes også den nye generasjonen. Både Verftseierens investering i Arendal mek. Verksted, Skipsbesiktigelsesmannens investeringer i John P. Pedersens dampskip og Pater familias (Gunder) i stålseilskip, var alle en konsekvens av tredje generasjons påvirkning. Den nye generasjonen var representanter for nye teknologiske muligheter og investeringer. Familien ønsket altså ikke bare å trygge egen alderdom, den ville også legge til rette for neste generasjon. Fortsatt var strategien å sikre Olsen-familien som helhet.

Olsen-familien skiller seg i denne perioden fra de andre mellomstore rederiene. I 1870-årene ble det forskyvning mot byen og redernetverk der. Telegrafene og Pater familias var to av forutsetningene for denne forskyvningen. For Olsen-familien var det som for Thommesen og Prebensen et generasjonsskifte og en sentralisering av rederidriften på færre hender. Årsaken var konjunktorene og teknologien. Treseilskipsbyggingen ble både for Olsen, Grefstad og O & P Knudsen avvirket i denne perioden. At verftet på Natvig ble avvirket allerede i 1876 hang sammen med Pater familias og hans posisjon i familierederiet og i redermiljøet i Arendal, samt at to av brødrene fant andre yrker uavhengig av familierederiet. O & P Knudsen og Grefstad valgte andre næringer utenom skipsfarten som kunne sikre inntjeningen i fremtiden. Ny teknologi ble et satsningsområde for Olsen, Thommesen og Prebensen fra 1880-tallet. Selv om de valgte ulike satsningsområder, var strategien den samme. Thommesen og Olsen valgte et samarbeid med familien og byrederne for å minske kapitalkravene. Prebensen skilte seg ut ved et fortsatt samarbeid med de lokale bonderederiene og skipsbyggerne.

Perioden 1900-1918

Strategien for Olsen-familien var i denne perioden å avvikle. De solgte treseilskutene mens de fortsatt kunne få noe for dem. Stålseilskutene ble også solgt da Olsen-familien ble tilbudt en akseptabel pris. Parallelt med salget av seilskutene ble det reinvestert i dampaksjer i større

selskaper. Fra å være aktive seilskuterredere, gikk de med dampaksjene over til å bli passive investorer. Investeringene var på ingen måte store og risikofylte. Nettverkets betydning for disse valgene viste seg på to måter. Pater familias (Gunders) dampinvesteringer sammen med redernetverkene i Arendal ble fulgt av brødrene etter århundreskiftet. Og investeringene til Skipsbesiktigelsesmannen (Nils) i dampaksjer hos John P. Pedersen & Co kom som en konsekvens av familietilknytningen.

Når familierederiet ble avviklet i perioden 1900-1914, var det ikke bare ut fra en økonomisk avveining. Redernes alder og skiftende tider gjorde det naturlig for brødrene å sikre sine etterkommere. Pater familias (Gunder), Rederen (Gjeruld) og Skipsbesiktigelsesmannen (Nils) fortsatte som passive investorer i dampskipselskapene til sin død og alle etterlot seg store verdier til sine etterkommere.

Thommesen avviklet også for å trygge kapitalen, mens Prebensen avviklet fordi han var nødt. Også tredje generasjon O & P Knudsen avviklet i denne perioden. Som for Thommesen var det på grunn av dårlig inntjening, men også på grunn av høy risiko ved fremtidig drift.

5.0 Konklusjon

Målet med denne oppgaven har vært å belyse avgjørelsene som ble tatt i noen utvalgte rederier i Nedenes amt i perioden 1850-1918. Det er umulig å ta for seg alle rederiene i amtet. Derfor har jeg i del 1 tatt utgangspunkt i noen utvalgte typer, de store, de mellomstore og de små rederiene, og funnet frem til representanter for hver type. Thommesen og Prebensen har representert de store og O. & P. Knudsen og Grefstad de mellomstore. Alle disse var involvert i skipsbygging i tillegg til rederi. Når det gjelder de små rederiene eller smårederne, er det så mange undergrupper at jeg har valgt å nevne noen av dem, kaptein rederne og bonderederiene, og dernest en mer generell omtale av denne typen. Det er gitt at alle hadde startet på bunn som småredere, noen før 1850 andre i perioden 1850-1918. I løpet av perioden utviklet noen seg til å bli mellomstore og enkelte til å bli store. Thommesen og Prebensen gikk for eksempel fra småredere før 1850 til mellomstore og store rederier i løpet av andre periode (1870-1900).

Del 1 bygde hovedsakelig på tidligere forskning og litteratur, som skulle danne en ramme og sammenlikningsgrunnlag for del 2. Del 2 var min dybdestudie, der jeg gikk særskilt inn på Olsen-familien, og ut fra primærkilder sammenliknet denne familien med rederiene i del 1. Videre brukte jeg i del 1 og 2 de samme periodene, med første periode 1850-1870, andre periode 1870-1900 og tredje periode 1900-1918, for bedre å kunne sammenlikne.

Problemstillingen min var: ” I hvilken grad ble nye teknologiske muligheter, økonomiske betraktninger og eget nettverk lagt til grunn når rederiene i Nedenes amt tok større beslutninger i perioden 1850-1918?”

Jeg har i oppgavens to deler kartlagt beslutninger som ble tatt i noen utvalgte rederier i amtet, og sett på bakgrunnen og den indre og den ytre maktstrukturen som hadde betydning for avgjørelsene som ble tatt. Maktstrukturen gjaldt indre forhold i rederiene, mellom partrederne, den korresponderende rederen og kapteinen. Men den gjaldt også rederienes forhold til eksterne grupper, som andre redere, utskipere og meglere. Disse kunne også påvirke avgjørelsesprosessen, men graden av innflytelse kunne variere fra periode til periode.

Av den grunn tok jeg for meg de tre faktorene jeg mener var utslagsgivende for avgjørelsene som ble tatt. Først vil jeg vise i hvilken grad de nye teknologiske mulighetene ble lagt til grunn for avgjørelsene, dernest i hvilken grad det var økonomiske vurderinger som ble vektlagt, og til sist hvilken innvirkning nettverket hadde på beslutningene som ble tatt.

Teknologi

Perioden 1850-1870

Teknologiske endringer av betydning i min sammenheng var det lite av i den første perioden (1850-1870). Nye former for kommunikasjon i form av telegraf og telefon var ikke tatt i bruk av amtets rederier. Overgangen til metall- og dampskip var heller ikke noe alternativ. Skipsbyggernes og redernes avgjørelser ble derfor tatt i forvissning om at treseilskutene og lokalsamfunnet var rammen for deres virksomhet. Den eneste tekniske utfordringen var behovet for stadig større treseilskip, men denne utfordringen greide de lokale skipsbyggmestrene å løse. I denne perioden var altså ikke overgangen til ny teknologi noe

tema. Det avgjørende var hvordan skipsbyggerne og rederne utnyttet de eksisterende mulighetene som lå i landsdelens naturlige forutsetninger for å bygge og drive treseilskuter.

Thommesen og Prebensen, var de som gjennomgående ekspanderte mest i første periode. Det skyltes at de allerede i 1850 hadde bygd opp rederier og egenkapital av en viss størrelse, og var klare til å utnytte oppgangen som kom. Derfor ble de raskt mellomstore rederier. De mellomstore rederiene O. & P. Knudsen og Grefstad skilte seg fra Thommesen og Prebensen ved at de hovedsakelig var skipsbyggere, mens de to sistnevnte primært var rederier. Dessuten kom Knudsen og Grefstad inn i skipsfartsnæringen først i 1860-årene. Av den grunn, og fordi de i mindre grad enn Thommesen og Prebensen satset på rederidrift, kom de ikke til å ekspandere like sterkt. Olsen-familien hadde som Thommesen og Prebensen-familien etablert rederi før 1850, men den sterke tilnytningen til verftet etter 1850, gjør det naturlig å plassere Olsen blant de mellomstore rederiene av Knudsens og Grefstads type. Olsen-familiens rederier utviklet seg temmelig likt til disse to rederiene.

Perioden 1870-1900

Omleggingen til ny teknologi kom i andre periode (1870-1900). Telegrafene gjorde det lettere for rederiene å kommunisere med forbindelser i inn- og utland. Dette påvirket maktstrukturen i rederiene fordi de profesjonelle korresponderende rederne i byen, som Thommesen og Prebensen, styrket sin posisjon. Det samme gjorde rederne Jørgen Bang og Ole Tønnevold i Grimstad, som nå ble korresponderende for de fleste av Grefstads skuter. I Olsen-familien ble Pater familias (Gunder) i Arendal den nye lederskikkelsen.

Dessuten kom den teknologiske omleggingen til jern- og stålseilskuter samt til dampskip i denne perioden. Thommesen og Prebensen satset som store rederier på dampskip innen nisjer, Thommesen i selfangsten og Prebensen i kystfarten. Olsen-familien vokste seg i perioden fra mellomstort til stort rederi og satset også på ny teknologi. De kjøpte stålseilskip og var passive investorer i dampskipsselskaper. Men de beholdt også treseilskutene. Det var med andre ord en haltende overgang til det nye samtidig som de beholdt det gamle.

De to mellomstore rederiene Grefstad og Knudsen innså at treseilskutetidens dager var talte når det gjaldt skipsbyggingen. Derfor la de ned verftene, men fortsatte som redere med treseilskuter i mer begrenset skala. De greide aldri å bli store rederier.

Smårederne, bonderederne og kapteinsrederne, er blitt omtalt mer generelt. De typiske bonderederiene forsvant i denne perioden fordi verftene ble nedlagt. Det var ikke lenger behov for skipsvirke fra bøndernes skoger. Likevel var det mange bønder som fortsatt var parteiere og aksjonærer, men da som passive investorer. Både som parteiere og daglige ledere for skipet var kapteinsrederne fortsatt aktive. Noen av dem var også korresponderende redere for skutene de førte, men de fleste måtte dele redermakten med den korresponderende rederen, som i denne perioden styrket sin posisjon på grunn av den nye teknologien, for kapteinens makt ble redusert på grunn av telegrafene og de nye metallskipene.

Perioden 1900-1918

I løpet av den tredje perioden forsvant treseilskutene og jern- og stål- samt dampskip overtok i de utvalgte rederiene. I hele Nedenes amt var det bare noen få treseilskuter igjen etter 1918. Den nye skipsteknologien hadde tatt over. Og når det gjaldt kommunikasjon hadde telefonen kommet. Alt dette la til rette for mer profesjonelle familierederier, som hovedsakelig hørte hjemme i amtets byer. I 1918 var det imidlertid ikke så mange rederier igjen. O. & P. Knudsen, Thommesen, Prebensen og Olsen-familien avviklet rederidriften i denne perioden.

Økonomi

Perioden 1850-1870

Det typiske for denne perioden var med andre ord at verken treseilskutene eller lokalsamfunnet var truet. Det var oppdrag å få både for verftene og skutene og dermed var lokalsamfunnene i amtet sikret arbeidsplasser. Alle rederiene vokste i perioden fordi de utnyttet de internasjonale konjunktorene. Gjennom bygging og drift av treseilskipene lå det til rette for økonomisk gevinst.

Både Thommesen og Prebensen vokste fra mellomstore til store rederier, hovedsakelig på grunn av samarbeidet med andre redere og skipsbyggere på landsbygda og i kjøpstedene Arendal og Risør. Ved å bestyre så mange treseilskuterederier fikk de store inntekter som korresponderende redere. De gode tidene ga høye fraktrater og store fraktinntekter, hvilket ga kommisjoner og utbytte for de korresponderende rederne. Samarbeidet med bøndene/skogeierne i trelasthandelen, og eksport på egne skip, ga også oppdrag og inntekter. I tillegg var begge firmaene meglere, og fikk sine fordeler av det i form av kommisjoner, både fra rederiene de drev og fra andre rederier og meglere i inn- og utland.

De mellomstore rederiene Knudsen, Grefstad og Olsen var hovedsakelig tuftet på skipsbygging. Olsen hadde drevet rederier i lang tid, mens Knudsen og Grefstad kom inn i skipsfarten først i 1860-årene. Dermed gikk de glipp av den sterke oppgangskonjunkturen som kom med Navigasjonsaktens opphevelse og Krim-krigen i 1850-årene, og ble av den grunn ikke større.

Smårederiene gjorde det også godt. Kapteinene kunne nyte godt av lønn, kommisjoner ved fraktslutninger, utbytte av parten og inntekter av agenturer. I denne perioden var redermakten delt mellom kapteinen og den korresponderende rederen. Parteierne i bonderederiene fikk sitt utbytte av partene. Avkastingen av skipsfarten var et godt tilskudd til gårdsdriften, i mange tilfeller tjente de mer på partene enn på gården. Dessuten var flere av bondesønnene og bøndene også kapteiner.

Perioden 1870-1900

Den viktigste endringen for de mellomstore og store rederiene var at telegrafene bedret kontakten med meglerne, utskiperne, agentene, bankene og finansinstitusjonene, og styrket den korresponderende rederens stilling i rederiene. Dessuten var det en innflytting til større byer i Norge og i amtet. De mellomstore rederiene som drev med skipsbygging måtte legge ned verftene, dels fordi de ikke maktet konkurransen fra verft i inn- og utland som var gått over til den nye teknologien, dels fordi flere av verftene ble rammet av bankkrisen i 1886. Både Olsen, Grefstad og Knudsen fortsatte likevel som rederier. Grefstad og Knudsen stagnerte, mens Olsen ekspanderte fordi denne familien hadde en dyktig leder som la om til metall- og dampskip, men han satset også på de gamle treseilskutene. Videre gikk han til innkjøp av skip fra utlandet, både metall og treseilskuter, og gjennom sitt nettverk av

Arendalsredere fikk han minoritetsiere som tilførte kapital og anseelse. Lederen i Olsen familien var ikke bundet av det lokale dersom han ikke fant det lønnsomt. Han brakte Olsen-familiens rederier opp fra de mellomstore til de stores rekker. De store rederiene hadde kapital nok til å satse på ny teknologi, og treseilskipene tjente fortsatt penger i langfarten. Satsingen på de ulike typer skip og fartsområder var også en risikospredning som skulle trygge de totale driftsresultatene. Det samme skulle de landbaserte investeringene gjøre.

Perioden 1900-1918

For de store rederiene var dampskipsatsningen til Thommesen og Olsen forsøk på å bedre driftsresultatene. Men lav inntjening førte til at Thommesen måtte avvikle i 1916. Salgene førte derimot til økonomisk fortjeneste, som i neste omgang kunne reinvesteres i landbaserte forretninger. For Prebensen ble de spekulative investeringene og bandet til det lokale nettverket årsaken til konkursen i 1910. Mens Thommesen trakk seg ut av skipsfarten for å trygge sin betydelige egenkapital for sine etterkommere, ble Prebensen tvunget til å avvikle fordi det ikke var likvide midler igjen. Olsen-familien foretok ikke risikofylte investeringer. De avvirket i tide med en betydelig formue. Den sikret alderdommen for dem selv og førte i neste omgang til at etterkommerne fikk en arv som ga dem en god økonomisk plattform.

Nettverk

Perioden 1850-1870

Nettverkene var av betydning for samtlige rederier i denne perioden. Utgangspunktet for alle rederiene var familienettverket og familierederiet. Når det gjaldt smårederne, var bonderederiene i særlig grad avhengige av verftene fordi leveransene av skipsvirke ga dem parter tilbake og gjorde dem til redere, i noen tilfeller også til kapteinsredere. Og en del av kapteinsrederne ble også korresponderende redere. Men bonderederederiene var ofte knyttet opp mot en korresponderende reder i byen, som igjen var knyttet til videre nettverk.

De fire utvalgte mellomstore og store rederiene drev både rederi og verft og hadde av den grunn bønder og skogeiere som tilsluttede nettverk, både fordi de leverte skipsvirke mot parter, men også fordi de store rederfamiliene, som Thommesen og Prebensen, var knyttet opp mot bøndene som leverandører av trelast både som skipsvirke til verftene og som

eksportvare for skipene. Det var imidlertid en forskjell, de små og mellomstore rederiene hentet sin trelast fra sine nære oppland. For Grefstad i Fjære og Olsen i Øyestad strakk dette opplandet seg bare opp til Froland, for Knudsen til bygdene rundt Lillesand. Prebensen fikk sine tilførsler dels fra det avgrensede vassdraget ved Risør, men han drev i tillegg oppkjøp også fra andre vassdrag. Og Thommesen drev trelasthandel med bøndene helt opp til de øvre bygdene i Telemark. Forskjellen i tilgang på trelast fra opplandene var en av årsakene til at Thommesen og Prebensen ble store. Olsen-familien skilte seg fra disse fire ved at bøndene aldri fikk eierinteresser i deres rederier. Bøndene fikk kontant betaling for tømmerleveransene på samme måte som arbeiderne ved verftet fikk lønnen i kontanter, men like fullt var bøndene knyttet til dem som nettverk.

Alle de tre typene rederier hadde samarbeid med andre rederier, utskipere, meglere og agenter. I smårederiene var det kapteinen som sto for dette samarbeidet, fordi han i trampfarten sluttet skuta fra den ene havna til den andre. Kapteinen sto i denne perioden for fraktslutningene også i de mellomstore og store rederiene, men i mange tilfeller inngikk den korresponderende rederen fraktavtalene direkte med utenlandske og innenlandske handelshus og meglere.

Perioden 1870-1900

Samarbeidet mellom bøndene og de mellomstore og store rederiene ble avvirket i denne perioden fordi verftene ble lagt ned. På den andre siden ble samarbeidet i første omgang utvidet fordi bestyrelsen av flere bonderederier ble overlatt til de mellomstore og store byrederne. I neste omgang opphørte ofte samarbeidet fordi byrederne fikk kontrollen og kjøpte ut bøndene, slik som hos Thommesen. I motsetning til Thommesen fortsatte Prebensen samarbeidet med bøndene og skipsbyggerne både når det gjaldt rederiene og verftene. Både de store og mellomstore rederne måtte som verftseiere si opp arbeidsstokken når nedleggingen var et faktum. Dette gjaldt også for Olsen, Grefstad og Knudsen.

Men som redere beholdt de sjøfolkene og deres kompetanse, samt kontakten med smeder, blokkmakere og seilmakere. Satsingen på landbasert virksomhet førte til at de mellomstore og store rederiene måtte bygge opp kompetanse og nettverk på nye felt og at de tok i bruk ny teknologi der, om det gjaldt tremassefabrikkene, gruvevirksomheten og torvstrøfabrikken.

Den eneste familien som ikke gjorde det var Grefstad, men den investerte i gården, både i jord og bygninger.

Perioden 1900-1918

Thommesen, Prebensen og Olsen-familien investerte ytterligere i dampskip i denne perioden. Thommesen gjorde bruk av sitt kapitalsterke redernettverk i Arendal, mens Prebensen både brukte redernettverket og bondenettverket. Også for Olsen-familien var nettverket avgjørende. Koplingen til redernettverket i Arendal og til John P. Pedersens rederi dampskipsrederi i Kristiania la grunnlag for investeringene både i ny og gammel teknologi.

Avgjørelsesprosessen.

Økonomiske betraktninger var gjennomgående det viktigste for alle rederiene i avgjørelsesprosessene. Når de fortsatte å bygge og å drive treseilskip var det fordi det fortsatt var lønnsomt. Da lønnsomheten uteble ble verftene avviklet og treseilskipene solgt. Ny teknologi ble først av betydning i andre og tredje periode, da dette var avgjørende for en fremtidig inntjening i skipsfarten. De satset på den nye teknologien fordi de hadde kapital og tro på at det var nødvendig å omstille seg til den nye teknologien, men de lot likevel ikke sjansene til å tjene penger med seilskuter i langfarten gå fra seg. Det ble imidlertid ikke satset mer enn det lederne for rederiene mente var økonomisk forsvarlig ut fra lønnsomhetskriterier. Når lønnsomheten ikke lenger var tilfredsstillende var avvikling løsningen.

For å minske kapitalkravene og risikoen var nettverkene av stor betydning. Suksess eller mangel på suksess avhang av nettverket. De rederiene som hadde kapitalsterke nettverk i ryggen hadde mulighet til å omstille seg i takt med de internasjonale forholdene. Strategien for alle rederiene, bortsett fra Prebensen i den siste perioden, var å holde gjelden på et minimum. Investeringene skulle helst skje etter at det var opparbeidet tilstrekkelig egenkapital. På den måten greide alle rederiene, utenom Prebensen, å trekke seg ut av skipsfarten med betydelig kapital igjen til seg selv og etterkommerne.

Nettverk og lønnsomhet har stått som sentrale elementer for å forstå de valg som ble tatt. Slik det fremkommer av oppgaven har disse to elementene gått hand i hand fra 1850 til 1918. Teknologien var også av betydning, både når det gjaldt kommunikasjonen, som ga bedre mulighet for kontakt med forretningsforbindelsene, og teknologien i form av nye metall- og

dampskip, som klart var fremtiden for skipsfarten. Like fullt mener jeg at økonomiske betraktninger var det overordnede.

Vinklingen i min oppgave var ikke primært å vurdere framgangen eller tilbakegangen for skipsfarten i Nedenes amt. Fokuset var annerledes for sjøfartshistorikerne som jeg har omtalt (under 1.2). Det viktigste for meg var ikke skipsfarten i seg selv. Jeg ”fulgte pengene”, og ville finne ut om rederfamiliene lyktes rent økonomisk. Jeg har vist at de gjorde det, også da de trakk seg ut av skipsfarten, og på det viset bidro til at Nedenes amt i 1920-årene var på et lavmål når det gjaldt flåtens størrelse. Rederfamiliene syntes utvilsomt det var vemodig at det gikk slik, men selv kunne de glede seg over å ha penger i lommen. Prebensen-familien var unntaket, men selv denne familien greide å reise seg igjen under neste generasjon.

Resultatene og teoriene.

Mine analyser for de utvalgte rederiene har vist hvordan samfunnet ble endret fra 1850 til 1918, og at de tok konsekvensene av det. De skjønnte at de måtte legge om eller legge ned. Første periode (1850-1870) var preget av Tønnies begrep *Gemeinschaft* og nære bånd mellom familien og det lokale nettverket, der hensynet til helheten og lokalsamfunnet var det viktigste. Likevel var målet med virksomheten å tjene penger. Det hadde vært målet såvel i den gamle bondeøkonomien som hos byrederne. Familierederiet var det sentrale, men samarbeidet med andre nettverk i byene og på landsbygda, samt de gode konjunktorene, ga lønnsomhet for alle. De to neste periodene (1870-1900, 1900-1918) var preget både av *Gemeinschaft* og *Gesellschaft*. Selv om virksomhetene ble mer kapitalistisk orientert, ble familienettverkene opprettholdt og tatt vare på både gjennom treseilskipene og ny teknologi, ikke bare fordi de familiære relasjonene var viktige i seg selv, men også fordi det var lønnsomt. Med dampskipene kom *Gesellschaft*-relasjonene mer til uttrykk gjennom investeringer i rene forretningsnettverk. Likevel var fremtidsutsiktene det viktigste med tanke på firmaenes og egne etterkommeres fremtid. Derfor ble det ikke foretatt store risikofylte investeringer i skipsfarten.

Den enkle vareproduksjon og den kapitalistiske vareproduksjon, slik Thomas Hjørups beskriver dem, passer i varierende grad inn i alle rederivirksomhetene. Teoriene overlapper hverandre, og det kan spores tegn fra begge i de ulike periodene. I perioden 1850-1870 er virksomhetene preget av en selververvende livsform for de små og mellomstore rederiene med skipsverftene som grunnlag. Likevel ble skipsverftene avvirket da lønnsomheten uteble.

Når O. & P. Knudsen opprettholdt byggingen så lenge, var det fordi det var lønnsomt for storfamilien. På den andre siden passer den kapitalistiske vareproduksjon også inn på flere områder helt fra 1850-årene. De bygde skip for å oppnå økonomisk profitt, enten familien beholdt dem selv, eller om de ble solgt. Familien Olsen er et eksempel på at den profesjonelle lederen, kapitaleieren og lønnsarbeideren var til stede også i den første perioden (1850-1870). Perioden som helhet bærer preg av å være et skifte fra det tradisjonelle til det kapitalistiske system for rederiene, men det er ikke et klart skille. De små og mellomstore rederiene stod i en mellomposisjon – de dro økonomisk nytte av hverandre gjennom samarbeid og vernet hverandre med tanke på familien som en helhet.

Det som er mest fremtredende i denne analysen er samarbeidet mellom nettverkene. Den assosiative kapitalismen som Knut Sogner fant blant familier som var knyttet til skogindustri på begynnelsen av 1900-tallet, har også vist seg i rederivirkosighetene i denne oppgaven. Den assosiative kapitalismen gjorde at alle rederiene kunne hente økonomisk gevinst og begrense risikoen. De store rederiene ble store nettopp på grunn av samarbeidet med bonderederiene. Samarbeidet om ny skipsteknologi førte videre til at risikoen ble begrenset. De små og mellomstore rederienes samarbeid med sine nettverk, enten det gjaldt familie, skogeiere/bønder, handverkere eller byredere førte også til økonomisk gevinst og risikospredning for alle involverte. Olsen-familien hadde i alle de tre periodene stått samlet. Det hadde hvert enkelt familiemedlem tjent på. Olsen-familien var en av flere familier som viste at de ved å stå samlet ble oppfattet som store. På den måten vant de innpass i større nettverk med makt og innflytelse, som andre rederier, meglere, banker og investeringsselskaper, assuranseselskaper og klassifikasjonsselskaper i Norge og i utlandet. De hadde forstått at de hver for seg var små, men sammen var de store. Med de økende kapitalkravene og de teknologiske endringene hadde en slik tankegang mye for seg.

Nettverkene var altså avgjørende for de valg som ble tatt av rederiene gjennom perioden som helhet. De lokale nettverket var en nødvendig forutsetning for suksessen i oppbyggingsperioden (1850-1870), videre var redernetverket i byen en forutsetning for stabilitet og forutsigbarhet i omstillingsperioden (1870-1900). Ønsket om økonomisk profitt var grunnlaget bak alle avgjørelsene, men nettverket var en forutsetning for å lykkes, både når det gjaldt ny og gammel skipsteknologi. I familierederiene var det viktigere å sikre egen og etterkommernes formue og fremtid enn det var å sørge for at Nedenes amt hadde en stor flåte.

6. Litteraturliste

Trykt litteratur:

Bakka, Dag jr: *Sjøfart. Skogen, vinden og havet*. Flosta bygdebok 1. Tvedestrand 2010.

Bråstad, Kjell J: *Øyestad bygdebok*. Bind 2. Øyestad 1881

Danielsen, Daniel og Sophus Jenssen: *Dypvåg gårds og slektshistorie*. Oslo – Tvedestrand 1958

Dannevig, Birger: *Arendals Dampskibselsskap 1857-1982*. Kragerø 1982

Dannevig, Birger: *Arendal gjennom skiftende tider. 1528.1723.1973*. Arendal 1973

Fon, Anders Martin: *Norsk og gresk skipsfartsnæring 1945-1995 – en sammenlikning*, Sjøfartshistorisk årbok s. 49-74, Bergen 1995

Gjerstad, Jan Oddvar: *Arendals tilbakegang som sjøfartsby ca 1880 – 1900*. Hovedoppgave i økonomisk historie. Norges handelshøyskole 1975

Gjølberg Ole: *Økonomi, teknologi og historie. Analyser av skipsfart og økonomi 1866-1913*.

Dr. avhandling, dr. oecon, NHH, Bergen 1979

Grefstad, Anders K: *Skutebygging og skipsfart på en kystgård i Fjære i Aust-Agder Arv*, årbok Arendal 2009

Gundersen, Bergår og Arne J. Myrdal: *Gamle gårder i Øyestad*. Bind 2. Arendal 1982

Hammer, K. V og Kristian H. Holtvedt: *Fra Norges Næringsliv ved begynnelsen av det 20. aarhundrede. 1. Skipsfart med tilknyttede næringer*. Kristiania 1915

Hodne, Fritz: *Norges økonomiske historie 1815-1970*. Oslo 1981

Højrup, Thomas: *Det glemte folk*. Livsformer og centraldirigering. København. 1983

Højrup, Thomas: *Begrebet livsform. Fortid og nutid*. S. 194-223. København. 1984

Johnsen, Berit Eide: *Rederistrategi i endringstid*. Sørlandsk skipsfart fra seil til damp og motor, fra tre til jern og stål 1875-1925, dr. art avhandling i historie UIB, Kristiansand 2001.

Knudsen, Jacob Darre: *Chr.Th. Boe & Søn A/S, Skipsmeglere Arendal 150 år. 1836-1886*. Arendal 1885

Marcussen, Jens: *Sønner av Askerøy*. Askerøya 2000

Norman, Victor D.: *"Premæsen" Prebensen i Risør 1830-1950*. I Årsskrift for Søndeled og Risør Historielag nr. 19 s. 7-45, Risør 1994

Ramskjær, Liv Jorunn: *Reder eller regnskapsfører*. Organisasjon, drift og utvikling i J. W. Prebensens rederi i en transformasjonsperiode 1875-1900, hovedoppgave i historie Universitetet i Oslo 1985

Sogner, Knut: *Plankeadel. Kiær- og Solbergfamilien under den 2. industrielle revolusjon.* Oslo 2001

Sejersted, Francis: *Demokratisk kapitalisme.* Universitetsforlaget. Oslo. 1993

Sætra, Gustav: *Himmel og hav.* Arnt J. Mørland 1916-1991, Arendal 1991

Sætra Gustav: *Aust – Agder og sjøfarten - rederens rolle.* Arendal/ Grimstad, 2008

Sætra, Gustav: *Kaptein Haaves reiser.* Eksempler på organisering av de norske seilskutenes trampfart på Afrika, Australia og Stillehavet 1850-1920. I *Kolonitid – Nordmenn på eventyr og big business i Afrika og Stillehavet.* Kirsten Alsaker Kjerland og Knut M. Rio (red) Oslo 2009.

Torstveit, Johannes G: *Vår ære og vår makt.* Ei næringsøkonomisk undersøkning av skipsfarten i Arendal i 1870 – åra, Hovedoppgave i historie UIB, 1986

Tveite, Stein: *Jord og gjerning.* Trekk av norsk landbruk i 150 år. Det kongelige selskap for Norges vel 1809-1959, Oslo 1959

Tønnesen, Johan Nicolay: *Den norske sjøfarts historie.* Bind 2, del 3, Oslo, 1951

Tönnies, Ferdinand: *Community and Society (Gemeinschaft und Gesellschaft).* With a new introduction by John Samples. New Brunswick, N.J. 1988 (Optrykk 1993, 1. utgave 1989)

Vevstad, Andreas: *Øyestad kommune 1838 – 1991.* Den kommunale virksomheten i Øyestads ”selvstendige” periode. Utgitt av Øyestad Historielag i samråd med Øyestad kommune, 1992

Wisth, Svein: *Skipsfarten i Dypvåg sogn på 1800 tallet.* Skipsfarten som bygdenæring. Hovedoppgave i historie, UIO, 1977

Aalholm, Olav Anton: *Handelshuset Thommesen-Smith, T. Thommesen & Søn – Smith & Thommesen.* Utgitt av Rygene – Smith & Thommesen A/S. Arendal 1983

Artikler:

Sogner, Knut: *Plankeadel – en storeiende families vekst og fall.* Fagartikkel 2001

<http://www.sivilokonomene.no>

Sætra Gustav og Beate: *To herskapsgårder – to skipsredere, Natvig og Langevoll.* I årsskrift fra Øyestad historielag. Arendal 1990

Verboven, Koenraad: *The associative order: status and ethos among Roman businessmen in Late Republic and Early Empire.* 2007

Utrykte kilder:

Christophersen: En oversikt over skip familien Christophersen hadde eierandeler i. Dette er oppbevart hos familien og hos Anna Svenningsen.

Stang Giggi: Brev fra Giggi 22 nov 2010 etter forespørsel fra Anna Svenningsen. Inneholder informasjon om Niels Olsen og hans sønner, skip Nils Milberg hadde eierandeler i, samt kopi av skrifter etter Nils Milbergs datter Laura Bryn. Dette er oppbevart hos Anna Svenningsen

Sætra Gustav: Skiftende sjø. O. T. Tønnevold i Grimstad, uttrykt manuskript Grimstad 2011

Andre kilder:

Hedberg Alf Henrik: Skipsreder Gunder Olsens slekt 1554-1954. Slektshefte har jeg fått av Erik Hedberg i Arendal, oldebarn av Gunder Olsen. Trykt i Arendal 1954. Oppbevares hos Anna Svenningsen.

Aust-Agder kulturhistoriske senter (Aust-Agder arkivet) Forkortet til **Aaks** i notene:

Kommunearkivet:

Arendal kommune likningen: fortegnelse over skipsrederi, skip og skipsparter 1871-1883:

2.4.1

Likningskladd 1883, Arendal kommune arkiv 2.3.2

Likningskladd 1897 Arendal kommunearkiv: 2.3.9

Likningskladd over Arendal 1902: 2.3.14

Arendal kommunearkiv, ligningskladd 1910, 2.3.29 nr 1.

Arendal kommune, ligningen 1917-1918, 2.1.36 bok 1.

Arendal kommunearkiv, Likningskladd 1874, 1875, 1880, protokoll 2,3,1

Arendal kommunelikning: fortegnelse over skipsrederi, skip og skipsparter 1871-1883: 2.4.1

Likningskladd Øyestad kommunearkiv 5.3.1 1889

Likningskladd Øyestad kommunearkiv 5.3.2 1896

Likningskladd Øyestad kommunearkiv: 5.3.3 1904

Dypvåg kommune likningen kladdehefter 1897-1911: 4.1.35

Dypvåg kommunearkiv, ligningsvesen 4.1.11 1889-1897

Ligningen 1892

Dypvåg kommunearkiv, ligningsvesen 4.1.12 1897-1907

Ligningen 1902, 1907

Dypvåg kommunearkiv, ligningsvesen 4.1.12 1897-1907

Dypvåg kommunearkiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 1897-1899

Dypvåg kommunearkiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 1900-1902

Dypvåg kommunearkiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 ,1910

Dypvåg kommunearkiv, ligningsvesen 4.1.3, 1908, 1910

Dypvåg kommunearkiv, ligningsvesen 4.1.14, 1913-1914

Dypvåg kommunearkiv, ligningsvesen 4.1.15, 1916-1917

Forretningsarkivet:

Gunder Olsens brevkopibok, protokoll 215

Gunder Olsen brevkopibok, protokoll 216

Gunder Olsens brevkopibok, protokoll 217

Gunder Olsen protokoll: 218

Gunder Olsen protokoll: 219

Personalarkiv:

Personalia katalog 355: Gjeruld Olsen kassabok 1863-1875, Gjeruld Olsen Statusbok 1879-1905

Personalia katalog 356: Brev fra Gunder til sønnen Johan G. Olsen

Personalia 388, Røer

Personalarkiv 358: Brev fra Niels Olsen til sin sønn Gunder Olsen

Personalia katalog 358: Niels Olsen

Fartøysarkiv:

Fartøysarkiv 316

Fartøysarkiv 4. Adephe

Fartøysarkiv 5. Adelpie

Fartøysarkiv 165. Hermanos

Fartøysarkiv 223-225. Natvig

Fartøysarkiv 411-414. Zeus

Credo 384 t	1867- 93				24	16			40
Disponent 508 t	1885- 1900				36	127		27	190
Enigheden 122 t	1856-?								
Familien ? t	1833- 1867								
Fides 308 t	1877 1887- 89			39	20 58				20 97
Franklin 465 t	1873 1892- 1903		58 58	58 58	58 87 87	39 68	19 19	39 39	271 329
Hermanos 353 t	1865- 1867								
Hermanos 384 t	1868 1890- 1902		48 48	64 64	64 88	48 72	48 48	32 32	304 352
Hesperia 510 t	1877 1887-97		42 42	32 32	64 104	42 42	21 21	32 32	233 273
Håkon Håkonsen 619 t	1888- 1897				39				39
Idun 1232 t	1887-88					25			25
Jernbyrd 245 t	1877-								
Jotun 885 t (915)	1876- 1886		37	44	184	37			302
Leif Erikson 597 t 1875-94?	1875- 1894			15	134				149
Magnum	1879- 1895						?	?	
Mediator 295 t	1882- 1892				9	28			37
Minerva									
Natvig 484 t	1875 1888 1906		40 40	62 62	40 71	40 71 91	40 40	40 40	262 324 444
Normania 369 t 1864-91	1864- 1891	-	46	46	31	46	31	15	215
North America 505 t	1867- 1888					23			23
Norwegia 581									
Patrie 327 t	1862- 1872					41			41
Peabody 462 t 1869-97	1869 1886 1889-		58 58 58	87 87 87	77 105 134	58 58 87	58 58 58	38 38 38	376 404 462

	1897								
Presto 300 t	1871- 1887		19	25	25	25	13		107
Sappho 515 t	1886- 1894				257				257
Schamyl 325 t	1888								
St.Joseph 260 t	1860		22		22				44
Succes 266 t									
Tancred 455 t	1872 1892- 1906		57	57	57 71 96	37 52 57	18 19	37 38	263 292 267 ¹⁸⁶
Thora 646 t	1884- 1902				52	32		32	116
Trioner 207 t 1850-71	1850- 1871		52	17					69
Try 464 t 1882-93?						93			93
Volus 1877					8				8
Zeus 483 t	1865-86 1887- 1895		40	60	122	40			262
			40	60	171	40			311
Ziba 260 t	1876-02		65					21	86
Aksjeselskapet Magnum									
Magnum 1366 t	1878-95			8			8	8	24
Lady Blessington 1087 t	1878-95			6			6	6	18
Høvding 1059 t	1878-95			6			6	6	18
Jern og stålseilskip									
Celox 376 t 1891-1905	1891-97 1898-	-	-	-	143	38	-	23	203
					154	38		23	215
Zeus 349 t 1986-1913	1897- 1913				182	28		14	224
Sum									
47 skip		19	806	911	2179	1132	269	507	5861

Niels Olsens døtre og ektemenn: Skipsandeler

Skip	Periode	Jens Krøger	Chr. C.	Anders Røer	Jens. J.
------	---------	-------------	---------	-------------	----------

¹⁸⁶ Gunders sønn Johan G. Olsen fikk en eierpart på 28 tonn i denne skuta da det ble gjort om til aksjeselskap i 1904

		(Ingeborg)	Christophersen (Torborg, Ingeborg M)	(Karen C)	Krøger (Nicoline E.)
Fides 308 t	1862-1891	Fører og korr.r 1862			67 fører og korr 1872
Normania 369 t	1864-1890			92	
Patrie 327 t	1862-1872			?	
Presto 300 t	1860-87?		100	25	
Succes 266 t	1872				
Tancred 455 t	1873-1904			58	
Celox 376 t 1891-1905	1892-97 1898-05				22 19 A.Krøger Sønn
Zeus 349 t	1897-1913				52
Sum			100	192	

2. Oversikt over Skip familien Olsen hadde eierskap i

Adelphie: Skonnertskip 235 tonn. Bygget på Natvig i Øyestad i 1866 av Paul Kittelsen. Ombygd i 1875 og 1889. Solgt til K. O. Knudsen 1892. Solgt til Fredrikstad i 1911 og avrigget i 1912.

Fører: fra 1866 Clemet Clemmetsen, 1891-1911 T. Tarraldsen

Foto i NSM, NS b2 Adl. Sjømannsfor. 100 år s. 39

Kilde: AAKS Skuteregisteret.

Parter 27/7- 1869

Korr. Reder Ole Peder Olsen 1867-75, Gunder Olsen 1876-91

Navn	1869	Tonn	1888	Tonn
O. P Olsen	10/48	49	8/48	39
P. E. Olsen	8/48	39	8/48	39
Gunder Olsen	8/48	39	10/48	49
Geelmuyden	4/48	20	-	
Sørensen	4/48	20	-	

Christopter Olsen	4/48	20	4/48	20
Gjeruld Olsen	6/48	29	8/48	39
Niels Olsen	3/48	15	3/48	15
P. Kittelsen	1/48	4	1/48	4
G. Ommundsen	-	-	2/48	10
Nicolay Olsen			4/48	20
Sum	48/48	235	48/48	235

Kilde: Fartøysarkiv 4

Nicolay Olsen er kjøpmann i Arendal som leverer varer til Adelphie. 17/3- 1891 selges Adelphie til trelasthandler K. O. Knutsen for 9750 pluss 1% kommisjon?

Skipet selges fri for heftelser og gjeld. Kilde: Fartøysarkiv 4

Admete:

Bark 230,5kl (484 tonn) Bygget på Natvig i 1871 av Paul Kittetsen. Forlist 18/1 1881.

Førere: O. H. Gundersen 1872-75, G. Næss 1876-81.

Redere: O. P. Olsen 1872-?, O. A. Andersen ?

Kilde: AAKS Skuteregisteret

Navn	Part	Tonn
P. E. Olsen	1/8	61

Kilde: Ardl. Kom. Likning: Fortegnelse over skipsrederi, skip og skipsparter katalog 2.4.1

Alert:

Bark bygd 1881 i Arendal. 543 tonn

Fører: 1885 J. Jensen 1892 J. J. Krøger

Korr. Reder: Chr. Th. Boe

Kilde: Veritas registeret 1892

1889:

Navn	Part	Tonn
Gunder Olsen	8/48	87
Gjeruld Olsen	2/48	22
Jens Jensen Krøger	6/48	

Kilde: AAKS Forretningsarkiv 219 og personalarkiv 355, Øyestad kommunearkiv
likningskladd 1896 protokoll 5.3.2

Argo:

Bark, 600 netto tonn. Bygd 1868 i Bergen. Kjøpt for 38 000 i 1883 av Arent Arentsen m.fl i Naresø. Rapportert som vrak i England 1903

Redere: 1897-1902

Navn	Part	Tonn
Nils Olsen jr	1/10	

Kilde: Kladderhefte likning for Dypvåg kommune: 4-1-35, kladderhefte for Borøen 1897, Bakka 2010 s. 340, Dypvåg kommunearchiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 1900-1902.

Brage

305 tonn. Bygget i Holt i 1857. Hjemmehavn Tvedestrand. Pris for skipet 11045 spd. (NSM. Årbok 1992: Info om redere, reiser og regnskap)

Redere:

Navn	Part	Tonn
Thomas Pedersen	6/16	114
Knud Gundersen adl	4/16	76,5
John & Peder Pedersen	4/16	76,5
Clemet B. Pedersen	1/16	19
Nils Olsen	1/16	19
Sum	16/16	305

Kilde: AAKS Skuteregisteret

Clio:

Bark 306 tonn. Bygd 1856. Båten er ikke reg. i 1869. Kondemnert 26/9 1887 i Holmestrand. (Oljemaleri)

Førere: P. E. Olsen 1855, Gj. Olsen 1856, N. Olsen 1864-65, G. Olsen 1867-68, Chr. Olsen 1870-71, O. Christensen 1872-73, K. Nielsen 1874-78, P. R. Nielsen 1879-85.

Rederi: N. Olsen 1855, P. E. Olsen 1856, P. E. Olsen 1862-65, G. Olsen og P. E. Olsen 1868, (Ver. 68)

Gj. Olsen 1870-87

Kilde: AAKS Skuteregisteret

Navn	Part 1867	Tonn
Gjeruld Olsen	1/8	39
O. P. Olsen	2/8	76
P. E. Olsen	2/8	76
Gunder Olsen	1/8	39
Nils Olsen jr	2/8	76
Sum	8/8	306

Kilde: Peronaliaarkiv 355 Kassabok 1863-75

Collector:

Bark 464 tonn. Bygget på Natvig av Paul Kittelsen 1865. Registrert i Tvedestrand i 1877.

Førere: N. Olsen 1865-74, Chr. Olsen 1879

Rederi: O. P. Olsen 1865-78, Niels Olsen 1879.

Pater 1865:

Navn	Part	Tonn
Niels Olsen	5/24	97
A. Geelmuyden	4/24	77
O. P. Olsen	5/24	97
P. E. Olsen	5/24	97
Gunder Olsen	2/24	38
Gj. Olsen	2/24	38
Sum	23/24	444

Kilde: AAKS Skuteregisteret, Forretningsarkiv 219, personalia 355 (kassabok 1863-75)

Concordia:

Brigg 160 tonn. Bygget i Arendal 1811.

Fører 1829: Niels Olsen, 1837: C. Christophersen

Rederi: Niels Olsen 1818-27, Niels Olsen 1829

Kilde: AAKS Skuteregisteret, Fartøysarkiv 76

Concordia:

Bygget 1838, 198 tonn

Kilde: skipsoppmålingskontroll 1830-45 Arendal. No 3/38 Målt ved Colbjørnsvig med Christopher Christophersen og Niels Olsen tilstede.

Parter (når?)

Niels Olsen ?

Gunder Christophersen 5/12

Christopher Christophersen ?

Kilde: AAKS Skuteregisteret

Førere: 1829: Niels Olsen, 1837: Chr. Christophersen

Reder 1829: Niels Olsen Arendal

Kilde: Fartøysarkiv 76

Credo:

Bark 384 tonn. Nybygget og målt på Natvig 1867.

Førere: Chr. C. Christophersen 1874-78, E. Pettersen 1878-80, E. O. Sivertsen 1880-81, I. R.

Christophersen 1881-88, J. B. Christophersen 1888-93, E. Christophersen 1893-1902,

Redere: 1868-93 Chr. C. Christophersen Lyngøer og Ole P. Olsen Natvig.

Kilde: AAKS Skuteregisteret, Fartøysarkivet 84

Redere 1877

Navn	Part	Tonn
Gunder Olsen	3/48	24
Gjeruld Olsen	2/48	16

Kilde: Forretningsarkiv 219 Personalialia 355

Disponent:

Bark bygd 1876 i Porsgrund. 508 tonn

Fører: 1885 M. E. Mathiesen, 1892 J. Jensen

Reder: Christian Theodor Boe mfl.

Kilde: Veritas 1885, 1892

I et brev fra fylkesarkivar O. A. Aalholm skriver han at skipet er bygget i Arendal i 1873 i følge "Norske seilskibsrederier gjennom 50 år" Fredhøis forlag A/S, Oslo (1934?) s 244.

Skipet forsvinner fra veritasregisteret fra og med 1901. Aalholm antar at det forliste i år 1900.

Kilde: Fartøysarkivet 100

Navn	Part	Tonn

Gunder Olsen	4/56	36
Gjeruld Olsen	14/56	127
Niels Olsen jr	3/56	27
Sum	21/56	190/508

Kilde: Forretningsarkiv 219, personalarkiv 355, Kladdhefte for Dypvåg kommune katalog 4-1-35, kladdhefte for Borøen 1897

Enigheden:

Skonnert 122 tonn. Bygget på Salterød 1856.

Fører: N. Olsen Milberg 1877

Reder: Niels Olsen, Niels Olsen Milberg 1877-82

Kilde: AAKS Skuteregisteret

Familien:

Bygd 1833 i Arendal

Kilde: Skipsmålingsprotokoll 1830-45, No 6/34. Natnr.209 Nybygd i Arendal. I Biilbrevet står det at skipet er bygd ved Fævig i Grømstad. I skipsmålingsprotokollen står Niels Olsen som eier og fører av briggen. Påtegning natbevis 12/67 1864 eies av Jens Svensen og Niels Olsen. De forrige eierne var etter Tvedestrand natbevis Nils Olsen, Madam A. M.

Christophersen mfl. I følge indre Dept skriv av 11/6 1867 er briggen abandonneret i Vlissingen

Kilde: AAKS Skuteregisteret

Regnskapsbok for brigg Familien 1853-54. Det ser ut som om Gunder Olsen har vært kaptein på skuta i denne perioden og ført månedlig regnskap.

Kilde: Forretningsarkiv 219

Fides:

Brigg 308 tonn. Bygd i Grimstad i 1853.

Fører: 1864 Jens Krøger, 1872 Jens J. Krøger, 1882- A. Olsen

Korr. Reder: J. Krøger 1862, Jens J. Krøger 1872-86, Gunder Olsen 1886-91

Kilde: Veritas 1884, fartøysarkivet 126

Navn	Part 1887-1889	Tonn
------	----------------	------

Gunder Olsen	6/32	58
Hr. B. Krøgers familie	7/32	67
Aanon Olsen	7/32	67
M. H. Smith	5/32	48
P. E. Olsen	4/32	39
P. R. Nielsen	3/32	29
Sum	32/32	308

Kilde: Fartøysarkiv 70

Franklin:

Bark bygget på Natvig i 1873 av Paul Kittelsen. 465 tonn.

Kondemnert i 9/6 1903.

Førere: C. Clemetsen 1875-80, 1882-87, Waagle 1880-82, O. F. Nilsen 1887-93, T. Tellefsen 1893-1903.

Rederi: G. Olsen 1875-1903

Kilde: AAKS Skuteregisteret

Redere:

Navn	Parter 1877-1891	Tonn	Parter 1892-1903	Tonn
O. P. Olsen	3/24	58	6/48	58
P. E. Olsen	3/24	58	6/48	58
Gunder Olsen	3/24	58	9/48	87
Geelmuyden	3/24	58	-	-
A. O. Andersen	3/24	58	6/48	58
Gj. Olsen	2/24	39	7/48	68
Niels Olsen	2/24	39	4/48	39
C. Clemetsen	2/24	39	4/48 O. T. Nielsen	39
Chr. Hoelstad	2/24	39	4/28	39
Chr. Olsen	1/24	19	2/48 (enken)	19
Sum	24/24	465	48/48	645

Kilde: Fartøysarkiv 138, 139, 140

Skipet var ferdig i feb. 1874 og hadde da kostet 24450 spd. Det var taksert til 26500 og assurert til 25000 spd.

Kilde: Fartøysarkiv 138

Hermanos:

Bark 353 tonn. Bygget i Tvedestrand 1857.

Fører Christopher Olsen 1865-67

Korr Reder Christopher Olsen 1865-67.

Hermanos:

Barkskip 384 tonn

Bygget på Natvig i 1868. Forliste antaglig i feb. 1898

Fører: P. Hauff 1869-75, L. Jacobsen 1876-83, O. T. Nielsen 1884-87, P. R. Nielsen 1888-1889, S. Andersen 1890-99.

Kilde: AAKS Skuteregisteret

24/9-1869

Parter i skipet:

1869-78 Korr. Reder: Ole Peder Olsen

1879-99 Korr. Reder: Gunder Olsen

Kilde: Fartøysarkiv 165, 166

Navn	Parter 1869-1889	1890-1899	Tonn
Ole P. Olsen	6/48	6/48	48
P. E. Olsen	8/48	8/48 enken har parten i 1899	64
Gjeruld Olsen	6/48	9/48	72
Chr. Olsen	6/48	6/48 Enken her parten i 1899	48
Gunder Olsen	8/48	11/48	88
Niels Olsen	4/48	4/48	32
Geelmuyden	6/48	-	-
Kallevig	4/48	4/48	32
Sum	48/48	48/48	384

Hesperia:

510 tonn. Bygget i Italia 1874 (Castellamare).

I følge skriv fra Kragerø tollkontor av 7/2 1901 er Hesperia overgått til det tollstedet.

Redere:

Navn	Parter	Tonn
O. P. Olsen	4/48	42
Gj. Olsen	4/48	42
P. E. Olsen	3/48	32
Niels Olsen	3/48	32
Chr. Olsen	2/48	21
Gunder Olsen	6/48	64
A. D. Geelmuyden	8/48	1883: Julius Spørck eier denne parten: 85 t
Brødrene Andersen	12/48	127
Sorenskriver Stang	6/48	64
Sum	48/48	510

Kilde: AAKS Skuteregisteret

Håkon Håkonsen:

Bark 619 tonn, bygd i Stavanger i 1873. hjemmehørende i Bergen

Førere: J. Jensen

Korr. Reder: 1888 Rasmus F. Olsen

Kilde: Veritas 1888

1888:

Navn	Part	Tonn
Gunder Olsen	1/16	39

Kilde: Forretningsarkiv 219

Idun:

1232 tonn

Redere 1887-88

Navn	Part	Tonn
Gjeruld Olsen	2/100	25

Kilde: Personalarkiv 355, Gjeruld Olsens status pr 1879-1905

Jernbyrd:

Bark 245 tonn.

Fører: Barth, A 1877

Reder: Ole. P. Olsen 1877

Kilde: Veritas 1877

Jotun:

Krysseilskip (el) 885 tonn. Bygd i Castellamare (Italia) i 1876, ombygd 1882 (915 tonn)

(hvite seil b2 s. 92) Forlist 14/6 1886.

Korr. Reder: Gunder Olsen er korresponderende reder, men A. D. Geelmuyden har størst part

Redere:

Navn	Part 1876-86	Tonn
A. D. Geelmuyden	15/120	111
P. Gulbrandsen	15/120	111
Sorenskriver Stang	18/120	133
Brødrene Andersen	18/120	133
Gunder Olsen & brødre	25/120	184
O. P. Olsen	5/120	37
Peder Olsen	6/120	44
Gjeruld Olsen	5/120	37
E. M. Eriksen	6/120	44
Niels Christensen	6/120	44
Jens Lassen	1/120	7
Sum	120/120	885

Kilde: AAKS Skuteregisteret, fartøysarkiv 186, 187.

Leif Erikson

Bark 597 tonn. Bygget i Larvik i 1874.

Førere: H. P. R. Mathiesen 1875-77, C. Hansen 1878-82, C. Jensen 1883-89, A. Krøger 1890-94.

Redere: Chr. Boe 1875-89, Gunder Olsen 1890-94

I følge kjøpekontrakt av 28/3 1888 har Christen Boe, O. Boes enke og Jacob Boe solgt sine til sammen 17/40 deler til Gunder Olsen 9/40 og A. Krøger (fører)8/40.

I følge innberetning fra konsulatkontoret av 30/4 1894 er Leif Erikson forlist ved Nepal den 5/1 1894 og deretter kondemnert.

Kilde: AAKS Skuteregisteret

Parter 1875-94

Navn	Part 1875-87	Tonn	Part 1888-1894	Tonn
Chr. Th. Boe	15/40	224	-	-
Gunder Olsen	9/40	134	17/40	254
Anton Krøger	8/40	119	15/40	223
E. Dedekam	5/40	75	5/40	75
Kasper Hansen	2/40	30	2/40	30
O. Olsens Enke (Peder Even? O. P?)	1/40	15	1/40	15
Sum	40/40	597	40/40	597

AAKS: Skuteregisteret, fartøysarkiv 198

Aksjeselskapet Magnum:

Nils Olsen jr dannet i 1878 aksjeselskapet Magnum. Det bestod av tre store treseilskip innkjøpt fra utlandet: Magnum (1366 nrt) bygget i St. John, New Brunswick, i 1859, Lady Blessington (1087 nrt), bygget i Maine, 1855, og Høvding (1059 nrt), også bygget i Maine i 1855.

Magnum

Bark. Bygd i 1859 i St. John N.B. Hjemmehørende i Tvedestrand, 1366 tonn

Rederi: Aktieselskapet Magnum 1879-95 Nils Olsen jr

Redere:

Navn	Part	Tonn
Nils Olsen jr	1/170	8
Christofer Olsen	1/170	8

Kilde: AAKS skuteregisteret, Kladdhefte for Dypvåg kommune katalog: 4-1-35, kladdhefte for Borøen 1897

Lady Blessington

Bark bygget i Maine 1855, 1087 tonn

Rederi: Aksjeselskapet Magnum 1879-95 Nils Olsen jr

Redere:

Navn	Part	Tonn
Nils Olsen jr	1/170	6
Christofer Olsen	1/170	6

Kilde: Wisth 1977 s. 99

Høvding:

Bark bygget i Main 1855, 1059 tonn

Rederi: Aksjeselskapet Magnum 1879-95 Nils Olsen jr

Redere:

Navn	Part	Tonn
Nils Olsen jr	1/170	6
Christofer Olsen	1/170	6

Kilde: Wisth 1977 s. 99

Mediator:

Bark bygd 1873. 295 tonn

Fører: J. Jensen 1882-89, R. Nielsen 1890-1893.

Reder: Gunder Olsen 1882-92

Navn	Part	Tonn
Gunder Olsen	1/32	9
Gjeruld Olsen	3/32	28

Kilde: Forretningsarkiv 219, personalarkiv 355

Minerva:

Brigg.

Fører: 1848-49 A. B. Tellefsen

Kilde: Forretningsarkiv 219

Natvig:

Bark bygd på Natvig i 1875 av Paul Kittelsen. 484 tonn

Førere: W. Smestad 1876-89, P. Sundblad 1889-06

Redere: Gunder Olsen 1876-1906

Kilde: AAKS Skuteregisteret

Redere:

Navn	Parter 1886	Tonn	1888	Tonn	1897	1901	Tonn
P. E. Olsen	6/48	62	6/48	62	6/48	6/48	62
Geelmuyden	6/48	62	-	-	-	-	-
O. P. Olsen	4/48	40	4/48	40	-	-	-
Gj. Olsen	4/48	40	7/48	71	7/48	9/48	91
Chr. Olsen	4/48	40	4/48	40	4/48	4/48 Enken	40
Gunder Olsen	4/48	40	7/48	71	7/48	7/48	71
Niels Olsen	4/48	40	4/48	40	4/48	4/48	40
Peder Olsen	4/48	40	4/48	40	4/48	-	-
Ove s. Andersen	4/48	40	4/48	40	4/48	4/48	40
Chr. Hoelstad	4/48	40	4/48	40	4/48	4/48	40
P. Hauff	4/48	40	4/48	48	4/48	4/48	40
P. Sundblad					4/48	4/48	40
Joh. G. Olsen						2/48	20
Sum	48/48	484	48/48	484	48/48	48/48	484

Kilde: Fartøysarkivet 223, 224, 225

Barkskipet Normania : 369 tonn. Bygget på Natvig i 1864.

Fører: Niels Røer 1864-73, H. W. Næss 1874-75, Andersen 1876, A. Andersen 1877-79, A. M. Lindstrøm 1880-85, T. Thorbjørnsen 1886-90.

Korr. Redere A. Røer 1864-70, Ole P. Olsen 1871-76, Gunder Olsen 1877-90.

Solgt til A. Hartvigsen 1891

Kilde: AAKS Skuteregisteret.

Parter

Navn	1866-1890		Tonn	
Karen Røer	6/24		Karen Røers barn i 1891	92
P. E. Olsen	3/24			46
Gj. Olsen	3/24			46
O. P. Olsen	3/24			46
Chr. Olsen	2/24	Chr. Olsens enke i 1890		31
Gunder Olsen	2/24			31
Niels Olsen	1/24			15
P. Olsen	2/24			31
Chr. Pedersen	2/24			31
Sum	24/24			369

Fartøysarkiv 242, 243

North America:

505 tonn

Navn	Part 1867-1888	Tonn
Gjeruld Olsen	1/16	23

Kilde: Personalarkiv 355,

Patrie:

Bygd 1848 i Grimstad. 327 tonn

Førere: A. Røer 1862-68 (69?)

Rederi: A. Røer 1862-69, A. Røers enke 1870-72

AAKS Skuteregisteret

Er Gunder Olsen kaptein eller korr. Reder mellom 1855-59? Det synes som om han har vært kaptein og ført månedlig regnskap for skipet.

Kilde: Forretningsarkiv 219

Navn	Part 1867	Tonn
Gjeruld Olsen	1/8	41

Peabody:

Bark 462 tonn. Bygget på Natvig i 1869 av Paul Kittelsen

Førere: W. Sundblad 1871-75, A. Røer 1875-76, K. Nielsen 1876-77, C. Jørgensen 1878-80, G. Omundsen 1881-87, N. Christophersen 1889, P. R. Nielsen 1890-97.

Solgt til Sverige i mars 1897

Korr. Reder: O. P. Olsen 1871-75, Gunder Olsen 1876-97

Kilde: AAKS Skuteregisteret

Parter

Navn	1873-1885	Tonn	1886	Tonn	1889-1896	Tonn
P. E. Olsen	9/48	87	9/48	87	9/48	87
Gunder Olsen	8/48	77	11/48	105	14/48	134
O. P. Olsen	6/48	58	6/48	58	6/48	58
Gj. Olsen	6/48	58	6/48	58	9/48	87
Chr. Olsen	6/48	58	6/48	58	6/48 (1896 enken)	58
Geelmuyden	6/48	58	6/48	58	-	
Niels Olsen	4/48	38	4/48	38	4/48	38
H. S. Furst	3/48	28	-	-	-	
Sum	48/48	462	48/48	462	48/48	462

Kilde: Fartøysarkiv 265, 266

Presto:

Bygd 1858 på Kvasseberg. 300 tonn

Overført til Arendal 1887

Redere:

Navn	Part	Tonn
C. Chrisophersen Borøen	16/48	100
Gunder Olsen	4/48	25
O. P. Olsen	3/48	19
Anders Røer	4/48	25
Gj. Olsen	4/48	25
P. E. Olsen	4/48	25

Chr. Olsen	2/48	13
Anna M. Christophersen	4/48	25
Sum	45/48	257/300

Kilde: Skuteregisteret

Sappho:

Bark 515 tonn. Bygget i Grimstad 1886

Korr. Reder: M. H. Smith, Arendal 1886, Gunder Olsen 1887-1894, M. H. Smith 1894-
M. H.

Smith går i 1886 konkurs og inngår en kontrakt med Gunder Olsen vedr. barken

Sappho. Gunder har lånt Sapphos rederi en vekselobligasjon på 20000,-. Han har da sikkerhet i hele skipet, samtidig som han også overtar bestyrelsen av skipet. For bestyrelsen skulle han få 300 kr årlig. Han hadde også en garanti fra de andre aksjeeierne på kr 5000 hvis han fikk noen utlegg for skipet.

Gunder inngikk så en avtale med skipsfører Gunder Røer (hans nevø) og Hans C. Henriksen der de begge inngikk med $\frac{1}{4}$ hver i skipets berettigheter og forpliktelser. Dette tilsvarte 4000,- på hver. Gunder stod da til ansvar for den andre halvparten.

Navn	Part 1886-94	Tonn
Gunder Olsen	2/4	257
Gunder Røer	$\frac{1}{4}$	129
Hans. C. Henriksen	$\frac{1}{4}$	129
Sum	4/4	515

Kilde: Fartøysarkiv 316

Schamyl:

Bark 325 tonn. Bygd i Grimstad 1965, ombygd i 1878.

Korr. Reder: 1888 Brødrene Herlofsons konkursbo mfl.

Kilde: Veritas 1888

Det ser ut som om Gunder Olsen har ført regnskap for dette skipet fra 1887 til 1889.

St. Joseph:

Bark 260 tonn. Bygget 1844

O. P. Olsen kjøpte i 1860 1/12 i skipet for 416 spd

Redere:

Navn	Part	Tonn
O. P. Olsen	1/12	22
Gunder Olsen	1/12	22

Kilde: Forretningsarkiv 219, AAKS skuteregisteret

Succes:

Brigg 230 tonn. Bygd 1848 i Tvedestrand.

Korr. Reder : Anders Røer, Anders Rørs enke Karen fra 1872

Parter: Usikkert

Tancred

455 tonn. Bygd på Natvig i Øyestad 1872 av Paul Kittelsen. Skipet ble solgt til et aksjeselskap i april 1904 for 12000,-. Gunders sønn Johan Gustav Olsen er oppført som korresponderende reder for skipet i veritas 1905, men forsvinner i 1906

Førere: S. L. Juell 1873-86, L. A. Bjørnløw 1886-02, A. G. Tobiassen 1902-06

Aust-Agder kulturhistoriske senter har en akvarell av Tancred

Korr. Reder: O. P. Olsen 1873-77, Gunder Olsen 1877-06

Redere:

Navn	Part 1874-81	Tonn	Part 1882-87	Part 1888-94	1895-1904	Tonn
O. P. Olsen	3/24	58	3/24	12/96	12/96	57
P. E. Olsen	3/24	58	3/24	12/96	12/96	57
G. Olsen	3/24	58	3/23	15/96	15/96	71
Gj. Olsen	2/24	37	2/24	11/96	11/96	52
Chr. Olsen	1/24	18	1/24	4/96	4/96	19
N. Olsen	2/24	37	2/24	8/96	8/96	38
Karen Røer	3/24	58	3/24	12/96	12/96	57
Geelmuyden	3/24	58	3/24	-	-	
N. Røer	2/24	37	2/24	8/96	8/96	38
Gunder Røer	1/24	18	2/24	8/96	8/96	38

E. J. Brønlund	1/24	18	-	-	-	-
Carl Raaum	-		-	6/96	-	
C. Kløcker					6/96	28
Sum	24/24	455	24/24	96/96	96/96	455

Kilde: AAKS Skuteregisteret , Fartøysarkiv 345, 346, 347

Aksjeselskapet Tancred:

Opprettet 29/3 1904

Korr. Reder: Johan. Gustav Olsen (Veritas 1905)

Navn	Aksjer	Kjøpesum	Tonn
L. A. Bjørnløw	8	2000	7
P. E. Olsens enke	6	1500	57
Gjeruld Olsen	6	1500	57
Gunder Olsen	10	2500	96
Niels Olsen	4	1000	38
Chr. Olsens enke	2	500	19
Johan. G. Olsen	3	750	28
Chr. Kløcker	3	750	28
Lund & Co	2	500	19
G. Clausfen	2	500	19
E. J. Brønlund	1	250	9
Jonsen	1	250	9
Sum	48	12000	455

Kilde: Fartøysarkivet 346

Thora:

Bark 646 tonn, bygd i Tvedestrand 1884. Hjemmehørende i Tvedestrand

Fører: 1885 N. C. Olsen

Korr. Reder: 1885 J. A. Pedersen

Kilde: Veritas 1884

Redere 1884:

Navn	Part	Tonn
------	------	------

Gunder Olsen	8/100	52
Gjeruld Olsen	5/100	32
Nils Olsen jr.	5/100	32

Kilde: Forretningsarkiv 219, Personalarkiv 355

Trioner:

Brigg bygd 207 tonn

Førere: 1852-56 O. P. Olsen, 1864 H. Thorsen

Korr. Reder 1850-1871: O. P. Olsen

Redere:

Navn	Part	Tonn
O. Pedersen	3/12	52
H og N Ribe	3/12	52
O. P. Olsen	3/12	52
A. Jensen og A. Falk	2/12	34
P. E. Olsen	1/12	17
Sum	12/12	207

Kilde: Forretningsarkiv 219 og Ingemann, A 1856

Try:

Bygd 1859, Kjøpt fra England 1882. 464 tonn.

Forlist 1893

Eiere 28/5 1889

Navn	Part	
Chr Løvold	3/20	70
Kristen Von Kervel	2/20	46
Gjeruld Olsen Natvig	4/20	93
Chr. Christensen	3/20	70
Smith & Hansen	4/20	93
Axel Smith	4/20	93
Sum	20/20	464

Kilde: Skuteregisteret

Volus

270 tonn

Navn	Part	Tonn
Gunder Olsen	1/36	8

Kilde: Forretningsarkiv 219

Zeus:

Bark 483 tonn. Bygd på Fevik i Grimstad i 1860.

Førere: G. Olsen 1867-72, H. Thorsen 1873-95

Rederi: G. Olsen 1865-1895

Redere: G. Olsen mfl, 1877- Ole Pedersens enke utgått av rederiet.

Kilde: AAKS Skuteregisteret

Skipet kostet 50332 kr. Fra 1860 til 1895 seilte Zeus inn 269778kr.

Navn	Part 1867-86	Tonn	Tonn 1887-95
Ole Pedersen	11/24	221	
Gunder Olsen	6/24	122	171
P. E. Olsen	3/24	60	60
O. P. Olsen	2/24	40	40
Gjeruld Olsen	2/24	40	40
Sum	24/24	483	311

Kilde: Fartøysarkiv 412, forretningsarkiv 219

Ziba:

260 tonn. Bygget 1876 på Natvig av Paul Kittelsen.

Solgt til Bergqvara i Sverige i 1902 for 15000,-

Førere: Olsen 1878-83, T. Knutsen 1883-97, O. Olsen 1897-01, T. Tellefsen 1901-02, O.

Olsen 1902-03

Redere 1877:

Navn	Part 1877-1902	Tonn
O. P. Olsen	12/48	65
A. D. Geelmuyden	9/48	49
Rudolf Olsen	6/48	33
Ove. S. Andersen	6/48	33

A. O. Andersen	3/48	16
Sorenskriver Stang	3/48	16
Carl Boe	3/48	16
Niels Olsen	4/48	21
E. J. Brønlund	2/48	11
Sum	48/48	260

Kilde: AAKS Skuteregisteret

Jern og stålseilskip

Zeus:

Bygd i 1896 på Kristiansands mekaniske verksted. Stålseilskip 349 tonn

Gunder Olsen var den som stod for byggingen av dette skipet. Byggesummen var satt til 71000 og skipet ble levert i juli 1896. Kilde: Fartøysarkiv 411. (byggektrakt)

Fører: Anton Krøger 1897-1906, C. Clausen 1906-09, L. A. Bjørløw 1909-10, A. Olsen 1910-13.

Solgt til Frankrike i 1914 for 44000.

Korr. Reder: Gunder Olsen

Redere:

Navn	Part 1897-1913	Tonn
Gunder Olsen	52/100	181
Lund & Co	15/100	52
Anton Krøger	15/100	52
Gj. Olsen	8/100	28
Niels Olsen	4/100	14
Johan G. Olsen	2/100	8
P. Hauff	4/100	14
Sum	100/100	349

Kilde: AAKS Fartøysarkivet 411

Celox:

Stålseilskip bygd på Kristiansand mekaniske verksted i 1891. 376 tonn. Solgt i 1905.

Kilde: Hvite seil b2 s. 46.

Korr. Reder Gunder Olsen

Førere: E. Salvesen 1893-1900, Th. Thorsen 1900-04, G. Clausen 1904-05.

Redere:

Navn	Part 1892	Tonn	Part 1898	Tonn
Gunder Olsen	38/100	143	41/100	154
Axel Smith	15/100	55	25/100	94
Lund & Co	10/100	38	-	
Gj. Olsen	10/100	38	10/100	38
N. Olsen	6/100	23	6/100	23
A. Krøger	6/100	23	5/100	19
K. Frøstrup	5/100	19	7/100	26
E. Salvesen	5/100	19	-	
Peter. L. Boe	3/100	11	3/100	11
Oscar Nergaard	2/100	7	3/100	11
Sum	100/100	376	100/100	176

Kilde: AAKS Skuteregisteret

Blanko:

Jernskip. Gjeruld har 2 akser i skipet til en verdi av 1000,- i 1905

Kilde: Personalarkiv 355 Gjeruld Olsen Statusbok 1879-1905

Ennerdale:

Jernskip. Gjeruld har 2 aksjer i skipet til en verdi av 1000,- i 1905

Kilde: Personalarkiv 355 Gjeruld Olsen Statusbok 1879-1905

Signi

Jernskip. Gjeruld har 1 aksje i skipet til en verdi av 1000,- i 1905

Kilde: Personalarkiv 355 Gjeruld Olsen Statusbok 1879-1905

Pallas:

Jernbark, 1334 brutto tonn. Bygd 1875 i Glasgow. Kjøpt på aksjon i Hamburg av N A P Staubo i 1905 for 48 000. Grunstøtte i 1910.

Niels Olsen Milberg hadde 2 aksjer i skipet til en verdi av 1000,-

Dampskip

Truma: Actieselskapet Truma

StD Bygd 1896 i Sunderland av Short Brothers. 979 tonn

Fører: 1897 N. Mogensen

Reder: Christian Theodor Boe

Kilde: Veritas 1902

Veritastakst: 325000,- Chr. Th. Boe hadde 87/162 i denne båten. Likningstakst av denne parten blir satt til 170000,-

Kilde: Likningskladd for Arendal 1902: 2.3.14

Gunders andeler i skipet:

1896		Verdi
Truma	5 aksjer, (1899, 6 aksjer)	5000, (1899: 6750,-)

Kilde: Forretningsarkiv 219

Gjerulds andeler i skipet i 1905

4 aksjer i Dampbaad Truma	4000
---------------------------	------

Personalarkiv 355 Aaks

Nedenes Actieselskapet Nedenes

StD bygd i Sunderland 10/ 1899 av Short Brothers. 974 tonn

Fører: 1902 J. Svenningsen

Reder: Christian Theodor Boe

Kilde: Veritas 1902

Verditakst: 400000. Chr. Th. Boe hadde 154/250 i denne båten. Likningstaksten av denne parten ble satt til 220000

Kilde: Likningskladd for Arendal 1902:2.3.14

Gunders andeler i skipet i 1899

14 aksjer	14450
-----------	-------

Kilde: Forretningsarkiv 219

Gjerulds andeler i skipet i 1905

6 aksjer	6000
----------	------

Kilde: Prsonalarkiv 355

Hisø: Actieselskapet Hisø

StD Bygd i Sunderland 8/1898 av Short Brothers. 972 tonn

Fører: 1902 Anders Pedersen

Reder: Christian Theodor Boe

Kilde: Veritas 1902

Veritastakst: 360000,- Chr. Th. Boe hadde 155/250 i denne båten. Likningstakst av denne parten ble satt til 220000,-

Kilde: Likningskladd for Arendal 1902: 2.3.14

Gunders andeler i skipet

1897		
Hisø	12 aksjer, (1899, 13 aksjer)	12040,- (1899: 13650,-)

Kilde: Forretningsarkiv 219 Aaks

Gjerulds andeler i skipet i 1905

8 aksjer	8000
----------	------

Kilde: Personalarkiv 355 Aaks

Arendal Dampskipselskap:

Selskapet ble stiftet 9 mars 1857 etter initiativ fra skipsrederne Emil Kalleberg og Julius Stephansen. Formålet var å bedre byens kommunikasjon og man regnet ikke med noe større utbytte den første tiden.¹⁸⁷

Skip 1892:				
Skip	Type	Tonn	Bygget	Fører
Arendal	St D	401	Lindholmens Verksted, Gøteborg	E. L. Rostrup

¹⁸⁷ Dannevig 1982 s. 7

			1882	
Lindholmen	JD	323	” 1878	N. Mangor
Motala	JD	248	” 1868	O. Sandaa
Spero	St D	703	Nylands Verksted Christiania 1891	G. Røer
Skip 1897:				
Arendal				
Dronningen	St D	400	Fevigs Jernskibsbyggeri 1894	
Motala				
Spero				
Skip 1902:				
Arendal				
Dronningen				
Excellencen	JD	241	Motala Verft, Norrköping 1859	Joh. Nielsen
Lindholmen				
Motala				
Spero				
Skip 1907				

Kilde: Veritas registeret for de aktuelle årene.

Dag:

Dampskip, 660 brutto tonn. Bygget i 1899 på Fredrikstad mek Verksted. Bygget for A/S Dag (John P. Pedersen og søn) Staubø/Tvedestrand. Registrert i Kristiania 1903. Forliste i 1916.

Fører Olaf Milberg, sønn av Niels Olsen Milberg

Niels Olsen Milberg hadde 3 aksjer i skipet til en verdi av 3000,- i 1902

Kilde: Bakka 2010 s. 345, Dypvåg kommunearkiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 1900-1902.

Daggry:

Dampskip, 1196 brutto tonn. Bygget i 1898 på Framnes mek Verksted, Sandefjord. Bygget for A/S Daggry (John P. Pedersen og søn), Staubø, reg Tvedestrand. Registrert i Kristiania i 1903. Solgt i 1915.

Niels Olsen Milberg hadde 1 aksje i skipet til en verdi av 1000,-

Kilde: Bakka 2010 s. 344, Dypvåg kommunearkiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 1900-1902.

Dagfred:

Dampskip, 1072 brutto tonn. Bygget i 1900 på Fevik jernskipsbyggeri, Grimstad, for A/S Dagfred (John P. Pedersen og søn) Staubø, reg Tvedestrand. Rederiet flyttet til Kristiania i 1903.

Fører Olaf Milberg 1900-03, 1904-06. Solgt i 1917

Niels Olsen Milberg hadde 1, 3/5 aksje i skipet til en verdi av 2500.

Kilde: Bakka 2010 s. 346, Dypvåg kommunearkiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 1900-1902.

Dagmar:

Dampskip, 627 brutto tonn. Bygd i 1901 på Akers mek Verksted for A/S Dagmar (John P. Pedersen og søn) Staubø, reg Tvedestrand. Rederiet flyttet til Kristiania i 1903. Solgt i 1913.

Niels Olsen Milberg hadde 1 aksje i selskapet til en verdi av 1000,-

Kilde: Bakka 2010 s. 346, Dypvåg kommunearkiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 1900-1902.

Malm:

Dampskip, 1433 brutto tonn. Bygd i 1902 på Fredrikstad mek Verksted for A/S Malm (N A P Staubø) Staubø, reg Tvedestrand. 1908 reg i Sandefjord.

Niels Olsen Milberg hadde i 1909 ½ aksje i dette selskapet.

Kilde: Bakka 2010 s. 347, Dypvåg kommunearkiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 1900-1902.

Solheim:

Dampskip, 683 brutto tonn. Bygget i 1901 på Nylands verksted, Oslo for A/S Solheim (Lars Lydersen), Sundet, reg Tvedestrand.

Niels Olsen Milberg hadde 1 aksje i selskapet til en verdi av 1000,-

Kilde: Bakka 2010 s. 346, Dypvåg kommunearkiv, ligninga, selvangivelser 4.2.6 1900-1902.

