



UNIVERSITETET I AGDER

Russisk tømmer på skip fra Arendal til Storbritannia i perioden 1880- 1914

KARI ANNA ONESTAD

VEILEDER

Gustav Sætra
Berit Eide Johnsen

Universitetet i Agder, 2016

Fakultet for humaniora
Institutt for historie



Innholdsfortegnelse

Kapittel 1	7
1.1 Innledning.....	7
1.2 Avgrensing.....	9
1.3 Metode.....	12
Kapittel 2	16
2.1 Teorien om <i>The Modern World- System</i> av Immanuel Wallerstein	16
2.2 Nettverksteorier og økonomiske teorier	17
2.2.1 Kritikk av nettverksanalyse	18
2.2.2 Aspekter ved nettverk av Ola Teige.....	18
2.2.3 Styrken i de svake bånd	19
2.2.4 Assosiativ kapitalisme.....	20
2.2.5 Etterspørselsledet vekst og tilbudsledet vekst.....	20
Kapittel 3	22
Kapittel 4	27
Kapittel 5	30
5.1 Handelshuset Thommesen - Smith.....	30
5.1.1 Oppstarten til Thommesen- rederiene, fra 1830- årene.....	30
5.1.2 Perioden 1877- 1900.....	31
5.1.3 Perioden 1900-1916.....	32
5.2 Boe- rederiene.....	33
5.2.1 Oppbyggingsfasen 1836- 1886.....	33
5.2.2 Perioden 1886- 1914.....	34
Kapittel 6	35
6.1. Det store bildet 1830 - 1880	35
6.2 Fartsområder, endringer og utvikling 1880-1914.....	37
Kapittel 7	39
7.1 Arkhangelskfarten 1850-1880.....	39
7.2 Arkhangelskfarten i tall, 1880-1914.....	41
7.3 Arkhangelskfarten, endringer og utvikling 1880-1914.....	42
7.3.1 Skipsfarten på Arkhangelsk 1880	42
7.3.2 Seil- damp på Arkhangelsk, 1880-1914.....	43
7.3.3 Lønnsomhet i arkhangelskfarten i 1880.....	44
7.3.4 Telegraf og telefon i skipsfarten.....	46
7.3.5 Meglervirksomheten.....	47
7.3.6 Den store tilbakegangen i skipsfarten på Arkhangelsk i 1886.....	48

7.3.7 Tsarens politikk	51
7.3.8 <i>Arendals- krakket</i> i 1886.....	52
7.3.9 Høykonjunktur, 1887 – 1889	53
7.3.10 Dårlige tider 1890-1896.....	55
7.3.11 Teknologisk utvikling i Arkhangelsk	58
7.3.12 Jernbanen – en teknologisk revolusjon i Arkhangelsk.....	60
7.3.13 Høykonjunktur og ny optimisme i Arkhangelsk, 1896- 1900.....	60
7.3.14 Var Bergens dampskipsflåte en konkurrent i arkhangelskfarten?	61
7.3.15 Norske seilskip med dårlige frakter i 1897	62
7.3.16 Arendalsrederne inne i arkhangelskfarten igjen, 1900-1906.....	63
7.3.17 Overgang fra seil til damp i Norge og Arendal.....	64
7.3.18 Endring og kontinuitet i arkhangelskfarten	65
7.3.19 Regnskap for <i>Nedenes</i> og <i>Truma</i> i perioden 1905-1913	66
7.3.20 Den politiske situasjonen i Russland og etableringen av <i>The Baltic and White Sea Conference</i>	67
7.3.21 Fra trampfrakt til time- charter	69
7.3.22 Arkhangelskfarten 1907 - 1914.....	69
Kapittel 8	72
8.1 Østersjøfarten 1850-1880.....	72
8.2 Skipsfarten på Kronstad og St. Petersburg i tall, 1880- 1914	73
8.3 Forklaring av skipsfarten i tall på Kronstad og St. Petersburg, 1880-1897	75
8.3.1 Eksport og import – St. Petersburg og Kronstad, 1880-1889.....	76
8.3.2 Arendalsskipenes klasse og tilstand på St. Petersburg og Kronstad i 1880	77
8.3.3 Råvarer fra St. Petersburg og Kronstadt.....	80
8.3.4 Et moderniseringsvillig Russland.....	80
8.3.5 Trelasteksport fra andre østersjøhavner i 1880-årene.....	81
8.3.6 Samholdstanken – en utopi?	82
8.3.7 Fart i endring for arendalsskipene i 1880-årene	83
8.3.8 Tilbakegang i korneksporten på området.....	86
8.3.9 Den Peterburgske kanal og havneutgifter	87
8.3.10 Meglervirksomhetens betydning i østersjøfarten.....	89
8.3.11 Seilingsforhold i farten på St. Petersburg og Kronstad i 1892.....	93
8.3.12 B- skipene forsvinner ut av arendalsflåten.....	94
8.3.13 Utviklingen innenfor rederivirksomheten i Arendal 1890- årene	95
8.3.14 Typiske trekk ved skipsfarten på Kronstad og St. Petersburg i 1890- årene	96
8.3.15 Utviklingen av trelasteksporten fra St. Petersburg og Kronstad	96
8.3.16 Lønnsomhet i trelastfraktene i Østersjøen	97

8.4 Forklaring av skipsfarten i tall på Kronstad og St. Petersburg, 1906 – 1914	97
8.4.1 Kort analyse av utenlandsk skipsfart på St. Petersburg og Kronstad, 1906- 1914.....	98
8.4.2 Den store omstillingsperioden for arendalsrederiene, fra 1897	98
8.4.3 Unionsoppløsning og utenrikspolitikk.....	99
8.4.4 Positiv utvikling i trelastfarten fra St. Petersburg, 1910- 1914	99
Kapittel 9	102
9.1 Farten på Arkhangelsk og farten på St. Petersburg og Kronstad i et komparativt perspektiv, 1880- 1914.....	102
9.1.1 Karakteristiske trekk ved de to aktuelle fartsområdene – en sammenligning.....	102
9.1.2 St. Petersburg, fra periferien til semi- periferien	102
9.1.3 Skipsfarten på Arkhangelsk. St. Petersburg og Kronstadt – en sammenligning	103
9.1.4 Nettverk.....	105
9.1.5 Teknologi og økonomi.....	106
Kapittel 10.....	107
10.1 Lønnsomhet og teknologiske innovasjoner i skipsfarten.....	108
10.2 Nettverk	109
10.3 Politiske beslutninger som "døråpnere"	110
10.4 Avslutning	110
Litteratur og kilder	112
Litteratur:	112
Artikler:	114
Utrykte kilder:	115
Trykte kilder:	115
Internett:.....	116
Appendix.....	117
A1 Database over skip i Arkhangelsk, 1880- 1914	117
A2 Database over skip i Kronstadt/St. Petersburg, 1880- 1914	128

Figurer og tabeller

Figur 1.1: Kart over St. Petersburg med havnebyen Kronstad og den Peterburgske kanal.....	10
Figur 1.2: Oversiktskart over aktuelle fartsområder	11
Tabell 7.1 Tabell over antall skipsanløp i Arkhangelsk 1880-1914	41
Tabell 7.2 Tabellen viser antall seil- og dampskip på Arkhangelsk for enkelte år i perioden 1880 - 1910.	43
Tabell 7.3 Regnskap for dampskipet Nedenes i perioden 1905- 1913.....	66
Tabell 7.4 Regnskap for dampskipet Truma i perioden 1905- 1913.	67
Figur 8.1: Fra havna i St. Petersburg i 1880- årene	73
Tabell 8.1 Tabell over antall skipsanløp i St. Petersburg og Kronstad i perioden 1880-1914	74
Tabell 8.2 Tabellen viser antall seil- og dampskip på St. Petersburg og Kronstad for enkelte år i perioden 1880- 1910.....	74
Tabell 8.3 Tabellen viser antall seil- og dampskip på St. Petersburg og Kronstad for arendalsskip i perioden 1880-1914	74
Figur 8.2: Trelasthandel Dubrowka	101

Forord

I januar 2012 ble jeg med i forskningsprosjektet *Russian timber, Norwegian ships, English market, 1850 - 2017*. Prosjektet er et samarbeid mellom Universitetet i Arkhangelsk, Greenwich Maritime Institute i London, som er en del av universitetet, Universitetet i Tromsø og Universitetet i Agder.

Prosjektets målsetting er gjennom historisk forskning å vise hvordan samhandelen og skipsfarten mellom Storbritannia og de to regionene, Agder og Nordvest- Russland var organisert og fungerte.

Mitt bidrag til prosjektet var opprinnelig å skrive en artikkel om tømmereksporten fra Russland, på skip fra Arendal, til det britiske markedet. I forbindelse med artikkelen begynte jeg å søke i rederiarkivene etter skip fra Arendal som hadde vært i russiske havner. Dette var i seg selv et omfattende arbeid, som jeg straks forsto kunne bli til noe mer enn en artikkel. Dermed var grunnlaget for masteroppgaven lagt. Masteroppgaven er nå en del av prosjektet *Russian timber, Norwegian ships, English market, 1850- 2017*, og vil bidra til å vise hvordan handelssamarbeidet mellom Russland, Norge og Storbritannia fungerte og hvilken betydning dette hadde i perioden 1880-1914.

Kapittel 1

1.1 Innledning

Formålet med denne oppgaven er å undersøke trelastfarten med arendalsskip fra russiske havner til Storbritannia, i tidsrommet 1880-1914.

For internasjonal skipsfart er dette en spesielt interessant periode. Den karakteriseres av generelt lave konjunkturer og store teknologiske endringer. Siste halvdel av 1870-årene markerte et skille. Fra å være en næring med gode økonomiske resultater, var skipsfarten på vei inn i en depresjons- og omstillingsperiode fra 1880. Den viktigste omstillingen var overgangen fra seil til damp.

Arendal var en del av Nedenes amt, som helt frem til 1880-årene hadde hatt konkurransefortrinn innen både skipsbygging og skipsfart; først og fremst hadde landsdelen nok av billig arbeidskraft og råvaren tre. I den norske sjøfartshistorien heter det at ”dersom Nedenes amt var seilskipenes sentrum, var Arendal hovedstaden i hele seilskipsriket”.¹ Bærebjelken i rederens tonnasje var altså de lokalbygde treseilskipene. Dette var i hovedsak barker og brigger, som hadde ord på seg for å være gode til å frakte trelast.² Men de lave konjunkturerne og overgangen til damp blant sjøfartens ledende skipsfartsnasjoner, gjorde at fra 1870-årene ble treseilskipene mindre konkurransedyktige. I motsetning til andre store skipsfartsnasjoner, beholdt arendalsrederne treseilskipene sine. Ut i fra disse forholdene vil mitt fokus dreie seg rundt spørsmålet om hvordan arendalsrederne greide å tilpasse seg de nye rammebetingelsene i farten på de russiske havnene Arkhangelsk, St. Petersburg og Kronstad i perioden 1880- 1914.

Problemstillingen min vil derfor bli følgende:

Hvordan greide arendalsrederne å holde seg inne i trelastfarten fra Arkhangelsk og de russiske østersjøhavnene Kronstad og St. Petersburg til Storbritannia i perioden 1880-1914? Hvilke faktorer var det som påvirket farten?

¹ Sætra 2008:18

² Torstveit 1986: 28

Mange av forklaringene ligger i skipsfarten og i overgangen fra seil til damp. Få næringer var så internasjonalt orientert og så avhengig av den teknisk-økonomiske utviklingen som skipsfarten. Men det var også andre faktorer som påvirket farten på Arkhangelsk, Kronstad og St. Petersburg i tidsrommet 1880- 1914. Jeg ønsker å få frem noe av denne kompleksiteten i masteroppgaven og vil derfor utdype med andre forklaringer enn type skip og konjunkturer.

Noen av disse forklaringene vil jeg hente utenfor skipsfarten. Her vil samfunnsmessige og politiske forhold i de involverte landene bli trukket frem. Lokale forhold i Arendal, blant annet *Arendals- krakket*, samt lokale forhold i Arkhangelsk, St. Petersburg og Kronstad vil også bli gjenstand for analyse.

Utgangspunktet mitt er at rederienes valg i første rekke ble styrt av et ønske om fortjeneste. Skipsfartsnæringen må ha gitt overskudd, eller i det minste ha gått i balanse for de rederiene som opprettholdt virksomheten sin. Drivkraften både i det gamle bondesamfunnet og i det nye kapitalistiske samfunnet var lønnsomhet.

Teknologi og innovasjon er ofte en forutsetning for lønnsomhet, så dette perspektivet vil også få en sentral rolle i masteroppgaven.

I tillegg vil jeg undersøke hvilken betydning nettverk hadde i dette handelssamarbeidet som gikk gjennom maritime transportveier. Både nettverk og teknologi påvirket lønnsomheten i skipsfarten.

Fokuset mitt vil dreie seg rundt disse tre perspektivene: det økonomiske, det teknologiske og nettverksperspektivet. I et senere kapittel vil valgte teorier tilhørende disse perspektivene omtales.

Analysen vil ta for seg utvalgte år og rederier i oppgangs- og nedgangstider, og fra overgangen fra seil til damp i perioden 1880- 1914. En omfattende forskning, både i Norge og utlandet på skipsfarten generelt, vil danne et bakteppe for min spesialundersøkelse.

Jeg har valgt å fokusere på de to arendalsrederiene Thommesen og Boe, som vil bli nærmere omtalt senere i innledningskapittelet.

Samhandelen mellom Nord-Norge og Nordvest-Russland gjennom Pomorhandelen er velkjent og forsket mye på. Så sent som i 2014 kom det ut et to- binds verk, som fokuserer på forholdet mellom Norge og Russland og nærings- og samfunnsutviklingen i de to land i perioden 1814- 2014. I det første bindet, *Russland kommer nærmere. Norge og Russland 1814- 1917*, blir blant Pomorhandelen behandlet.³ Pomorhandelen var en handel mellom handelsmenn i Troms og Finnmark og handelsmenn i Kvitsjø- området, en handel som ble opprettholdt helt frem til etter 1. verdenskrig. Trelasteksporten fra Kvitsjøen og Østersjøen med norske skip til Storbritannia har det derimot vært lite forsket på.⁴

Mitt bidrag til forskningen er å vise bruk av primærkilder som i liten grad er benyttet av andre forskere. Mine primærkilder er rederiarkiver, aviser, konsulatberetninger og amtmannsberetninger. De kan belyse og bidra til å gi svar på min problemstilling. For selv om primærkildene er brukt av enkelte forskere tidligere, er de ikke brukt med henblikk på arendalsskipenes trelastfart fra russiske havner til Storbritannia.

1.2 Avgrensing

I det følgende skal jeg redegjøre for hvilke avgrensinger som er tatt i forbindelse med oppgaven. Avgrensningene er gjort i forhold til geografiske områder, rederier, type varer og perioder.

I det nordvestlige Russland skal havnebyen Arkhangelsk med havområdet Kvitsjøen undersøkes og hovedstaden St. Petersburg med tilhørende havneby Kronstad, i Østersjøen.

³ Nielsen (red.) 2014

⁴ Som problemstillingen viser, vil *trelastfarten* være det jeg fokuserer på. Men i oppgaven vil jeg oftest bruke benevnelsen *farten*. Dette er fordi også andre varer kan være en del av lasten, samtidig som jeg i perioder ikke har registrert så mye trelasteksport fra St. Petersburg og Kronstad. Dette vil jeg vise til og drøfte underveis i oppgaven.



Figur 1.1: Kart over St. Petersburg med havnebyen Kronstad og den Peterburgske kanal

Flere havner er forbundet med disse to havområdene, men i Kvitsjøen var Arkhangelsk den viktigste og største eksporthavn i perioden 1880- 1914.⁵ St. Petersburg var Russlands hovedstad og beskrives i datiden som en moderne by, et vindu mot vesten.⁶ Arkhangelsk og områdene rundt var utkantstrøk omringet av tundra og litt lenger sør av store barskoger.⁷ Begge havnebyene var knutepunkter for hver sin region, med veletablerte konsulatvesener i hele perioden fra 1880-1914.⁸

Blant mange og store sjøfartsbyer i Norge, valgte jeg Arendal som mitt undersøkelsesområde. Valg av Arendal begrunnes med at Arendal i 1880 var landets største sjøfartsby, og i hele perioden fra 1880 til 1914 Nedenes amts største sjøfartsby. I tillegg var kildene på Kuben, Aust- Agder museum og arkiv (AAMA) lett tilgjengelige. Der finnes det et rikt omfang av arkivmateriale og sjøfartslitteratur fra Arendal og regionen rundt fra denne perioden.

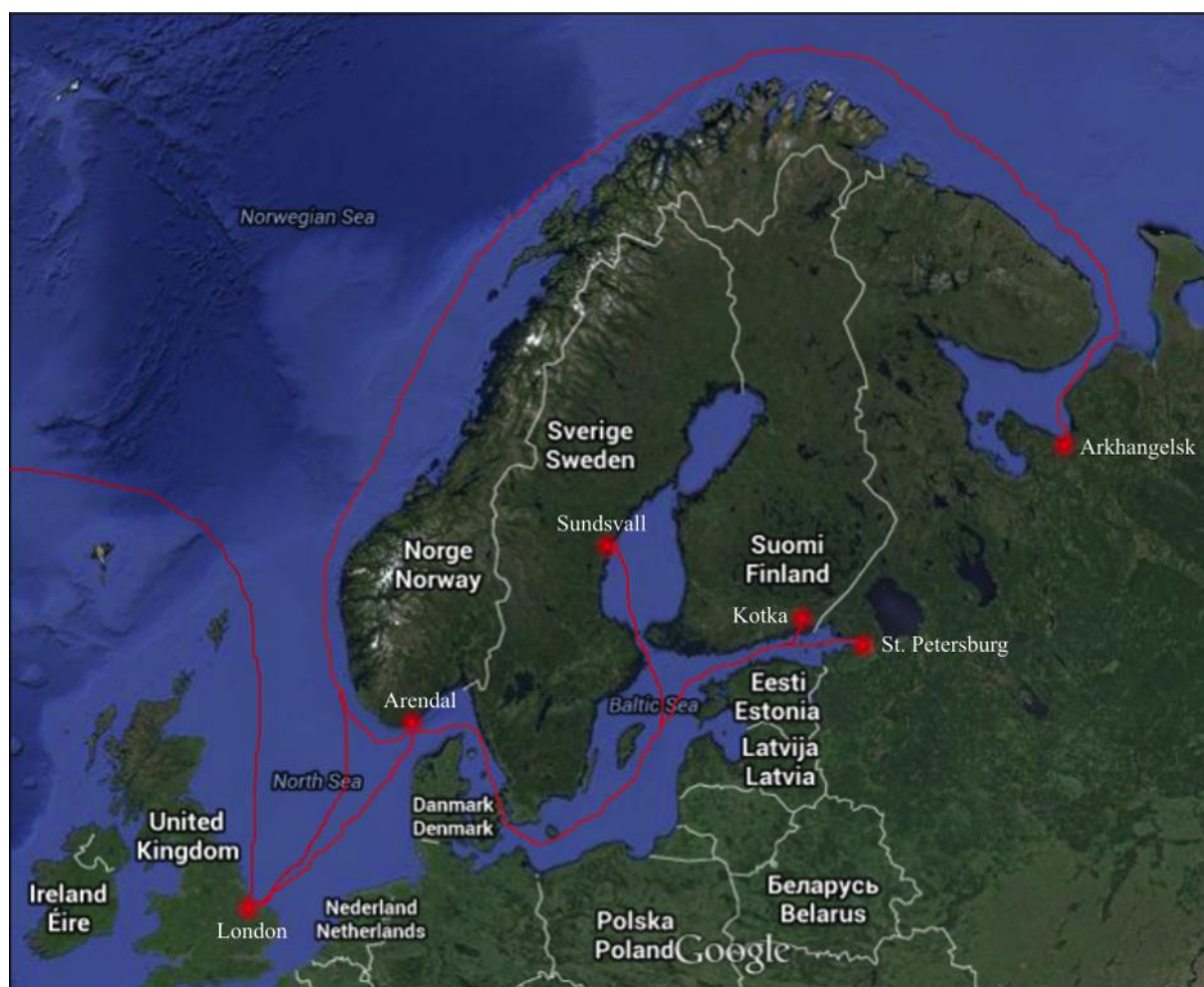
Når det gjelder marked og importør, rettes hovedfokus mot Storbritannia, som var det betydeligste marked for norske rederier og verdens fremste sjøfartsnasjon i perioden jeg tar for meg. Havner fra hele Storbritannia vil inngå i undersøkelsen. Dersom andre markeder blir trukket inn i analysen, er det fordi disse har stor forklaringsverdi.

⁵ Dette kommer tydelig frem i konsulatberetningene for perioden 1880-1914

⁶ Sogner 2001: 105

⁷ Astrup 2011: 6-7

⁸ Se konsulatberetningene for perioden 1880-1917



Figur 1.2: Oversiktskart over aktuelle fartsområder

De to arendalsrederiene som blir omtalt og analysert i masteroppgaven er Thommesen og Boe. Utvelgelsen er skjedd på bakgrunn av at begge rederiene har hatt skip med anløp i de utvalgte havnene i store deler av perioden fra 1880 til 1914. Den stabiliteten var det få av arendalsrederiene som kunne vise til. Dette var to av Arendals største rederier og derfor atypiske for byen. Jeg mener at Thommesen og Boe er representative for min problemstilling fordi rederiene greide seg igjennom hele perioden fra 1880- 1914. Mange rederier forsvant i løpet av krise- og omstillingsperioden fra 1870- årene og etter *Arendals- krakket* i 1886, men det gjorde ikke Thommesen eller Boe. De mindre rederiene i Arendal vil nødvendigvis også bli gjenstand for analyse, både som sammenligningsgrunnlag og i andre sammenhenger hvor det er naturlig å trekke dem inn i drøftingen.

På grunn av det rike kildematerialet i Thommesen-arkivet, vil dette rederiet få bredest omtale og bli mest brukt i analysen. Arkivet er i tillegg svært godt organisert og lett å finne frem i. I Boe- arkivet er det mer tilfeldig hva arkivboksene inneholder. Det er ikke alltid at arkivbokser

merket ”brev” virkelig inneholder dette, det kan like gjerne være kvitteringer fra kjøpmenn i Arendal.

Ut i fra problemstillingen skal fokus være å analysere Russland som leverandør av tømmer, men for å kunne undersøke utviklingen av tømmereksporten på de valgte områdene, vil en sammenligning med andre konkurrerende varer som korn være naturlig. Ifølge konsulatberetningene og rederiarkivene var det i store deler av perioden 1880-1914 liten eksport av tømmer fra St. Petersburg og Kronstad på arendalsskip. Hvilke varer var det da arendalsrederiene fraktet? Gikk arendalsskipene fra havnene i ballast? Jeg har valgt å belyse disse spørsmålene fordi det kan gi en bedre forklaring og forståelse av dette fartsområdet.

Det er for omfattende å behandle hvert eneste år i perioden, og derfor er det ut i fra kjennskap til oppgangs- og nedgangstider, samt omstillingsperioder i skipsfarten, valgt ut åtte år i den kvantitative undersøkelsen: 1880, 1886, 1889, 1892, 1897, 1906, 1910 og 1914. Året 1880 er starten på undersøkelsesperioden, og danner derfor grunnlag for sammenligning og videre analyse. Året 1886 er valgt ut på bakgrunn av den lokale krisa i Arendal, som også fikk ringvirkninger i hele Nedenes amt. Skipsfarten hadde da allerede i et tiår vært inne i en lavkonjunktur. Årene 1888 og 1889 viste tegn til oppgang, men fra begynnelsen av 1890-årene var det igjen nedgangstider som varte til rundt 1897. Da var det på ny en oppblomstring i næringen, men den var allerede snudd da 1900-tallet var nådd. De første årene etter hundreårsskiftet skapte liten optimisme, men fra 1907 var det igjen tegn til oppgang, som mer eller mindre varte frem til 1914. Og det gode markedet holdt seg til verdenskrigen tok slutt i 1918.

Et karakteristisk trekk ved perioden 1880 til århundreskiftet i Norge var bortfall av et stort antall rederier, teknologisk utvikling på flere områder, med blant annet overgang fra seil til damp. Fra 1900 var overgangen til dampskip et faktum, også i Norge.

1.3 Metode

I denne delen vil jeg vise hvordan valg av metode bidrar til å gi svar på oppgavens problemstilling. Min fremgangsmåte vil være å kombinere kvalitativ og kvantitativ metode. Utgangspunktet for oppgaven er en kvantitativ undersøkelse, som først og fremst har til

hensikt å gi en indikasjon på graden av aktivitet på fartsområdene. Det første jeg ønsket å undersøke var følgende: hva var omfanget av farten med arendalsskip i de russiske havnene Arkhangelsk, St. Petersburg og Kronstad i perioden 1880-1914? I sjøfartslitteraturen hadde jeg allerede fått bekreftet at skip fra Arendal hadde vært der.⁹

For å kunne undersøke arendalsrederens posisjon og utvikling i farten, måtte jeg også finne ut hvor mange skipsanløp norske skip og skip fra andre ledende europeiske land hadde hatt i de aktuelle havnene. Disse resultatene ga meg et sammenligningsgrunnlag.

I prosjektet *Russian timber, Norwegian ships, English market, 1850-2017* er vi to studenter som fokuserer på sørlandsrederienes fart på Arkhangelsk og Østersjøen, med havnene St. Petersburg og Kronstad. Av den grunn har vi funnet det fruktbart og hensiktsmessig å samarbeide om det kvantitative materialet. Med utgangspunkt i et representativt utvalg av år i perioden 1880-1914 tallfestet vi nedenesfartøyenes anløp i Arkhangelsk, St. Petersburg og Kronstad. Opplysningene fant vi i avisen *Den Vestlandske Tidende*. Avisen hadde nesten daglig en egen spalte om *Skips og Handels-Efterretninger*. Her ble det rapportert om fartøyers anløp og bestemmelsessteder, hovedsakelig fartøyer fra Nedenes amt. Det er dessverre flere mangler når det gjelder disse opplysningene. Noen ganger blir kun anløpet annonsert, andre ganger bare avgangen. Det er også flere hull i opplysningene om hvor skipene kommer fra og hvor de skal seile videre.¹⁰

Kilden til avisens spalte må ha vært *Lloyd's Weekly Shipping Index*, som ble utgitt fra 1880-1917. Lloyd's hadde agenter rundt om i de ulike havnebyene, der kontoret innhentet sine opplysninger. *Lloyds Weekly Shipping Index*, som befinner seg på Guildfold Museum i London, ville ha vært en utfyllende og kontrollerende kilde. Adgang til russiske tollbøker ville ha hatt den samme funksjonen. Men av arbeidsøkonomiske årsaker har ikke disse kildeseriene blitt gjennomgått.¹¹

Opplysningene fra Thommesens fartsbøker vil derimot være ganske sikre for Thommesenskipenes anløp i de valgte russiske havnene i perioden 1880- 1914, og dette styrker resultatets

⁹ Dette beskrives blant annet i Aalholm 1983: 52- 56 og i *Den norske sjøfarts historie* bind 2,2 1950:183- 189

¹⁰ Disse manglene kommer tydelig frem i appendix, både A1 og A2.

¹¹ Ideen om å bruke *Den Vestlandske Tidende* som kilde fikk jeg fra historikeren Kjell Knudsen. Han hadde tidligere brukt aviser for å registrere skipsanløp. Det er også han som har gitt meg informasjon om avisens kilde, *Lloyds Weekly Shipping Index*.

holdbarhet for rederiet. For flere av undersøkelsesårene viser det seg at rederiet hadde flere skipsanløp på de aktuelle havnene, enn det som står skrevet i *Den Vestlandske Tidende*. Det vil derfor være naturlig å anta at de andre arendalsrederiene også hadde flere skipsanløp, enn det som kommer frem i avisen. Dette vil være gjenstand for drøfting under analysearbeidet.

Registreringene fra *Den Vestlandske Tidende* resulterte i en felles database, hvor jeg kunne trekke ut skip fra Arendal, og den andre studenten kunne trekke ut skip fra sitt undersøkelsesområde, Grimstad. I dette arbeidet tok vi i bruk *Det norske Veritas* register. Ved hjelp av registeret fant vi ut hvor fartøyene hørte hjemme, hvilke rederier disse tilhørte, hvilke type fartøyer som var registrerte, samt fartøyenes tonnasje og klasse. Ut i fra disse opplysningene ble det registrert hvilken type skip rederen til en hver tid satte inn på de to utvalgte fartsområdene.

Sentralt for den videre undersøkelsen var konsulatberetningenes anløpsstatistikk som viser Norge sammenlignet med andre land i farten på de aktuelle russiske havnene. I dette statistiske materialet var det for flere av de utvalgte årene opplysninger om hvilke type skip som ankom områdene, samt hvorvidt de kom i ballast eller med last. Dette var viktige opplysninger som ga grunnlag for drøfting senere i analysen. Tallene ga en beskrivelse av utviklingstrekkene generelt, og var utgangspunktet for å studere hvorfor og hvordan endringer skjedde. Hvor ligger forklaringene? Disse spørsmålene hjalp meg til å gå videre for å finne de mekanismer og årsaker som påvirket skipsfarten, med fokus på Arkhangelsk, St. Petersburg og Kronstad.

I dette arbeidet ble tekster knyttet til aktørene Thommesen og Boe gjenstand for en mer nærgående og kritisk analyse. Mesteparten av disse tekstene er hentet fra rederiarkivene, og i dette materialet ligger mange av forklaringene. Forklaringene finnes også i andre kilder, forskningslitteratur, sjøfartslitteratur og i teori som blir omtalt i flere kapitler i oppgaven.

I analysen vil jeg bruke eksempelvis kapteinsbrev på den måten at jeg går inn og forteller kapteinenes historier. Jeg kommer da nær innpå deres tanker og forklaringer, slik at historien kan bli sett nedenfra, i et mikroperspektiv. Ved noen ganger å skifte perspektiv fra makro til mikronivå, fra gruppe til individnivå, gjøres forhåpentligvis også teksten mer levende for leseren.

Den franske historie- og fortellingsteoretikeren, Paul Ricoeur, hevder at for at fremstillingen skal bli en narrativ historie, må det i tillegg til en kronologisk fremstilling, tilføres en konfigurasjon. Med det mener han at de enkelte elementene og helheten må få en mening for at fremstillingen skal bli tilført en tolkning.¹² Ved å dreie fokuset mot de tre valgte perspektivene, det økonomiske, det teknologiske og nettverksperspektivet, tilfører jeg oppgaven en mening som gir grunnlag for tolkning.

En av mine største utfordringer i arbeidet med denne oppgaven er å skulle forklare to fartsområder, uten at det blir for mange gjentakelser. Selv om fartsområdene på mange måter er svært ulike, er det nødvendigvis mange likhetstrekk i farten. Jeg har derfor valgt å gi årsaksforklaringer, som har stor relevans for begge områdene, grundigere analyse og omtale under det fartsområdet hvor jeg mener forklaringene kan ha størst betydning og hvor kildeomfanget er best.

Målet er å tegne et så godt bilde som mulig av de aktuelle fartsområdene. Utviklingen på de to fartsområdene analyseres og forklares først hver for seg, for så å analyseres i et komparativt perspektiv. Det komparative perspektivet gjør at de to fartsområdene settes opp mot hverandre og sammenlignes ved å undersøke og forklare noen av årsakene til forskjellene og likhetene på de to områdene.¹³

¹² Kaldal 2006: 137 - 138

¹³ Kjeldstadli 1999: 261 – 269 Her behandles komparasjon som metode

Kapittel 2

Teori

Formålet med dette kapitlet er å vise hvordan valgte teorier kan bidra i analysen.

2.1 Teorien om *The Modern World- System* av Immanuel Wallerstein

Teorien om *The Modern World- System* er en overordnet teori i prosjektet *Russian timber, Norwegian ships, English market, 1850-2017*. Den mest velkjente versjonen av denne teorien har blitt utviklet av Immanuel Wallerstein. I masteroppgaven vil også teorien fungere som overordnet.

Den amerikanske sosiologen Immanuel Wallerstein, slo igjennom med teorien om *The modern World- System* i 1974. Det er i utgangspunktet en marxistisk teori, og den blir beskrevet som en avhengighetsteori. Den forklarer de historiske endringene som førte til fremveksten av den moderne verden, med Vest-Europa som sentrum. Wallerstein argumenterer for at det i hovedsak var politiske og økonomiske forhold etter føydalismens fall som omformet Vest-Europa til det ledende kommersielle og politiske maktsenteret det ble. Videre påpeker Wallerstein at det var gjennom ekspansjon og erobring at det globale samfunnet utviklet seg, og til slutt inkluderte hele verden. Systemet var kapitalistisk, og det utviklet seg til å bli et skjevt system av kapitalister og produsenter, sentra mot periferier. I følge Wallersteins terminologi er sentrum den utviklede, industrialiserte delen av verden, periferien den underutviklede, råvareproduserende som blir utnyttet av sentrum. Semi-periferien, som er plassert mellom de to ytterpunktene, blir også ofte utnyttet av sentrum, men kan samtidig selv utnytte periferien. Karakteristisk for de semi-perifere regionene er at de er på vei mot å bli industrialiserte. Det er relativt godt utviklete regioner, men er ikke dominerende i internasjonal handel.

Teorien vektlegger at dynamikken mellom sentrum, semi-periferi og periferi ikke er statisk, det er et dynamisk system hvor endringer skjer og har skjedd over tid. De ulike regionene kan endre status; eksempelvis kan teknologisk utvikling i et område føre til ekspansjon i

verdensøkonomien, som igjen kan føre til endringer i statusen til de perifere- og semi-perifere områder.¹⁴

Hvordan kan så teorien om sentrum, semi-periferi og periferi anvendes i masteroppgaven?

Den kan forklare handelssamarbeidet mellom Russland, Norge og Storbritannia. Russland var i 1880 et råvareproduserende land, og store deler av Europa hadde både et teknologisk og økonomisk forsprang. I en slik kontekst befant Russland seg i periferien. Norge befant seg i semi-periferien, som et land på vei mot industrialisering. Norge var avhengig av sentrum, som var Storbritannia, fordi norske rederier fikk fraktoppdrag av britene. De norske lønningene lå mye lavere enn de britiske i hele perioden 1880- 1914. Derfor ønsket britene å leie norske skip, inkludert arendalsskip.¹⁵ Nordmennene dro samtidig fordeler av periferien. Storbritannia var det dominerende sentrum, som la premissene og som i stor grad styrte handelssamarbeidet mellom de tre landene.

Skjedde det endringer i dette bildet i løpet av perioden 1880-1914? Kan teorien, i så fall, forklare den utviklingen? Dette er spørsmål jeg vil finne svar på. Avhengighetsteorien har mange kritikere og kritiseres blant annet for å være for fokusert på økonomi, sentrum og stat og i for liten grad bry seg om kultur og sosiale forhold.¹⁶

2.2 Nettverksteorier og økonomiske teorier

Geografisk ligger Norge, Storbritannia og Russland nær hverandre med felles tilgrensende havområder. Dette har ført til et tett samarbeid og samhandel. Hvilke forbindelser hadde rederiene i Arendal til meglere, agenter og kjøpmenn i Russland og i Storbritannia? Og hvilket sosialt nettverk hadde rederne innad i hjembyen som kunne påvirke handelen og skipsfarten og redernes disposisjoner?

I min analyse vil det kvalitative aspektet av nettverk være det sentrale. Det er nettverkets innhold og funksjon som er det mest interessante. Hvordan fungerte nettverket, og hvordan brukte rederne nettverket i forbindelse med handelen og skipsfarten? Hva ble oppnådd?

¹⁴ Wallerstein 1974, 1976 og hentet fra https://en.wikipedia.org/wiki/World-systems_theory

¹⁵ Hodne 1981: 136-137

¹⁶ Wallerstein 1974, 1976 og hentet fra https://en.wikipedia.org/wiki/World-systems_theory

Fokuset vil rettes mot det økonomiske og det sosiale nettverket mellom forretningsforbindelsene i de tre landene, med utgangspunkt i de to valgte fartsområdene. Studien vil også undersøke og finne ut av hvordan samarbeidet innen nettverkene, mellom forretningsforbindelsene innad i Arendal, fungerte.

Det er særlig to teorier om nettverk som er relevante og som vil bli nyttet i analysen: teorien til Granovetter, *The strength of weak ties*, og teorien om assosiativ kapitalisme av Knut Sogner. I tillegg vil noen av aspektene i artikkelen, *Nettverk. En introduksjon til historisk nettverksanalyse*, som Ola Teige lanserte i *Historisk tidsskrift* (2013), stå sentralt.

2.2.1 Kritikk av nettverksanalyse

En av de kritiske ankepunktene er at studie av nettverk har liten nytte utenfor studier av firmaer og næringsliv. Et annet ankepunkt er at det som oftest er eliten som undersøkes.¹⁷

2.2.2 Aspekter ved nettverk av Ola Teige

I artikkelen, *Nettverk. En introduksjon til historisk nettverksanalyse*, gir den norske historikeren Olav Teige en oversikt over ulike typer nettverksbånd og hvordan de kan ha sett ut århundrer tilbake i tid. Avslutningsvis i artikkelen tar han for seg spørsmålene rundt betydningen av nettverkene og hvordan relasjonene ble brukt.

Teige har blant annet undersøkt relasjoner i tidlig nytid i Europa. Et begrep han ser nærmere på i artikkelen er megling, som ifølge han innebærer ” En markedsorientert formidling av tilgang og ressurser i et nettverk”.

Meglere fungerer som mellommenn i et nettverk. De formidler informasjon mellom aktørene hvor den geografiske eller sosiale avstanden er stor. På den måten fører meglingen aktørene sammen. Megleren har kompetanse og egne menneskelige ressurser å bidra i transaksjonen. I tillegg til å forhandle og få i stand avtaler mellom ulike parter, får megleren utbytte av meglingen selv. Han får penger, noe som kan føre til korrupsjon. Som følge av en slik situasjon hevder Teige at megling heller er en rolle i et nettverk, ikke nødvendigvis en

¹⁷ Teige 2013: 7

nettverksrelasjon.¹⁸ Siden meglervirksomheten er så betydningsfull i denne oppgaven, vil jeg kunne hente synspunkter fra artikkelen hans i diskusjonen rundt rederienes meglerforbindelser.

2.2.3 Styrken i de svake bånd

Den amerikanske sosiologen Mark S. Granovetters artikkel, *The strength of weak ties i 1973*, er en analyse av sosiale nettverk og sosiale bånd. Et sentralt tema i artikkelen er å vise hvordan mellommenneskelige bånd på mange måter er grunnstenen i større sosiale nettverk.¹⁹ Granovetter beskriver sterke og svake bånd slik:

”Weak ties are more likely to link members of *different* small groups than are strong ones, which tend to be concentrated within particular groups.”²⁰

Granovetter konkluderer i sin artikkel med at sterke bånd ikke nødvendigvis er de viktigste. De svake båndene er flere, mer tilfeldige og strekker seg over større geografiske områder. En av fordelene med nettverk er informasjonsflyt og rask og sikker tilgang til informasjonen. Siden de svake båndene kan strekke seg over større distanser både sosialt og geografisk, kan fjernere aktører bevege seg i andre sirkler enn hovedaktøren og dermed få tilgang til annen type informasjon. Informasjonen i de sterke bånd, bånd blant aktører som beveger seg i de samme sirkler, er mer lik, men samtidig mer troverdig. Granovetter hevder at sterke bånd fører til en relasjon, mens svake bånd kan fungere som brobyggere som utgjør linken mellom to nettverk som kanalisere informasjon. I følge Granovetter er det viktig å ha en god balanse mellom et sterkt nettverk man kan stole på og et utvidet nettverk med mange kontakter.²¹ Teorien vil bidra som et analyseverktøy når jeg skal forklare hvordan arendalsrederens nettverk fungerte og hvilken betydning det hadde.

¹⁸ Teige 2013: 9

¹⁹ Granovetter: 1973: 1360- 1378

²⁰ Granovetter: 1973: 1376

²¹ Hentet fra artikkelen *Metode: Nettverksanalyse* fra lokalhistoriewiki.no, 19.11.2014: 10-11. Granovetters artikkel, *The Strength of weak ties*, fra 1973 presenteres her.

2.2.4 Assosiativ kapitalisme

Den neste teorien jeg vil benytte meg av i oppgaven er teorien til Knut Sogner, assosiativ kapitalisme. Assosiativ vil jeg i konteksten her definere som samarbeid og det å stå sammen.

Teorien har både *et økonomisk perspektiv* og *et nettverksperspektiv*, perspektiver som begge har en sentral rolle i min analyse. Teorien beskriver hvordan forretningssamarbeid, på ulike områder, kan gi lønnsomhet og hindre ødeleggende konkurranse.

Assosiativ kapitalisme betegnes som en samarbeidsform, hvor enkelte kapitalister samarbeider med andre kapitalister for felles forretningsmessige interesser. Samarbeidet kan være at flere av dem inngår i felles eierskap av bedrifter, men det kan også omhandle samarbeid om produksjonsvolum og priser. Samarbeidet kan ha en agenda om egen interesse, som ikke alltid er til samfunnets beste fordi det kan føre til monopoler og karteller. Hensikten er å hindre ødeleggende konkurranse, for å oppnå lønnsomhet.²²

Sogner har tidligere benyttet teorien i boka *Plankeadel*, hvor assosiativ kapitalisme er knyttet opp mot skogsindustri og familien Kiær-Solberg i de første tiår av 1900-tallet, men teorien kan bidra som forklaringsmodell for ulike problemstillinger og fagfelt. I min oppgave kan den være med å forklare hvorfor rederne i Arendal og forretningsforbindelser i inn- og utland etablerte assosiative nettverk, og i hvilken grad dette samarbeidet fikk betydning for arkhangelskfarten og farten på Kronstad og St. Petersburg. Var det store endringer i dette samarbeidet fra 1880 til 1914?

2.2.5 Etterspørselsledet vekst og tilbudsledet vekst

Siden denne analysen vektlegger et økonomisk perspektiv, vil jeg søke etter forklaringer i de økonomiske teoriene om etterspørselsledet vekst og tilbudsledet vekst. Fritz Hodne anvender teorien om etterspørselsledet vekst, i motsetning til Francis Sejersted som sterkere fokuserer på tilbudsledet vekst. I boken *Demokratisk kapitalisme* gir Sejersted en analyse- men også en

²² Sogner 2001: 55-56

syntese- av den økonomiske utviklingen i Norge i det nittende århundre. Fritz Hodne gjør det samme i *Norges økonomiske historie, 1815-1970*. Begge forfatterne er opptatte av skipsfarten i sine redegjørelser.

Francis Sejersted vektlegger altså tilbudssiden og de innenlandske forutsetningene i sine forklaringer. Han retter søkelyset mot hvordan samfunnsinstitusjoner både kan fremme og hemme moderniseringen og utviklingen i et land.²³ I *Demokratisk kapitalisme* gir artiklene hans en beskrivelse av hvordan ”moderniseringsprosessen” er knyttet tett opp til den økonomiske veksten i samfunnet. I denne prosessen står teknologisk endring sentralt. Ifølge Sejersted kan ikke teorien om etterspørselsledet vekst avvises, spesielt ikke når det gjelder veksten i norsk handel og skipsfart. Men fra midten av 1800-tallet ble det gradvis en overflytting av dynamikken fra etterspørsels- til tilbudssiden hevder han. Han viser til at den norske flåte gikk over til damp og sagbruksindustrien ble teknologisert og ekspanderte ut av landet.²⁴

Fritz Hodne fremhever betydningen av internasjonal økonomi, nyåpninger av markeder og en mer liberal lovgivning når han skal forklare oppblomstringen av norsk skipsfart etter 1850. Han utelukker ikke mekanismene fra tilbudssiden i sine forklaringer, men forutsetter at mange forhold på tilbudssiden allerede var til stede.²⁵ Han skriver at: ”sjansen til eksport utløser produktiv virksomhet, som i fravær av eksportsjansen ikke ville ha kommet i stand”.²⁶ Det er sjansen til eksport som får hjulene i gang, i følge Fritz Hodne. Begge historikerne er enige om at politiske beslutninger og teknologiske endringer var avgjørende for økonomisk vekst i skipsfartsnæringen, uenigheten dreier seg om vekstens forutsetninger i størst grad lå *hjemme* eller *ute*.

²³ Sejersted 2002: 9-11

²⁴ Sejersted 2002: 94-95

²⁵ Hodne 1981: 132

²⁶ Hodne 1981: 19

Kapittel 3

Vurdering av litteratur og tidligere forskning

Her vil jeg presentere relevant forskning og sentral litteratur som danner bakgrunn for oppgaven. I hvilken grad kan jeg dra nytte av tidligere forskning for å sette den inn i en ny kontekst ut fra min problemstilling? Mye er skrevet og forsket på når det gjelder både norsk og internasjonal skipsfart. Fokus har i stor grad vært på omstillingsperioden fra 1870-årene, men også utviklingen av skipsfarten generelt. Forskning på skipsfarten fra 1870-tallet og fremover har i hovedsak dreiet seg om den sene overgangen fra seil til damp, med hovedfokus på rederens strategier og avgjørelser. Det er forsket lite på spesielle fartsområder og hvorfor arendalsskipene engasjerte seg i en spesifikk type fart.

Et omfattende verk er *Den norske sjøfarts historie*. Den gir god bakgrunnsinformasjon om alle sider ved skipsfarten i perioden. *Den norske sjøfarts historie* finnes i seks omfangsrike og innholdsrike bind. Det er flere forfattere av det historiske verket, som Jacob S. Worm-Muller var hovedredaktøren for. En vanlig kritikk av verket har vært den store mengden av faktaopplysninger og fraværet av syntese og analyse. Men nettopp empirien er til stor hjelp for meg som bakgrunn for min analyse. Verket har mange elementer av en kilde og brukes mer som dette av meg.

Så sent som i 2014 kom det ut et omfangsrikt tobinds- verk som omhandler relasjonene mellom Russland og Norge, fra 1814 og helt frem til 2014. Verket er resultatet av et historikersamarbeid på tvers av de to grensene. Jens Petter Nielsen er redaktør av bind 1, *Russland kommer nærmere. Norge og Russland 1814- 1917*. Her finnes mye aktuelt stoff om nærings- og samfunnsutvikling for min periode. Dette verket brukes, på samme måte som *Den norske sjøfarts historie*, mest som en kilde.

Tore Olands hovedoppgave i historie: *Norsk sjøfartshistorie i årene 1860 – 1890. Belyst ved etableringen av rederiet Chr. Hannevig* tar utgangspunkt i *Den norske sjøfarts historie* og forfekter synspunktene i denne. Oland undersøker norske skuters fart og farvann i perioden 1860-1890, i overgangen fra seil til damp. I analysen av arendalsrederiet Hannevig, drøfter

han lønnsomheten for rederiet. Han konkluderer med at det var fortjeneste for de eldre seilskipene helt frem til slutten av hans undersøkelsesperiode 1890. Oland fremmer synet om at arendalsrederen var sendrektig og konservativ i overgangen fra seil til damp, og at skipene i stor grad ble bygd ut i fra hvilke varer det var tenkt de skulle transportere.²⁷ Tore Oland har fokus på Arendal i analysedelen, og på den måten blir oppgaven et supplement til *Den norske sjøfarts historie*. Olands argumentasjon vil også drøftes opp mot mine resultater.

Ved siden av arkivmaterialet er firmahistoriene til rederiene betydningsfull litteratur. Det er skrevet firmahistorie over de to utvalgte rederiene; Thommesen og Boe. Selv om disse historiene bærer preg av lite analytisk tilnærming til stoffet, vil de på ulikt vis bidra i analysearbeidet. Historiene er skrevet av personer som hadde stor kjennskap til sørlandsk skipsfart og de utvalgte rederiene.

Olav Anton Aalholm og Andreas Vevstad har skrevet boka om *Handelshuset Thommesen – Smith og Rygene – Smith & Thommesen A/S*. Aalholm har skrevet rederidelen og Vevstad har skrevet den andre delen som vektlegger tremasseproduksjonen. Aalholm var i familie med firmainnehaverne, og han hadde derfor god kjennskap til personer og miljø i firmaet.²⁸ Forfatteren gir en beskrivelse av oppbygnings- og nedbygningsfasen til rederiet. Hvilke fartsområder skipene gikk i får også relativ stor plass i firmahistorien. Det berettes om at skipene hadde vært i østersjø- og hvitehavsfart i løpet av perioden 1880-1915.²⁹

I anledning arendalsfirmaet Lund & Co. og Christian Theodor Boe & Søn`s hundreårsjubileum i 1936 ble det trykt et manuskript, *Av de hvite seils historie*. Manuskriptet mangler kildehenvisninger, først halvveis ute i boka står det at teksten er et utdrag fra banksjef Smiths erindringer. Under tittelen i manuskriptet som står i hyllene på Aust -Agder Arkivet er det med håndskrift skrevet: Axel Smith. Jeg går derfor ut i fra at teksten i hovedsak bygger på Axel Smiths notater og erindringer fra firmaet, som han var en del av fra 1877 og frem til 1904 da han overtok som banksjef i Arendals filial av Den Norske Creditbank.³⁰ Med god kjennskap til firmaet og skipsfarten generelt fremkommer det mye relevant informasjon,

²⁷ Oland 1972: 105

²⁸ Johnsen 2001: 92 i fotnote 173

²⁹ Aalholm 1983: 52- 62 og 80- 86

³⁰ *Av de hvite seils historie* 1936: 14, 24

som vil bli nyttiggjort i analysen. Av stor interesse er opplysningene om nettverksforbindelser og utviklingen av rederi- og meglervirksomheten.³¹

I artikkelen, *Kaptein Haaves reiser. Eksempler på organiseringen av de norske seilskutenes trampfart på Afrika, Australia og Stillehavet 1850*, viser historikeren Gustav Sætra eksempler på hvordan meglervirksomheten utviklet seg i perioden. Ved å følge kaptein Haave på en jordomseiling viser Sætra blant annet hvordan skuta ble sluttet underveis. Jeg har brukt artikkelen som en ide til hvordan jeg kan behandle meglervirksomheten, i tillegg har artikkelen gitt meg viktig informasjon om dette emnet.³²

Ut i fra et økonomisk perspektiv vil Ole Gjørbergs doktoravhandling fra 1979, *Økonomi, teknologi og historie. Analyser av skipsfart og økonomi 1866-1913*, være både nyttig og interessant for oppgavens problemstillinger. Gjørbergs økonomisk- teoretiske ramme er den nyklassiske teorien. Teorien forutsetter at det økonomiske system er i likevekt, og teorien vektlegger tanken om aktørenes profittmaksimerende higen, et ønske om å oppnå mest mulig fortjeneste. Gjørberg mener at det ligger en rasjonell økonomisk vurdering bak redernes vurderinger og valg.³³ Det avviker fra den utbredte oppfatningen om at det var konservatisme og sendrektighet som hindret overgangen fra tre og seil til metall og damp.

I sin avhandling forutsetter Ole Gjørberg at de norske rederne hadde god kjennskap til seil- og dampteknologiens økonomiske forhold, og mener derfor at rederne så at seilskip lønte seg. Han tilføyer at endrede markedsforhold som truet lønnsomheten, kunne medføre at rederne måtte ta i bruk ny teknologi for å oppnå maksimal profitt. Rederne var altså rasjonelle ut i fra hva de hadde av informasjon og kjennskap til markedsforhold og teknologiske endringer.³⁴ I doktoravhandlingen fra 2001, *Rederistrategi i endringstid*, kommer Berit Eide Johnsen med innvendinger mot Gjørbergs analyse. Hun mener avhandlingen i altfor liten grad analyserer sentrale sider ved skipsfarten. Begge er enige i at 1890- årene fremsto som en brytnings- og innovasjonsperiode for norsk skipsfart, men Johnsen mener at Gjørberg fokuserer for lite på overgangen fra treseilskip til jern- og stålseilskip; det var dette som slo beina under de norske

³¹ *Av de hvite seils historie 1936*

³² Sætra 2009: 23- 42

³³ Gjørberg 1979: 206

³⁴ Gjørberg 1979: 206, Svenningsen 2011: 11

skipsverfta tuftet på håndverk, hevder hun. Gjølbergs fokus er seil og damp. Han problematiserer også i liten grad spørsmålet om hvorfor noen rederier var senere til å gå over til damp enn andre. Gjølberg påpeker selv at analysen er på makronivå og i begrenset grad kan forklare regionale forskjeller, noe Johnsen også er klar over.³⁵ For meg har Gjølbergs synspunkter betydning fordi de kan hjelpe meg til å vurdere om det var en økonomisk rasjonell vurdering arendalsrederne gjorde da de deltok i farten på Arkhangelsk, St. Petersburg og Kronstad? Berit Eide Johnsens synspunkter kan få meg til å vurdere om den teknologiske utviklingen fra treseilskip til jern-og stålseilskip fikk betydning for denne farten, og i så fall, på hvilken måte? Overgangen la premisser for rederienes utvikling skriver hun.³⁶

Johnsens avhandling tar i motsetning til Gjølberg for seg Agder som region, og hun undersøker årsakene til Agders sene overgang fra seil til damp og motor i perioden 1875-1925. Hennes utgangspunkt er en analyse av strategien til fire ulike sørlandsrederier.³⁷ Årsakene finner hun i de internasjonale konjunktorene sammen med strukturelle endringer, i møte med Agders nærings-og eierstruktur, en struktur som vektlegger skipsfartens sterke tilknytning til treskipsbyggingen. I følge hennes analyse førte disse faktorene fra vekst til krise for sørlandsrederiene. Konklusjonen hennes vil jeg kunne ta med meg inn i min egen analyse for å undersøke og forklare hvilke faktorer som påvirket farten på Kronstad, St. Petersburg og Arkhangelsk i perioden i perioden fra 1880 til 1914. Johnsens avhandling *Rederistrategi i endringstid* inneholder også kvantitativt materiale som viser utviklingen av skipsfarten i Arendal, blant annet utviklingen fra seil til damp for regionen. Dette materialet er svært verdifullt og noe jeg vil nyttiggjøre meg av i analysen.³⁸

Johannes G. Torstveits oppgave, *Vår ære og vår makt. Ei næringsøkonomisk undersøkning av skipsfarten i Arendal i 1870- åra* og Liv Jorunn Ramskjærs hovedoppgave om Prebensen-rederiet i Risør (1875- 1900) har også hatt stor verdi. Begge har en grundig empiri og mange nyttige perspektiver på utviklingen av skipsfarten i Nedenes.³⁹

I artikkelen *Veien mot øst. Et bidrag til den økonomiske imperialismen* viser Francis Sejersted hvordan norsk trelastkompetanse og norske trelastentreprenører *vandret* østover fra Drammen

³⁵ Johnsen 2001: 107-109

³⁶ Johnsen 2001: 109

³⁷ Svenningsen 2011: 13

³⁸ Johnsen 2001: 42

³⁹ Torstveit 1986 og Ramskjær 1985

over Christianiafjorden til Fredrikstad, videre til Sverige, Finland, for til slutt å ende opp i Arkhangelsk i Russland. Vi befinner oss i tidsrommet mellom 1850 og 1930.⁴⁰

For meg kan artikkelen kaste lys over problemstillingen og gi grunnlag for å undersøke hvilken betydning sagbruksproduksjonen i Russland fikk for trelasteksporten og arendalsrederiene i valgte periode.

Av nyere forskning er Anna Svenningsens masteroppgave fra 2012: *Rederiet og avgjørelsesprosessen. For utvalgte rederier i Nedenes amt i perioden 1850-1918*. Hun tar for seg flere rederier i Nedenes amt og analyserer redernes avgjørelser ut i fra et økonomisk, teknologisk og et nettverksperspektiv. Svenningsen konkluderer med at nettverkene, selv om disse endret seg, var avgjørende for de valg rederne tok i hele perioden fra 1850 til 1918. Hovedkonklusjonen hennes er at for familierederiene var det viktigere å ta vare på kapitalen og la den forbli i familien og sikre egen og etterkommeres fremtid enn å skulle sørge for at Nedenes amt hadde en flåte.⁴¹ Jeg har valgt de samme perspektivene som Svenningsen, men med en helt annen problemstilling og med fokus på to fartsområder. Likevel vil arendalrederens nettverk og avgjørelser undersøkes, og jeg vil derfor kunne dra nytte av deler av hennes analyse.

⁴⁰ Sejersted 2002: 260-282

⁴¹ Svenningsen 2011: 122

Kapittel 4

Kilder

I dette kapitlet vil jeg gi en vurdering av de kildene som skal benyttes i masteroppgaven. Hvilke relevante opplysninger kan jeg finne i dette materialet, og hvilke mangler og problemer fremkommer ved å bruke det? I hvilken grad kan kildematerialet bidra til å belyse og gi svar på problemstillingen? De sentrale kildene i denne undersøkelsen er rederiarkiver, fartøysarkiver, *Det norske Veritas register* og *Den Vestlandske Tidende*, den konservative avisen for Nedenes amt, de norske og svenske konsulatberetningene og *Beretninger om Amternes økonomiske Tilstand for Nedenes Amt*.

Rederiarkivene og fartøysarkivene på Aust-Agder museum og arkiv (AAma) inneholder både kvalitativt og kvantitativt materiale. Kildene er i hovedsak utrykte. En sentral del av de kvalitative kildene består av for min del verdifull korrespondanse mellom kaptein og reder og andre forretningsforbindelser. Korrespondansen gjør det blant annet mulig å avdekke fartsruter, aktørenes nettverk, økonomiske svingninger, datidens tankegang og muligheter. Arkivet til Thommesen er svært omfangs- og innholdsrikt, samtidig som det er lett tilgjengelig på AAma. Av stor betydning er kapteinsbrev fra Arkhangelsk, St Petersburg og Kronstad, kopibøker, fartsbøker og brev og telegrammer angående fraktslutninger og certepartier.

Hensikten med kapteinsbrevene var å holde rederiet løpende orientert om tingenes tilstand, og det er i all hovedsak forretningsmessige anliggender brevene omhandler.⁴² Kapteinen skildret og formidlet datidens hendelser og oppfatninger, og han var selv ofte et øyevitne, noe som gir brevene en troverdighet. Kopibøkene inneholder blant annet kopi av kapteinsbrev, men også av brev fra rederen til kapteinen. Ofte er det et svar fra rederen på et brev fra kapteinen, eller omvendt. Korrespondansen mellom reder og kaptein fungerer både som korrigerende, og kontrollerende og dette forsterker brevets pålitelighet ytterligere.

En svakhet ved materialet i begge arkivene er at kopibøkene er vanskelig å tyde, da papiret er så tynt og blekket ofte har gått igjennom det tynne papiret. Skriften har også vært en

⁴²AAma. Thommesen-arkivet: boks 22, arkivmappe 1884, brev datert 28.07. 1884. Brevet er et godt eksempel på hva et kapteinsbrev inneholder.

utfordring, men dette har blitt lettere etter hvert som jeg har blitt vant til uttrykk og skrivemåte.

Arkivene til Boe inneholder ikke like mye relevant informasjon som arkivmaterialet til Thommesen.⁴³ Rederihistoriene vil her være sentrale, samt supplerende litteratur. I rederiarkivet har jeg likevel funnet både kapteinsbrev, kopibøker og telegrammer som gjør det mulig å gi en fremstilling av både redere og kapteiner, deres handlinger og tankesett. Ved å studere arkivmaterialet fremkommer også rederiets nettverksforbindelser og økonomiske ståsted. En av de største manglene i Boes arkiver er fartsbøkene. Det ble derfor helt umulig å finne anløps- og bestemmelsessted for rederienes skip ut i fra arkivmaterialet.

Disse opplysningene fant jeg i *Den Vestlandske Tidende*. Dette er nærmere omtalt i metodedelen. På Aust-Agder museum og arkiv er det tilgang til årganger i hele perioden fra 1880-1914. Avisen forteller ellers mye om det som har rørt seg i samtiden, og av den grunn er den viktig som historisk kilde. I likhet med amtmannens femårsberetninger var *Den Vestlandske Tidende* naturlig nok opptatt av skipsfarten, amtets viktigste og største næringsvei. Den sto på mange måter i sentrum av skipsfartsmiljøet i Arendal. Politisk hadde avisen et ståsted på høyresiden, og Berit Johnsen stiller spørsmålet om den var et talerør for rederne.⁴⁴ I debatten om overgangen fra seil til damp fikk avisen likevel tydelig frem meningsutvekslingene og de ulike syn i saken.⁴⁵ Ingar Kaldal hevder at avisene var den sterkeste påvirkningsfaktor i samfunnet før fjernsynets inntreden.⁴⁶

Det norske Veritas register er også en sentral trykt kilde i min undersøkelse.

Klassifiseringsselskapet har bøker med registreringer for alle årene fra 1880-1914. Selskapet vurderte og ga en karakteristikk av alle fartøyer som var innmeldte i selskapet.⁴⁷ Til mitt formål viste Veritasregisteret seg å være et ypperlig oppslagsverk.

⁴³ En del av arkivmaterialet til Boe er ikke tilgjengelig på AAmA Det er i privat eie.

⁴⁴ Johnsen 2001:307

⁴⁵ Johnsen 2001: 307-320 Her kartlegger Johnsen hvordan *Den Vestlandske Tidene* beskrev og vurderte skipsfartens utvikling, med fokus på overgangen fra seil til damp i perioden fra 1880 til ca. 1890. Det fremkommer at avisen får frem ulike syn i debatten, og at den ikke alltid støtter rederne.

⁴⁶ Kaldal 2006: 52

⁴⁷ Torstveit 1986: 27

I tillegg til rederiarkivene og *Den Vestlandske Tidende* er konsulatberetningene en gullgruve når det gjelder opplysninger om handel og skipsfart på de aktuelle fartsområdene. De inneholder blant annet mye statistisk materiale over Norges og andre europeiske nasjoners deltakelse i farten. Konsulatberetningene for hele perioden 1880-1914 er lett tilgjengelige på Statistisk sentralbyrås (SSB) sider på internett. Arkhangelsk og St. Petersburg hadde egne konsulater, noe Kronstad ikke hadde. Kronstad var et visekonsulat under St. Petersburg, og all informasjon om stedet finnes derfor på sidene til St. Petersburg.

I perioden fra 1880 og frem til unionsoppløsningen i 1905 hadde Norge og Sverige felles konsulatberetninger, *Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler*. I disse er det meste av informasjonen for hvert år sammenfattet og plassert under hver enkelt havn. Fra 1905 til 1914 er konsulatberetningene bygget på ukes- og månedsberetninger. Informasjonen blir dermed spredt, mer uoversiktlig og vanskeligere å finne. Konsulene hentet opplysningene sine fra blant annet forretningsforbindelser, som i Arkhangelsk og St. Petersburg kunne være kjøpmenn og sagbrukseiere. Selv om de ulike konsulatberetningene ofte ikke er skrevet av den samme konsulen, bygger de i stor utstrekning på førstehåndsupplysninger, og jeg anser derfor beretningene for å være av stor pålitelighet. Det er lite syensing, opplysningene virker troverdige og sammenfaller på mange områder med annen litteratur, blant annet amtmannens femårsberetninger.

Amtmannens femårsberetninger er som konsulatberetningene tilgjengelige på internett (SSB). De ble trykket i tidsrommet fra 1829 til 1915. Amtmennene fikk sine opplysninger fra de lokale fogdene, som igjen fikk sine opplysninger fra lensmennene og kommunene rundt om i distriktet.⁴⁸ Beretningene skildrer utviklingen og situasjonen i amtet på mange felt, blant annet innenfor samferdsel og næringsliv. Siden skipsfarten var den største næringsveien i amtet i denne perioden, fikk den stor plass og grundig behandling i beretningene. På samme måte som konsulatberetningene, bygger amtmannens femårsberetninger i stor utstrekning på førstehåndsupplysninger, og jeg anser også disse å være av stor pålitelighet. De kan i noen saker kontrolleres opp mot andre kilder, som for eksempel *Den Vestlandske Tidende*.

⁴⁸ Kaldal 2006: 49

Kapittel 5

Rederiene

Dette kapitlet om Thommesen og Boe, vil gi en kort beskrivelse og innføring i deres rederi- og meglervirksomhet, med fokus på perioden 1880- 1914.

5.1 Handelshuset Thommesen - Smith



Jens T. Thommesen 1835- 1897

5.1.1 Oppstarten til Thommesen- rederiene, fra 1830- årene

Handelshuset Thommesen- Smith ble grunnlagt i 1832 av Thor Thommesen. Han kom fra Hedemark, og etablerte seg først som kjøpmann i byen. To år senere startet han opp med rederivirksomhet. Rederiet fikk navnet T. Thommesen, men ble i 1862 forandret til T. Thommesen & Søn, da sønnen Jens T. Thommesen ble kompanjong.⁴⁹ I 1876 overtok svigersønnen Julius Smith og sønnen Jens T. Thommesen hver sin halvpart av firmaet. I tillegg drev de nye eierne rederiene Thommesen & Smith og Smith & Thommesen. Partsrederiets organisering gjennom mange forskjellige partshavere, fikk betydning for hva hvert skipsrederi skulle hete. Ofte var det de samme partshavere som gikk igjen i de ulike

⁴⁹ Aalholm 1983: 9

rederiene, men med ulik partsandel.⁵⁰Jeg velger å benevne alle rederiene som Thommesen-familien var involvert i , som Thommesen. På Aust- Agder arkivet ligger arkivmaterialet til de ulike rederiene under Thommesen.

Ifølge Aalholm var Thor Thommesen allerede i 1840-årene en reder som måtte regnes med. Han tok parter i mange skip, og ble etter hvert korresponderende reder.⁵¹ På 1850- tallet hadde Thommesen, ved siden av rederivirksomheten, også etablert seg som trelasthandler, skipsbygger og skogeier. Dette ga god risikospredning. På firmaets egne skipsverft i Løgebergskåret og på Havstad, ble en stor del av rederiets seilskipsflåte bygget.⁵² Sin egen meglerforretning etablerte Thor Thommesen så tidlig som i 1859, med den hensikt å sikre seg større kommisjonsandel av fraktene fra egne skip. Rederiet befraktet i en periode også skip for andre rederier, men etter hvert fikk de nok med å befrakte egne skip, en skipsflåte som stadig ble større.⁵³ Rederiet hadde sin glanstid fra 1857 til 1877, og allerede i 1875 hadde Thommesen 75% eierandel av skipene.

5.1.2 Perioden 1877- 1900

Tabell 5.1 Antall skip hvor Thommesen hadde eierandeler, i tonnasje(tonn) og i prosent, samt antall skuter Thommesen var korresponderende reder for 1878 - 1898

Periode	1878	1888	1895	1898
Eierandel i antall skip	41	39	22	22
Korresponderende reder for antall skip	36	35	22	22
Thommesens andel av tonnasje (tonn)	14566	18547	12921	12921
Eierandel i %	76%	88%	98%	98%

Kilde: Svenningsen 2012: 28

⁵⁰ Gjerstad 1975: 108-109

⁵¹ Aalholm 1983: 30

⁵² Gjerstad 1975: 109

⁵³ Aalholm 1983: 62

Jens Thommesen styrket ytterligere sin posisjon som reder, da han i 1895 hadde 98% eierandel i skipsflåten; i 21 av de 22 skipene var han eneier, (tabell 5.1).⁵⁴ Halvparten av treseilskipene som ble disponert mellom 1870- 1914, var eid av rederne selv. Dette var en bevisst strategi fra rederne sin side. På den måten fikk de større handlefrihet og full kontroll med driften.⁵⁵ Det ble ikke investert i flere seilskip etter 1891. I sin analyse av rederiet skriver Johnsen at det var på grunn av rene lønnsomhetsbetraktninger. I 1890- årene da skipsfartens avkastning sank, trakk heller Thommesen- rederiene ut en del av kapitalen i virksomheten, som de overførte til annen virksomhet på land, blant annet til tremasseindustrien. De hadde kompetansen sin innenfor skog og trelast. Men innehaverne beholdt treseilskipene sine så lenge det var økonomisk forsvarlig. Treseilskipene var nedskrevet, og det var fortsatt mulig å tjene penger på disse. Skipene gikk gradvis nedover i klasse, helt til de forliste eller ble solgt.⁵⁶

5.1.3 Perioden 1900-1916

På begynnelsen av 1900-tallet overtok den tredje generasjon Thommesen rederivirksomheten. Den nye generasjonen var Hans Henrik Smith, Thor Thommesen og Olaf Thommesen. Thommesen- rederiene var utpreget seilskipsrederier, og investerte aldri i jern- og stålseilskip.⁵⁷ De nye rederne satset i løpet av de første årene etter 1900 på en fornyet flåte med dampskip. De investerte i de fire ståldampskipene: *Tholma*, *Thordis*, *Thorgny* og *Thorsa*.⁵⁸ Alle de fire dampskipene var engasjert i østersjøfarten, og *Tholma* deltok også i arkhangelskfarten.⁵⁹

Med overgangen til dampskip skjedde det en endring i organiseringen av skipenes eierskap. Tidligere *partrederier* ble erstattet med *aksjeselskap*. Seilskipsrederiene til Thommesen, de gamle partsrederiene, trappet ned, og ble til slutt avviklet i begynnelsen av 1900- tallet. Siste seilskipet *Zanrak* ble solgt i 1914.⁶⁰ Og i 1916 solgte Thommesen- rederiene alle sine skip, og rederidriften ble dermed avviklet. Dette var under en høykonjunkturperiode, og de kom

⁵⁴ Svenningsen 2011: 27

⁵⁵ Johnsen 2001: 503

⁵⁶ Johnsen 2001: 228

⁵⁷ Sætra 2008: 53

⁵⁸ Johnsen 2001: 346- 351

⁵⁹ AAma. Thommesen-arkivet: lnr. 293:fartsbok fra 1879- 1897 og lnr. 294:fartsbok fra 1897 - 1916

⁶⁰ Aalholm 1983: 87- 92

økonomisk styrket ut av dampskipsinvesteringene. Innehaverne hadde tidligere investert i landbaserte næringer, som de nå kunne gå tilbake til.⁶¹

5.2 Boe- rederiene



Christian Th. Boe (1838- 1927)

5.2.1 Oppbyggingsfasen 1836- 1886

Christian Th. Boe var sønn av Ole Boe fra Fevik, som begynte som reder i 1850. Christian Th. Boe ble senere svigersønn til megler og reder Peter Lorentz Jessen Lund. Lund hadde allerede i 1836 startet et meglerfirma i Arendal, men var i 1880 også en stor reder. En ekteskapsinngåelse med datteren til Lund, Johanne Amalie, førte til at Christian Th. Boe ble innlemmet i svigerfarens rederi- og meglerfirma i 1877. Etter at Chr. Th. Boe i 1877 hadde kommet inn i meglerfirmaet til svigerfaren, overtok han og Axel Herlofsen, både svigerfarens meglerforretning og rederivirksomhet i 1878. Meglerfirmaet fikk navnet Lund & Co. De drev ikke bare skipsmegling med sine egne skip, men de fikk etter hvert en fast kundekrets av byens kjente redere. Blant annet, ble både skip fra Thommesen, Axel og Herlof Herlofsen, Gunder Olsen, Chr. Johnsen og Em. Dedekam sluttet av Lund & Co.⁶²

⁶¹ Johnsen 2001: 514

⁶² Darre Knudsen 1986: 8- 10

5.2.2 Perioden 1886- 1914

Tabell 5.2 Antall skip og tonnasje som Lund og Boe eide og disponerte i utvalgte år i perioden 1877 - 1905

År	Rederi/ disponentfirma	Ant. skip	Ant. Selskaper	N.t.
1877	Lund / Brønlund/ Smith / Boe	25		
1885	Chr. Th. Boe, P.L. Lund E. Brønlund , M.H. Smith	58	5	24.830
1905	Chr. Th. Boe	7		16. 395

Kilde: Johnsen 2001: 63- 69

Tabell 5.2 gir et bilde av utviklingen av Boe- rederiene når det gjelder tonnasje og antall skip. I 1905 var rederiet et dampskipsrederi, men i 1877 og 1885 var det seilskip rederiene eide og disponerte.

Christian Th. Boe ble hardt rammet av *Arendals- krakket* i 1886; han måtte stoppe alle utbetalinger, men meglerfirmaet fortsatte virksomheten. Etter at Boe hadde fått ordnet opp med sine kreditorer i 1891, fortsatte rederiet med Christian Boe, sønnen Peter Lund Boe og Axel Smith. I 1896 bygde rederne sitt første dampskip, *Truma*. I perioden fra 1896- 1912 investerte Boe- rederiene i flere dampskip: *Hisø*, *Nedenes*, *Havsø*, *Haakon*, *Olaf*, *Ternø* og *Ærø*. Anna Svenningsen viser til i sin masteroppgave at Christian Th. Boe var hovedaksjonær i både *Truma*, *Nedenes* og *Hisø* i 1902. I *Nedenes* hadde han 154/ 250 aksjer, i *Hisø* 155/ 250 aksjer og i *Truma* 87/ 162 aksjer.⁶³ Dette tyder på samme strategi som hos Thommesen. Boe ønsket kontroll over avgjørelsene i aksjeselskapene, som hvert skip nå var. Og som hovedaksjonær hadde han det.⁶⁴

Axel Smith, forfatteren av rederihistorien til firmaet, skriver at Christian Th. Boe sto sterkt som megler, med en stor omgangskrets i både inn- og utland. Og det kommer tydelig frem at

⁶³ Svenningsen 2011: 152- 153

⁶⁴ Når det gjelder rederiene Christian Th. Boe var involvert i, vil jeg benevne disse Boe. Dette er fordi, som hos Thommesen, ligger arkivmaterialet til Boe- rederiene under Boe. I annen sjøfartslitteretur brukes også benevnelsen Boe- rederiene. Se blant annet hos Johnsen 2001: 63

det var i trelastfarten han hadde sitt hovedangasjement.⁶⁵ Selv om han var ut og inn av farten på de russiske utvalgte havnene i undersøkelsesperioden 1880- 1914, kom han alltid tilbake. Christian Th. Boe og neste generasjon, med Olaf Boe, fortsatte rederidriften til langt ut på 1900- tallet.⁶⁶

Kapittel 6

Bakteppe

6.1. Det store bildet 1830 - 1880

Denne delen er ment som et bakgrunnsteppe for perioden 1880-1914, som jeg har hovedfokus på. Jeg vil forklare ekspansjonen i Arendals skipsfart fra 1830 og frem til 1870-årene, for så å gå over til en kort beskrivelse av hvordan situasjonen var i 1880, opptakten til krise- og omstillingsperioden i skipsfarten og starten på selve undersøkelsesperioden..

Helt fra 1500-tallet hadde det vært et sterkt handelssamarbeid mellom nord- og østersjøområdet. Her hadde manufaktur og luksusimport i vest og korn-og tømmerproduksjon i øst blitt bundet sammen av sjøhandelen.⁶⁷ I denne handelen deltok nordmennene, men det var først i 1830-årene at det ble en sterk vekst i farten på disse områdene. Da vokste de to utadvendte næringene i landet, trelasteksporten og skipsfarten. Og den norske handelsflåten begynte systematisk å bygge seg opp som fraktnasjon for andre land. Spesielt viktig ble de svenske østersjøhavnene, som var et sterkt ekspanderende marked for trelast, en last som i stor grad gikk til Storbritannia.⁶⁸

Navigasjonsakten fra 1651 hindret tredje lands skip i å importere varer til Storbritannia. Men som unionspartner med Sverige, fikk den norske skipsfarten i 1827 de samme vilkår i handelen med Storbritannia som Sverige. De to landene ble behandlet som ett rike. Denne

⁶⁵ *Av de hvite seils historie* 1936: 45- 48

⁶⁶ Sætra 2008: 144

⁶⁷ Holm 1991: 21

⁶⁸ Sejersted 2002: 239 - 240

avtalen ble kalt Mellomriksloven. Norske og svenske skip ble likestilte med engelske skip med hensyn til å føre varer fra Norge-Sverige til engelske havner.⁶⁹ Avtalen førte til at norske redere kunne seile med trelast fra Sverige til Storbritannia. For arendalsskip var trelastfarten fra Sverige til Storbritannia dominerende i 1840.⁷⁰

Året 1850 er en milepel i skipsfartshistorien; da fjernet Storbritannia Navigasjonsakten. Dette førte til en mer liberal politikk, spesielt i Storbritannia. Men med den frihandelsvennlige politikken ble det også gode vekstmuligheter for norsk og utenlandsk skipsfart.

Da Navigasjonsakten ble opphevet, hadde arendalsrederne både skip og kunnskap til å sette inn på det nye, frie fraktmarkedet. Det var i disse årene grunnlaget ble lagt for den senere eventyrlige ekspansjonen i norsk skipsfart; det var i denne fasen nordmennene ble spesialister i å frakte andres varer, og spesielt ble de eksperter på å seile med trelast, skriver Johannes Torstveit.⁷¹ At Arendalsflåten var vel innarbeidet i fraktmarkedet, var selvsagt en viktig forutsetning for at rederne i Arendal kunne fortsette fremgangen da konjunktorene for alvor ble gode fra 1850. Disse gode konjunktorene var en av hovedårsakene til at skipstonnasjen i Arendal ble fordoblet i årene mellom 1850 og 1860. Fra 1850 til 1875 ble også størrelsen på skipene doblet.⁷²

I 1870-årene var arendalsrederne engasjert i fart over hele verden.⁷³ Typisk fartsmonster for norske skip, også agderskip, var trampfart på Nord-Europa og transatlantisk fart med tunge og volumiøse varer. USA fikk en stadig økende betydning for norsk skipsfart, men Storbritannia var fremdeles det viktigste markedet. Hovedårsaken til den store veksten i norsk skipsfart etter 1850 var frakt av tømmer. Av seilskipenes bruttofrakt ble hele 53% opptjent i trelastfarten i 1873.⁷⁴

I Nedenes amt og i Arendal var skipsfarten spesielt nært tilknyttet skogen og skipsbyggingen. Det var lett tilgang til skogen og eika. Det typiske rederiet var et bonderederi, med familiemedlemmer og nettverk som gjorde en råvare, eller arbeidskraft om til en part i et skip. Men da næringen møtte en ny tid i 1870-årene, med lav konjunktur og nye typer skip, var det nettopp segleskutetradisjonen, partsrederlaget og de lokale verftstradisjonene som sto i veien

⁶⁹ Sejersted 2002: 239 – 240

⁷⁰ Torstveit 2015: 11

⁷¹ Torstveit 1986: 28

⁷² Vigeland 1945: 54

⁷³ Gjerstad 1975: 78

⁷⁴ Johnsen 2001: 85

for fornying. Den sene overgangen til damp for nedenes- og arendalsskip er drøftet og grundig behandlet i tidligere forskning⁷⁵. Det har i stor grad handlet om paternalismen. Næringslivet hang sammen i en verdikjede, med skog, fløtning, sagbruk, skipsbygging, handel, eksport og skipsfart.

Fra 1880- tallet sank seilskipsbyggingen; store deler av verden hadde gått over til damp, og treseilskipenes dager var på hell. Men i Norge og i Arendal hadde rederne fortsatt troen på seil. Det store spørsmålet i analysen vil derfor først og fremst dreie seg om hvordan arendalsrederne greide å konkurrere med en stadig økende utenlandsk dampskipsflåte i farten på Arkhangelsk og St. Petersburg og Kronstad i perioden 1880- 1914.

6.2 Fartsområder, endringer og utvikling 1880-1914

Denne delen vil gi en forståelse for norsk skipsfarts utvikling på Storbritannia som i hele perioden fra 1880- 1914 var den største inntjeningen for norske skip. Den gir en grov skisse og sammenligning av norsk skipsfarts omfang og utvikling på valgte fartsområder og andre områder de var engasjerte på. I denne perioden fulgte arendalsrederiene i grove trekk norsk skipsfart generelt.

Skipsfarten på Storbritannia og Irland var et barometer for fartsmonsteret til norske skip i denne perioden. Fra det britiske og irske markedet gikk de norske skipene videre til alle verdenshjørner. Dampskipene hadde den samme utviklingen.⁷⁶ Etter å ha undersøkt Thommesens fartsbøker ser jeg at de fleste av firmaets skip hadde anløp i en britisk havn i løpet av et år i perioden 1880-1914.⁷⁷

⁷⁵ Johnsen 2001, Sætra 2008, Svenningsen 2011 Dette er nyere forskning på området.

⁷⁶ Ytreberg 1951: 418

⁷⁷ AAma. Thommesen-arkivet: lnr. 293:fartsbok fra 1879- 1897 og lnr. 294:fartsbok fra 1897 - 1916

Tabell 6.1 Utviklingen av farten mellom Storbritannia og andre fartsområder med norske skip i perioden 1880- 1913. Prosent av norsk tonnasje i farten

Fart mellom Storbritannia og	1880	1885	1890	1895	1900	1905	1910	1913
Norge	32	35	40	41	33	39	30	26
Østersjølandene	21	17	12	14	15	13	15	18
Nord - Europa	5	5	6	9	18	18	18	16
Vest - Europa	2	2	4	6	13	14	24	25
Middelhavet/Svartehavet	1	2	2	4	3	3	3	6
Nord - Amerikas østkyst	27	22	19	15	12	6	2,4	3
Vestindia	4	4	2	2	0,7	0,6	0,3	0,4
Sør - Amerikas østkyst	2	9	10	6	2	1,7	2,3	1,4
Annen fart	6	4	5	3	3,3	4,7	5	4,2

Kilde: Statistikken er utarbeidet av F. Magnus på grunnlag av britiske tall i Trade's oppgaver. Tabellen er hentet fra Den norske sjøfarts historie 1951:419- 420

Tallene bekrefter at norske skip gikk ikke bare mellom Storbritannia og Nord- Europa og Østersjølandene, men de gikk mellom det britiske kontinent og hele verden.

Som tabell 6.1 viser, endret farten sterkt karakter i løpet av perioden 1880-1913. En av de største endringene finner vi i farten mellom Nord- og Vest- Europa, med norske skip til Storbritannia. Her er det en eksplosiv økning, farten mellom Nord-Europa og Storbritannia, stiger eksempelvis fra 5% i 1880 til 16 % i 1913. I samme periode synker farten mellom Nord-Amerikas vestkyst og Storbritannia, på norske skip, fra 27% i 1880 til 3% i 1913. Farten mellom østersjølandene og Storbritannia holder seg på omtrent samme nivå i løpet av hele perioden. Jeg har valgt å ta med tabell 6.1, for å vise om denne tendensen gjenspeiler seg i min studie, siden Arkhangelsk er en del av Nord-Europa og St. Petersburg og Kronstad tilhører østersjølandene.

Sammenlignet med andre sjøfartsnasjoner hadde Storbritannia en svært dominerende stilling innenfor både handel og skipsfart i valgte periode. Landet hadde nær halvparten av den nord-atlantiske tonnasje i årene mellom 1860 og 1913.⁷⁸ Britene hadde også utviklet et

⁷⁸ Johnsen 2001: 35 hos Pollard og Robertson 1979: 25

verdensomspennende kontaktnett, som ga deres skip viktige konkurransefortrinn.⁷⁹

Handelssamarbeidet mellom Norge, Storbritannia og Russland ble nødvendigvis påvirket av Storbritannias dominerende stilling i skipsfarten disse årene.

Kapittel 7

Analyse av Arkhangelskfarten

Som en innledning til kapitlene om arkhangelskfarten og farten på St. Petersburg og Kronstad, vil jeg gi en kort generell oversikt, med fokus på Arendal i perioden 1850- 1880. Dette vil danne bakgrunnsteppet for den perioden jeg har valgt.

7.1 Arkhangelskfarten 1850-1880

I Arendal hadde arkhangelskfarten hatt lange tradisjoner. Elisabeth Kallevig skriver at ”1817 var Arkhangelsk-fartens år”. Det året dro ti skuter fra Arendal i ballast til Arkhangelsk, og lasten fra området var primært trelast.⁸⁰ Men det var først etter Krimkrigen i 1850-årene at farten på Kvitsjøen fikk stor betydning for Norge. Tidligere var det engelskmennene som fullstendig hadde dominert dette markedet.⁸¹

I løpet av 1860- og 70- årene utviklet trelastfarten fra Arkhangelsk, Onega og andre havner ved Kvitsjøen seg til å bli en ”trade” av stor betydning for nordmennene. Av 537 fartøyer som ankom Arkhangelsk i 1871 var 161 britiske, 140 norske og 104 tyske, 74 danske, 39 hollandske og ni russiske. Tallene indikerer nordmennenes sterke posisjon i farten. Karakteristisk for arkhangelskfarten var at nesten alle skipene dro opp i ballast, og flesteparten dro derfra med trelast, i hovedsak til England og Frankrike. Av 141 norske fartøyer som ankom Arkhangelsk i 1873, dro 89 med trelast til Storbritannia og Irland.⁸²

⁷⁹ Johnsen: 35 hos Fischer and Nordvik 1986: 26

⁸⁰ Kallevig 1939: 12

⁸¹ Aalholm 1883: 55

⁸² Worm-Muller 1950: 189

Tømmerfraktene i området lå på et jevnt bra nivå opp til 1870-årene, men endret seg i negativ retning etter hvert som skipsfarten gikk inn i en kriseperiode.⁸³

I firmahistorien til Thommesen skriver Aalholm at flere av rederiets skip var å finne i farten på Kvitsjøen i 1860- og 70-årene. Farten var sesongbetont, og blir beskrevet som værhard og røff. I seilskutetiden nyttet det som regel ikke å dra til havnene ved Kvitsjøen før midt i mai på grunn av drivisen. Det var ikke sjeldent at et skip ble skrudd inn i isen og forliste. Men året 1867 var utenom det vanlige. Dette året forliste hundre skuter på Kvitsjøen, og de fleste var norske. Av Thommesens skip var det *Embla* og *Christine Agathe* som aldri kom tilbake til Arendal. 1867 står igjen i arkhangelskfartens historie som det store *Hvitehavsåret*.

Først ut i juni var havnene vanligvis frie for is. Sesongen var kort på disse områdene, og det var sjelden en skipsavgang etter september måned.⁸⁴ En enkelt tur var det som kunne forventes i løpet av en sesong. I seilskutetiden kunne reiselengden variere fra et par uker til opp mot 60 dager, avhengig av is og uvær.⁸⁵



Figur 7.1: Arkhangelsk havn på 1800- tallet

⁸³ Oland 1972 : tabell 2 side 18. Her viser Oland fraktene i enkelte farvann i årene 1870 til 1890, deriblant fraktene fra Arkhangelsk til London

⁸⁴ Aalholm 1983: 55- 56

⁸⁵ Worm-Müller 2,2 1950: 190

7.2 Arkhangelskfarten i tall, 1880-1914

Tabell 7.1 viser skipsfartens omfang og utvikling når det gjelder skipsanløp på Arkhangelsk fra 1880-1914. Tabellen er grunnlag for videre analyse av skipsfarten på området.

Tabell 7.1 Tabell over antall skipsanløp i Arkhangelsk 1880-1914

Skip fra	1880	1886	1889	1892	1897	1906	1910	1914
Arendal	18	8	0	3	4	16	8	10
Nedenes	38	11	2	9	6	16	11	11
Norge	192	79	54	72	65	108	137	
Stor- britannia	122	72	110	100	123	61	70	
Russland	40	24	11	15	55			
Sverige	22	10	5	25	14	29	64	
Tyskland	23	56	65	43	23	119	101	
Danmark	35	24	31	37	24	36	42	
Andre land	13	2	7	4	9	37	84	

Kilde: Tallene er hentet fra utvalgte år i Den Vestlandske Tidende under Skips og handels - Efterretninger og Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, 1880, 1886, 1889, 1897 og Konsulatberetningene fra 1906 og 1910.

7.3 Arkhangelskfarten, endringer og utvikling 1880-1914

7.3.1 Skipsfarten på Arkhangelsk 1880

Eksisterende litteratur viser at norske rederier siden 1860-årene hadde opparbeidet en sterk posisjon i arkhangelskfarten, med arendalsrederiene som viktige deltakere.

Sammenlignet med 141 norske skipsanløp i 1873 forsterket Norge sin posisjon i farten med 192 skipsanløp i 1880.⁸⁶ Norge var betydelig større enn Storbritannia, som lå på andre plass. Men for helt å forstå Norges posisjon, må landets andel av den nordatlantiske flåten i 1880 sammenlignes med Storbritannia sin posisjon. I 1880 utgjorde den norske handelstonnasje 8,9%, mens Storbritannia utgjorde hele 41,1% av den nordatlantiske flåten, flåten det er naturlig å sammenligne med. Og det var land fra denne flåten som deltok i farten på Arkhangelsk. Den nordatlantiske flåten utgjorde 83 % av verdenstonnasjen i 1880, altså mesteparten av verdens totale flåte.⁸⁷ Ut i fra flåtens totale størrelse blir Norges dominerende stilling i arkhangelskfarten tydelig i 1880.

Fra Arendal ankom det ifølge min undersøkelse 18 skip, og fra hele amtet Nedenes 38 skip. Tallet har nok vært større siden *Den Vestlandske Tidende*, har vist seg å være en noe usikker kilde. Arendal hadde en tonnasje på nærmere 170. 000 nettotonn i 1880. Dette tilsvarte 11,2% av den norske handelsflåten.⁸⁸ Arendalsrederienes deltakelse i farten på Arkhangelsk viser nærmest samme forholdstall, 9,4% av de registrerte norske skipene kom fra Arendal.

Tabell 7.1 viser at de norske rederiene, deriblant arendalsrederiene, hadde en sterk posisjon i farten på Arkhangelsk i 1880. Men hva kunne årsaken til dette være? Var det siste redningsplanke for treseilskipene, eller var det et attraktivt fartsområde? Hvilke faktorer spilte inn?

⁸⁶ Worm-Muller 1951: 189

⁸⁷ Johnsen 2001: 37 Opplysningene er hentet fra en tabell med tall beregnet i prosent over de største sjøfartsnasjoners andel av den nordatlantiske flåten fra 1870 til 1910, samt prosentvis andel av beregnet nordatlantisk og verdens tonnasje. Tabellen er utarbeidet av Fischer og Nordvik (1986). Den er svært relevant som sammenligningsgrunnlag som vist i teksten ovenfor. Jeg vil nyttiggjøre meg av tabellen også senere i analysearbeidet.

⁸⁸ Gjerstad 1975: 1

7.3.2 Seil- damp på Arkhangelsk, 1880-1914

Tabell 7.2 Tabell over antall seil- og dampskip på Arkhangelsk for enkelte år i perioden 1880 - 1910

	1880		1886		1892		1897		1910	
	Seil	Damp	Seil	Damp	Seil	Damp	Seil	Damp	Seil	Damp
Norske	192	0	79	0	61	11	40	25	6	131
Britiske	57	65	9	63	5	95	2	121	0	70
Andre land	125	8	85	31	69	67	56	69	4	287

Kilder: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, 1880, 1886, 1892, 1897, 1910

Ved første øyekast kan det se ut som om arkhangelskfarten kunne være en redningsplanke for de norske seilskipene. I 1880 var alle de norske skipene som kom til havna seilskip. Men frem til da hadde den norske handelsflåten så å si bare bestått av seilskip, så dette er absolutt ikke noe overraskende. Allerede i 1870 overgikk produksjonen av damp produksjonen av seil i Storbritannia, seilproduksjonen var igjen høyest på slutten av 1870-tallet, men fra 1880-årene overtok dampskipproduksjonen og ble aldri tatt igjen av seil.⁸⁹ Tydelige tegn på denne utviklingen viser seg også i farten på Arkhangelsk. Over halvparten av den britiske skipsflåten var damp i 1880.

Dampskipene hadde etter hvert presset seg inn på flere fartsområder, men var i 1880 først og fremst bundet til kortere strekninger og nære farvann.⁹⁰ Et dampskip var mye mer effektivt enn et seilskip. Det brukte en tredjedel til en femtedel av den tiden et seilskip brukte på samme distanse, og det hadde en mye hurtigere lastekapasitet. Ifølge certepartiet kunne et dampskip laste 60 standard med trelast hver dag, mens et seilskip kunne laste 10 standard.⁹¹ Og det var om å gjøre å få skipet losset og lastet så fort som mulig.

En av seilskipenes fordeler i konkurransen med dampskipene var at de på grunn av sin beskjedne størrelse, og at de var mindre dyptgående, lettere kunne komme inn til grunnere havner.⁹² I Arkhangelsk hadde seilskipene fordel nettopp på grunn av dårlige havneforhold,

⁸⁹ Johnsen 2001: 36

⁹⁰ Gjerstad 1975: 76

⁹¹ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler 1880: 48

⁹² Gjerstad 1975: 51

med blant annet grunne farvann. Dette var en av årsakene til at seilskipene fortsatt kunne konkurrere i Arkhangelsk, skrev den norsk-svenske konsulen i 1880.⁹³

7.3.3 Lønnsomhet i arkhangelskfarten i 1880

Hva kunne så grunnen være til at de største rederiene som Thommesen og Boe nærmest ikke var representerte i Arkhangelsk havn i 1880? Kun et treseilskip, *Najaden* tilhørende Boe, viste seg. De andre arendalsskipene som deltok i arkhangelskfarten dette året var i hovedsak treseilskip fra mindre partsrederier. En nærmere undersøkelse av disse skipene i *Det norske Veritas*, viser at halvparten av skipene utelukkende gikk i nord- europeiske farvann.⁹⁴ Det kan være en av forklaringene på at disse skipene gikk på Arkhangelsk, men det forklarer ikke hvorfor ikke Thommesens skip gikk dit. I følge Thommesens fartsbok (1879-1897) seilte rederiets skip i stor grad på Storbritannia, Frankrike, Nord-Amerika og svenske, tyske og russiske østersjøhavner.⁹⁵ Var det bedre lønnsomhet som har lokket rederne til disse områdene? Og hvordan var fraktene i Arkhangelsk?

Tore Oland viser i sin hovedoppgave *Norsk sjøfartshistorie i årene 1860 til 1890. Belyst ved etableringen av rederiet Chr. Hannevig* til tabell og kurver over fraktratene i ulike farvann i perioden. Fem av de seks kurvene omhandler trelastfraktene. Oland sammenligner blant annet trelastfraktene fra Arkhangelsk til London med trelastfraktene fra Quebec i Canada til London. I tømmertransporten fra Quebec hadde norske og arendalske handelsskip deltatt helt i fra 1850- årene.⁹⁶ I 1880 viser fraktratene på begge områder en nedgang fra skipsfartens glanstid, men sammenlignet med Quebec var ratene bedre fra Arkhangelsk. Fraktraten burde helst være 5 shilling bedre her på grunn av farten på Canada ble ansett som hardest og mest farefull. Alt kan derfor tyde på at Quebec ikke var et konkurrerende fartsområde i 1880. Oland skriver at lønnsomhetsgrensen for Arkhangelsk lå på 42/6 shilling pr. standard trelast, og trelastfraktene dette året viste mellom 65 og 70 shilling pr. standard.⁹⁷ Det viser at en tur til Arkhangelsk må ha gitt en god fortjeneste. Årsaken til at Thommesens skip ikke besøkte Arkhangelsk i 1880 er mest sannsynlig at Thommesen har funnet enda bedre frakter på andre fartsområder. Et brev fra skipsmeglerfirmaet Hatheway & co. i Boston til Thommesen kan

⁹³ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler 1880: 48

⁹⁴ Appendix, A1

⁹⁵ AAma, Thommesen-arkivet, lnr. 296. Fartsbog for aarene 1879-1897

⁹⁶ Aalholm 1983: 58

⁹⁷ Oland 1972: 17-20

tyde på det. Kontorets representant viser innledningsvis i brevet til en tidligere henvendelse fra rederen hvor han ber om kornprisnoteringene. Og tilbakemeldingene er positive; kornmarkedet er på vei oppover, og firmaet ønsker å slutte en kornfrakt for rederen fra Boston til Storbritannia. Videre står det i brevet: ”(...) dette er den 4 de Arendalsbarken vi har sluttet inom 3 måneder (...)”⁹⁸

Den gode fortjenesten i kornfrakten kan ytterligere bekreftes ved grundigere undersøkelse av korrespondansen mellom meglere og Thommesen. Korneksporten foregikk i stor grad fra nordkysten av USA i 1880, blant annet fra Philadelphia, Baltimore og New York.⁹⁹ Meglerfirmaet Tobias & Co. fra Baltimore melder sommeren 1880 om knapp tonnasje og et livlig fraktmarked med gode kornpriser. Dette er til orientering for rederen. Avslutningsvis påpeker firmaet at rederiets skip *Sibahl* i disse dager er i New York: ”(...) og vi ønsker Fartøiet maa utholde en favorabel Fragt.”¹⁰⁰

I følge rederiets fartsbok (1879-1897) viser det seg at rederiets skip har hatt hyppige anløp i havnene på nordkysten av USA i 1880, og mange av skipene har seilt med lasta til Storbritannia.¹⁰¹ Undersøkelsen viser at en tur til Arkhangelsk har vært lønnsom i 1880, men andre områder har sannsynligvis vært mer lønnsomme. Dit valgte rederiet Thommesen å gå med sine skip. Ole Gjølbørgs teori som vektlegger aktørenes profittmaksimerende higen og ønsket om mest mulig fortjeneste bidrar til å forklare Thommesens disposisjoner. Det forklarer rederen som rasjonell ut i fra hans muligheter og kunnskap om blant annet markedsforholdene.¹⁰²

Årsaken til at andre arendalsrederier og norske rederier var så dominerende i arkhangelskfarten i 1880 finnes hovedsakelig i den store treseilskipsflåten som rederiene hadde. Treseilskipene var fremdeles konkurransedyktige på Arkhangelsk, og her kunne skipene som ikke kunne konkurrere om det aller beste markedet, seile. I tillegg var halvparten av skipene fra Arendal utelukket fra transatlantisk fart på grunn av kravene *Det norske Veritas* stilte til skipene.

⁹⁸ AAma, Thommesenarkivet, lnr. 77, brev 1880, brev fra Hatheway & co. Ship and Steamship Brokers, datert Boston, den 16 okt. 1880

⁹⁹ Aalholm 1883: 58

¹⁰⁰ AAma, Thommesenarkivet, lnr. 77, brev 1880, brev fra C. Tobias & co Ship Brokers, datert Baltimore juli 14 1880

¹⁰¹ AAma, Thommesenarkivet, lnr. 296. Fartsbok for årene 1879-1897: 62-63. Som eksempel hadde *Zanrak* tre turer fra New York til europeiske havner i 1880

¹⁰² Gjølbørg 1979: 206

7.3.4 Telegraf og telefon i skipsfarten

En annen faktor som kan ha påvirket Thommesens valg av fartsområde, kan være innføringen av telegrafen fra 1870- tallet og rundt 1900 telefonen. De nye kommunikasjonsmidlene ga nye muligheter for den korresponderende rederen på land. Han kunne nå lettere holde kontakt med sitt nettverk av meglere, agenter og andre forretningsforbindelser, både i innland og utland.¹⁰³ Dette er Thommesen et godt eksempel på. Den korresponderende rederen fikk nå mulighetene til å innhente informasjon om fraktpriser og tonnasjebehov fra alle verdenshjørner i løpet av kort tid.

Opprinnelig var det kapteinen som inngikk fraktavtaler på vegne av rederiet. Han var også reder siden han som regel hadde en part i skipet, og ikke sjelden ble han oppført som korresponderende reder. Han kjente meglerne og agentene i de ulike havnene. Dette var et viktig fortrinn, som også ble benyttet etter at telegrafen ble tatt i bruk, for rederen hadde tiltro til kapteinen og hans avgjørelser. Likevel ble det en forskyvning av ansvarsområde med telegrafens gjennombrudd.¹⁰⁴ Men for de mindre partsrederiene, og også der hvor kapteinen fremdeles var korresponderende reder, ble ikke de nye kommunikasjonsmidlene tilgjengelige på samme måte som for de større rederne. For å kunne forhandle og inngå fraktavtaler, måtte kapteinen vente til han kom til havn. Dette endret seg i overgangen fra det egalitære bonderederiet til det mer borgerstyrte kapitalistiske rederiet i byen.¹⁰⁵ Thommesen, som styrte rederiet fra kontoret sitt i Arendal, hadde tilgang til telegraf tidligere enn mange andre, og dermed kunne han styre farten i mye større grad enn de mindre rederiene.

Men hvordan var telegrafforbindelsene i Arkhangelsk i 1880? Den norske konsulen skriver i sin rapport fra dette året:

”Nogen utvidelse af Telegrafnettet har heller ikke fundet Sted, saa Exporthavnene Onega, Soroka og Mesen ere fremdeles uden Telegrafforbindelse.”¹⁰⁶

¹⁰³ Sætra 2008: 61-68

¹⁰⁴ Sætra 2009: 28, Sætra 2008: 14, 46-47, 57-59

¹⁰⁵ Sætra 2008: 46

¹⁰⁶ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for Aaret 1880: 40

Ut i fra konsulens beretning har det sannsynligvis vært telegrafforbindelse i Arkhangelsk, som var det sentrale punkt i Kvitsjøen.

7.3.5 Meglervirksomheten

I løpet av 1880-årene virker det som om det har vært mye kontakt mellom kjøpmenn i Arkhangelsk, engelske meglere og arendalsrederier, men arkivene er mangelfulle på informasjon som viser direkte forbindelse mellom rederiene i Arendal og forretningslivet i Arkhangelsk. Siden Storbritannia hadde behov for tømmer, og de norske rederiene som deltok i Arkhangelskfarten i stor grad seilte i fraktoppdrag for britene, ser det ut til at de britiske meglerne tok seg av fraktslutningen. Men fraktslutningen ble likevel tatt på vegne av rederen.¹⁰⁷ Dette skaper grunnlag for å tro at den første telegrafforbindelsen fra Arkhangelsk ble koblet opp mot Storbritannia.

Eksempel på organiseringen av meglervirksomheten fremkommer i korrespondansen mellom engelske redere og Thommesen noen år senere. 19. juni 1885 sender Thommesen et telegram til megler Moos i Liverpool hvor han ber megleren om følgende: ”Slut Mira salt Archangel five or offer. Thommesen”¹⁰⁸

Samme dag sender rederen et telegram til meglerhuset Gjemre i Newcastle om videre fraktslutning for *Mira*:

”Fix Mira now Liverpool deals 45 liberty cargo out or on the way or offer.
Thommesen”¹⁰⁹

Sannsynligvis har Thommesen hatt en megler i Liverpool som har ordnet saltlasten til Arkhangelsk, samt en annen megler i Newcastle som har ordnet returlasten fra Arkhangelsk. I følge telegramkopibøkene til rederiet har meglerhuset Gjemre blitt flittig brukt.

Alt tyder på at Thommesen-rederiet hadde vesentlige konkurransefortrinn i forhold til de mindre partsrederiene. Allerede i 1880 hadde Thommesen opprettet et stort nettverk av

¹⁰⁷ AAm Thommesenarkivet lnr. 100, telegramkopibok 1885-1887: 224. Telegram mellom engelske meglere og Thommesen viser at engelske meglere gjorde fraktslutninger på vegne av rederiet i 1885.

¹⁰⁸ AAm Thommesenarkivet lnr. 100, telegramkopibok 1885 - 1887: 224

¹⁰⁹ AAm Thommesenarkivet lnr. 100, telegramkopibok 1885 - 1887: 225

meglere og handelsforbindelser i utlandet som hele tiden holdt rederen oppdatert om fraktpriser og muligheter for frakt. Dette viser hvordan det svake band kan være det nettverket som har størst betydning.

Meglernettverket ser ut til å ha vært komplekst. En tur fra Storbritannia til Arkhangelsk og til nytt anløpssted har involvert flere meglere. Her var det viktig med aktører, i dette tilfellet meglere, som beveget seg i andre sirkler enn rederen selv, og som kunne gi han informasjon, informasjon som han ikke kunne innhente i sine indre sirkler i Arendal. Meglervirksomhetens funksjon og betydning vil forøvrig bli grundigere analysert og omtalt under østersjøfarten. Grunnen til dette er at kildeomfanget er bedre.

7.3.6 Den store tilbakegangen i skipsfarten på Arkhangelsk i 1886

Den norske skipsfarten på Arkhangelsk ble mer enn halvert fra 1880 til 1886, men Norge hadde fremdeles flest anløp. Den britiske og tyske skipsfarten hadde nemlig også en sterk tilbakegang på området. Flesteparten av de britiske skipene var nå dampskip, og den tyske dampskipsflåten var i god fremgang. På grunnlag av tallene i tabell 7.1 var nedgangen for arendals- og nedenesskipene på samme nivå som landets skipsfart for øvrig. Tabell 7.2 viser at det fremdeles var hovedvekt av seilskip på området. De norske skipene var utelukkende treseilskip, og i tillegg var tre av de seks arendalsskipene kun registrert for nord-europeisk fart.¹¹⁰

Perioden fra 1880-1886 var, totalt sett, preget av lave konjunkturer og vanskelige markedsforhold for skipsfarten. Det var likevel enkelte gode år i perioden, årene 1882 og 1883. En typisk trekk i skipsfarten var at når konjunkturerne bedret seg, førte det til en sterk økning i skipstonnasje i mange land. Dette skjedde også i disse årene. Dampskipstonnasjen økte, og det ga utslag i større konkurranse om markedene. Mange skip fikk derfor ikke oppdrag.¹¹¹

Korrespondansen mellom Thommesen og meglerhusene rundt om i verden viser at et gjennomgående tema i denne perioden var de dårlige markedsforholdene. Fra Buenos Aires meldte megler Hanschell:

¹¹⁰ Appendix, A1

¹¹¹ Beretninger om Amternes økonomiske Tilstand i Aarene 1881-1885: 10-12

”Markedet er dessverre fattigt overalt (...) Det skulle være kjært snart igjen Tjene Dem, under bedre Markedsforhold.”¹¹²

Hva skjedde så med skipsfarten på Arkhangelsk under disse forholdene? I 1886 gikk eksporten fra Arkhangelsk til utlandet ned, men den viktigste eksportartikkelen trelast økte.¹¹³ Den generelle eksportnedgangen sammen med de dårlige konjunktorene kan i stor grad forklare nedgangen i skipsfarten på Arkhangelsk dette året. Men hvorfor hadde arendalsrederiene en så stor tilbakegang? Det var i trelastfarten de hadde hatt sine konkurransefortrinn. Thommesen-rederiet hadde en fremgang. Kan det finnes noen forklaring på det? Kanskje kan brev fra rederiarkivene til Thommesen bidra til å gi noen svar på disse spørsmålene. Brev fra kaptein Lahlum til Thommesen sommeren 1884 og 1886 illustrerer noen av utfordringene rederiene møtte i Arkhangelsk. Lahlum var kaptein på treseilskipet *Alkor* i 1884, og om sommeren dette året lastet han trelast fra Arkhangelsk for Cardiff. I brev hjem til rederiet klaget kapteinen over de dårlige trelastprisene:

”Her er svært faa Skib nu og yderst daarligt. Her ligger Skibe som er befragtet for 42/shilling til Yarmouth.”

Kapteinen uttrykte videre frustrasjon over den sene ekspedisjonen i havna og problemene med å få liggedagspenger¹¹⁴:

”(...) saa der bliver vel Krangel især da denne Kjøbmand skal være en af de vrangere herpaa stedet.”¹¹⁵

Sommeren 1886 seiler *Alkor* og kaptein Lahlum igjen opp til Arkhangelsk for å laste trelast for Cardiff. Denne gangen oppstod det konflikt under lastingen hos Olsen & Stampe, norske sagbrukseiere, som hadde etablert seg i Arkhangelsk i 1883. Olsen & Stampe stoppet innlastingene fordi de nektet å tegne for dimensjon og kvalitet, kun for ”stykketall”. Det hele endte opp med et forlik, hvor partene ble enige om å tegne for dimensjon uten hensyn til kvalitet, med forbehold om at kapteinen ikke krevde liggedagspenger. Om bord fikk han 123

¹¹² AAmA, Thommesenarkivet Lnr. 103. Innkomne brev 1886, brev datert 19. jan.1886 fra meglerfirmaet Hanschell & co, skipsmeglere og agenter.

¹¹³ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for Aaret 1886: 488

¹¹⁴ Oland 1972: 34 Liggedagspenger ble fastslått etter hvor mange dager befrakterne skulle ha for å losse/ laste skipet. Gikk det flere dager måtte befrakterne betale liggedagspenger. Dette ble bestemt i certepartiet, som er det samme som et fraktbrev.

¹¹⁵ AAmA, Fartøysarkivet lnr. 22. Mappe 1884, brev fra kaptein Lahlum til Thommesen, datert 7. og 14 juli. samt 1. august..

standard trelast. I brevene argumenterte Lahlum sterkt for avgjørelsene han tok. Han fikk tydelig frem at i Arkhangelsk var rettens vei både langsom og kostbar, og i de fleste tilfeller i hendene på kjøpmannen.¹¹⁶

På hvilken måte kan disse forholdene ha påvirket arendalsrederenes avgjørelser? For det første får Lahlum frem at trelastfraktene var dårlige i Arkhangelsk i 1884. To år senere var ikke fraktene stort bedre, gjennomsnittet for en arkhangelskfrakt var 45 shilling pr. standard. Lønnsomhetsgrensen lå rundt dette nivået. Fraktprisene varierte blant annet med hensyn til kvalitet på trelasten og hvor den skulle fraktes.¹¹⁷ Men sammenlignet med trelastfraktene fra Canada, lå disse på mellom 30 og 40 shilling pr. standard. Selv om en frakt fra Arkhangelsk ga liten fortjeneste, var det mindre å hente i Canada.¹¹⁸ En tur til Arkhangelsk måtte derfor være å foretrekke.

Fire av Thommesens treseilskip ankom Arkhangelsk i 1886, både *Alkor*, *Rana*, *Mira* og *Azha*.¹¹⁹ Dette var fire av de minste treseilskutene til rederiet, ”trofaste i trelastfarten til det siste”, skriver Aalholm.¹²⁰ Ved nærmere undersøkelse i fartsboken (1879-1897) viser det seg at alle de fire treseilskipene gikk med trelast fra Arkhangelsk til Storbritannia dette året, for så å gå videre i oversjøisk fart. Arkhangelskfarten var for mange skip en del av en større og verdensomspennende fartsrute i denne perioden. Historikeren Johannes Torstveit hevder at de mest lønnsomme skipene brukte det meste av sin tid på reise, og ikke gikk i opplag.¹²¹ Siden fraktene var dårlige overalt i 1886, har nok Thommesens strategi vært å holde seilskutene i fart og prøve å få de fraktene som kunne gi fortjeneste. I Arkhangelsk har ukklarhetene og tolkningsmulighetene i certepartiene hatt betydning for skipets avkastning.¹²² Men vansker med forretningslivet i Arkhangelsk var nok kjent blant rederne i Arendal, forholdene var små og båndene tette i byen, og mange av rederne hadde erfaring i farten. Det kan ha resultert i at flere rederier har holdt seg borte fra Arkhangelsk i 1886. Til tross for alle problemene kapteinene til Thommesen møtte i havna i Arkhangelsk virker det som om rederiet, har kalkulert med disse forsinkelsene.

¹¹⁶ AAma, Fartøysarkivet lnr. 23. Mappe 1886, brev fra kaptein Lahlum til Thommesen, datert 19. og 26. juli, samt 8. august.

¹¹⁷ Dette kommer tydelig frem i konsulatberetningene fra Arkhangelsk i perioden 1880- 1914.

¹¹⁸ Oland 1972: 17-19

¹¹⁹ AAma, Thommesen-arkivet, lnr. 296. Fartsbok for årene 1879-1897

¹²⁰ Aalholm 1983: 82, 89

¹²¹ Torstveit 1986 : 138

¹²² Certeparti er det samme som et fraktbrev.

Spesielt i siste del av seilskipenes storhetstid var meglernes og befraktningsagentenes viktige aktører. Konkurransen med dampskipene økte, og utfordringen lå i hele tiden å finne nye farvann og markeder der seilskipene kunne konkurrere.¹²³ Rederen var også avhengig av et nettverk som han kunne stole på og som ga sikkerhet. Og telegrambøkene til Thommesen viser at rederen fortsatte samarbeidet med mange av de samme meglernes år etter år. Navn som går igjen er blant annet Tobias & Co fra New York og H. Clarkson & Co fra London. På den måten bygget de opp tillit til hverandre, megleren og rederen.

Ola Teige skriver at essensen i begrepet megling er: ”en markedsorientert formidling av tilgang og ressurser i et nettverk.” Megleren hadde kompetanse og egne menneskelige ressurser å bidra med i transaksjonen. I tillegg til å holde seg orientert om markedet, forhandle og få i stand avtaler mellom ulike parter, fikk megleren en kommisjon, en godtgjørelse.¹²⁴ Selv om Teige ikke skriver om skipsfarten, mener jeg meglerbegrepet han bruker kan direkte overføres på skipsfarten. Siden skipsmeglerene fikk en godtgjørelse for arbeidet de utførte, må dette naturligvis ha motivert til å prøve å få fremforhandle så gode frakter som mulig.

7.3.7 Tsarens politikk

Politiske beslutninger kan enten virke som *døråpnere* eller *lukkere*, hevder Francis Sejersted.¹²⁵ I Russland kom Tsarens politikk i stor grad til å påvirke skipsfarten på Arkhangelsk i perioden fra 1880 til 1914. Frem til 1883 hadde distriktets trelasthandel vært monopolisert av et fåtalls handelshus, som sluttet handelen direkte med Kronen, staten. Men dette året inntrådte en vesentlig lovendring, konstaterte den norske konsulen:

”(...) nu aabnet Anledning ogsaa for Forretningsfolk med mindre Kapital at slutte Tømmerkontrakter.”¹²⁶

Dette resulterte i at det på tømmerauksjonene samme høst kom nye kjøpere til, samtidig som nyetableringer innenfor sagbruksindustrien startet.¹²⁷ En av disse nyetableringene dette året

¹²³ Worm-Muller (bind 2,2) 1950: 446

¹²⁴ Teige 2013: 9

¹²⁵ Sejersted 2002: 93- 95

¹²⁶ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for Aaret 1883: 174-175

¹²⁷ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for Aaret 1883: 174-175. Over 90% av skogområdene i Russland var eid av staten. Gjennom årlige auksjoner solgte staten tømmeret sitt til sagbrukene

var sagbruket til det norske firmaet Olsen & Stampe.¹²⁸ Utenlandske investeringer var ønsket velkommen i Russland. Dette kunne gi staten økte inntekter, i form av avgifter. Allerede i 1880 hadde tsaren begynt å se på hvilke muligheter for avkastning som lå i Russlands skoger.¹²⁹ Landet hadde behov for vestlig kapital i moderniseringen av det russiske samfunnet, og tsaren kunne nærmest bestemme og iverksette de lovene han ville. I dette tilfellet har tsarens beslutning virket som *døråpner* for sagbruksindustrien, og det ga etter kort tid resultater for trelasteksporten på området. Eksporten økte med 10.000 standard fra 1882-1886.¹³⁰ Dette ga inntekter til staten i form av avgifter. Her ligger forklaringen til oppgangen i trelasteksporten, men det forklarer ikke nedgangen i skip fra Arendal til Arkhangelsk.

7.3.8 Arendals- krakket i 1886

Nedgangen i Arendals skipsfart på Arkhangelsk var trolig mindre enn det statistikken viser. Det var nemlig flere arendalsskip i Arkhangelsk enn det som kommer frem i oversikten i *Den Vestlandske Tidende* i 1886. Bare ett av de fire Thommesen- skipene ble registrert i avisa, treseilskipet *Azha*. Etter å ha gjennomgått fartsbøkene til Thommesen, dukket *Mira*, *Alkor* og *Rana* opp. Den samme muligheten har jeg ikke hatt til å kontrollere de andre rederienes skipsanløp. Mye taler likevel for at en viss nedgang i farten var unngåelig for mange av arendalsrederiene, slik som konjunktorene, konkurranseforholdene og de lokale forholdene utartet seg. Det er viktig å merke seg at arendalsrederiene i stor grad fulgte den norske nedgangen- og oppgangen i arkhangelskfarten.

Med dårlige frakter, en økning i dampskipsflåten internasjonalt og et presset marked ble konkurransen for mange av rederiene i Arendal svært vanskelig. Flere skip seilte med underskudd. I de dårlige tidene hadde mange redere tatt opp lån, og da bankene i Arendal gikk konkurs i 1886, viste det seg at flere av arendalsrederiene måtte avvikle.¹³¹ Flere av rederiene som greide seg var nedtynget i lån, og var dermed i større grad avhengig av en sikker avkastning sammenlignet med Thommesen, som hadde økonomi til å tåle noen dårlige frakter.

¹²⁸ Astrup 2011:13

¹²⁹ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for Aaret 1880: 48

¹³⁰ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for Aaret 1886: 490 Astrup 2011: 11 En standard er et gammelt mål for trelast. En standard (Petrograd) er 165 cubic feet, det samme som 4, 672m³ trelast.

¹³¹ Gjerstad 1975: 97, Smith 1923: 596

Selv om det lokale *Arendals- krakket* ikke slo ut i merkbar nedgang i tonnasje samme året, virker det som om krisa har påvirket mange rederiers senere muligheter og avgjørelser. Mange rederier ble avviklet de påfølgende årene.

7.3.9 Høykonjunktur, 1887 – 1889

Den totale skipsfarten på Arkhangelsk hadde en oppgang i 1889, sammenlignet med 1886. Britene og tyskerne økte sin tilstedeværelse, og dominerte nå farten på Arkhangelsk. De britiske skipene var hovedsakelig dampskip. Men de norske skipene hadde en tilbakegang, og ifølge mine registreringer var arendalsrederne helt ute av arkhangelskfarten i 1889. Det er kun to registrerte skip fra Nedenes amt. Hvordan kunne dette skje? Hvordan var forutsetningene for skipsfarten i Arkhangelsk i denne perioden? Hvorfor var britene og tyskerne sterkt inne i farten?

Oppsvinget på verdensmarkedet ble konstatert av amtmannen i Nedenes:

”Fragterne, der under den økonomiske Krise i 1886 stod meget lavt, viste i 1887 en stigende Tendens, der kulminerte i i 1889, for derpaa at dale i 1890. Man kan saaledes med Sikkerhed antage, at Fortjenesten gennemgaaende har været god i Femaaret (...)”¹³²

De gode konjunkturerne slo også ut på trelastfraktene fra Arkhangelsk. Fraktene lå på mellom 60 og 70 shilling pr. standard i 1889, og sammenlignet med fraktene fra Canada var de svært gode.¹³³ Trelasteksporten på området fikk en positiv utvikling etter liberaliseringen av sagbruksindustrien i 1883. I 1885 eksporterte Arkhangelsk 35586 standard trelast, mot 54531 i 1889.¹³⁴ Men selv om arkhangelskfraktene ga god fortjeneste, og tømmermarkedet ekspanderte fortsatte likevel nedgangen av norske og arendalsskip på området. Hva var det som i størst grad påvirket denne nedgangen?

Utviklingen av norsk seilskipstonnasje i Norge viser en svak økning på åttitallet, men tilbakegangen i Arendals tonnasje ble merkbar etter *krakket*. I 1890 var den beregnende tonnasje vel 140.000 tonn, en nedgang på rundt 30.000 tonn fra 1880. Dampskipsflåten i

¹³² Beretninger om Amternes økonomiske Tilstand i Aarene 1886-1890: 31

¹³³ Oland 1972: 18

¹³⁴ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, 1890: 1

Arendal hadde liten oppgang. Samtidig beholdt arendalsrederen treseilskipene.¹³⁵ Denne beslutningen ser ut til å være hovedforklaringen til at arendalsrederne var på vei ut av arkhangelskfarten. Nedgangen i tonnasje har hatt mindre betydning. Den norske konsulen konstaterte:

”Heraf sees, at Formindskelsen af de forenede Rigers Skibsfart paa Stedet hænger nøie sammen med Overgangen fra Seil til Damp, der, som fremhævet i tidligere Rapporter, maa antages i stedse stigende Grad at ville bringe Exporten over paa andre Nationers Hænder.”

Konsulen skriver videre at de skandinaviske rederne frivillig har trukket seg tilbake,

”(…) da Farten paa andre Farvande, Amerika, antages at give bedre Resultater, uagtet Arkhangelskfragterne iaar, ligesom i fjor, maa siges at have været favorable.”¹³⁶

På noen få år skjedde det altså store endringer i skipsfarten på Arkhangelsk. De norske rederiene og arendalsrederiene ble presset ut av farten på grunn av at de ikke hadde dampskip å sette inn. Her ligger nemlig mye av forklaringene på hvorfor britisk og tysk skipsfart sto så sterkt i Arkhangelsk i 1889. De hadde den rette flåten, dampskipene. Men hvor seilte så arendalsrederiene i 1889? Var det Amerika som lokket til seg rederiene fra Arendal dette året også? Fraktbøkene til Thommesen viser at ingen av rederiets skip besøkte Arkhangelsk i 1889, men de besøkte hyppig amerikanske havner, spesielt de nordamerikanske, som Philadelphia og New York. Her gikk de i transatlantisk fart og pendlet mellom amerikanske og europeiske havner.¹³⁷ Nyere forskning viser at de gamle treseilskutene fra Nedenes stort sett var nedbetalte, og derfor holdt rederne på de lokalt bygde skutene sine. Disse skutene var i slutten av 1880- årene fremdeles konkurransedyktige i oversjøisk fart og seilte med gode resultater.¹³⁸ Den atlantiske kornfarten ble en trade for dampskipene allerede i 1860- årene. Derimot ble tømmer fraktet på seilskip fra Canada og amerikanske havner, helt opp til 1914.¹³⁹ I denne farten deltok arendalsskipene. Her kunne skipene konkurrere.

¹³⁵ Johnsen 2001: 38-39 Note 75: Beregnet tonnasje: utgangspunktet er nettotonn. Det er utfra dette beregnet tonnasje for damp og motor for å kompensere for deres effektivitet. T.o.m. 1892: 1 seil = 3 damp, 1895: 1 seil = 3,6 damp/ motor og 52

¹³⁶ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler 1889: 1

¹³⁷ A.Ama, Thommesen-arkivet, Inr. 296. Fartsbok for årene 1879-1897: Eksempel på seilskipets *Miras* fartsområde i 1889:

¹³⁸ Svenningsen 2011: 118

¹³⁹ Kaukiainen 2005: 64

7.3.10 Dårlige tider 1890-1896

Storbritannia og Tyskland hadde en svak nedgang i antall skipsanløp i arkhangelkfarten i 1892. Mesteparten av skipene som ankom Arkhangelsk var nå dampskip. Den norske handelsflåten hadde en oppgang i farten sammenlignet med foregående år, samtidig som den så smått hadde begynt å gå over til damp. Av de 72 norske skipsanløpene var nå 11 dampskipsanløp.

Dette året var arendalsrederiene tilbake i arkhangelkfarten. Fra Arendal er det registrert tre skip, og ytterligere ni fra Nedenes. Ett av skipene fra Arendal, *Spero*, var dampskip, ellers var det kun treseilskip. Fortsatt var det muligheter for seilskipene i arkhangelkfarten, men undersøkelsen viser at dampskipene hadde overtatt mer og mer av markedet.

I 1890 besto den norske seilskipsflåten fortsatt nesten utelukkende av treskip, men i de følgende år ble disse skipene erstattet med nye jern- og stålseilskuter, i tillegg til eldre jern- og stålseilskip, vesentlig fra Storbritannia. En stor del av disse skutene ble registrert i Nedenes.¹⁴⁰ I følge min undersøkelse er det ingen jern- og stålseilskip fra Arendal å finne i Arkhangelsk i 1892. Fra Arendal og Nedenes er det fremdeles de små treseilskipene som er engasjert i farten. Og fortsatt er halvparten av arendalsskipene kun sertifisert for nordeuropeisk fart.¹⁴¹

Skipstonnasjen i Arendal var stadig på vei nedover, og byen hadde fremdeles en svært liten dampskipsflåte.¹⁴² I første del av 1890-årene var konjunktorene labre, og det er tydelig at fraktene var dårlige overalt. Thommesen får kontinuerlig fraktnoteringer og frakttilbud fra meglerhus rundt om i verden, og det er ikke sjelden Thommesen svarer som dette: ”Unacceptable. Await better.”¹⁴³

Meglerhuset Gjemre i Newcastle ble ofte brukt av rederiet i disse kriseårene. I et av telegrammene fra 1892 informerte megleren om arkhangelkfraktene:

¹⁴⁰ Johnsen 2002: 58-59

¹⁴¹ Se appendix

¹⁴² Johnsen 2002: 52

¹⁴³ AAma, Thommesenarkivet, lnr. 121, telegramkopibok 1892- 93, telegram datert 12.7.1892

”From our list of ye(st)erday you will see we have some new Archangel freight, Devenport from Archangel 45/, Mesane to Rymouth 45. We await your further news.”¹⁴⁴

Samme megler meldte i et telegram åtte dager tidligere om en frakt fra Arkhangelsk til Cardiff fra mellom 40 til 42 shilling pr. standard.¹⁴⁵ Ifølge fartsbøkene til Thommesen hadde ikke rederiet tatt noen tur til Arkhangelsk dette året. Tilbudet har nok ikke fristet. Av telegrammene fremkommer det også at fraktratene varierte hyppig. Ratene var heller ikke til fordel for seilskutene. De lå til tider under lønnsomhetsgrensen. Den norske konsulen skrev: ”Seilskipene aksepterte 40 sh. Ja, endog 30 sh. Pr. standard til Vestkysten.”¹⁴⁶

En tur til Canada var ikke bedre. Her hadde tømmertransporten stoppet helt opp på grunn av de dårlige fraktene.¹⁴⁷

Det var ikke bare fraktratene som var et problem i 1890, men i Arkhangelsk var det også store problemer i trelasthandelen. Den norske konsulen viet stor plass til dette i sine beretninger i 1890. Konsulen skrev:

”Exporten har, som Følge af forskjellige sammenvirkende Omstændigheder, men særlig paa Grund af den herskende Krisis i Trælastforretningene været betydelig mindre end i fjor.”

Det viste seg at prisene på tømmerauksjonene ble altfor høye, og mange av sagbrukseierne lot derfor være å kjøpe tømmer, som igjen resulterte i et mindre eksportvolum.¹⁴⁸ For å hindre denne ødeleggende konkurransen gikk etter noen år flere av sagbrukseierne inn i et samarbeid og dannet, *the Archangel Association of Saw Mill Owners and Timber Exports*.¹⁴⁹ I denne situasjonen kan Sogner sin teori om assosiativ kapitalisme forklare samarbeidet. Sagbrukseierne bestemte seg for å gå sammen for å få ned tømmerprisene. De ønsket seg også et mer forutsigbart prisnivå.

¹⁴⁴ Aama Thommesenarkivet, Inr124, Innkomne brev 1892, datert Gjemre upon Tyne, 14. mai 1892 fra skipsmegler Gjemre

¹⁴⁵ Aama Thommesenarkivet, Inr124, Innkomne brev 1892, datert Gjemre upon Tyne, 6. mai 1892 fra skipsmegler Gjemre

¹⁴⁶ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler 1892: 640

¹⁴⁷ Aalholm 1983: 58

¹⁴⁸ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler 1890: 25-28

¹⁴⁹ Bjørklund 2000: 177

Fra starten av 1890-årene er det lite positivt å finne i konsulatberetningene for Arkhangelsk, noe som er i tråd med Thommesen og hans disposisjoner i farten. I 1891 var Thommesen engasjert i arkhangelskfarten for siste gang på mange år. I rederihistorien står det at rederiet ikke deltok i farten på Kvitsjøen etter 1891.¹⁵⁰ Dette medfører ikke riktighet, for i 1910 er blant annet dampskipet *Tholma* å finne i Arkhangelsk igjen.

Et kapteinsbrev fra Thommesen-skipet *Alkor*, datert 1891, forteller at det var noen forhold som ikke hadde endret seg så mye siden 1884. Kaptein Jørgensen beskrev innledningsvis en strabasiøs og stormfull reise. Han ga videre uttrykk for sinne og frustrasjon over at da han endelig ankom Arkhangelsk, ville sagbrukseierne ha fartøyet langt ovenfor byen:

”(...) hvor Skib aldri har lastet før, som lokkemat tilbys fri Lods & Bugsering op og ned.”

Jørgensen understreket at om det først ble en tolldeklarering, ville nok utgiftene komme tilbake til skipet.¹⁵¹ Brevet ga en klar indikasjon på at certepartiene fremdeles var uklare, og at dette kunne medføre både ekstra tid, arbeid og kostnader.

Året etter, i 1892, tok den norske konsulen opp problemene med certepartiene i sin årlige beretning. Den norske konsulen i Arkhangelsk var opp til 1917 sterkt involvert i handelsaffærene mellom Norge og Russland.¹⁵² Han oppfordret rederne til å forhandle frem bedre avtaler og certepartier. Hans opplevelse var at kapteiner og rederier i enkelte tilfeller ble utnyttet.¹⁵³

Arkhangelskfarten virker lite lukrativ for arendalsrederiene i denne perioden. Derfor valgte blant disse Thommesen å seile på andre fartsområder, fremdeles hovedsakelig i transatlantisk fart.¹⁵⁴

Synkende lønnsomhet og vanskelige konkurranseforhold for treseilskipene førte til at stadig flere norske rederier ble presset ut av farten. Problemene som kunne møte skip og kaptein i

¹⁵⁰ Aalholm 1983: 83

¹⁵¹ AAma Fartøysarkivet, boks 24, *Alkor*, brev fra kaptein Jørgensen, datert 1. juli 1891

¹⁵² Repnevskii 2012: 129

¹⁵³ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler 1892: 713

¹⁵⁴ AAma. Thommesen-arkivet: lnr. 293:fartsbok fra 1879- 1897 og lnr. 294:fartsbok fra 1897 - 1916

Arkhangelsk var trolig også en medvirkende årsak til at arendalsrederier holdt seg borte fra området. Undersøkelsen viser at det fremdeles var de minste treseilskipene i arendalsflåten som var engasjerte i arkhangelskfarten, og av disse var halvparten kun kvalifisert for nordeuropeisk fart. Dette tyder på at det var en fart de minst attraktive skipene måtte ta til takke med. I første halvdel av 1890-årene hadde arendalsrederiene størst engasjement i transatlantisk fart, mellom europeiske og amerikanske havner.

7.3.11 Teknologisk utvikling i Arkhangelsk

Analysen hittil har vist at i begynnelsen av 1890-årene hadde arkhangelskfarten store utfordringer, både på grunn av lave konjunkturer og frakter, men ikke minst på grunn av vanskene i trelastindustrien. Teknologisk utvikling skapte nye muligheter og optimisme for både distriktets eksport av trelast og andre varer.

Den norske konsul Conrad Falsen ga allerede i begynnelsen av 1890-årene uttrykk for sine bekymringer over at Arkhangelsk skulle bli mer og mer isolert fra det øvrige Russland. Årsaken til dette hang blant sammen med Russlands jernbanesatsing i sør og vest i 1860- og 70-årene, en satsing Nord-Russland ikke hadde blitt en del av. Som følge av dette ble området, i større grad enn tidligere, avskjermet fra hovedstaden. En direkte konsekvens ble at jordbruksprodukter fra det indre Russland, som tidligere hadde blitt fraktet til Arkhangelsk via vannveiene, nå ble transportert på jernbanen til St. Petersburg. Dette var varer som i stor grad var tiltenkt videre eksport, og varer som hadde betydning for handelen på stedet. Resultatet ble at kapital forsvant fra distriktet.¹⁵⁵

Men pessimisme ble brått snudd til optimisme. I 1894 besøkte den russiske finansministeren og arkitekten bak den russiske industrialiseringen, Sergei Witte, Arkhangelsk. Han kunne opplyse at tsaren, til tross for motforestillinger i hovedstaden, var klar til å satse i Nord-Russland.¹⁵⁶ Det hadde blitt bestemt at Arkhangelsk og St. Petersburg skulle knyttes sammen via jernbanen. I konsulatberetningene skriver den norske konsulen Conrad Falsen:

¹⁵⁵ Nielsen 2014: 360-361

¹⁵⁶ Tevlina og Nielsen 2012: 56- 57

”Jernbanen skal føres helt frem til Elvebredden, hvor Kaier skal anlegges og Farvandet udgraves i Hensigt at bringe de søgaaende Fartøier lige op til Strandbredden og muliggjøre Omlastning direkte fra Jernbanevognene til Skibene og omvendt.”¹⁵⁷

Etter at avgjørelsen om jernbanen til Arkhangelsk var blitt tatt, ekspanderte trelastindustrien ytterligere, og utviklet seg raskt fra midt på 1890-tallet. Det var i denne perioden norsk trelastkompetanse og norske trelastentreprenører dro fra Finland og ankom Nordvest-Russland og Arkhangelsk.¹⁵⁸

Ekspansjonen hadde i følge Francis Sejersted en grunnleggende teknologisk forutsetning, ”transportrevolusjonen”, med utviklingen av både jernbanen, telegrafene og dampskipene. Entreprenørene hadde med seg kompetanse, men også en tro på å oppnå en økonomisk gevinst i det landet de dro til. Hjemme i Norge var det et sviktende ressursgrunnlag, men internasjonalt var det en økende etterspørsel etter trelast. Russland hadde enorme uberørte skogområder, så her lå mulighetene.¹⁵⁹ Sagbrukene ble raskt dampdrevne og mer effektive. Dampmaskinen medførte også at sagbruksdriften ble uavhengig av fossene og vannføringen. Sagene kunne bygges ved elvemunningen hvor tømmer og marked kunne møtes. På slutten av 1890-tallet var det ved utløpet av elven Dvina 18 sagbruk.¹⁶⁰ I 1895 var det 21 sagbruk i Arkhangelsk, i 1900 var tallet steget til 33. I tillegg til Norge, kom sagbruksinvesteringene fra land som Storbritannia, Holland, Frankrike, Sverige og Finland. Ved århundreskiftet var 44% av virksomheten i utenlandske hender, i motsetning til 6% i 1890. De fleste utenlandske interessene var i slutten av perioden i aksjeselskap.¹⁶¹

Tsarens beslutning om å åpne opp og tilrettelegge for større konkurranse og innslag av utenlandske investeringer har tydelig hatt en svært positiv effekt på sagbruksindustrien. Og alt tyder på at Russland var på vei inn i en markedsøkonomisk tenkning. Fritz Hodne ville trolig forklart utviklingen av sagbruksindustrien i Arkhangelsk med en økende etterspørsel etter trelast. Sejersted ville forklart det på en annen måte med basis i teorien om tilbudsledet vekst. I artikkelen, *Veien mot øst*, beskriver han hvordan trelastentreprenørene, deriblant nordmenn, drar mot Nordvest-Russland fra Finland for å finne det *forjattede land*. Sejersted får frem hvordan entreprenørene, med deres teknologi, mot og optimisme, moderniserte og forandret

¹⁵⁷ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler 1892: 702

¹⁵⁸ Sejersted 2002: 263- 275

¹⁵⁹ Sejersted 2002: 261-262

¹⁶⁰ Astrup 2011: 9-11

¹⁶¹ Bjørklund 2000: 178

sagbruksindustrien på stedet, som igjen resulterte i en stor økning i eksporttilbudet. Denne forklaringen på utviklingen er forankret i Sejersteds teori om tilbudsledet vekst.

Jeg vil argumentere for at det er i teorien til Sejersted det er mest å hente for å forklare denne situasjonen. Det synes først og fremst ikke å være etterspørselen som drev utviklingen, men mulighetene for å skape seg et marked. Og entreprenørene viste gjennom sitt pågangsmot og sin ingeniørkunnskap at dette var mulig.

7.3.12 Jernbanen – en teknologisk revolusjon i Arkhangelsk

Jernbanen fra Wologda til Arkhangelsk ble åpnet i 1897. Den britiske konsulen i Arkhangelsk beskrev det så sterkt i sin rapport at dette var som å gå fra middelalderen til sivilisasjonen. Området var nå knyttet sammen med hovedstaden, St. Petersburg. Både de økonomiske forholdene og handelsforholdene i området ble med jernbanen spådd en lys fremtid.¹⁶²

Jernbanen ble et svar på et uttalt behov fra Arkhangelsk om ikke å bli isolert fra det øvrige Russland. Det var et tegn på den nye tiden og det nye samfunnet. For utviklingen av sagbruksindustrien fikk jernbanen en stor betydning. Trelast og tømmer kunne nå bli fraktet direkte til sagbrukene og ned til utskipshavna. Tidligere hadde tømmeret blitt fløtet nedover elva Dvina mot Arkhangelsk. Tømmeret hadde blitt bundet i store flåter som fulgte elva nedover, og fløterne måtte sørge for fremdriften ned til sagbrukene.¹⁶³

7.3.13 Høykonjunktur og ny optimisme i Arkhangelsk, 1896- 1900

Storbritannias handelsflåte økte sin tilstedeværelse i Arkhangelsk i 1897 sammenlignet med 1892. Den sterkeste fremgangen hadde Russland. Den russiske handelsflåte økte fra 15 skipsanløp i 1892 til 55 anløp i 1897. Tyskland hadde, på lik linje med Norge, en tilbakegang i arkhangelskfarten. Det samme hadde Nedenes, men Arendal hadde en beskjeden fremgang med to anløp. Arendal hadde likevel en lav deltakelse, bare fem anløp. Den norske dampskipsflåten hadde en merkbar vekst på området, men fra Nedenes og Arendal kom det kun treseilskip. De arendalske treseilskipene var fremdeles små, nå var ett av de fire skipene

¹⁶² Bjørklund 2000: 176

¹⁶³ Astrup 2011: 7- 12

registrert for nordeuropeiske farvann. Verken Thommesen eller Boe var i følge mine undersøkelser engasjert i arkhangelskfarten dette året.¹⁶⁴

Fra midten av 1880-årene til rundt 1900 hadde eksporten av trelast nesten tredoblet seg i Arkhangelsk. Ekspansjonen var spesielt rask i siste del av 1890-årene. Dette hang naturlig sammen med den sterke veksten i og utviklingen av sagbruksindustrien i området. Som følge av økt tilbud av trelast, økte også behovet for skipstonnasje. Dette kan forklare Storbritannias store dominans på markedet i 1897. Storbritannia hadde behov for trelast, og var i hele perioden 1880-1914 den største importør av trelast fra Russland.¹⁶⁵ I 1897 var også fraktene og konjunktorene høyere enn på mange år.¹⁶⁶ Men forklaringen ligger like mye i at de norske rederne, og blant disse arendalsrederne, ikke hadde en flåte som kunne konkurrere på Arkhangelsk dette året. Derfor måtte britene frakte tømmeret sitt selv. Russlands fremgang i farten er vanskeligere å forklare. Men i moderniseringsprosessen, som var et ledd i å styrke Russland som stormakt, har det muligens inngått en satsing på å bygge opp landets handelsflåte. Tabell 7.1 viser at det var få russiske skip i tømmertransporten fra Arkhangelsk i perioden 1880-1897. Landet var helt avhengig av andre nasjoner som fraktemenn av sine eksportvarer. Russland var en stormakt, men ikke på sjøen i vår periode, så trolig var det en tanke om å styrke sin posisjon både her og i verdenshandelen.

7.3.14 Var Bergens dampskipsflåte en konkurrent i arkhangelskfarten?

I 1897 var det 25 norske dampskipsanløp i Arkhangelsk havn, og 24 av disse skipene fraktet trelast. Nordmennene begynte å dreie over på damp, men fremdeles dominerte seilskipene med 40 skipsanløp.¹⁶⁷ Vi må også regne med at dampskipene trolig tok flere turer, i motsetning til seilskipene, som vanligvis kun greide en tur. Hvor mange turer hvert enkelt skip hadde, utenom Thommesen- skipene, er det ikke statistikk på.

Siden dampskipsflåten var i fremgang på Arkhangelsk, kunne det være naturlig å tenke seg at bergensk skipsfart ble en sterk konkurrent i farten på dette området. Bergensk skipsfart hadde vært ledende i overgangen til damp, også mye raskere enn hovedstaden Kristiania.¹⁶⁸

¹⁶⁴ Appendix, A1

¹⁶⁵ Hodne 1981: 132

¹⁶⁶ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, 1897: 689-690

¹⁶⁷ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, 1897: 689-690

¹⁶⁸ Johnsen 2001: 36-45

Laurits Pettersen gir i sitt verk *Bergen og sjøfarten* i perioden 1860-1914 implisitt forklaring på hvorfor bergenserne ikke var noen konkurrent i farten. Pettersen skriver at den bergenske dampskipsflåten engasjerte seg i stor grad i annen type fart enn seilskipsflåten, blant annet i fisketransport og i fruktfarten på Middelhavet. Og skipstype ble i stor grad valgt ut i fra frakt og marked.¹⁶⁹ Dampskipene i Norge må derfor ha kommet i fra Østlandet, deriblant Kristiania, som var tidligere ute med dampskip enn Arendal og Sørlandet. Rederne på Østlandet var også svært engasjert i trelastfarten.

7.3.15 Norske seilskip med dårlige frakter i 1897

I 1897 hadde 40 norske seilskip anløp i Arkhangelsk. Av disse tok 20 skip bek og tjære, de resterende 20 skipene lastet trelast.¹⁷⁰ Hvorfor var det utelukkende seilskipene som fraktet bek og tjære i 1897? Etterspørselen etter trelast var etter flere magre år på vei opp. Den norske konsulen skrev:

”Efterspørgelsen efter denne Vare har ikke paa flere Aar vært så livlig og Prisnoteringene saa høie som i 1897.”

Fraktnotering og etterspørsel etter bek og tjære var langt i fra så positiv som for trelasten sin del.¹⁷¹ Dette kan tyde på at seilskipene måtte ta til takke med annenrangs frakter. Sett ut i fra et annet perspektiv kan det være at seilskipenes størrelse var mer tilpasset det tonnasjebehov mottakeren av lasta for bek og tjære søkte. Likevel er det nok heller et eksempel på hvor vanskelig det var for seilskipene å konkurrere med dampskipene om de beste og mest lønnsomme fraktene i Arkhangelsk. Det ser ut til at de faktorene som danner grunnlag for denne farten i større og større grad ligger i skipsfarten, i type skipsflåte rederiene er i besittelse av og i rederienes nettverksforbindelser.

Amtmannen i Nedenes hadde ingen positive meldinger i beretningen for årene 1896-1900 når det gjaldt utviklingen av damskipsflåten i amtet. Han skrev at det gikk smått med dampskipsrederiets utvikling, men treseilskipene var på retur. Om skipsfartens resultater for femåret skriver han følgende:

¹⁶⁹ Johnsen 2001: 99-100, Pettersen 1981: 152-153, 108 og 177

¹⁷⁰ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler 1897: 586

¹⁷¹ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, 1897: 689- 690

”I den første Del af Femaaret virker Skibsfarten i det hele under særdeles trykkende Vilkaar; en bedring heri intraadte imidlertid i de siste 3 a 4 Aar og har spesielt Dampskibe og de til billige Priser indkjøbte ældre Jern- Seilskibe vistnok i disse Aar givet en rundelig Afkastning.”¹⁷²

I denne perioden var Arendals eldre og mindre treseilskip hovedsakelig sysselsatt i trelastfarten fra Norge og Østersjøen til Storbritannia, Belgia og Nord-Frankrike. De fraktet også kull fra Storbritannia til norske, danske og svenske havner. De nyere seilskipene fraktet i stor grad kull fra Storbritannia og trelast fra Norge og Østersjøen til Mellom- og Sør-Amerika.¹⁷³

Fra Arendal var det de minste treseilskipene fra de mindre partsrederiene som gikk til Arkhangelsk i 1897, skip som tydelig hadde vansker med å konkurrere på andre fartsområder. Et annet karakteristisk trekk fra slutten av 1890- årene var at arendalsskipene endret fartsmønster. De var fremdeles engasjert i transatlantisk fart, men holdt seg i større grad i fart på Europa. Dette sammenfaller med tabell 6.1 som viser utviklingen av farten med norske skip mellom Storbritannia og andre fartsområder.

7.3.16 Arendalsrederne inne i arkhangelskfarten igjen, 1900-1906

I 1906 var den tyske handelsflåten størst i farten på Arkhangelsk, med den norske på andre plass. Den britiske handelsflåten var skjøvet ned til tredje plass. Totalt sett hadde norsk skipsfart hatt en sterk økning på området. Den var på vei inn i arkhangelskfarten igjen. Av de 108 norske skipsanløpene, var kun fire anløp med seilskip. Arendalsrederne hadde også mer enn doblet sine anløp fra 1897, og alle arendalsskipene var nå dampskip. Det var ingen skip fra andre steder i Nedenes amt.

Hva forteller dette om utviklingen i arkhangelskfarten? Hvordan kan det forklares at den tyske skipsfarten hadde blitt så dominerende på området, og hvordan og hvorfor hadde de norske rederne og arendalsrederne kommet så sterkt tilbake i farten? Tysk skipsfart viste en tilbakegang i de kriserammede 1890-årene. En av forklaringene her var datidas dårlige handelsforhold. Mange tyskere som hadde etablert seg i Arkhangelsk flyttet tilbake til

¹⁷² Beretninger om Amternes økonomiske Tilstand i Aarene 1896- 1900: 19

¹⁷³ Beretninger om Amternes økonomiske Tilstand i Aarene 1896 – 1900: 36 - 37

Tyskland. Men kilder viser at noen tyskere hadde blitt igjen, etablert flere sagbruk i området og bidratt til den gryende sagbruksutviklingen fra siste halvdel av 1890-årene.¹⁷⁴ I Egil Abrahamsens memoarer fra sin tid i Nord-Russland skriver redaktøren for boka, Yngve Astrup, at tyskbaltere sto sterkt i regionens trelastvirksomhet helt frem til verdenskrigen brøt ut. Da solgte de sin virksomhet. Krigen gjorde det vanskelig for folk med tyske røtter å drive virksomhet i Russland.¹⁷⁵ Med stor sannsynlighet har tyske sagbrukseiere, tyske rederier og meglere opparbeidet gode forbindelser og et godt nettverk seg imellom. Dette har nødvendigvis påvirket og forårsaket tyske rederiers store engasjement i farten. I tillegg hadde tyskerne i lang tid hatt en sterkt utbygd dampskipsflåte. Storbritannias tilbakegang skyldes med stor sannsynlighet at Norge var på plass igjen med en konkurransedyktig tonnasje. De norske rederne, blant disse arendalsrederne, hadde fått tilbake sin sterke posisjon som fraktmenn for britene. Selv kunne britene nå konsentrere seg om andre fartsområder.

7.3.17 Overgang fra seil til damp i Norge og Arendal

Perioden er preget av overgangen fra seil til damp i Norge. Her ligger hovedforklaringen på at de norske rederne og arendalsrederne var på full fart inn i arkhangelskfarten igjen. Rederne hadde nå en dampskipstonnasje som kunne konkurrere om markedet. Norsk og arendalsk seiltonnasje lå fremdeles litt over damptonnasjen, men nærmet seg nå et vendepunkt hvor dampskipene overtok hegemoniet.¹⁷⁶

I Nedenes var seilskipenes tid forbi. Seilskipsbyggingen på Agder var helt avviklet rundt 1900.¹⁷⁷ De treseilskipene som var igjen, hadde fått god inntjening under Boer-krigen i Afrika ved århundreskiftet.¹⁷⁸ Men i siste del av perioden hadde treseilskipene gitt dårlige resultater. Det hadde også de eldre stål- og jernskipene som hørte hjemme i amtet. Dampskipsrederiene var nå på fremmarsj, med mange nye aktører. De fleste gamle partsrederiene var avviklet.¹⁷⁹

I 1906 er Boe igjen engasjert i arkhangelskfarten. Christian Th. Boe var en av foregangsmennene i Arendal når det gjaldt dampskip. I 1896 ble dampskipet *Truma* bygget,

¹⁷⁴ Astrup 2011: 11

¹⁷⁵ Abrahamsen 2015: innledning ved Yngve Astrup: 18

¹⁷⁶ Eide Johnsen 2002: 38, 52

¹⁷⁷ Eide Johnsen 2002: 85

¹⁷⁸ Ytreberg 1951: 338

¹⁷⁹ Beretninger om Amternes økonomiske Tilstand i Aarene 1901 1905: 28

men jeg finner ikke dampskipet i Arkhangelsk før i 1906. Undersøkelsen viser at Boerederiene hadde tre av sine dampskip, *Nedenes*, *Truma* og *Hisø*, engasjerte i arkhangelskfarten dette året.¹⁸⁰

7.3.18 Endring og kontinuitet i arkhangelskfarten

Dampskipet *Nedenes* og kaptein Leschleys turer til Arkhangelsk i 1906 gir et innblikk i både endringer og kontinuitet i farten. Ved å følge kapteinsbrevene for dette året kommer det frem at *Nedenes* hadde fire turer opp til Arkhangelsk denne sesongen.¹⁸¹ Dampskipenes effektivitet sammenlignet med seilskipenes var formidabel. De seilskipene jeg har registrert i perioden 1880- 1906 har aldri tatt mer enn en tur opp til Arkhangelsk. Med dampskipet *Nedenes* tok en tur-retur Arkhangelsk-London-Arkhangelsk rundt 35 dager i 1906. Med et seilskip ville en slik tur vanligvis ha tatt mellom 3 og 4 måneder.¹⁸² Seilskipene var mer avhengige av været og var mindre forutsigbare enn dampskipene når det gjaldt seilingstid. Et dampskip hadde maskinkraft, slik at skipet kunne presse seg frem i tynn is i mye større grad enn et seilskip kunne. Sammenlignet med et seilskip var, som tidligere beskrevet, lastekapasiteten til dampskipene mye større. I et av kapteinsbrevene fremkommer det at *Nedenes* har lastet 794 standard trelast.¹⁸³ *Nedenes* hadde på den ene turen lastet over fem ganger så mye som *Alkor* i 1896. Da lastet treseilskipet 121 standard trelast.¹⁸⁴ Dette forteller mye om kapasiteten til damskipene visavis seilskipene.

Med den teknologiske revolusjonen som både dampskipene og jernbanen var en del av, ser det også ut til at vareeksporten fra Arkhangelsk endret karakter. Trelast var fremdeles den desidert viktigste eksportvaren fra området, men eksporten av korn økte.¹⁸⁵ Nå kunne korn fra det indre av Russland fraktes på jernbanen til Arkhangelsk. *Nedenes* var 7. juni 1906 fulllastet med havre i skipsrommet, samtidig som skipet hadde planker på dekk.¹⁸⁶ Ellers var det hovedsakelig trelast som ble fraktet med *Nedenes* dette året. I Boe-arkivet finnes det brev fra kapteinen på *Nedenes* for hele året 1906. Den siste av de fire avgangene fra Arkhangelsk gikk

¹⁸⁰ Appendix, A1

¹⁸¹ AAma Boearkivet, lnr 325, innkomne brev, brev fra kaptein Leschley, datert 30. mai, 5. juli, 31. august og 11. oktober 1906

¹⁸² Se appendix, A1

¹⁸³ AAma Boearkivet, lnr 325, innkomne brev, brev fra kaptein Leschley, datert 13. september 1906

¹⁸⁴ AAma Fartøysarkivet, boks 24, *Alkor*, brev fra kaptein Jørgensen, datert 14. juli 1891

¹⁸⁵ Konsulatberetningene 190

¹⁸⁶ AAma Boe-arkivet, lnr 325, innkomne brev, brev fra kaptein Leschley, datert 7. juni 1906

11. oktober til Rotterdam. De tre første lastene var sluttet for London. Korrespondansen viser at skipet var i fart hele året. 23. desember befant *Nedenes* seg i Port Falbot.¹⁸⁷

7.3.19 Regnskap for *Nedenes* og *Truma* i perioden 1905-1913

Årsregnskaper over en viss tid kan vise lønnsomheten for et skip. Jeg har tatt for meg lønnsomhetsutviklingen til dampskipsselskapene *Nedenes* og *Truma*, to av skipene som Christian Th. Boe var korresponderende reder for. Skipene var aksjeselskaper.¹⁸⁸ Anna Svenningsen har konstatert at Boe var hovedaksjonær for disse skipene i 1902.¹⁸⁹ I 1906 og 1907 viser regnskapet til *Nedenes* og *Truma* at skipene hadde et solid overskudd sammenlignet med årene som fulgte. 1913 var igjen et år som ga god fortjeneste og utbytte til aksjonærene. Det kan tyde på at en arkhangeliskfrakt hadde gitt god inntjening i 1906. *Nedenes* hadde, som nevnt, fire turer til Arkhangelsk dette året.

Tabell 7.3 Regnskap for dampskipet *Nedenes* i perioden 1905- 1913

	År						
	1905	1906	1907	1908	1910	1911	1913
Inntjent frakt (kr)	119 173	113 181	136 147	88 101	116 505	126 949	140 298
Overskudd (kr)	27 066	34 297	30 708	675	14 680	23 544	49 574
Utbytte til aksjonærer (kr)	25 000	25 000	25 000	0	12 500	18 750	50 000

Kilde: AAmA: Boe- arkivet, lnr.367, D/S *Nedenes* regnskaper

¹⁸⁷ AAmA Boe- arkivet, lnr 325, innkomne brev, brev fra kaptein Leschley, datert 21. juni. 27. Juli, 24. september, 11. oktober, 23. desember 1906.

¹⁸⁸ AAmA Boe- arkivet, lnr 325, innkomne brev, brev fra kaptein Leschley, datert 24. mars 1906. Her skriver han at han vil ta aksjer for 15.00 kroner i den nye båten til Boe. Han takker samtidig for gasjeforhøyelse.

¹⁸⁹ Se under Boe- rederiene 5.2

Tabell 7.4 Regnskap for dampskipet Truma i perioden 1905- 1913

	År						
	1905	1906	1907	1908	1910	1911	1913
Inntjent frakt (kr)	126 045	107 052	107 052	123 158	84 291	119 928	145 794
Overskudd (kr)	83 803	25 493	25 493	13 296	8 270	11 515	42 926
Utbytte til aksjonærer (kr)	24 300	16 200	16 200	8 100	8 100	8 100	40 500

Kilde: AAmA: Boe- arkivet, lnr.366, D/S Truma regnskaper

7.3.20 Den politiske situasjonen i Russland og etableringen av *The Baltic and White Sea Conference*

I 1904 var det en økende spenning mellom Russland og Japan som til slutt førte til krig mellom landene. Tilbakeslaget og tapet i krigen medførte politisk uro og opprør i Russland, et opprør som endte i revolusjon i 1905.¹⁹⁰

I *Den Vestlandske Tidende* kan det leses om hungersnød og bondeuroligheter i Russland i etterkant av revolusjonen.¹⁹¹ Hvordan denne ustabiliteten og uroen i Russland påvirket skipsfarten fremkommer også i kaptein Leschlys korrespondanse til reder Christian Th. Boe. Kapteinen skrev at oppholdet hadde blitt forlenget på grunn av to streiker blant arbeiderne i havna. Han måtte derfor bruke sine egne folk i laste- og losseprosessen. ”Arbeiderne gjør akkurat som de vil (...)”, skrev han.¹⁹²

I et brev til Boe, senere samme år, forklarte Leschley at det hadde kommet en ny klausul i certepartiet. Klausulen gikk ut på at skip som ble hindret av streiker, kunne kansellere lasta, eller seile med den lasta skipet hadde om bord. Kapteinen kunne også komplementere med last andre steder.¹⁹³

¹⁹⁰ Ytreberg 1951: 338

¹⁹¹ AAmA: *Den Vestlandske Tidende*, datert 4. oktober 1906

¹⁹² AAmA Boe- arkivet, lnr 325, innkomne brev, brev fra kaptein Leschley datert 7. juni 1906

¹⁹³ AAmA Boe- arkivet, lnr 325, innkomne brev, brev fra kaptein Leschley datert 30 mai, 16. august og 24. august, 13. september 1906

I konsulatberetningene for 1906 uttrykte konsul H. A. Falsen sin forundring over at eksportørene, uten representanter fra skipsfarten, undertegnet konvensjoner som direkte sto i strid med certepartiens klausuler. Dette har vært til egen fordel og viser eksportørens egenrådighet, skrev han. Konsulen ytret også stor forståelse for at rederier, fra de nasjonene som hadde interesse i Arkhangelsk, nå kom sammen med den hensikt å bli enige om hvilket minimumsnivå trelastfraktene skulle ligge på. Og han håpet på at rederiene greide å forhandle frem en avtale som begge parter kunne godta.¹⁹⁴

Forhandlingene for Kvitsjøen foregikk hovedsakelig i *The Baltic and White Sea Conference*, som ble opprettet i København i 1905.¹⁹⁵ Skipsfartens konferansesystem hadde sin opprinnelse i Storbritannia, så tidlig som på 1850- tallet, men fikk størst betydning fra 1870-årene og fremover. Den britiske historikeren, Robert Greenhill, forklarer i sin artikkel, *Competition or Co- operation in the Global Shipping Industry: The Origins and Impact of the Conference System for British Shipowners before 1914*, at med globaliseringen og åpninger av nye markeder, økte også konkurransen mellom rederiene. En av strategiene som ble satt i verk for å hindre ødeleggende konkurranse, var å opprette skipskonferanser, skriver han. Skipskonferansene hadde til hensikt å samarbeide om fastsetting av frakter og tilbud til kundene.¹⁹⁶

I årene etter 1900 ble det stadig samarbeidet om fraktpriser blant norske og utenlandske redere på ulike fartsområder. Under *The Baltic and White Sea Conference* fastsette medlemmene av konferansen befraktningsbetingelsene for den enkelte skips last. Hensikten var å få fraktene opp. Både Thommesen og Boe var medlemmer av konferansen. Nils Ytreberg hevder i *Den norske sjøfarts historie* at avtalene stort sett ble holdt, og at dette bidro til å holde ratene oppe.¹⁹⁷ Her er nok et eksempel på at enighet og samarbeid, kan gi inntjening. De økonomiske resultatene fra *Truma* og *Nedenes* i 1906 kan også tyde på at konferansen har greid å holde fraktprisene oppe på et akseptabelt nivå. I Robert Greenhill`s analyse av konferansesystemet konkluderer han med at rederne hadde små muligheter til å reversere markedskreftene, men likevel var det tryggere og bedre å være inne i konferansen,

¹⁹⁴ Konsulatberetningene 1906. Nr.2. Ugeudgaven 12. jan. 1907:5

¹⁹⁵ Hentet fra https://no.wikipedia.org/wiki/Baltic_and_International_Maritime_Council

¹⁹⁶ Greenhill 1998: 57- 59

¹⁹⁷ Ytreberg 1951: 339

enn å bli stående utenfor.¹⁹⁸ Alt i alt virker det som om *The Baltic and White Sea Conference* fikk stor betydning for skipsfarten, etter oppstarten av konferansen i 1905.

7.3.21 Fra trampfrakt til time- charter

Fra århundreskiftet og frem til 1. verdenskrig endret fartsmønsteret seg for den norske skipsfarten. Fra å være sterkt engasjert i transatlantisk og oversjøisk fart, vendte nå skutene hjem mot nærere farvann. Farten på Europa ekspanderte sterkt. Dampskipet *Nedenes* hadde en tur til Tunis i april 1906, ellers seilte skipet kun i europeiske farvann.¹⁹⁹ Fartsbøkene til Thommesen viser samme tendens. En av årsakene til dette er mest sannsynlig at seilskipene ble sterkt redusert i antall, og disse skipene hadde i stor grad seilt i oversjøisk fart.

En annen årsak er trolig at mange norske rederier fra slutten av 1890-årene gikk over fra trampfart, turbefraktning, til time- charter, som er en tidsbefraktning. Innen visse frakter var farten så regelmessig at både trampredere og befraktere så seg best tjent med tidsbefraktning. I motsetning til turbefraktning gjaldt time-charter ikke noen bestemt enkeltreise eller last, men befraktning av båten i et visst tidsrom. Time-charter var et resultat av dampskipsfrakten, og var i starten konsentrert på nære farvann, med kortere distanse mellom havnene. Det viste seg at den i det lange løp fikk gode resultater.²⁰⁰

7.3.22 Arkhangelskfarten 1907 - 1914

Fra 1906 til 1910 holdt skipsfarten seg på området ganske stabil. Men den norske handelsflåten var nå tilbake som nummer en på Arkhangelsk. Den norske konsulen skrev:

”Det norske flag har saaledes ogsaa i 1910 forstaat at hævde sin plads som nr. 1 her i Arkhangelsk baade hvad antal og tonnasje angaar.”

I løpet av ti år hadde den norske skipsflåten på Arkhangelsk steget, fra 81 skip i 1899 til 213 skip i 1909. Gjennomsnittsstørrelsen og lastekapasiteten til skipene hadde også økt betraktelig, fra 560 tonn i 1899, til omtrent 900 tonn i 1909.²⁰¹

¹⁹⁸ Greenhill 1998: 79- 80

¹⁹⁹ AAmA Boe- arkivet, lnr 325, innkomne brev, brev fra kaptein Leschley datert 7. juni 1906

²⁰⁰ Ytreberg 1951: 474

²⁰¹ Konsulatberetningene 1911: 257

I Arkhangelsk var forholdene i kontinuerlig endring. Havneforholdene var bedret. Nye sagbruk ble etablert, gamle utvidet og fornyet med moderne maskiner.²⁰² Norske entreprenører hadde fremdeles store interesser i sagbruksvirksomheten. Eksporten av trelast hadde en økning fra 87000 standard i 1898 til 200.000 standard i 1909.²⁰³ Sagbrukseierne var proaktive entreprenør som bidro til å skape stadig større markedsmuligheter.

Årene fra 1906 til 1910 var en lavkonjunktursperiode for skipsfarten, og for Nedenes og Arendal sin del hadde den kastet lite av seg, skriver amtmannen i sine beretninger. Arendals skipstonnasje hadde en stor tilbakegang i denne perioden, og skip som tidligere hadde vært benyttet i trelast- og kullfart på Østersjøen, Nordsjøen og Hvitehavet fantes ikke lenger i flåten, skriver amtmannen videre. Ved utgangen av 1910 besto Arendals handelsflåte bare av 6 dampskip og 22 seilskip.²⁰⁴

For Arendal sin del kan reduksjon i handelsflåten være en del av forklaringen på tilbakegangen på Arkhangelsk. Regnskapet til de to dampskipene *Truma* og *Nedenes* kan også forstås som at det var en generell fraktnedgang i skipsfarten siden skipenes avkastning gikk ned etter 1907 og i årene frem til 1910. Regnskapet samsvarer likevel ikke med en lavkonjunktursperiode fra 1906. Inntjeningen på *Nedenes* og *Truma* i 1906 kan tyde på at trelastfraktene har vært gode på Arkhangelsk dette året.

I *The Baltic and White Sea Conferences* sirkulære for januar 1910 ble det informert om at etter år med elendige frakter var det nå mer håpefulle utsikter, spesielt på de oversjøiske markedene. Men sirkulæret fortalte også at det var sluttet noen arkhangelskfrakter med liten gevinst. Den langsomme ekspedisjonen i havna ble påpekt, så dette ser ut til å ha vært et vedvarende problem. I arkhangelskfarten virker det som om de gode utsiktene lot vente på seg. I et brev fra den korresponderende rederen til kapteinene på dampskipene *Truma*, *Hisø* og *Nedenes*, henstilte Boe om sparetiltak:

”(...) maa vi henstille til Capteinerne på ovennevnte Baade, der i denne Sæson og Sommer Sæsonen 1911 er placerede i let Østersø - og Hvidehavsfart at indskrenke Udgifterne med Mandskapet.”²⁰⁵

²⁰² Konsulatberetningene, 1911 : 257-259

²⁰³ Konsulatberetningene 1909: 269

²⁰⁴ Beretninger om Amtneres økonomiske Tilstand i Aarene 1906-1910: 69

²⁰⁵ AAma, Boe- arkivet lnr. 343 Kopibok 1909- 1911: brev fra Boe datert 1. juli 1910

Her tyder det på at skipene var tidsbefraktet for flere år i den tro at dette var det mest forutsigbare og lønnsomme. Selv om fraktene var bedre andre steder var skipet låst til certepartiet.

I korrespondansen til kapteinen på dampskipet *Havsø* meddelte den korresponderende reder Boe at den påtenkte *Hvidehavsturen* ikke ble noe av, for markedet var fremdeles *flaut*.²⁰⁶ *Havsø* var mest sannsynlig ikke tidsbefraktet og sto fritt til å prøve å få en bedre frakt.

I 1910 skriver amtmannen i sine beretninger at utbyttet for skipsrederiene i Nedenes var gode i årene fra 1910 til 1915.²⁰⁷ I konsulatberetningene for 1914 er det ingen statistikk over norsk eller utenlandsk deltakelse på Arkhangelsk. Men *Den Vestlandske Tidende* har fremdeles opplysninger om amtets skipsfart på området. Undersøkelsen viser at det var dampskip fra Arendal som ankom Arkhangelsk i 1914, og to av skipene hadde to anløp hver. Fremdeles var Boe-rederiene engasjert i farten, nå med dampskipene *Ærø* og *Hisø*. Thommesen var, etter et langt opphold, på nytt engasjert med dampskipet *Tholma*. Fremtiden så lys ut: rederiene hadde gått over til damp, samtidig som konjunktorene og fraktene hadde bedret seg.

I Arkhangelsk- distriktet ekspanderte trelastvolumet, og det var stor etterspørsel etter tonnasje.²⁰⁸ Men utbruddet av krigen førte til store endringer i området. Havna ble viktig som importhavn av krigsmateriell og krigsvarer.²⁰⁹ I 1915 var Arkhangelsk havn og området rundt Kvitsjøen og Ishavet under militær forvaltning.²¹⁰ Eksporten fra området fortsatte, men handelsforholdene ble vanskeligere.²¹¹ Jeg har ingen registreringer av skip i Arkhangelsk etter 1914. Men den russiske historikeren, Andrei Repnevskii, viser til at handelssamarbeidet mellom Norge og Russland fortsatte selv etter krigsutbruddet. Revolusjonen satte en midlertidig stopp for samarbeidet, men i 1924 var 225 norske handelsskip igjen engasjert i arkhangelskfarten.²¹²

²⁰⁶ AAma, Boe- arkivet Inr. 343 Kopibok 1909-1911: brev fra Boe datert 19. august 1910

²⁰⁷ Beretninger om Amternes økonomiske Tilstand i Aarene 1911-1915: 26 - 27

²⁰⁸ Konsulatberetningene, 1914: 32

²⁰⁹ Abrahamsen 2015: 98

²¹⁰ Konsulatberetningene, 1915: 36

²¹¹ Konsulatberetningene, 1915: 13

²¹² Repnevskij 2012: 129

Jørgen Bjørklund hevder at 60 til 70 % av trelasten fra Arkhangelskdistriktet gikk til Storbritannia i perioden 1890-1913.²¹³ For meg har det vært vanskelig å finne eksakte tall siden ikke alle anløp er registrert i *Den Vestlandske Tidende*. Noen ganger er anløpet registrert, men ikke avgang og hvor lasta skal. Undersøkelsen min viser likevel at rundt 50 % av registrerte arendalsskip gikk fra Arkhangelsk til britiske havner.²¹⁴ Dette samsvarer godt med Bjørklunds registreringer. Tallene viser hvor viktig Storbritannia var som marked, både for leverandør og transportør av tømmeret, deriblant arendalsrederiene.

Kapittel 8

Analyse av østersjøfarten

8.1 Østersjøfarten 1850-1880

I 1850 hadde nordmennene i flere tiår vært engasjert i trelastfarten fra svenske østersjøhavner til først og fremst Storbritannia.²¹⁵ På denne tiden fikk norske skuter en større og vesentlig del av trelastmarkedet fra østersjøområdet. Den ble betegnet som ”skipsfartens ryggrad”. I 1860-årene deltok også norske skuter i korneksporten fra russiske østersjøhavner, og farten på disse havnene steg helt frem til 1880.²¹⁶ Men allerede i 1870-årene begynte norsk skipsfart, totalt sett, å gå tilbake i Østersjøen. Selv om fraktene begynte å bli dårlige, spilte østersjøfarten fremdeles en stor rolle for rederne fra Sør-Østlandet.²¹⁷ Fraktene steg utover på 1870-tallet, men sank igjen på slutten av tiåret.²¹⁸

Østersjøfarten kunne være både risikofull og hard. Aalholm skriver at det kunne hende at Thommesens skip frøs inne i Østersjøen:

²¹³ Bjørklund 2000: 179

²¹⁴ Appendix, A1

²¹⁵ Sejersted 2002: 239-240

²¹⁶ Oland 1972: 8

²¹⁷ Worm- Muller 1950: 183

²¹⁸ Aalholm 1983: 53

”I oktober og november 1862 var det stormer som det ikke hadde vært maken til på 45 år. Og så kom riktig en fimbulvinter. I desember 1862 lå det således 200 skip innefrosset, deriblant ”Ask”, ”Elise”, ”Nissen”, ”Orion” og ”Thom”.²¹⁹

Farten på St. Petersburg og Kronstad er en del av et fartsområde i Østersjøen. Jeg vil nå undersøke arendalsrederienes fart på disse spesifikke områdene i perioden 1880- 1914.

Hvilke endringer skjedde i perioden, og var den fremdeles ”skipsfartens ryggrad?”



Figur 8.1: Fra havna i St. Petersburg i 1880- årene

8.2 Skipsfarten på Kronstad og St. Petersburg i tall, 1880- 1914

I denne delen vil jeg presentere tallmateriale over skipsfartens utvikling på St. Petersburg og Kronstad i perioden 1880-1914 med basis i kvantitativt materiale. Med utgangspunkt i antall skipsanløp vil arendals- og nedenesrederienes deltakelse i farten bli sammenlignet med Norge totalt og ledende europeiske nasjoner. Tallene tar også for seg utviklingen fra seil til damp. Dette vil danne grunnlag for den videre kvalitative analysen. Analysen deles i to: 1880-1897 og 1897-1914. Innledningsvis til hver periode vil jeg, med utgangspunkt i tallmaterialet, gi en kort forklaring på utviklingen for den respektive perioden.

²¹⁹ Aalholm 1983: 55

Tabell 8.1 Tabell over antall skipsanløp i St. Petersburg og Kronstad i perioden 1880-1914

Skip fra	1880	1886	1889	1892	1897	1906	1910	1914
Arendal	28	18	16	14	16	10	8	13
Nedenes	83	40	29	27	28	14	11	21
Norge	507	241	181	170		106	244	
Stor-britannia		581	668	610		273	325	
Tyskland			244	203		387	405	
Danmark			229	196		238	447	
Sverige			160	120		198	286	
Russland			104	121		163	201	
Holland			43	29		79		

Kilde: Tallene er hentet fra utvalgte år i Den Vestlandske Tidende under Skips og Handels – Efterretninger og Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, 1880, 1886, 1889, 1892, 1897 og Konsulatberetningene fra 1907, 1908, 1911 og 1914

Tabell 8.2 Tabell over antall seil- og dampskip på St. Petersburg og Kronstad for enkelte år i perioden 1880- 1910

	1880		1889		1897		1906		1910	
	Seil	Damp	Seil	Damp	Seil	Damp	Seil	Damp	Seil	Damp
Norske	452	55	76	105			7	99	7	237
Britiske							0	273	0	325
Andre land			370	1103	316	1464	132	1055	128	1357

Kilde: Tallen er hentet fra Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, 1880, 1889, 1897 og Konsulatberetningene fra 1907, 1908 og 1911

Tabell 8.3 Tabell over antall seil- og dampskip på St. Petersburg og Kronstad for arendalsskip i perioden 1880-1914

	1880	1886	1889	1892	1897	1906	1910	1914
Seil	28	18	16	14	11	0	0	1
Damp	0	0	0	0	5	10	14	12

Kilde: opplysningene er hentet fra Norsk Veritas

8.3 Forklaring av skipsfarten i tall på Kronstad og St. Petersburg, 1880-1897

De norske og svenske konsulatberetningene fra 1880 inneholder lite statistisk materiale i forbindelse med farten på Kronstad og St. Petersburg. Jeg kan ikke finne informasjon om antall skipsanløp fra andre nasjoner enn Norge dette året. I undersøkelsesåret 1886 fremkommer det statistikk over både Norges og Storbritannias stilling i farten. Britene var nå den største konkurrenten, med mer enn dobbelt så mange skipsanløp som Norge. Og de fleste av de engelske skipene har vært dampskip. I tabell 8.2 kommer Storbritannias dampskipsflåte inn under rubrikken dampskip fra andre land. Jeg fant ingen eksakt anløpsstatistikk for britiske dampskip på St. Petersburg og Kronstad før i 1906. Men allerede i 1881 var 2229 av 2660 engelske skip som ankom russiske havner, dampskip.²²⁰ Dette viser at den britiske flåten besto hovedsakelig av dampskip på disse områdene i hele perioden 1880- 1914.

Tabellen viser en sterk tilbakegang for norsk skipsfart på området i 1886 sammenlignet med 1880. Rederiene fra Arendal viser samme utviklingstrekk. Likevel viser tallene at handelsflåten fra Nedenes utgjorde omtrent 1/3 av norsk skipsfart på området. I tillegg er undersøkelsen fra disse områdene svært usikker. Det viser seg at på samme måte som for arkhangelkfarten, så er ikke alle skipsanløp registrert i *Den Vestlandske Tidende*. Som kontrollerende kilde har jeg, på samme måte som for arkhangelkfarten, brukt fartsbøkene til Thommesen. Disse viser for eksempel at skipet *Ragna* ikke var registret i avisa i 1886. Derfor har mest sannsynlig andelen av skip fra Nedenes og Arendal vært noe større i farten på St. Petersburg og Kronstad enn det som er kommet frem i mine registreringer.

I 1880 var cirka 10% av den norske flåten damp på Kronstad og St. Petersburg. I løpet av en tiårsperiode var det en stor omlegging fra seil til damp blant de norske rederne i denne farten. I 1889 var det 76 norske seilskip og 105 dampskip som besøkte de to russiske østersjøhavnene. Av nedenes- og arendalsskip var det i perioden 1880-1889 kun treseilskip. Det bekrefter den sene overgangen til damp for regionen. Tabell 8.2 viser at ikke før i 1897 satte rederne i Arendal inn dampskip i farten. Tallene viser da fem anløp. I 1897 er 173 av 252 norske skipsanløp med damp.

²²⁰ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers konsulter 1881: 358

Årsaken til at Storbritannia var så dominerende i farten på St. Petersburg og Kronstad kan forklares med den betydelige skipstonnasje landet hadde sammenlignet med Norge. Som jeg før har vært inne på, hadde Storbritannia i årene mellom 1860 og 1913 nesten halvparten av verdens skipsfartskapasitet.²²¹ En annen naturlig forklaring er at landet hadde behov for russiske eksportvarer, som trelast og andre råvarer.

Den geografiske beliggenheten i forhold til St. Petersburg og Kronstad kan være en av hovedårsakene til at Danmark og Tyskland hadde så stor deltakelse i disse havnene. Jeg har ikke gjort noen grundigere undersøkelse her, men det er nærliggende å tro at samarbeid og meglervirksomhet var enklere når avstandene var korte og alle involverte hadde god kjennskap til farvannet.

8.3.1 Eksport og import – St. Petersburg og Kronstad, 1880-1889

I denne undersøkelsen er det transport av trelast som er i fokus, men i perioden 1880-1889 finnes det få opplysninger i konsulatberetningene om trelasteksport fra St. Petersburg og Kronstad. Det er verd å merke seg at antall skipsanløp ikke refererer til type last. I arkivmaterialet, som eksempelvis kapteinsbrev, kopibøker, telegrambøker og fartsbøker til de to rederiene jeg undersøker, er det også lite informasjon om trelasteksport fra området i denne perioden.

Ut i fra konsulatberetningene var det korneksporten som dominerte eksportmarkedet fra regionen i 1880 og frem til 1886. De viktigste importartiklene fra Norge og Sverige var i 1886 fisk, ulike jern- og stålprodukter, deriblant togskinner, landbruksmaskiner og redskaper.²²² Type importvarer viser at det foregikk en modernisering i det russiske samfunnet, både innenfor landbruk, industri og infrastruktur. Av infrastruktur var spesielt utbyggingen av jernbanenettet viktig. Det var naturlig at moderniseringen i første omgang skjedde i og rundt hovedstaden, St. Petersburg.

I 1850- til 1860- årene skjedde det en rivende utvikling av jernbanen fra innlandet og de store jordbruksområdene frem til blant annet østersjøhavnene og havnene ved Svartehavet.²²³ Det

²²¹ Johnsen 2001: 37

²²² Uddrag av Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, 1886: 469

²²³ Nielsen 2014: 347

ble nå mye enklere å få kornet ned til havneområdene. I Nord-Russland kom jernbaneutbyggingen først i gang i 1890-årene.

Konsulatberetningene viser at til Kronstad og St. Petersburg kom de fleste skip med last. I 1880-årene var Norge blant de landene som eksporterte varer til området, samtidig som Norge importerte korn og andre varer fra distriktet. Arendal importerte blant annet rug fra St. Petersburg.²²⁴ Her opptrådte ikke nordmennene og arendalittene kun som fraktemenn, men norsk skipsfart var kombinert med handel landene imellom. Og i denne handelen var arendalittene delaktig.

8.3.2 Arendalsskipenes klasse og tilstand på St. Petersburg og Kronstad i 1880

De eksterne forutsetningene som generelt lave konjunkturer og nedadgående fraktrater og overgangen fra seil til damp i internasjonal skipsfart, er allerede konstatert for perioden. Det interessante blir derfor å forklare hvordan arendalsrederne håndterte og tilpasset seg disse forholdene i farten på Østersjøen med havnene St. Petersburg og Kronstad i perioden 1880-1897. Hvordan greide de å holde seg inne i farten? Det er tidligere bekreftet at arendalsflåten hovedsakelig besto av seilskip frem til høykonjunkturperioden i 1897.

Hva var typisk for en reise til Kronstad og St. Petersburg med arendalsskip i 1880?

Kilder fra Thommesen-arkivet vil kunne belyse dette spørsmålet. To av rederiets skip, *Alkor* og *Rana*, ankom St. Petersburg i 1880. Ut i fra fartsboken (1879-1897) fremkommer det at begge skipene gikk fra Galveston i USA til Kronstad. *Rana* hadde lastet bomull i Galveston som ble losset i Kronstad. Siden disse skipene fulgte hverandre fra havn til havn over flere måneder, antar jeg at *Alkor* seilte med samme last. Bomull må ha vært en ettertraktet vare for å kunne følge opp datidens klesmoter i hovedstaden. Etter lossing seilte de to skipene videre innover kanalen fra havnebyen Kronstadt til St. Petersburg for å laste for Philadelphia.²²⁵

I Kronstad skrev Wilhelmsen, kapteinen på *Alkor*, hjem til rederiet for å høre om han skulle ordne med klassifisering av skipet. Videre informerte han om at *Alkor* hadde seilt dårlig på reisa fordi deler av kobberet var ødelagt.²²⁶ Skipenes vedlikeholdsmessige tilstand hadde

²²⁴ Uddrag av Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, 1886: 469

²²⁵ Thommesen- arkivet, lnr. 295, fartsbok 1879-1897

²²⁶ AAmA Fartøysarkivet, boks 22, mappe 1880, brev datert 1. juni 1880

sammenheng med den fart de var engasjerte i. Siden denne faktoren spilte en slik avgjørende rolle for norsk skipsfart generelt og for arendalsskipene i min undersøkelse, er det på sin plass å gi en nærmere forklaring av dette poenget. Årsaken til at jeg gjør det her og ikke under arkhangelskfarten, skyldes kildesituasjonen.

For å kunne seile i langfart var det et veritaskrav at treseilskipene hadde metallhud. Derfor var det avgjørende å få fikset kobberet til *Alkor* siden neste destinasjon var Philadelphia. De enkelte farvann satte også sine bestemte krav til blant annet skutenes størrelse, alder og klasse. Veritas er et klassifiseringsselskap, som også i 1880 hadde takst- og tilsynsmenn, både sentralt, lokalt i Arendal og i flere havnebyer i inn- og utland. Blant annet hadde både Norge, England og Frankrike egne Veritasselskaper. Selskapet vurderte alle fartøyer som var innmeldte i registeret. Registeret opererte med en seks-delt klasseinndeling av skip: A1, A2, B1, B2, C1 og C2. A-skipene var de beste, og disse ble omtalt som ”klasseskip”, mens C1 og C2-skipene ikke kunne brukes til annet enn å føre trelast, skriver Johannes Torstveit.²²⁷ Fra B1 og nedover var farvannet stort sett begrenset til østersjø- og nordsjøfart dersom skutene ikke hadde metallhud.²²⁸

Alkor var en A1 brigg, en brigg av beste klasse, men for å beholde klassen og for å kunne seile i langfart, måtte skipet ha metallhud. *Rana* var også et A1 skip, sertifisert for langfart.²²⁹ *Alkor* fikk nytt kobber, ble så sertifisert gjennom fransk Veritas, og skipet seilte videre med jern til Philadelphia.²³⁰

I 1880 hadde Thommesen bygget seg opp til å bli en reder med mange skip og stor tonnasje. Både kapteinsbrev og brev fra rederen selv er med på å understreke at det var viktig å holde skipene vedlike for å kunne holde dem oppe i klasse og fart. Som det tidligere er argumentert for, var skipene da mer konkurransedyktige. Over halvparten av de registrerte arendalsskipene som ankom Kronstad og St. Petersburg var kvalifisert for langfart.²³¹ De resterende arendalsskipene kunne bare seile på Nord-Europa i 1880. Dette ga store begrensninger, og for skipene var jernlasten til Philadelphia utelukket. Hovedsakelig var det de mindre partsrederiene som eide disse skipene.

²²⁷ Torstveit 1986: 27

²²⁸ Oland 1972: 27-28

²²⁹ Se i appendix, oversikt over et valgt utvalg av klassifiseringsfaktorer til de ulike arendalskipene

²³⁰ AAma Fartøysarkivet, boks 22, mappe 1880, brev datert 17. juni 1880

²³¹ Appendix, A2

Rederens vilje til å satse på vedlikehold av sine skip var avhengig av rederiets økonomi og av skipenes markedsmuligheter. Liv Jorunn Ramskjær viser i sin hovedoppgave hvordan Prebensen-rederiet i Risør vedlikeholdt bedre de skipene som i gode, men også i magre år ga best avkastning.²³² I følge Aalholm ga *Alkor* et godt utbytte i perioden 1884- 1893.²³³ Berit Johnsen viser til enkelte feil i Aalholms utregninger når det gjelder utbytte av skipene²³⁴, men både fartsbøker og kapteinsbrev viser at *Alkor* var et skip det ble satset på og som var i fart hele året. Det kan forstås som at skipet ga overskudd, selv om jeg ikke har greid å finne opplysninger i regnskapene i Thommesen-arkivet som gjør det mulig å trekke ut fortjenesten av den enkelte frakt.

Alkor og *Rana* hadde ypperste klasse, var fleksible, kunne gjøre rundreiser og seile over hele verden. Ut i fra seilskipsfartens økende problemer og utfordringer, har dette vært en av strategiene hos Thommesen og for mange av de rederiene som hadde økonomisk ryggrad, en strategi som besto i å vedlikeholde og holde skipene oppe i klasse for å kunne seile dit de beste fraktene bød seg for treseilskipene. Det er tidligere vist til at en fart som ga best fortjeneste i 1880, var en fart mellom Europa og Amerika. En reise med *Alkor* i 1880 til St. Petersburg og Kronstad, kunne være en del av et større og verdensomspennende fartsmonster. Forutsetningen var at skipet var kvalifisert for langfart.

De mindre rederiene, som i større grad hadde skip som bare kunne seile i nord-europeisk fart, hadde ifølge undersøkelsen også muligheter for å få frakter i de to utvalgte østersjøhavnene i 1880. Det kan forklares med at dampskipene på langt nær hadde overtatt skipsfarten på området. Ved et grundigere studie av hvilke type skip som kom fra Arendal dette året, oppdaget jeg at de fleste skipene var A- skip. Skipene var i god stand selv om de bare kunne gå i nord-europeiske farvann. Poenget er at i 1880 kunne arendalsrederen fortsatt holde på treseilskutene i farten på St. Petersburg og Kronstad, og kjøpmenn og meglere kunne være trygge på at skipene var i så god stand at varene kom trygt frem.

²³² Ramskjær 1985: 75

²³³ Aalholm 1983: 83

²³⁴ Johnsen 2001: Dette viser Johnsen til i note 522, side 185

8.3.3 Råvarer fra St. Petersburg og Kronstadt

Et karakteristisk trekk ved farten på St. Petersburg og Kronstadt i 1880 var eksport av råvarer fra området.²³⁵ *Alkor* skulle blant annet frakte jern. Derimot var importvarene i større grad foredlede produkter som jernbaneskiner og landbruksmaskiner. Dette er nok et eksempel på at Russland, inkludert den vestvendte hovedstaden, på enkelte områder var en del av periferien, i motsetning til de landene hvor de foredlede importvarene kom i fra. Her fremkommer det tydelig hvordan den vestlige delen av Europa hadde et teknologisk forsprang på Russland. Spesielt var Storbritannia og Tyskland langt fremme når det gjaldt teknologi i denne perioden, så mesteparten av de foredlede produktene kom trolig fra disse sentrale landene.

8.3.4 Et moderniseringsvillig Russland

Den russiske stat var moderniseringsvillig i perioden jeg fokuserer på. Selv om Russland var et industrifattig samfunn i 1880, var landet uten tvil en stormakt, og for å holde på posisjonen sin som en stor og betydningsfull stat visste styresmaktene at teknologisk utvikling og modernisering var veien å gå.

I 1860- og 70- årene, under Tsar Alexander 2., foregikk det en modernisering og en teknologisk utvikling, blant annet en storstilt utbygging av jernbanenettet. En av de viktigste reformene under hans styre var at bøndene ble frigitt fra livegenskapet. Dette gjaldt mesteparten av befolkningen, siden de fleste var bønder. Mot en årlig avgift fikk nå bøndene overta jorda de dyrket. Reformen førte også til en større mobilitet i befolkningen, flere dro til mer urbane strøk og søkte blant annet sesongarbeid i industrien.²³⁶ Industrialiseringen av store deler av Russland var dermed godt i gang i 1880- årene, og det var de urbane strøk i øst og vest som først ble industrialisert.

²³⁵ Uddrag av Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, 1886: 469

²³⁶ Nielsen, Kalle 2014: 196

8.3.5 Trelasteksport fra andre østersjøhavner i 1880-årene

Selv om kildene ikke forteller om stor trelasteksport fra St. Petersburg og Kronstad i perioden 1880-1889, var trelast likevel en viktig eksportvare fra andre østersjøhavner. Disse havnene inngikk i et verdensomspennende fartsmonster som også inkluderte St. Petersburg og Kronstad. Sverige var fra midt på 1800-tallet og helt opp til 1900 blant verdens ledende trelasteksportør, og Sundsvall og området rundt var det største og viktigste området for både trelasteksport – og sagbruksindustri.²³⁷ På grunnlag av fartsbøkene til Thommesen og *Den Vestlandske Tidende* kan det konstateres at det har gått skip fra Thommesen og andre arendalsrederier til både Sundsvall og andre svenske, finske og russiske østersjøhavner, og så videre til Storbritannia og europeiske havner fra 1880 og helt frem til 1914. Under egen rubrikk med *anmerkninger* i fartsbøkene, er det ofte notert hvilken last skipene har seilt med. Blant annet gikk Thommesen-skipet *Florentine* frem og tilbake mellom Sundsvall og europeiske havner, til både britiske og franske, med trelast i perioden 1879-1883.²³⁸

En av de viktigste eksporthavnene for trelast i Østersjøen var den finske byen Kotka. Finland var den gang et hertugdømme under Russland, og byen lå i kort avstand fra St. Petersburg. Her hadde blant annet norske trelastentreprenører i 1870-årene kommet for å investere i og utvikle sagbruksindustrien.²³⁹ Dette var en del av de norske trelastentreprenørenes vandring mot øst, fra Østlandet og byene Drammen og Fredrikstad, til Sverige, videre til Finland, for å ende opp i Russland.²⁴⁰

Jacob Worm- Muller beskriver hvordan den norske skipsfarten på Finland økte fra 1870-årene og frem til begynnelsen av 1880-årene på grunn av norsk trelastkompetanse, utvikling av dampsga og etablering av en rekke norske sagbruk ved den finske byen Kotka. Den norske pioneren Hans Gutzeit var hovedaktør i denne etableringen. I 1880 trakk han seg tilbake, men grunnlaget for firmaet W. Gutzeit & Co. var lagt.²⁴¹ Vi skal senere se at de norske

²³⁷ Bjørklund 2000: 175

²³⁸ AAma Thommesen-arkivet, Inr. 295, fartsbok 1879-1897: 22

²³⁹ Sogner 2001: 105

²⁴⁰ Sejersted 2002: 261-277

²⁴¹ Worm-Muller 1950: 184-185

investorene i Kotka også investerte i sagbruksvirksomheten og giganten Dubrowka, som lå på russisk jord, nær St. Petersburg.

Blant Russlands østersjøhavner var det Narva og Reval(nå Tallin) som eksporterte trelast i 1880-årene. Alt i 1885 meldte den svensk-norske konsulen i St. Petersburg om at havna i Narva var utbedret, og at engelske dampskip nå utkonkurrerte de norske seilskipene på området.²⁴²

8.3.6 Samholdstanken – en utopi?

Dampskipene overtok mer og mer hegemoniet i Østersjøen, også frakt av trelast fra de østersjøiske havnene.²⁴³ Hvilke tiltak ble så gjort for å holde seg inne i østersjøfarten? I 1882 tok redaksjonen i *Vestlandske Tidende* til orde og oppfordret skipsrederne til å stå sammen "(...)under den Kamp for Tilværelsen, som vor Seilskibsfart nu er nødt til at føre."

Bakgrunnen var at Arendals Sømandsforening i forkant hadde manet rederne til å være forsiktige og ikke slutte frakter i Østersjøen uten grundig overveielse, med den hensikt å holde fraktnivået oppe.²⁴⁴ I 1880-årene kom det stadig oppfordring om samarbeid og felles strategi for å få fraktene opp. Dette handlet i stor grad om overlevelse for treseilskipene i Østersjøen. Paradokset er at det var smårederne, eller kapteinsrederne, som først og fremst trykket ratene ned. Forklaringen på at de handlet som de gjorde lå i at de var avhengige av kapteinshyren og kaplaken de hadde sikret seg ved å kjøpe part i skipet.²⁴⁵ Men det var ikke bare smårederne som undergravde samholdet. Blant Østersjøens garantimeglere fra 1870-tallet var stockholmsmegleren Carl W. Boman. Han var flere ganger i Arendal i 1880-årene for å skaffe skipsrom. Gjennom meglerfirmaet Lund & Co fikk Boman i disse årene sluttet flere skip fra Østersjøen til den engelske kanal.²⁴⁶ Meglerfirmaet Lund og Co., samt andre arendalsredere, vendte samarbeidstanken ryggen i disse årene. Årsaken til dette kan ha vært at de så det som eneste utvei for å kunne opprettholde driften av rederiene. Ut i fra deres ståsted handlet de økonomisk rasjonelt, men i et kortidsperspektiv. Hvordan endret dette

²⁴² Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers konsuler, 1885: 300

²⁴³ Kaukiainen 2005: 64

²⁴⁴ Johnsen 2001: 201, også *Den Vestlandske tidende* 12.03 og 14.03.1882

²⁴⁵ Kaplak: kapteinen fikk en viss prosentsats av frakten. Procentsatsen endret seg med nedgangs- og oppgangstider. Kaplaken tok slutt når den korresponderende reder på land tok seg av fraktslutningen.

²⁴⁶ Sætra 2008: 74-75

forutsetningene for arendalsrederiene i farten på Kronstad og St. Petersburg utover i 1880-årene?

8.3.7 Fart i endring for arendalsskipene i 1880-årene

Flere kilder i Thommesen-arkivet bekrefter at rederiet fikk sluttet skip fra St. Petersburg og Kronstad utover på 1880-tallet. Konjunktorene var dårlige og det var stor tilbakegang i farten på området, både for utenlandske skip, norske skip og for skip fra Arendal. I tillegg viser tabell 8.2 at mesteparten av den utenlandske skipsflåten hadde gått over til damp i løpet av 1880-årene. For de norske rederiene finnes det ingen statistikk i 1886, men for arendalsrederiene viser tabell 8.3 at det fremdeles ikke var dampskip fra Arendal på disse områdene. I 1889 hadde den norske dampskipsflåten gått forbi den norske seilskipsflåten på de aktuelle områdene. Arendals flåte hadde derimot kun seilskip. Thommesen sendte likevel skipene sine dit. Hvordan kan det forklares? Den 8. mai 1886 la blant annet *Daphne* og *Ragna*, til havn i Kronstad.²⁴⁷ Vel ankommet Kronstad telegraferte rederen den svensk-norske konsulen i havnebyen: ”Er Ragna/ Daphne avsluttet, skal vi forsøge”²⁴⁸

To dager senere sendte Thommesen på nytt et telegram for å informere konsulen om at skipene var sluttet for Østersjøen:

”Daphne, Norwegian consul Cronstadt

We fixed Ragna Kotka Nazaire. Daphne Wiborg Rockefort more by letter – proceed accordingly

Thommesen”²⁴⁹

Måten Thommesen uttrykker seg tyder på at rederen selv har sluttet sine skip.

Daphne var et lite treseilskip, A 2* og kvalifisert for langfart. *Ragna* var også et treseilskip, men med omtrent dobbel så stor bruttotonnasje. Dette var også et A 2* skip, men i motsetning til *Daphne* kun kvalifisert for nord-europeisk fart. *Ragna* hadde samme klasse som i 1880, mens *Daphne* var nedklassifisert fra A1 i 1880 til A2* i 1886. I 1899 var begge disse skipene

²⁴⁷ AAma Thommesen-arkivet, lnr. 295, fartsbok 1879-1897

²⁴⁸ AAma Thommesen-arkivet, lnr.100, telegramkopibok 1885-1887: telegram datert 11.5. 1886

²⁴⁹ AAma Thommesen-arkivet, lnr.100, telegramkopibok 1885-1887: telegram datert 13.5. 1886

A2 skip.²⁵⁰ Karakteristisk for treseilskipene var at de gikk nedover og nedover i klasse, inntil de helt forsvant ut av fart.²⁵¹ Men det skjedde en langsommere nedklassifisering av Thommesen-skipene, sammenlignet med for eksempel skipene til de små arendalsrederiene. I 1892 var flere av arendalsskipene B1 skip i farten på Kronstad og St. Petersburg.²⁵²

Jens T. Thommesen var i 1886 på høyden av sin rederivirksomhet, og han hadde til tross for dårlige konjunkturer og *Arendals-krakket*, greidd å holde skipene oppe i klasse. Teorien til Liv Jorunn Ramskjær om at Prebensen i større grad holdt de skipene oppe i klasse som både i dårlige og gode tider seilte inn fortjeneste, passer også godt på Thommesen og hans rederivirksomhet. Ved å studere Aalholms tabell over skipenes utbytte, kommer det tydelig frem at det var *Daphne* som ga mest overskudd i hele perioden fra 1878 til det forliste i 1899. *Ragna* gikk med overskudd fra 1878 til 1893, hadde tap i perioden 1894-1898, men fra 1899-1910 ga skipet på nytt overskudd.²⁵³ Som tidligere påpekt, må vi her ta til høyde for at det kan være eventuelle feil i Aalholms utregninger når det gjelder kjøpesum og utbytte av skipene.²⁵⁴ Men *Daphnes* overskudd samsvarer med at lønnsomheten for seilskipene frem til århundreskiftet var størst i oversjøisk fart. *Daphne* kunne seile på alle områder. At *Ragna* igjen fikk overskudd etter 1900 vil kunne forklares med at etter århundreskiftet endret fartsmønsteret seg til mer europeisk fart.²⁵⁵

Med kjennskap til Kotka og Wiborg er det sannsynlig at de to treseilskipene dro dit for å hente trelast. Ut i fra telegram og Thommesens fartsbok (1879-1897) skulle lasten til de franske havnene, Nazaire og Rockefeller. Fra Rockefeller gikk *Daphne* til Savannah, tilbake til London, for så å seile videre til Philadelphia 7. januar 1887. *Daphne* fortsatte i transatlantisk fart frem til 1897, men *Ragna* måtte holde seg i Nord-Europa.²⁵⁶

Til tross for en lite konkurransedyktig seilskipsflåte og nedgang i trelastfraktene i Østersjøen, sendte Thommesen skipene sine til St. Petersburg og videre til Kotka og Wiborg i 1886.²⁵⁷ Dette kan forklares med at rederen fikk sluttet to skip samtidig, og han greide å holde skipene

²⁵⁰ Det norske Veritas: 1880,1886, 1899

²⁵¹ Johnsen 2001: 62-63 . hentet hos Worm-Muller 1950: 139 han diskuterer på denne og følgende sider årsakene til forlis

²⁵² Se appendix, A2

²⁵³ Aalholm 1983: 81, 82, 84, 88

²⁵⁴ Johnsen 2001: Dette viser Johnsen til i note 522, side 185

²⁵⁵ Tabell 6.1

²⁵⁶ Thommesen-arkivet, lnr. 295, fartsbok1879-1897: 77, 80, 110 og 112

²⁵⁷ Ytreberg 1951: 304-305

i fart. Som tidligere omtalt kostet det å la skutene ligge uten oppdrag, og i en fremmed havn måtte det betales for liggedager. De mest lønnsomme skipene lå ikke i opplag.²⁵⁸ Både *Ragnas* og *Daphnes* fart på St. Petersburg og Wiborg var en del av en større fartsrute. *Daphne* seilte til Rockefeller for så å seile over Atlanterhavet til Savannah.

Undersøkelsen viser at i 1886 var det flere arendalsskip enn i 1880 som seilte fra St. Petersburg, sannsynligvis i ballast, for å hente trelast i nærliggende østersjøiske havner. I 1880 gikk flesteparten av arendalsskipene direkte fra St. Petersburg til blant annet britiske eller amerikanske havner.²⁵⁹ I løpet av de seks årene hadde det foregått en endring i markedsf forholdene for arendalsflåten i Østersjøen. Det ser ut til at mange av arendalsskipene ble fratatt muligheten til å eksportere varer direkte fra St. Petersburg. En av årsakene var utvilsomt at korn og varer som hadde behov for hurtig ekspedisjon først ble overtatt av dampskipene.²⁶⁰ Mange av arendalsrederiene ble avvirket i etterkant av 1886, da de ikke hadde kapital til å gå over til dampskip. Thommesen tilpasset seg ikke den nye teknologien i 1880- årene, men han holdt skipene oppe i bedre klasse, sammenlignet med mange av hans konkurrenter. Det ga han tilgjengelighet til mange andre fartsområder og ulike markeder.

Fra 1850-årene og frem til 1. verdenskrig ble Russlands befolkning nesten fordoblet.²⁶¹ Rundt St. Petersburg ble det en enorm befolkningseksplosjon. Dette økte behovet for varer inn til hovedstaden, og det ga arendalsrederen en mulighet i farten. Samtidig har det nødvendigvis vært avgjørende for arendalsrederen å kunne dra videre til en annen østersjøisk havn etter trelast.

I boka om *Arendalskrakket* skriver Johannes Torstveit at selv om 1886 var et bunnår i skipsfarten, kunne redere som ikke hadde nedklassifiserte skip og som styrte virksomheten med kløkt og omtanke, oppnå utbytte. Redere som derimot satt med nedklassifiserte skip finansiert med lånt kapital, kunne gå i tap.²⁶² Dette styrker troen på at Thommesen hadde avkastning på arkhangelskfraktene i 1886.

²⁵⁸ Torstveit 1986: 96

²⁵⁹ Se appendix, A2

²⁶⁰ Gjerstad 1975: 76- 77

²⁶¹ Nielsen 2014: 194-195

²⁶² Torstveit 2015: 31

I undersøkelsesåret 1889 forsvinner flere av de små arendalsrederiene fra farten på Kronstad og St. Petersburg. Mest nærliggende er det å tro at flere av disse rederiene har gått konkurs, eller lagt ned sin virksomhet i etterkant av *Arendals- krakket*. Av 360 skip i 1886, var det 299 skip igjen i Arendal i 1890. Johannes Torstveit hevder at trolig hadde mange arendalsredere i denne perioden tatt større sjanser med skipene sine enn tidligere, noe som førte til flere forlis.²⁶³ Forklaringen henger nok nøye sammen med dårlig vedlikehold og nedklassifisering av skipene.

Thommesen hadde i denne perioden en svært høy eierandel i skipene sine (tabell 5.1). Dette gav Thommesen en mye større handlingsfrihet, sammenlignet med de mindre partsrederiene, som hadde flere eiere å ta hensyn til. Mange av disse ville gjerne ha et utbytte. Thommesen hadde derimot større muligheter til å ta noen sjanser, samtidig som han kunne tenke mer langsiktig. I 1889 finner jeg ingen Thommesen- skip i Kronstad og St. Petersburg. Under arkhangelskfarten var argumentasjonen at dette året seilte Thommesen- skipene hovedsakelig i oversjøisk fart hvor fraktene var gode. Den samme argumentasjonen er relevant her.

Boe hadde to skip i fart på St. Petersburg og Kronstad dette året. Hans tilstedeværelse kan ha sammenheng med hans tilknytning og meglervirksomhet i østersjøfarten, et tema som senere vil bli behandlet og rettet fokus mot.

8.3.8 Tilbakegang i korneksporten på området

I undersøkelsesåret 1889 kan jeg fortsatt ikke finne informasjon om tømmertransport fra St. Petersburg og Kronstad, men konsulatberetningen gir en god beskrivelse av den store tilbakegangen i korneksporten fra området. Dette året er beretningene mer utfyllende, informative og gir en bedre oversikt over handelen, eksporten og importen på området. En av årsakene til dette kan være at konsulatet nå har fått en ny svensk konsul, G. L. Sterky, som selv hadde sterke handelsinteresser i området. Han eide et av handelshusene i St. Petersburg. I 1889 meldte den svenske konsulen, som på den tid også representerte Norge, om rik kornhøst og stort behov for korn i konsumlandene, noe som skulle ha virket stimulerende på fraktene.²⁶⁴ Han syntes derfor det var vanskelig å finne en forklaring på nedgangen i korneksporten. Kornet hadde kommet via vannveien eller på jernbanevogner fra

²⁶³ Torstveit 2015: 233

²⁶⁴ Worm-Muller 1951 (2,2): 199

korndistriktene i det indre av Russland og helt ned til havneområdet i St. Petersburg, så tilgjengeligheten for videre frakt var god. I tillegg hadde byen den beste havna i hele Russland.²⁶⁵ Det kunne virke som om korneksporten fra Russland skulle ha de aller beste forutsetninger. Men det som forretningsmenn og meglere i området ikke hadde fanget opp, var konkurransen som hadde oppstått med de forente stater om å overta verdens kornmarked. Russlands korneksport avtok etter hvert som eksporten fra Amerika økte. Mange av fraktene var bedre her.²⁶⁶ Dette ser ut til å ha vært en av hovedforklaringene på hvorfor skipsfarten generelt, som i stor grad var knyttet opp mot korneksporten før 1890, avtok på St. Petersburg og Kronstad i denne perioden. Selv om arendalsrederiene i liten grad hadde en flåte som var basert på å frakte kornprodukter, må likevel denne situasjonen ha innvirket på mulighetene for frakt fra området. Situasjonen må nødvendigvis ha resultert i en sterkere konkurranse om de andre fraktene. Her ligger også noe av forklaringene på hvorfor arendalsskipene måtte dra fra St. Petersburg og Kronstad direkte til andre østersjøhavner etter trelast.

8.3.9 Den Peterburgske kanal og havneutgifter

Den Peterburgske sjøkanal, kanalen mellom Kronstad og St. Petersburg, var en annen faktor som i høy grad ser ut til å ha påvirket lønnsomheten i farten. Selv om sjøkanalen ble utbedret i 1889, var det som tidligere år fortsatt mange skip som måtte omlaste varene i prammer i Kronstad før de kunne fraktes videre inn til St. Petersburg. Den svenske konsulen hevdet at årsaken til dette var mangel på heissystemer og magasiner i hovedstaden.²⁶⁷ Dette forlenget losse- og liggetiden, som igjen påvirket lønnsomheten i farten.

I følge Kiærs undersøkelser i *Den norske sjøfarts historie* utgjorde havneutgiftene generelt den nest største utgiftsposten, etter lønnsutgiftene, for skipene. Utgiftene i forbindelse med et havneopphold ser ut til å ha utgjort i gjennomsnitt 28% av skipenes totale driftskostnader.²⁶⁸ I Kronstad og St. Petersburg må disse utgiftene også ha innbefattet kostnad til los fra Kronstad og videre opp elva til St. Petersburg. Liv Jorunn Ramskjær hevder at det var vanskelig å redusere slike kostnader.²⁶⁹ Andre kilder, blant annet *Den Vestlandske Tidende*, viser at dette

²⁶⁵ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers konsuler, 1889: 537

²⁶⁶ Ytreberg 1951: 304

²⁶⁷ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers konsuler, 1889: 536

²⁶⁸ Ramskjær 1985: 129, hentet hos Hamre 1980: 129, Torstveit 1986: 101

²⁶⁹ Ramskjær 1985: 130

var utgifter som det hele tiden ble jobbet med å få ned.²⁷⁰ Når det gjaldt havneutgiftene, var reduksjon av liggetid et område hvor rederiene selv mente det var mulig å spare penger. Det viser Johannes Torstveit et eksempel på:

”(…)aa en hurtig Expedition og spar nogle av de mange liggedage.”²⁷¹

Mange liggedager i en havn kunne være en oppsigelsesgrunn i 1880-årene. I juli 1889 ble for eksempel kaptein Christiansen hos Thommesen oppsagt. Begrunnelsen var at oppholdet med treseilskipet *Rana* hadde tatt for lang tid i Hamburg. Ved å følge kapteinsbrevene viser det seg at allerede i neste havn, Glasgow, var det kommet en ny kaptein, Salvesen, om bord på *Rana*.²⁷²

Kapteinene var utsatt for harde krav og store forventninger, og de fleste gjorde nok det de maktet for å tilfredsstille rederne. Og som vi vet var kapteinen gjerne partreder selv, og hadde av den grunn ekstra interesse av mest mulig fortjeneste. Korrespondansen mellom reder og kaptein dreiet seg i stor grad om økonomiske spørsmål, blant annet spørsmålet om når skipet var ferdig losset og lastet, med andre ord hvor mange liggedager det kunne regnes med.²⁷³ I nedgangstider var det naturlig at lønnsomhetsaspektet og antall liggedager fikk ekstra stor betydning for rederiene. Det måtte spinkes og spares for at rederiene fortsatt kunne drives.

I havn hadde dampskipene fortrinnsrett når det gjaldt lasting og lossing.²⁷⁴ I havner med færre skipsanløp, må de mindre seilskipene nødvendigvis ha kommet hurtigere til. Det kan også være en av årsakene til at arendalsskipene i større grad gikk fra St. Petersburg og Kronstad i ballast for å laste i mer perifere østersjøiske havner.

Forutsetningene for å kunne opprettholde farten på de aktuelle østersjøhavnene, må mest sannsynlig også ha vært på grunn av et godt meglernettverk i østersjølandene.

²⁷⁰ *Vestlandske Tidende*: 10. juni 1892

²⁷¹ Torstveit 1986: 133 hentet hos AAma, S. Eyde, brevkopibok: 426

²⁷² Aama, fartøysarkivet, *Rana*, boks 294, mappe 1889, kapteinsbrev, Christiansen, juli 1889 og kapteinsbrev, Salvesen, 28. september 1889.

²⁷³ Eksempel på brev som omhandler dette spørsmålet: Aama, Thommesen-arkivet, lnr. 22, arkivmappe 1884, brev datert 14.07.1884

²⁷⁴ Gjerstad 1975: 26

8.3.10 Meglervirksomhetens betydning i østersjøfarten

I flere sammenhenger har det blitt hevdet at Peter Lund, Christian Th. Boes svigerfar, kom til å spille en viktig rolle for arendalsrederienes inntreden og senere posisjon i østersjøfarten. Peter Lund hadde i begynnelsen av 1830-årene vært ansatt hos det velkjente og anerkjente skipshandlerfirmaet N. P. Kirch i Helsingør. Etter flere år i firmaet dro han til Sundsvall for å søke arbeid. I stedet for arbeid, ble han av flere trelasteksportører i Sundsvall utfordret til å dra hjem til Arendal for å skaffe skipsrom til svensk tømmertransport.²⁷⁵ Svenskene ble, fra rundt 1850 til århundreskiftet, ledende når det gjaldt eksport av sagd tømmer, og det var Sundsvall- området som var trelastens rike.²⁷⁶

Peter Lund satte kursen mot Arendal og åpnet sitt eget meglerfirma i 1936. Han hadde fått stor tillit hos de svenske trelasthandlerne, for i forkant av hver sesongåpning ga de Lund en oversikt over forventet eksportkvantum, i tillegg til tømmerets bestemmelsessted. Selv fikk han lov til å stipulere passende fraktrater. På denne tiden hadde Peter Lund ingen skip, og han dro derfor rundt Agder og utviklet kontakter med etablerte norske rederier. Han opererte lenge med blanco- ordrer, som vil si det samme som at han hadde fullmakt til å gjøre det han vurderte som best. Etter hvert begynte Lund å bygge opp sin egen rederivirksomhet.²⁷⁷

I rederihistorien til Thommesen skriver Aalholm at østersjøfarten var uløselig knyttet til Peter Lunds navn. Det var etter at hans befraktningsvirksomhet ble stiftet at denne farten etter hvert fikk det omfang som den gjorde. Der hadde vært skip fra Arendal i østersjøfart tidligere, men det hadde kun vært i sporadisk fart.²⁷⁸ Olav Anton Aalholm, forfatteren av rederihistorien til Thommesen- rederiet, konkluderte slik:

”Det må anses som sikkert at Lunds virksomhet var av stor betydning for utviklingen av de sørlandske skips deltakelse i Østersjøfarten, en fart der gjennom årene ble av så stor og for skibsfarten grunnleggende betydning.”²⁷⁹

²⁷⁵ Darre Knudsen 1986: 7

²⁷⁶ Bjørklund 2000:173

²⁷⁷ Darre Knudsen 1986: 7

²⁷⁸ Aalholm 1983: 52, Worm – Muller 2.2 1950 beskriver også Peters Lund rolle i Østersjøfarten, det samme gjør Axel Smith i *Av de hvite seils historie* 1923: 9

²⁷⁹ *Av de hvite seils historie* 1936: 9

Jeg vil nå undersøke om det finnes noe i kildematerialet som bekrefter nettverkene og relasjonene Lund opparbeidet seg i Østersjøen. Hvordan fikk eventuelt disse forbindelsene senere betydning for Boe-rederiene og andre arendalsrederier i farten på St. Petersburg og Kronstad i perioden 1880-1914?

Innkommne brev og telegrammer fra Boe-arkivet viser at rederiets skip var engasjert i trelastfarten på Østersjøen i 1880- årene. I tillegg er det mange eksempler på meglervirksomheten til Peter L. Lund og svigersønnen Christian Th. Boe. Firmaet fungerte som megler for flere rederier i Arendal, blant annet Thommesen. Kildene bekrefter at firmaet også samarbeidet med meglere på Østlandet og i Bergen. I brevene ber rederiene om både fraktnoteringer og skipsrom.²⁸⁰

Historikeren Gustav Sætra skriver i *Aust- Agder og sjøfarten – rederens rolle* at rederne hadde en viss aversjon mot meglerne, selv om de var avhengige av tjenesten de gav. Meglerne hadde god fortjeneste, noe som resulterte i at mange redere sluttet egne skip.²⁸¹ Fra 1859 drev Thommesen sin egen befraktningsvirksomhet, men fra 1875 hadde rederivirksomheten og andre virksomheter rederiet var involvert i fått så stort omfang at befraktning for andre opphørte av seg selv. Rederiet fortsatte å slutte sine egne frakter, men benyttet seg etter hvert av meglerfirmaet Lund & Co., som senere ble drevet under firmanavnet Chr. Boe & Søn.²⁸² I Arendal kjente aktørene hverandre, og de opparbeidet seg på den måten et nettverk basert på tillit og sterke bånd.

Den enkleste måten å finne direkte bekreftelse på Lund & Boes meglervirksomhet var å undersøke fartsbøkene til Thommesen. Thommesens fartsbok fra 1897-1915 gir mange eksempler på at Lund & co sluttet skip for rederiet i østersjøfart.²⁸³ Det var sjelden at det bare var anløps- og avløpssted som ble notert ned i fartsbøkene. I et eget kommentarfelt var det ofte tilleggsopplysninger vedrørende megler, fraktpris, type frakt og eventuelt verkstedopphold. I 1897 står det at barken *Regia* er sluttet av ”Lund & co ved Gjemre”. Barken skal gå med trelast fra St. Petersburg og Kronstad til Inverness i Skottland.

²⁸⁰ AAma, Boe- arkivet, lnr 318, innkommne brev 1880-1881: telegram: 49, 54

²⁸¹ Sætra 2008: 57

²⁸² Aalholm 1983: 62

²⁸³ AAma, Thommesen-arkivet, lnr. 296, fartsbok 1897-1915: 76-77

I dette tilfellet hadde arendalsmeglerfirmaet sluttet Thommesen-skipet via en britisk megler.²⁸⁴ Det er for øvrig en av de få trelastfraktene på arendalsskip jeg har registrert fra Kronstad i denne perioden.

I starten på Lunds karriere som befrakter og megler skjedde befraktningen direkte med trelastentreprenørene, eller med meglere i utskipshavnene. Telegramkopibøkene bekrefter dette.²⁸⁵ I fra 1870- årene sluttet Lund & Co. ofte skipene via utenlandske meglere.²⁸⁶ Befraktningen av Thommesen- skipet *Regia* er et eksempel på dette.

Både Boe og Thommesen hadde naturlig nok kontakt med en rekke britiske meglere. Storbritannia var i perioden 1880- 1914 det største markedet for arendalsrederiene, også i farten på Kronstad og St. Petersburg. Store deler av lasten fra de russiske havnene gikk dit.²⁸⁷

Telegramkopibøker og innkomne brev bekrefter at de to rederne brukte mange av de samme meglerne, både i farten på St. Petersburg og i arkhangelkfarten, spesielt var det hyppig kontakt med blant annet meglerhusene H. Clarkson & Co. og Gjemre i Storbritannia. Disse meglerne hadde Thommesen et forhold til helt fra 1880-årene og frem til etter århundreskiftet.²⁸⁸ Den hyppige kommunikasjonen var viktig for å holde nettverket ved like. Selv om båndene ikke var like sterke som mellom rederne i Arendal, bygget også disse tillit til hverandre. Sjefene for de ulike utenlandske virksomhetene var ofte på besøk i Arendal. Her kunne de styrke sine nettverk – og forretningsforbindelser. Forholdet mellom disse aktørene utviklet seg mange ganger til å bli et personlig vennskap. Det var heller ikke sjelden at rederens sønner ble sendt til utlandet for å arbeide på et meglerkontor i noen år. Her fikk de lære seg språk, opprette kontakter og tilegne seg viktig kunnskap som senere kunne bli nyttig for rederiene.²⁸⁹

²⁸⁴ AAma, Thommesen-arkivet, lnr.296, Fartsbog for Skibene, 1897-1915: 47 Andre eksempler på at Lund & co. har sluttet skipene for Thommesen i østersjøfart: 91 og 93

²⁸⁵ AAma , Boe- arkivet, lnr. 318, innkomne brev 1880-1887: telegram datert 23. februar 1881. Brevene viser også svært mye korrespondanse med svenske meglere som ønsker lasterom, eksempelvis brev fra Stockholmsmegleren Carl W. Boman, datert 22.1.1881, telegram fra Boman 22.3 og 24.3. 1881. Også flere fra amerikanske meglere: Mepane side 382

²⁸⁶ Sætra 2008: 58

²⁸⁷ Appendix, A2

²⁸⁸ Aalholm 1983: 63

²⁸⁹ Sætra 2008: 58

Noen familiemedlemmer kom trolig aldri tilbake til gamlelandet. De ble værende for å etablere sin egen virksomhet. Nevøen til Christian Th. Boe, Carsten Boe, er trolig et eksempel på det. I New York fungerte Carsten Boe som megler. Her var det tette og sterke bånd, brevene fra nevøen indikerer det. De begynner alltid med *kjære onkel* og avsluttes med oppmoding om å hilse hjem. 30 juli 1889 skrev Carsten Boe til onkelen sin for blant annet å informere om tømmerfraktene, samtidig som han ga beskjed om at tømmereksporten fra de amerikanske havnene holdt seg. Han opplyste videre om at de større skipene godtok mindre fraktpriser enn de mindre skipene.²⁹⁰ I tillegg til sterke bånd og relasjoner mellom onkel og nevø, var det også geografisk avstand mellom de to. Carsten Boe beveget seg i andre miljøer og hadde dermed tilgang på viktig informasjon som ikke var direkte tilgjengelig for Christian Th. Boe. Gjennom nevøen fikk arendalsrederen betydningsfull informasjon om frakter og priser, noe som kunne gjøre han i stand til å vurdere hvilke type skip som eventuelt var best å slutte i New York. Her fikk samtidig rederen en mulighet til å sammenligne fraktene fra New York med fraktene i østersjøiske havner. I denne situasjonen kan teorien til Granovetter gjøre nytte for seg. Teorien kan bidra for å forklare hvor viktig det var å ha god balanse mellom et nettverk du kan stole på og et nettverk med mange kontakter. Involveres i tillegg østersjønettverket, har vi det Granovetter kalles en nettverksbro, et nettverk med flere ulike nettverk.²⁹¹ Det ga mulighet for bedre oversikt, vurderinger og analyse av hvilke disposisjoner som burde tas. Forholdet til nevøen representerte kvalitetene til både de sterke og de svake bånd. På mange måter skulle dette nettverket være optimalt. En fallgrube kan være at båndene ble for sterke, noe som kunne resultere i vansker med å avslutte meglerforholdet, for å satse på en megler som trolig kunne gi bedre betingelser.

I tillegg til et godt nettverk innenfor skipsfart og handel i Østersjøen, og i andre nære og fjerne havner, var Peter Lund russisk konsul fra 1852-1892, en tittel som gikk videre til svigersønnen Christian Theodor Boe i 1893.²⁹²

Blant de sakene konsulen måtte bistå med var saker som omhandlet handel og sjøfart, og han hadde en spesiell rolle når det gjaldt skipenes kapteiner, som kom fra det landet konsulen representerte. Mange finske og russiske skip kom til Arendal og besøkte Lund og senere Boes

²⁹⁰ A.Ama, Boe-rederiet, innkomne brev 1889, brev fra Carsten Boe, New York, datert 30. juli 1889

²⁹¹ Granovetter 1973: 1360- 1378

²⁹² *Slekten Boe* 1970: 100

kontor, enten på grunn av havari, eller i forbindelse med andre saker de måtte ta opp.²⁹³

Rollen som russisk konsul må nødvendigvis ha styrket Lund og Boes kjennskap og forhold til Russland. Med stor sannsynlighet har også dette hatt en positiv innvirkning på arendalsrederienes deltakelse i farten på Østersjøen og i de russiske østersjøhavnene.

Andre faktorer som påvirket farten på disse områdene var seilingsforholdene.

8.3.11 Seilingsforhold i farten på St. Petersburg og Kronstad i 1892

Vi har innledningsvis vært inne på den relativt korte seilingstiden og de vanskelige værforholdene som kunne møte skipene på sin seilas til Kronstad og St. Petersburg. Var det de samme problemene skipene møtte i 1890- årene som i 1870- årene? Det kan best illustreres med en reise dit i 1892. Dette året seilte det store treseilskipet *Vivax* fra Thommesen-rederiet fra Charleston med bomull til St. Petersburg. Under reisa ble *Vivax* hindret av dårlige vindforhold og måtte ligge til ankers utenfor Helsingør, for å vente på bedre vær.²⁹⁴

Seilskipene hadde fortsatt problemer med å seile i lukkede farvann, som blant annet Østersjøen. Manøvreringen inn de trange sundene tok lang tid, og her var vindforholdene avgjørende. Dampskipene var på langt nær så avhengig av vær- og strømforhold.²⁹⁵ Havnene Kronstad og St. Petersburg var i 1890- årene som i – 70- årene stengt på grunn av isforholdene om vinteren, og det ble ikke åpent farvann før langt ut på våren.

Stepan Makarov, en av Fridtjov Nansens russiske rådgivere når det gjaldt hans vitenskapelige ekspedisjoner i nordområdene, konstruerte verdens første isbryter, *Jermak*, i 1898. Målet var å bruke den som forskningsskip i Arktis, men siden den første ekspedisjonen i 1899 ikke ble noen suksess, fungerte *Jermak* noen år som isbryter for den russiske handelsflåten og marinen i Østersjøen. Det er påpekt at i denne tjenesten gjorde isbryteren en god jobb. Men allerede i 1901 la isbryteren ut på en ny ekspedisjon i Arktis.²⁹⁶ Etter den tid kan jeg ikke finne dokumentasjon på at det har operert noen isbryter i disse farvannene. Undersøkelsen viser at seilingstiden på området trolig har blitt forlenget i perioden mellom 1880 og 1886. I 1880 seilte siste registrerte nedenesskip og arendalsskip fra St. Petersburg 6. september, i 1886 dro siste skipe fra Nedenes fra havna 11.november. I undersøkelsesårene i etterkant,

²⁹³ *Av de hvite seils historie* 1936: 20

²⁹⁴ AAma, Boe- arkivet, lnr. 396, *Vivax*, mappe 1892, kapteinsbrev datert 26. mars, 11. mai 1892

²⁹⁵ Gjerstad 1975: 26

²⁹⁶ Myklebost 2014: 476-478

frem til 1914, dro ikke nedensskipene fra St. Petersburg før november eller desember. I 1914 seilte siste skip fra havneområdet så tidlig som 15. september, men dette var trolig på grunn av utbruddet av 1.verdenskrig.²⁹⁷

Under oppholdet i Helsingør undret kapteinen på *Vivax*, Houger, seg på om farvannet til St. Petersburg var isfritt før ankomst, som var ventet omkring 20. mai. Første anløp for nedensskipene i 1892 var ifølge *Den vestlandske tidende* 15. mai, og siste avgang fra havna av nedensskip var 22. oktober.²⁹⁸ *Vivax* seilte inn i isfri kanal og fikk losset bomullen i St. Petersburg.²⁹⁹

Seilingsforholdene for seilskipene hadde ikke endret seg så mye på 20 år, men som statistikken og undersøkelsen viser var det dampskipene som dominerte de aktuelle områdene i 1890- årene. Dette var skip hvor vær- og strømforhold ikke spilte så stor rolle. Det er ikke vanskelig å forstå at mange arendalsrederier fikk store problemer og måtte avvikle i denne perioden, siden de ikke la om til damp. Dampskipene hadde blant annet fordeler når det gjaldt både fraktkapasitet, hurtighet innen både lasting, lossing og seilingstid.

8.3.12 B- skipene forsvinner ut av arendalsflåten

Skipenes verdimesige utvikling var nødvendigvis knyttet til i hvilken stand skipet var i, og ikke minst til konjunktorene. I undersøkelsen kommer det tydelig frem at de labre konjunktorene og skipenes verdiforringelse fulgtes ad. Skipene gikk stadig ned i klasse. Det ble vanskeligere og vanskeligere for treseilskipene å konkurrere. Tendensen var at flere gikk fra A1 skip til B1 skip utover i perioden, men fra 1897 er det, ut i fra mine registreringer, få B1 skip å finne i nedenesflåten i fart på St. Petersburg og Kronstad. Fra Arendal er det ingen B1 skip i 1897.³⁰⁰ Hvordan kan dette forklares? Ved å ta stikkprøver i *Det norske Veritas* fra 1897 er flere av skipene som var til stede i St. Petersburg og Kronstad i 1892, borte fra registeret. Det kan tyde på at skipene enten var forlist eller at rederiet hadde gitt opp sin virksomhet. En annen årsak kan være at skipet seilte uassurert og befant seg i et annet fartsområde. Mest sannsynlig er det at skipet ikke var i fart. Det er i all hovedsak de små treseilskipene som forsvant.

²⁹⁷ Appendix, A2

²⁹⁸ *Den vestlandske tidende* 15. mai og 22. oktober 1892

²⁹⁹ AAma, Boe- arkivet, lnr. 396, *Vivax*, mappe 1892, kapteinsbrev datert 16. mai 1892

³⁰⁰ Appendix, A2

8.3.13 Utviklingen innenfor rederivirksomheten i Arendal 1890- årene

Hvilke nye strategier brukte arendalsrederne i 1890- årene for å ta opp kampen med dampskipene? Rederne prøvde å tilpasse seg de lave konjunktorene og konkurransen med dampskipene ved å gå over til å kjøpe større skip for østersjøfarten. Min undersøkelse viser at skipsstørrelsen økte på St. Petersburg og Kronstad fra 1890-årene. Større skip kunne laste mer og ofte godta mindre frakter. Meglerkorrespondansen bekrefter dette. Nevøen til Chr. Boe skriver i sitt brev til onkelen at de største skipene kunne akseptere mindre trelastfrakter. Brevet er også med på å underbygge at det var i trelasteksporten Christian Th. Boe hadde sitt engasjement.³⁰¹

Thommesen satset fremdeles på treseilskip, men på slutten av 1880-tallet kjøpte rederiet inn store utenlandske skip på mer enn 1000 nettotonn, men også lokalbygde skip på mellom 500 og 600 nettotonn.³⁰² Thommesen-skipet *Vivax* var i 1888 distriktets største nybygg på 533 nettotonn, og treseilskipet begynte i fart 4. februar 1889.³⁰³ Dette skipet hadde flere reiser til St. Petersburg.

Det meste av Boes rederivirksomhet gikk som vi vet tapt i forbindelse med *Arendals-krakket*, og Axel Smith skriver i rederihistorien at Christian Th. Boe måtte stoppe alle utbetalinger.³⁰⁴ Boe var svoger til Axel Herlofsen, bankdirektøren i Arendals Privatbank, og han satt i tillegg som leder for bankens representantskap. I banken hadde han opparbeidet seg en gjeld på mer enn 300.000 kroner.³⁰⁵ Krakket rammet derfor Boe på flere måter. Telegramkopiboken fra 1887 konstaterer hans konkurser. Men Boe ble ikke knekt av dette, etter noen år bygger han seg opp som reder igjen, og han ble senere en foregangsmann når det gjaldt dampskipsutviklingen i Arendal.³⁰⁶

³⁰¹ Aama, Boe-rederiet, innkomne brev 1889, brev fra Carsten Boe, New York, datert 30. juli 1889

³⁰² Johnsen 2001: 244

³⁰³ Aalholm 1983: 79

³⁰⁴ *Av de hvite seils historie*: 21

³⁰⁵ Torstveit 2015: 118, 128

³⁰⁶ *Av de hvite seils historie* 1936: 20

8.3.14 Typiske trekk ved skipsfarten på Kronstad og St. Petersburg i 1890- årene

Vi fortsetter reisa med treseilskipet *Vivax*, som kom ut for dårlig vær og måtte ligge til ankers i Helsingør. Skipet ankom St. Petersburg 15. mai 1892, for så å seile videre til Hernøsund. Sannsynligvis seilte *Vivax* i ballast. I Hernøsund ble skipet omkøbt. Fra Hernøsund dro *Vivax* til Bollsta i Sverige for å laste planker. Skipet hadde over 400 standard trelast om bord, trelast som skulle videre til Dover. I desember samme år var skipet å finne i Cape Town.³⁰⁷ Skipet gikk på alle hav, og farten på St. Petersburg og Kronstad var en del av en verdensomspennende fartsrute. Dette var et typisk fartsmonster for arendalsskipene i denne perioden.

I 1897 var *Vivax* tilbake i St. Petersburg. Fartsmonstret fra 1892 gjentok seg, skipet losset i St. Petersburg, for så å gå til andre østersjøhavner, Riovahnemi og Wyborg, for å laste. Et utviklingstrekk i farten på St. Petersburg utover på 1890-tallet var, som vi har vært inne på, at seilskipene ble større og kunne laste mer.³⁰⁸ Et annet karakteristisk trekk var at arendalskipene fra midten av 1880- årene måtte dra fra St. Petersburg i ballast, for så å seile videre til andre østersjøhavner etter trelast. En tendens som viser seg er at disse havnene lå lengre og lengre ute i periferien og vekk fra St. Petersburg. Det er tydelig at seilskipene konkurrerte med en dampskipsflåte, en konkurranse hvor seilskipene stadig måtte vike mer og mer.

8.3.15 Utviklingen av trelasteksporten fra St. Petersburg og Kronstad

Fra 1890 ble trelasten en viktigere eksportvare fra St. Petersburg: ”Blandt Udførselsartikler fra St. Petersburg indtager Trævarer en fremragende Plads.”

Det var i hovedsak planker og bord.³⁰⁹ I konsulatrapporten fra 1897 gis det tidlig en oversikt over trelasteksporten fra byen. Eksporten av trelast gikk hovedsakelig til Storbritannia og Irland, Frankrike, Belgia, Holland og Tyskland. Opplysninger om utførsel av andre varer kommer samlet i et avsnitt lenger ned på siden.³¹⁰ Det kan forklares med at trelast fikk stadig

³⁰⁷ AAma, Fartøysarkivet, Inr. 396, *Vivax*, mappe 1892, kapteinsbrev datert 26. mars, 11. mai, 16. mai, 23. mai, 11. juni, 30. juni, 6. august 1892

³⁰⁸ Appendix, A2

³⁰⁹ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers konsuler, 1890: 346

³¹⁰ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers konsuler 1897: 670

en større betydning som eksportvare fra St. Petersburg. I denne perioden var trelastfraktene på disse områdene dampskipenes domene.³¹¹

8.3.16 Lønnsomhet i trelastfraktene i Østersjøen

Fra 1895 til 1897 var trelastfraktene totalt sett dårlige i Østersjøen. Men ut i fra Aalholm sine beregninger hadde *Vivax* godt utbytte frem til 1898³¹². Skipet hadde flere turer til St. Petersburg, og det kan tyde på at fraktene i Østersjøen ga et overskudd. Konkurransen var hard og skipet måtte sannsynligvis avstå fra de beste fraktene, men likevel var det lønnsomt. Skipet fortsatte i følge Aalholm i fart, helt frem til 1910. At et treseilskip kunne gå i fart i så mange år, kan tolkes som at skipet har hatt inntjening.

8.4 Forklaring av skipsfarten i tall på Kronstad og St. Petersburg, 1906 – 1914

I denne perioden lå fortsatt Danmark og Tyskland foran Norge når det gjaldt antall skipsanløp. I tillegg hadde Sverige flere skipsanløp enn Norge i farten i 1910. Russland var også i sterk framgang. Storbritannia hadde i 1910 en fremgang fra 1906, men hadde likevel stor tilbakegang fra 1886. Både Danmark og Tyskland hadde større deltakelse enn Storbritannia i farten i 1910.

Fra 1886 til 1906 gikk den norske skipsfarten på St. Petersburg og Kronstad jevnt nedover. I 1906 var det kun 106 norske anløp, men i 1910 hadde den norske skipsfarten på området mer enn fordoblet seg igjen. Den var omtrent på samme nivå som i 1886. Arendalsskipene holdt et jevnt nivå i farten fra 1886, mellom 10 og 18 anløp. Men det skjedde en omlegging til damp fra 1897. I undersøkelsesåret 1906 og 1910 var arendalsskipene i farten kun dampskip. I 1914 var det et enslig seilskip igjen.

Storbritannia hadde fra 1881 nesten utelukkende dampskip i farten på de to valgte østersjøhavnene.³¹³ Ellers er tallgrunnlaget i tabell 8.2 tynt når det gjelder tidspunkt for når de andre konkurrentene i farten gikk over til damp. Men fra 1889 var om lag 2/3 av alle

³¹¹ Gjerstad 1985: 17

³¹² Aalholm 1983: 88

³¹³ Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers konsuler 1881: 358

skipsanløp damp. I 1910 er det kun 128 anløp med seil, mot 1357 med damp i farten på St. Petersburg og Kronstad.

8.4.1 Kort analyse av utenlandsk skipsfart på St. Petersburg og Kronstad, 1906- 1914

Danmark og Tyskland dominerte farten på disse områdene i perioden. Årsaken til dette ligger i argumentene fra tidligere periode; geografisk og sosial nærhet, med det mener jeg kjennskap til og nettverk i områdene. En av årsaksforklaringene til den russiske oppgangen kan være moderniseringsprosessen og industriutviklingen i landet, herunder skipsbygging. Dette var trolig en av strategiene for å kunne hevde seg i internasjonal handel og styrke sin rolle som stormakt.

Storbritannias tilbakegang i store deler av perioden 1880- 1914 kan forklares med at fraktene ikke har vært så gode i perioden. Som det er argumentert med før hadde landet et konkurransefortrinn både i forhold til tonnasje og nettverksforbindelser i skipsfarten. De hadde hegemoniet innenfor næringen, og kunne trolig gå dit fraktene var best. Fra 1910 var det en oppgang fra 1906 på over 50 britiske skip på farten på St. Petersburg og Kronstad. Det kan tolkes som om konjunktorene og fraktratene var på vei oppover.

8.4.2 Den store omstillingsperioden for arendalsrederiene, fra 1897

I 1897 var det 16 arendalsskip som besøkte havnene i St. Petersburg og Kronstad. Av disse var det 11 seilskip og 5 dampskip. I mine registreringer fant jeg både seilskipet *Vinggolf* fra Boe-rederiet og seilskipene *Vivax* og *Regia* fra Thommesen-rederiet. Boe- rederiet hadde ikke satt inn dampskipet *Truma*, som ble kjøpt i 1896. Thommesen- rederiet hadde enda ikke gått over til dampskip i handelsflåten.

Fra slutten av 1890- årene gikk flere aksjonærer sammen for å danne dampskipsselskap i Arendal. Hvert skip var et aksjeselskap. Det skjedde dermed en overgang fra mer eller mindre bondedominerte rederier basert på partsrederier, og fra en ”demokratisk” finansierings- og organisasjonsform til en mer kapitalistisk finansiering og organisering.³¹⁴ Tendensen blant

³¹⁴ Sætra 2008: Svenningsen 2011: 4- 5 og Johnsen 2001: 11- 18

seilskipsrederne, som hadde overlevd 1880- årene, var at de nå trappet ned og etter hvert avvirket virksomheten sin.³¹⁵

8.4.3 Unionsoppløsning og utenrikspolitikk

Rundt hundreårsskiftet var debatten rundt unionsoppløsningen svært opphetet i Norge. Konsulatsaka var en av de sakene som hadde mest tyngde. Mange nordmenn ønsket sitt eget konsulatvesen. Spesielt var det næringslivet som var interessert i å få egne dyktige konsulenter som kunne ivareta norsk eksport. Dette var en sak som i stor grad bunnet ut i rederienes behov.³¹⁶ På grunn av krigen med Japan og den påfølgende uroen og revolusjonen i Russland i 1905, sank antall skipsanløp i de russiske havnene, som overalt i Østersjøen.³¹⁷

Fra 1895 til 1900 var tallet på anløp fra arendalsskip gått ned fra 230 til 192. Tallet på skip gikk ned med 17%, mens tonnasjen gikk ned med 14,6%. Frem til 1907 var det en ytterligere nedgang i arendalsflåten.³¹⁸ På grunn av nedgangen kan det heller ikke forventes så mange arendalsskip på de aktuelle områdene. I 1906 var det likevel ni dampskipanløp og ett anløp av seilskip fra Arendal i farten på St. Petersburg og Kronstad. Dampskipene viste sin effektivitet ved å ta flere turer til området samme året. Nå hadde arendalsrederne en flåte som kunne konkurrere på området.

8.4.4 Positiv utvikling i trelastfarten fra St. Petersburg, 1910- 1914

Nils Ytreberg skriver at 1910 var et trøsterikt år etter flere magre år i trelasttraden. Mange av de norske skutene var chatret for 9-12 måneder. Det var registrert en bedring i trelasthandelen og passe tilgang på tonnasje i Østersjøen.³¹⁹

Den tredje generasjon Thommesen overtok i 1903 Thommesens firmaer, og i dette lå også rederivirksomheten. I den forbindelse gjorde skipsrederiet en kursendring. De nye eierne begynte nå å investere i dampskip. I perioden fra 1904 til 1908 hadde rederiet kjøpt inn fire dampskip. Dette var alle aksjeselskap, hvor Thommesen hadde varierende antall aksjer.

³¹⁵ Johnsen 2001: 230

³¹⁶ Sejersted 2002: 258-259

³¹⁷ Ytreberg 1951 bind 2,3: 417

³¹⁸ Torstveit 2015: 233

³¹⁹ Ytreberg 1951: 342

Det første og største dampskipet som rederiet skaffet seg var dampskipet *Tholma*. Skipet var i perioden fra 1910 og frem til og med 1914 i stor grad engasjert i time- charter- trafikk mellom St. Petersburg og britiske havner, deriblant havnene Hull og London.³²⁰ Kaptein Jæger ga i sine brev hjem til kontoret i Arendal i 1910 uttrykk for at skipet stort sett hadde hatt en god inntjening. Skipet var chatret av megler Graham, og 3. september samme år skrev Jæger at Grahams agent i St. Petersburg var interessert i å leie båten videre. Dette er med på å underbygge et godt år i skipsfarten på området. Storbritannias økende aktivitet på området er på samme måte med på å styrke dette bildet.

Francis Sejersted skriver i artikkelen *Veien mot øst* at det var to store etableringsbølger i trelastnæringen i etterkant av økt aktivitet i næringen fra 1890-årene, en omkring 1910 og en spekulasjonsboom under 1. verdenskrig. Den viktigste etableringen var trolig treforedlingsbedriften Dubrowka A/S, en gullkantet bedrift som i forbindelse med revolusjonen ga et stort tap for norske investorer.³²¹ Dubrowka lå i nærheten av St. Petersburg. Gjennom elven Neva var Dubrowka forbundet med store skoger og enkel tilgang til markedene i vest.³²² Mange av initiativtagerne fra Kotka-virksomheten, ble nå hovedaksjonærer. Dette var blant annet Kiær- Solberg-gruppen med Elias Kiær i spissen. Virksomheten var et norsk-russisk samarbeid. Fra å konsentrere seg om sagbruksdrift, gikk etter hvert Dubrowka over til tremasseproduksjon for papirindustrien.³²³

Opprettelsen og utviklingen i Dubrowka er et godt eksempel på at Russland var på vei mot et kapitalistisk og moderne samfunn. Virksomheten var kapitalkrevende, og overgangen til tremasseproduksjonen fulgte den moderne treforedlingsindustrien i Norge fra siste halvdel av 1800- tallet.³²⁴ Kan det spores noen effekt av denne utviklingen på området?

Arendalsskipene var nå for fullt engasjerte i trelasttransporten igjen. Markedssignalene for fremtiden var gode, og i 1913 virker det som om konferansen, *The Baltic and White Sea Conference*, greide å holde fraktene oppe på området.³²⁵ Den norske konsulen i St. Petersburg skrev i sine beretninger at det var forventet at 1914 ville bli et godt år for trelasteksporten, siden mye trelast ikke hadde kommet frem til havnene den siste vinteren,

³²⁰ AAmA Thommesen-arkivet, Inr. 296, fartsbok 1897-1915

³²¹ Sejersted 2002: 276

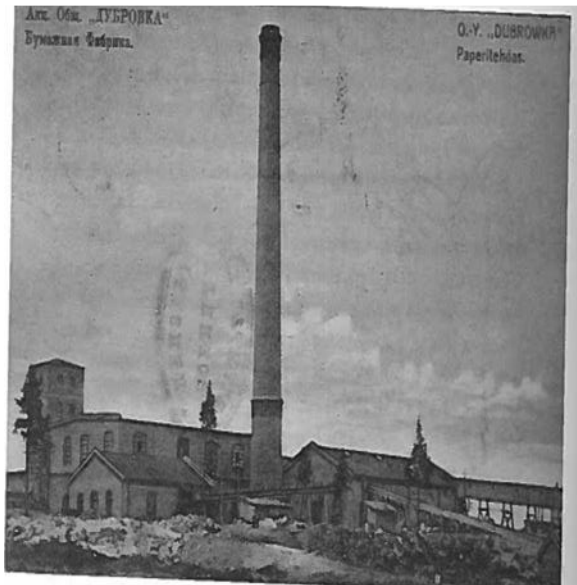
³²² Sogner 2001: 107

³²³ Nielsen 2014: 511-512

³²⁴ Lange 1988: 1

³²⁵ Ytreberg 1951: 344

men hadde blitt liggende på grunn av lite snø og tørke. Det var spådd gode utsikter i næringen.³²⁶



Figur 8.2: Trelastbedriften Dubrowka

I 1914 var både Thommesen og Boe- rederiet sterkt engasjert i farten på St. Petersburg og Kronstad, med to dampskip hver. Thommesen- rederiene med dampskipene *Tholma* og *Thorgny*, og Boe- rederiene med dampskipene *Nedenes* og *Hisø*. Regnskapet til *Nedenes* viser en stor oppgang i fraktene fra 1910 til 1913, (tabell 7.4). Konjuncturene var på vei opp, og arendalsrederne kunne nå konkurrere i farten med en moderne dampskipsflåte.

Farten på St. Petersburg og Kronstad fikk en brå slutt i 1914. Allerede 15. september gikk det siste skipet bark *Mona* fra Arendal fra St. Petersburg. Dette må ha en sammenheng med utbruddet av første verdenskrig. Det ble vanskelig med transport ut av Østersjøen etter krigsutbruddet.³²⁷

³²⁶ Konsulatberetningene 1914: 32

³²⁷ Astrup 2005: 21

Kapittel 9

Komparasjon

9.1 Farten på Arkhangelsk og farten på St. Petersburg og Kronstad i et komparativt perspektiv, 1880- 1914

I denne bolken vil jeg gi en kort sammenligning av farten på Arkhangelsk og østersjøfarten med de russiske havnene St. Petersburg og Kronstad i perioden fra 1880 til 1914. Det gjør jeg ved å sammenligne noen av hovedpunktene i resultatene fra analysen av de to utvalgte fartsområdene. Analysen har fått frem både forskjeller og likheter når det gjelder de to områdene. Men hva består forskjellene og likhetene i? Og hvorfor er der forskjell? Måtte rederiene bruke ulike strategier på de to fartsområdene for å holde seg inne i fart.

9.1.1 Karakteristiske trekk ved de to aktuelle fartsområdene – en sammenligning

Begge fartsområdene karakteriseres som værharde og røffe, og i store deler av året var områdene islagte og uframkommelige. Seilingstiden var derfor sterkt begrenset.

Undersøkelsen viser at farten på St. Petersburg og Kronstad kunne vare i 6- 7 måneder, fra mai da isen forsvant frem til desember da isen la seg som et lokk og stengte all skipstrafikk.

På Arkhangelsk var seilingstiden kortere, fra 4 til 5 måneder, fra slutten av mai til september-oktober.

Isolert sett kan denne situasjonen være med på å forklare hvorfor skipsfarten på Kronstad og St. Petersburg var større sammenlignet med Arkhangelsk. Det var lengre seilingsperiode, men også kortere vei til markedene fra St. Petersburg og Kronstad. Dette handlet om naturgitte forhold, som endret seg lite i perioden 1880- 1914. Rundt disse forholdene preges historien av kontinuitet.

9.1.2 St. Petersburg, fra periferien til semi- periferien

Avhengighetsteorien til Immanuel Wallerstein har fungert som overordnet teori i denne oppgaven. I hele perioden 1880- 1914 gikk det meste av tømmeret og varene som

arendalsskipene fraktet fra Arkhangelsk, St. Petersburg og Kronstad til Storbritannia. I samme periode beholdt britene sin posisjon som sentrum i handelssamarbeidet mellom de tre land, i tillegg til sin ledende posisjon i verdens skipsfart. Det var her premissene ble lagt.

Arendalsrederne fortsatte som fraktemenn for britene i alle undersøkelsesårene fra 1880-1914. De britiske lønningene lå i disse årene høyere enn de norske lønningene, og derfor ønsket britene å hyre norske skip, inkludert arendalsskip.

St. Petersburg og Kronstad med tilhørende distrikt var fremdeles en råvareleverandør i 1914, men hadde gjennomgått en industriell utvikling og var på vei mot et moderne samfunn og en kapitalistisk tankegang i løpet av perioden 1880- 1914. Dette gjenspeilte seg også i den ekspansive sagbruksutviklingen og tremasseproduksjonen som foregikk i Dubrowka, nær St. Petersburg. Her var et synlig tegn på den nye tid. Antall russiske skip som var involvert i farten fra St. Petersburg og Kronstad fordoblet seg i perioden 1889- 1910. Dette viser større uavhengighet og evne til å transportere egne varer til aktuelle markeder. Ut i fra Wallersteins sentrum- og periferitenkning, mener jeg distriktet endret status, fra å være en periferi, til å etablere seg i semi- periferien. St. Petersburg var ikke lenger bare en råstoffleverandør, men var i 1914 blitt en moderne by med en ekspansiv industriell utvikling. Arkhangelsk med skogområdene rundt tilhørte fremdeles den perifere delen av handelsområdet.

9.1.3 Skipsfarten på Arkhangelsk, St. Petersburg og Kronstad – en sammenligning

Oppgangen og nedgangen i skipsfarten på de to aktuelle områdene fulgte i stor grad fraktratene og de internasjonale konjunktorene. Men utviklingen i skipsfarten på St. Petersburg og Kronstad sammenlignet med farten på Arkhangelsk viser generelt at det var langt større aktivitet på de russiske havnene i Østersjøen i hele perioden 1880- 1914.³²⁸ Det forteller noe om posisjonen til handelsområdet. Området rundt St. Petersburg var i hele perioden viktigere for skipsfarten enn Arkhangelsk.

I 1880 hadde arendalsrederiene en treseilskipsflåte som kunne konkurrere på begge områder. Men fra midt på 1880- tallet ble det en mye sterkere konkurranse om markeder og inntjeningsmuligheter i skipsfartsnæringen. I både den kvantitative og den kvalitative delen av undersøkelsen kommer det frem at de små treseilskipene i første omgang ble presset ut av de

³²⁸ Se tabell 7.1 og 8.1

nære fartsområdene, slik som Østersjøen. I 1886 var mesteparten av skipene som ankom St. Petersburg og Kronstad dampskip, i hovedsak britiske og tyske, som frem til 1910 var de største konkurrentene på området. Som mottiltak til dampskipenes overtagelse i farten på St. Petersburg og Kronstad, skaffet blant annet Thommesen- rederiene seg større og mer konkurransedyktige seilskip. Ved å sammenligne skipenes tonnasje på de to fartsområdene, var skipene, i hele perioden 1880- 1914, mye større på St. Petersburg og Kronstad, sammenlignet med Arkhangelsk. Skipene som seilte i disse områdene var også i sterkere grad kvalifiserte for langfart. I arkhangelskfarten var flere seilskip kvalifisert for nord- europeisk fart. Dette var et karakteristisk trekk fra 1890- årene og frem til overgangen til dampskip. Disse skipene var derfor ikke en del av en verdensomspennende fartsrute. Traden i østersjøområdet var generelt annerledes, og derfor var skipene mer fleksible slik at de kunne laste ulike vareslag og delta i ulike typer fart. En tur til St. Petersburg og Kronstad med last i 1890- årene, endte ofte opp med å seile i ballast fra havnene, for så å seile til andre østersjøhavner etter trelast. Dette var havner som Kotka i Finland og Sundsvall i Sverige, store østersjøiske trelasthavner. St. Petersburg og Kronstad var en del av et vidtspennende og stort handelsområde og handelsnettverk i Østersjøen.

I Arkhangelsk kunne arendalsrederne konkurrere med treseilskipene sine helt frem til slutten av 1880- årene. De små treseilskipene var, som jeg har argumentert for tidligere, spesielt godt egnet for trelasttransporten. Arkhangelsk var ellers et marginalt og mer ensidig fartsområde sammenlignet med St. Petersburg og Kronstad. Her var trelasten den viktigste eksportvaren i hele perioden 1880- 1914. Import var det lite av, et tegn på hvor ulik handelsvirksomheten var i hovedstaden sammenlignet med Arkhangelsk.

Etter århundreskiftet endret skipsfartsbildet seg på de to aktuelle fartsområdene. I statistikken for undersøkelsesåret 1906 kommer det for første gang frem at norske redere og redere fra Arendal deltok med flere skip i Arkhangelsk enn i St. Petersburg og Kronstad, i 1910 var antallet likt, for så å stige igjen til fordel for St. Petersburg og Kronstad i 1914. Store deler av forklaringen ligger i endringer i britisk skipsfart og overgangen fra seilskip til dampskip i Norge og i Arendal. I 1910 hadde norske skip omtrent dobbelt så mange skipsanløp som britene i Arkhangelsk. I 1897 var situasjonen motsatt, da hadde britene dobbelt så mange skipsanløp som nordmennene på det samme området. De norske rederne og arendalsrederne hadde i hele perioden fra 1880 til 1914 opprettholdt sin status som fraktemenn i det engelske systemet, men i den perioden den norske skipsflåte ikke kunne konkurrere i Arkhangelsk,

viser det seg at britene i større grad fraktet tømmeret sitt selv. Da de norske rederiene og arendalsrederne gikk over fra seil- til dampskip, fikk britene mulighet til å trekke seg tilbake fra Arkhangelsk. I denne perioden, fra 1910, begynte også konjunktorene og fraktratene i skipsfarten å bedre seg, og britene kunne konsentrere seg om andre fartsområder. Dette gir et bilde av hvor avhengig norsk skipsfart, Arendals skipsfart inkludert, var av Storbritannia.

Det viser seg altså at norsk og arendalsk skipsfart i sterkere grad kom tilbake på Arkhangelsk enn St. Petersburg og Kronstadt i årene etter 1900. Nordmennene hadde kommet tilbake som nummer en på Arkhangelsk i 1906, og det forteller alt om den sterke posisjonen de hadde i farten. Som fraktemenn for britene, måtte nordmennene i stor grad følge premissene fra Storbritannia. Rederiene var avhengig av fraktoppdrag. Britene hadde behov for trelast, og her får vi også en indikasjon på hvor sterkt norsk skipsfart var knyttet til trelasttransporten.

9.1.4 Nettverk

Var nettverkene i farten på Arkhangelsk, Kronstad og St. Petersburg forskjellige? Hvorfor var det i så fall forskjellige?

Rederne og meglerne hjemme var i perioden 1880- 1914 nøkkelmenn i å slutte skuter. Christian Th. Boe hadde en sterk posisjon som både reder og megler. Han hadde et godt utviklet nettverk, både ute og hjemme, i forhold til både kjøpmenn og andre meglere. Boe hadde ut i fra sin historie en spesielt sterk posisjon i Østersjøen.

Analysen viser at Thommesen- rederiene også hadde et sterkt utbygd nettverk. Telegrammene og kapteinsbrevene viser betydningen av å holde kontakt og for å få kjennskap til markeder, muligheter og fraktpriser. Storbritannia var i sentrum for nettverkene på begge områdene. Fraktene gikk, som jeg flere ganger har vært inne på, hovedsakelig dit i hele perioden. På de områdene hvor dampskipene var tidligst ute, gikk skipsfarten raskere i gang med å bruke et større meglernetverk. Arkhangelsk var et enklere område å håndtere; her var det trelast meglingen i hovedsak dreide seg om, på St. Petersburg og Kronstad var det flere aspekter å ta hensyn til. Handelsområdet var større og varene inn og ut forskjellige. Dette krevde et mer sammensatt megler- og kjøpmannsnettverk.

9.1.5 Teknologi og økonomi

Trelastfarten hadde i hele perioden 1880- 1914 størst betydning for Arkhangelsk, hvor trelast fullstendig dominerte eksporten ut i fra havna. Derfor fikk også teknologiske innovasjoner innenfor trelastindustrien tidligere betydning i dette området. Eksportkvantumet økte i takt med utviklingen av teknologien. Fra St. Petersburg og Kronstad var det korn og andre varer som det ble eksportert mest av tidlig i perioden. Fra disse havnebyene fikk trelasten en større betydning fra 1890- årene. I 1910 ble trelastgiganten Dubrowka, i nærheten av St. Petersburg, etablert, med både trelast- og tremasseproduksjon. Den ga positive ringvirkninger for eksporten fra området i årene fremover.

På begge områdene spilte overgangen fra seilskip til dampskip en avgjørende rolle for at norsk og Arendals skipsfart skulle kunne opprettholdes på begge områder etter århundreskiftet. I tillegg fikk *The Baltic and the White Sea Conference* en sentral rolle fra 1905. Dette ble en viktig faktor som var med på å holde fraktrater oppe og dermed gi rederiene mulighet for å fortsette i farten på begge områder frem til 1914.

Kapittel 10

Konklusjon

I denne masteroppgaven har jeg belyst og svart på følgende problemstilling:

Hvordan greide arendalsrederne å holde seg inne i trelastfarten fra Arkhangelsk og de russiske østersjøhavnene Kronstad og St. Petersburg til Storbritannia i perioden 1880-1914? Hvilke faktorer var det som påvirket farten?

For å kunne svare på denne problemstillingen har jeg i kapittel fem etablert et bakteppe og trukket linjene tilbake til perioden 1830- 1880. Der forklarer jeg hvordan arendalsrederiene kom seg inn i farten og fikk en sterk posisjon allerede tidlig på 1800- tallet.

Mitt hovedfokus har vært å forklare hvordan arendalsrederier greide å opprettholde farten på Arkhangelsk, St. Petersburg og Kronstad i perioden 1880- 1914 til tross for både en økonomisk depresjonsperiode i skipsfarten internasjonalt og en lite omstillingsdyktig arendalsflåte lokalt. I denne fremstillingen har jeg i stor grad konsentrert meg om de to arendalsrederiene Boe og Thommesen. Mange av de mindre partsrederiene i Arendal gikk konkurs og oppga sin rederivirksomhet i 1880 - og 1890- årene. De kunne ikke lenger konkurrere mot en langt mer effektiv dampskipsflåte. Men rederiene Thommesen og Boe hadde stor finansiell styrke, og var blant rederiene som opprettholdt farten på undersøkelsesområdene i perioden 1880- 1914.

Det kvantitative materialet har vært noe mangelfullt når det gjelder anløpsstatistikken for arendalsrederiene. Det har vært flere anløp av arendalsskip på de aktuelle russiske havnene enn det statistikken har vist. Likevel har statistikkene vist en utvikling, som i stor grad har vært på linje med norsk skipsfarts utvikling på områdene, internasjonale konjunkturer, og ikke minst utviklingen av rederivirksomheten i Arendal. Dette har styrket resultatets holdbarhet. Statistikken viser at etter en sterk nedgang i farten på både Arkhangelsk, St. Petersburg og Kronstad fra 1886, kom de norske rederiene og arendalsrederne sterkt tilbake i farten på disse områdene etter århundreskiftet.

10.1 Lønnsomhet og teknologiske innovasjoner i skipsfarten

For rederiene var de økonomiske betraktningene nødvendigvis viktigst, det handlet om *et være* eller *ikke være* for virksomheten. Thommesen og Boe fortsatte å holde på seilskipene, i hovedsak treseilskipene sine, så lenge de fikk frakter og det var økonomisk forsvarlig. Undersøkelsen viser hvordan rederiene måtte ta opp kampen med en moderne britisk og tysk skipsflåte, i første omgang i farten på St. Petersburg og Kronstad. I den grad Thommesen-rederiene og Boe-rederiene seilte med skipene sine på disse områdene, satset begge rederiene fra 1880 til rundt 1900 på å holde skipene oppe i klasse og størrelse. Generelle sparetiltak ble også iverksatt, slik som reduksjon av antall liggedager og mannskaper om bord. I tillegg var det viktig å holde skipene i fart hele tiden. Evnen til gode og fleksible løsninger holdt rederiene i virksomhet. I Arkhangelsk kunne rederne gå med de små treseilskipene sine til utpå 1890-tallet, men fraktene var etter hvert dårlige og varene annenrangs.

Verken Boe eller Thommesen hadde en høy andel av tonnasjen i farten på de utvalgte områdene på 1890-tallet, i de årene konjunktorene var lave og konkurransen om fraktene var stor. I disse årene seilte aredalsskipene hovedsakelig i oversjøisk fart på amerikanske havner. Dette mener jeg indikerer en økonomisk-rasjonell vurderingsevne hos rederne Boe og Thommesen. De greide å sende skipene dit det var frakter som ga lønnsomhet i hele perioden fra 1880- 1914. Dette greide de på grunn av at de hadde stor finansiell styrke, samtidig som de hadde aksjemajoritet i rederiene.

Var det så tilgangen til markedet, konjunktorene og rammene ute som var utslagsgivende for hvilken fart aredalsskipene gikk i, eller var det typen skip og rammebetingelsene i Norge, i Arendal og innad i rederiene som hadde størst betydning for valg av fartsområde?

Som vi ser var det i stor grad typen skip som bestemte fartsområdene i store deler av perioden 1880- 1914. Thommesen og Boe hadde svak posisjon i farten på Arkhangelsk, St. Petersburg og Kronstad i de periodene de hadde liten flåte med konkurransedyktige skip. Sejersted fokuserer på forholdene *hjemme*, og teorien om tilbudsledet vekst får betydning i årene etter århundreskiftet da Thommesen og Boe går over til dampskip på de respektive områdene. De to aredalsrederiene er da konkurransedyktige i farten på Arkhangelsk, St. Petersburg og

Kronstad igjen, og forholdene skyldes i stor grad overgangen fra seil- til dampskip, forhold *hjemme* i rederiet og i Arendal. Men bakgrunnen og rammene for at arendalsrederne fortsatt kunne delta i farten på de aktuelle fartsområdene lå, som jeg har fokusert på tidligere, i stor grad i Storbritannia. Nå som norske redere hadde skip som kunne konkurrere, ønsket britene nordmennene tilbake som fraktemenn. Storbritannia var premissleverandør, det økonomiske bindeleddet og sentrum i hele perioden 1880- 1914 når det gjaldt farten på både Arkhangelsk, St. Petersburg og Kronstad. De norske rederne, inkludert arendalsrederne, var på mange måter avhengige av britiske meglere og kjøpmenn.

Teorien til Fritz Hodne om eksportledet vekst får først noe for seg når konjunktorene bedres internasjonalt og trelastproduksjonen i Arkhangelsk og trelast- og tremasseproduksjonen i Dubrowka, nær St. Petersburg ekspanderer fra 1910. I denne perioden kan både teoriene til Hodne og Sejersted bidra til å forklare hvorfor arendalsrederiene greide å holde seg inne i farten på de to aktuelle områdene i perioden fra 1880 til 1914.

10.2 Nettverk

Thommesen og Boe hadde etablert et tett samarbeid med meglere, kjøpmenn, agenter og finansinstitusjoner i både inn- og utland allerede i 1880. Begge rederiene hadde et verdensomspennende og et sterkt nettverk i hele perioden fra 1880 til 1914.

En av de store teknologiske nyvinningene som hadde kommet i 1870- årene var telegrafien. Telegrammene, som det vises til i denne undersøkelsen, er i stor grad kommunikasjon mellom de to utvalgte arendalsrederne og meglere i utenlandske havner. Telegrammene viser hvilken nytte bruken av disse hadde for rederienes evne til å få frakter og til å styre flåten fra hovedkontoret i Arendal. Her er det kvaliteten på nettverket det dreier seg om, et aspekt som også er i fokus hos Olav Teige og Mark S. Granovetter. Teige og Granovetter er begge opptatte av betydningen formidling av informasjon har for aktører som både geografisk og sosialt er langt i fra hverandre. Denne betydningen viser også min undersøkelse.

The Baltic and the White Sea Conference, som ble opprettet etter århundreskiftet, fikk også stor betydning for rederiene. Konferansen var en sammenslutning av rederier som deltok i farten på Østersjøen og Kvitsjøen. Her var både Thommesen og Boe medlemmer. I denne situasjonen har teorien til Knut Sogner, assosiativ kapitalisme, stor forklaringsverdi. Her

samarbeidet rederiene på tvers av landegrensar. De vedtok i fellesskap charter, frakter og tok andre bestemmelser som gjaldt fraktene og fartsområdene. Undersøkelsen viser at disse avtalene ble respektert, og det hjalp til å holde ratene på et akseptabelt nivå etter århundreskiftet. Nettverk og godt samarbeid var viktige faktorer som greidde å holde rederne inne i farten.

I analysen ønsket jeg også å få frem hvor dyktige de norske konsulene i Arkhangelsk var når det gjaldt å ivareta norske handelsinteresser og norsk skipsfart på en god måte. Konsulene fungerte som meglere og forhandlere mellom skipsfartsinteresser og sagbruksinteresser på stedet. I kapteinsbrevene er det mange eksempler på at det kunne oppstå vansker med kjøpmenn og sagbrukseiere i Arkhangelsk. Dette var saker som den norske konsulen prøvde å bedre, og ut i fra både kapteinsbrev og konsulatberetninger ser det ut til at konsulene greide å løse noen av disse konfliktene på diplomatisk vis.

10.3 Politiske beslutninger som ”døråpnere”

Russland var en mindre utviklet stat sammenlignet med Storbritannia og Norge i 1880. Ut over i undersøkelsesperioden åpnet sentralmaktene i Russland mer og mer opp for utenlandske investeringer og vestlige kapitalister. Dette førte til sterk vekst, utvikling og modernisering av trelastindustrien, noe som igjen medførte ekspansjon i trelastmarkedet og økte mulighet for trelastfrakt. Arendalsrederienes posisjon i farten på Arkhangelsk, St. Petersburg og Kronstad i perioden 1880- 1914 ble naturligvis i stor grad påvirket av denne utviklingen. Denne situasjonen viser hvordan den politiske utviklingen i et land påvirker samfunnsutviklingen, og hvordan politiske beslutninger kan virke som ”døråpnere” i et samfunn.

10.4 Avslutning

Nettverkene var avgjørende for at arendalsrederiene, med Boe og Thommesen, kunne opprettholde farten på Arkhangelsk, St. Petersburg og Kronstad i hele perioden 1880- 1914. Disse var en forutsetning for at rederiene fikk frakter og dermed inntjening. Rundt århundreskiftet ble overgangen til damp den faktoren som avgjorde arendalsrederienes videre deltakelse i farten på de aktuelle områdene.

Mitt nye bidrag i forskningen har vært bruken av primærkilde for å belyse og svare på problemstillingen. Sammen med teorier, tidligere forskning og generell litteratur, har primærmaterialet, som rederiarkiver, amtmanns- og konsulatberetninger, bidratt til å svare på problemstillingen. Min forskning viser hvor mye informasjon det er som ligger i dette materialet og hvor verdifulle primærkilder kan være i den historiske forskningen.

Litteratur og kilder

Litteratur:

Abrahamsen, Egil (Yngve Astrup og Nils Petter Nielsen (red): *Vinter I Seregovoskogen*. Erindringer fra det norske trelasteventyret. Orkana Forlag, Stamsund 2015.

Astrup, Yngve: *Norske pionerer i Kvitsjøens skogindustri fra 1880- 1930*, Norsk skogmuseums skrifter, bind 4. Elverum: Norsk skogbruksmuseum 2011.

Av de hvite seils historie. Ved Arendalsfirmaet Lund & co – Chr Th Boe & Søn's hundreårsjubileum 1. januar 1836- 1. januar 1936, 1935. Trykt som manuskript.

Boe, Herman 1970, *Slekten Boe*. Står i hyllene på Aust- Agder arkiv og museum.

Darre Knudsen, Jacob 1986, *Chr. Th. Boe & Søn A/S Skipsmeglere, Arendal, 150 år, 1836-1986*. Arendal 1985.

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.

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

Holm : *Kystfolk, kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerak ca. 1550 – 1914*, Fiskeri- og Sjøfartsmuseet, Esbjerg 1991.

Jensen, Eric Bernard: *Historie – livsverden og fag*, Gyldendal, København 2006.

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.

Kaldal, Ingar: *Historisk forskning, forståing og forteljing*. Oslo, Det Norske Samlaget. 2006.

Kallevig, Elisabeth: *Sjøfarten i Arendal 1815-1850*, Oslo 1939.

Kjeldstadli, Knut: *Fortida er ikke hva den en gang var*. Oslo 1999.

Myklebost, Kari Aga og Stian Bones (red.). *Caution & compliance: Norwegian- Russian diplomatic relations, 1814- 2014*. 2014.

Oland, Tore: *Norsk sjøfartshistorie i årene 1860 til 1890. Belyst ved etableringen av rederiet Chr. Hannevig*. Hovedoppgave, Oslo: Historisk institutt, Universitetet i Oslo 1972.

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.

Repnevskij, Andrei: *Norway`s consulate in Arkhangelsk, 1919- 1940 and the Wicklund case*, I Myklebost og Bones (red.) 2012.

Russland kommer nærmere. Norge og Russland 1814- 1917. Nielsen (red.). 2014.

Sejersted; Francis: *Demokratisk kapitalisme*. Oslo 2002.

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

Svenningsen, Anna: *Rederiene og avgjørelsesprosessene. For utvalgte rederier I Nedenes amt I perioden 1850- 1918*. Masteroppgave, UiA 2011.

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

Torstveit, Johannes G. : *Storsvindel Bankkrakk og nytt politisk parti*, Arendal 1886- 88, Gaveca forlag, Arendal 2015 (2. opplag).

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

Vigeland, Nils P.: *Norsk seilskipsfart erobrer verdenshavene*, Trondheim 1945.

Wallerstein, Immanuel: *The Modern World-System*, New York 1974.

Wallerstein, Immanuel: *Semi-Peripheral Countries and the Contemporary World Crisis*.
Theory and Society 3 no. 4 s. 461-483, 1976.

Worm- Muller, Jacob S (red): *Den norske sjøfarte historie*, Steenska Forlag. Kristiania. Oslo
1950 og 1951.

Ytreberg, Nils A og Jacob S. Worm- Muller (red): *Den norske sjøfarts historie*, Steenske
Forlag, Oslo 1951.

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

Artikler:

Bjørklund, Jørgen: *Exploiting the Last Phase of North European Timber Frontier for the
International Market 1890 – 1914: an Economic – Historical Approach*, Wallingford, Oxon,
GBR 2000.

Granovetter, Mark S.: *The strength of weak ties*. I *American Journal of Sociology* vol. 8, nr. 6,
s. 1360- 1380.

Greenhill. Robert G.: *Competition or Co- operation in the Global Shipping Industry: The
Origins and Impact of the Conference System for British Shipowners before 1914*. I *Global
Markets: The Internationalization of the Sea Transport Industries since 1850*. (Editors: David
J. Starkey and Gerlina Harlaftis). 1998

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.

Tevlina, Victoria V og Nielsen, Jens Petter: *A consulate on the Dvina*. I Myklebost og Bones (red.), 2012.

Kaukiainen, Yrjö, *The Transition from Sail to Steam – Growth and Crisis during a Technological Change*. I Crisis and Transition – Maritime Sector in North Sea Region 1790-1940. (Editors: Scholl, Lars U. & Williams, David M). 2005

Teige, Ola: *Nettverk*. En introduksjon til historisk nettverksanalyse. I Norsk slektshistorisk tidsskrift, Oslo 2013.

Utrykte kilder:

Arkiver:

Boe- arkivet. Aust- Agder Arkivet, Arendal Fartøys- arkivet.

Fartøys- arkivet. Aust- Agder Arkivet, Arendal Fartøys- arkivet.

Thommesen- arkivet – handelshuset Thommesen- Smith. Aust- Agder Arkivet, Arendal.
Fartøys- arkivet. Aust- Agder Arkivet, Arendal Fartøys- arkivet.

Trykte kilder:

Beretninger om Amternes økonomiske Tilstand, femårganger 1880 – 1915

Det norske Veritas. Register over norske skip. 1880- 1914.

Konsulatberetninger, årganger 1906- 1915

Vestlandske Tidende, årganger 1880- 1914

Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, årganger 1880- 1905

Internett:

- Figur 1.1: Bildet er hentet fra s3.amazonaws.com, <http://s3.amazonaws.com/thumbnails.illustrationsource.com/huge.102.512597.JPG>
- Figur 1.2: Bearbeidet fra Google maps, med programvaren Inkscape
- Figur 5.1: Bildet er hentet fra Wikipedia, [https://no.wikipedia.org/wiki/Jens_T._Thommesen_\(1835%E2%80%931897\)#/media/File:Jens_T._Thommesen_\(1835%E2%80%931897\).jpg](https://no.wikipedia.org/wiki/Jens_T._Thommesen_(1835%E2%80%931897)#/media/File:Jens_T._Thommesen_(1835%E2%80%931897).jpg)
- Figur 5.2: Bildet er hentet fra Photos.geni.com, http://photos.geni.com/p13/48/dc/8b/bf/53444839a5eb3c05/christian_theodor_boe_1838_large.jpg
- Figur 7.1: Bildet er hentet fra Delcampe.net, <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/originals/a9/55/cc/a955cc5ca784ae75ef18873e62fb59fb.jpg>
- Figur 8.1: Bildet er hentet fra Media.gettyimages.com, <http://media.gettyimages.com/photos/the-neva-at-st-petersburg-russia-c1880-view-showing-ships-and-railway-picture>
- Figur 8.2: Bildet er hentet fra *Russland kommer nærmere. Norge og Russland 1814-1917*, Jens Petter Nielsen (red.), 2014, s. 498.
- ”Baltic and International Maritime Council”, hentet fra Wikipedia, https://no.wikipedia.org/wiki/Baltic_and_International_Maritime_Council (lest 01.10.2016)
- ”World Systems Theory”, hentet fra Wikipedia, https://en.wikipedia.org/wiki/World-systems_theory (lest 08.11.2013)

Appendix

A1 Database over skip i Arkhangelsk, 1880- 1914

Forklaringer for rubrikkene.

- 1 – Kildehenvisning. Datoen for de respektive årene oppføringen var i Vestlandske Tidene. For mer informasjon om denne kilden, se kapittel 4
- 2 – Skipets navn i Den Vestlandske Tidene.
- 3 – Kapteinene som er oppført i Den Vestlandske Tidene.
- 4 – Ankomster og avganger som er oppført i Den Vestlandske Tidene.
- 5 – Oppføring i Det norske Veritas hvor skipet var hjemmehørende.
- 6 – Korresponderende redere og eiere registrert i Det norske Veritas
- 7 – Skipets kaptein som er registrert i Det norske Veritas
- 8 – Skipets klasse og farvann registrert i Det norske Veritas
- 9 – Skipets bæreevne og tonnasje

1880

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifikasjon Veritas & Farvann		Bæreevne /tonnasje
5. juni	Najaden	Knudsen	Ank. Arkhangelsk 3. juni fra Bodø	Arendal	Chr. Th. Boe m. F	P. Knudsen	A2* Bg	N	2 – 94
5. juni	Julie	Aasen	3. juli	Arendal	H. H. Pettersen m. F	Chr. Aasen	A1 Bg	L	1 – 108
26. juni	Dragen	Thomesen	Ank. 5 juni fra Leith	Arendal	O. Thomesen m. F	O. Thomesen	A2* Bk	N	2 – 110
6. juni	Najaden		Avg. 19. juni til Hartlepool						
11. juli	Scoth/Scott	Jensen	Ank. 20. juni fra Vadsø	Arendal	J. Johannesen m. F.	J. Johannesen	A1 Bk	N	1 – 144,5
11. juli	Patria	Aanonsen	Ank. 21 juni fra Bodø	Arendal	Hans H. Pettersen m. F	T. Aanonsen	A2* Bg	N	2 – 100
11. juli	Dragen		Avg. 24. juni til Hull						
25. juli	Patria		Avg. 26. juni til Hull						
25. juli	Scoth/Scott		Avg. 9. juli til Avonmounth						
1. aug.	Candace	Pettersen	Ank. fra Brake 23. juli	Arendal	E. Brønlund m. F	Pettersen O. A	Bark B1	L	1 – 111
7. aug.	Anna	Pedersen	Ank. 27. juli fra Charlston	Arendal	A. Pedersen m. F	Pedersen, A	Bark B1	L	3 – 133,6
12. aug.	Veritas	Larsen	Ank. fra Leith 2. august	Arendal	M. Kallevig m. F	Larsen, A	Bark B1	L	4 – 136,5
14. aug.	Candace	Pettersen	Avg. 5. august til Wyburg						
15.	Honor	Eliassen	Ank. fra	Arendal	Th. Omholt	Olsen O.G	Bark A1	L	1 – 122,2

aug.	(1 skip)		Middlesbrough 6.august						
22. aug.	Nordstjerne n	Sørensen	Ank. 13. august fra Stockholm	Arendal	C.N. Hammer	Sørensen, S.E	Brigg B2	N	5 – 91,5
26. aug.	Emilie	Olsen	Ank. 16. august fra Aberdeen	Arendal? Mest sannsynlig	Joh. Olsen m. F	Nielsen, K	Bark B1	N	3 – 113,8
26. aug.	Delphin	Olsen	Ank. 16. august fra Swansea	Arendal	A. D. Westergaard m F	Olsen, C. A	Bark A1	N	1 – 119
2. sept.	Valkyrien	Larsen	Ank. 23. august fra Grimsby 23	Arendal	D. Christophersen eller Julius Stephansen	Nielsen, C,N eller Nielsen, Ole	Skonnert A2 eller brigg B1	N	4 – 109
2. sept.	Veritas	Larsen	Avg. 22. august til Nedercalix						
4. sept.	Nordstjerne n	Sørensen	Avg. 25. august til Luleå						
9. sept.	Valkyrien	Nielsen	Avg. 31. august til Helsingør						
11. sept.	Delphin	Olsen	Avg. 31. august til Wuburg						
18. sept.	Odin	Jacobsen	Avg. 8. september til Newcastle	Arendal?	S. A Dedekam	Pedersen, A	Skonnert B1	L	3 – 76
18. sept.	Friisø Kun 1 skip	Albrethsen	Avg. 8. september til Newcastle	Arendal	Chr. J. Christensen	Johnsen, O. M	Bark A1	N	2 – 124
18. sept.	Freyr Mange med samme navn - usikkert	Petersen	Avgang 8. september til London	Arendal	C.H Johnsen m. F	Johnsen, P. H	Bark B1	L	3 – 119
26. sept.	Camilla	Christensen	Ank. 17. september fra Stettin	Arendal	K. Svenningsen m. F	Christensen, C	Bark A1	L	1 – 121

26. sept.	Arendal 2 skip – begge fra Arendal	Thorsen	Ank. 17. september fra Reval	Arendal	A. Arvesen m. F eller P. Josephsen m. F	Thorsen eller Thorsen, M	Brigg B1 eller bark A1	L	1 – 125
14. okt.	Friisø	Albrethsen	T. do 5. oktober						
17. okt.	Camilla	Christensen	Avgang 7. oktober til København						
21. okt.	Arendal	Thorsen	Avg. 10. oktober til Philadelphia						

1886

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifikasjon Veritas & Farvann	Bæreevne/ tonnasje
17. juli	Viator *		Ank. 14. juli	Arendal	J. Gundersen m. fl.	G. Gundersen	A 2	L 2 – 113
22. juli	Atlantic Boy *		Ank. 5. juli fra Svolaer	Arendal	Nielsen & Thomassen	A. Thomassen	B 1	N 4 – 124
				Arendal	N. J. F. Ugland	G. Ugland	B 1	N 3 – 114
21. aug.	Asta *	Augustinius	Avg. 28. juni til Newhaven	Arendal	H. A. C. Sunne m. fl.	H. T. Jacobsen	A 2	L 2 – 136
26. sept.	Pollux *	Svensen	Avg. 21. august til Southamton	Arendal	W. Foss	A. Ellefsen	A 2	N 2 – 102
26. sept.	Azha	Christensen	Avg. 23. august til Stockton	Arendal	T. Thommesen & Smith	S. F. Christensen	A 1	L 1 – 118

1889

- Ingen skip fra Arendal, ifølge Vestlandske Tidende.

1892

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifikasjon Veritas & Farvann		Bæreevne/tonnasje
22. juni	Circassia	Gundersen	Avg. 17. juni til Rockefeller	Arendal	Chr. Hannevig	J. Larsen	A2*	N	2 – 138
23. juli	Rifondo	Olsen	Ank. 14. juli	Arendal	N. Christensen m. Fl.	A. Olsen	A2*	L	2 – 148
9. aug.	Dp. Spero	Røer	Avg. 7. august til Grimsby	Arendal	Arendalsk dampskipselsk ap	G. Røer	A1		

1897

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifikasjon Veritas & Farvann		Bæreevne/tonnasje
11. juni	Flid	Jørgensen	Ank. 10. juni fra Avile	Arendal	Smith & Hansen	K. S. Jørgensen	A 2	L	3 – 116
9. juli	Arnevig	Johnsen	2. juli ?	Arendal	S. E. Ellingsen	J. Johnsen	A 2	L	2 – 110
19. juli	Ceres	Mathiesen	Ank. 18. juli fra Fleetwood	Arendal	Mathiesen og N. Olsen	H. P. R. Marhiesen	A 2	L	2 – 139,6
17. aug.	Frivold	Rønsberg	Avg. 17. august til Newcastle	Arendal	N. Nielsen (Smith & Hansen)	N. Nilsen	B 1	N	4 – 113,8
3. sept.	Ceres	Mathisen	Avg 17. august til Southampton	Arendal	Mathiesen og N. Olsen	H. P. R. Marhiesen	A 2		

1906

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifikasjon Veritas & Farvann	Bæreevne/ tonnasje
22. mai	Dp. Hisø	Pedersen	Ank. 19. mai fra West Hartlepool	Arendal	Dampskipslsk Hisø Chr. Th. Boe & Sønn	C.P. Pedersen	+ 1 A1	Gt: 1562 Nt: 941
29. mai	Dp. Nedenes	Leschly	Ank. 29. mai fra Troon	Arendal	Actsels Nedenes Chr. Th. Boe	A. Leschly	+ 1 A1	Gt: 1538 Nt: 974
2. juni	Dp. Truma	Christensen	Ank.1.juni fra Tyne	Arendal	Actsels Truma Chr. Th. Boe	N. Christensen	+ 1 A1	
8. juni	Dp Arendal	Olsen	Avg. 8. juni til London	Arendal	Actsels Arendal Chr. Eyde og Hein	M.K.Olsen	Ingn klassifikasjon	Gt: 1387 Nt: 873
11. juni	Dp. Truma		Avg. 10. juni til London (11 dager til London)					
13. juni	Dp. Nedenes		Avg. 8. juni til London					
20. juni	Dp. Nedenes	Pedersen	Avg.19. juni fra Rotterdam					
27. juni	Dp. Hisø		Avg. 19. juni fra Rotterdam					
9. juli	Dp. Nedenes		Ank 4. juli til Hartlepool					
13. juli	Dp. Nedenes		Ank.12. juli til London					
23. juli	Dp Hisø		Ank. 22. juli fra Hull					

1. aug.	Dp. Truma		Ank. 31. juli fra Newport						
4. aug.	Dp. Truma		Avg 4. august til Hull						
4. aug.	Dp. Randulf Hansen*		Ank. Helsingborg fra Arkhangelsk	Arendal	C. H. Sørensen		Ingen klassifikaasjon		
29. aug.	Dp. Hisø		Ank. 28. aug. fra Hamburg						
4. sept.	Dp. Hisø		Avg. 28. aug. til Rotterdam						
5. sept.	Dp. Nedenes		Ank. 29. august fra Liverpool						
10. sept.	Dp. Randulf Hansen		Ank. 9. september Tyne						
12. sept.	Dp. Nedenes		Avg. 12. september til London						
17. sept.	Dp. Randulf Hansen		Avg. 16. september til Hull						
1. okt.	Dp. Hisø		Ank. 30. september fra Rotterdam						
9. okt.	Dp. Nedenes		Ank. 9. oktober fra London						
9. okt.	Dp. Truma		Ank. 9. oktober fra London						
13. okt.	Dp. Hisø		Avg. 12. oktober London						
18. okt.	Dp. Nedenes		Avg. 17. oktober til Amsterdam						
19. okt.	Dp. Truma		Avg. 18. oktober til London						
24. okt.	Dp. Randulf Hansen		Ank. 8. oktober fra Hull						

			<i>til London 24 okt.)</i>						
2. nov.	Dp Nedenes		Praiet i sjøen, alt vel.						

1910

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifikasjon Veritas & Farvann	Bæreevne/ tonnasje
24. mai	Dp Tholma	Jæger	Ank 24. mai	Arendal	Achselsk Thomla T. Thommesen & Sønn	Fred. Jæger	1 A1	Gt: 1896 Nt: 1187
26. mai	Dp Randulf Hansen		Til Hull	Arendal	C.H. Sørensen	R. Christensen	Ingen klasse	
27. mai	Dp Aagot	Clementsens	Ank. 18. mai	Arendal	Actsesk Aagot Arthus Hein	P Clementsen	Ingen klasse	Gt: 1385 Nt: 854
30. mai	Dp Aagot		Avg. 28. mai til Woodberry					
30. mai	Bark Camilla		Ank. 29. mai	Arendal	C. H. Sørensen m.fl.	C. Johnsen	3 A2*	
1. juni	Dp Randulf Hansen		Avg. 25. mai til Hull					
6. juni	Dp Alf	Osuldsen	Ank. 5. juni	Arendal	Actslsk Alf Chr. Hein	J. Ousuldsen	2 A1	Gt: 1128 Nt: 699
13. juni	Dp Tholma		Avg. 11. juni til Amsterdam					
17. juni	Dp Alf		Avg. 16. juni til Newport					
18. juni	Dp Tholma		Avg. 3. juli til Amsterdam					
25. juni	Bark Camilla		Avg. 5. juni til Ipswick					

8. aug.	Dp Randulf Hansen		Ank. 25. juli	Arendal	C.H. Sørensen	R. Chrisensen	Ingen klassifisering		
3. sept.	Dp Randulf Hansen		Avg. 2. september til Hull						
10. sept.	Dp Hisø	Pedersen	Ank. 9. september fra West Hartlepool	Arendal	Actslsk Hisø Chr. Th. Boe & Sønn	C.P. Pedersen	+ 1 A1		Gt: 1562 Nt: 941
26. sept.	Dp Randulf Hansen		Ank. 24. september fra Blyth						
6. okt.	Dp Randulf Hansen		Avg. 6.oktober til Portishaed						

1914

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifisering Veritas & Farvann	Bæreevne/ tonnasje
22. mai	Dp Randulf Hansen		Ank. 20. mai	Arendal	H. C. Sørensen	R. Christensen	Ingen klassifisering	
26. mai	Dp Kronstad	Messel	Ank. 25. mai	Arendal	Grefstad & Herlofson Dampskipslsk A/S	J. C. Jensen	+ 1 A1	
2. juni	Dp Randulf Hansen		Avg. 1. juni til Honfleur					
8. juni	Dp Kronstad		Avg. 6. juni til Barrow					
20. juni	Dp Hisø	Pedersen	Ank. 20.juni	Arendal	Dampskipslsk Hisø Chr. Th. Boe	C.P. Pedersen	+ 1 A1	Gt: 1562 Nt: 941

					& Sønn				
30. juni	Dp Ærø	Johannessen	Ank. 29. juni fra West Hartlepool	Arendal	Dampskipslsk St.Olav Chr. Th. Boe & Sønn	C.Johannessen	+1 A1		
2. juli	Dp Carmelina		Ank.1. juli	Arendal	Dampskipslsk A/S Carmelina Grefstad og Herlofson	H. Fjellstad	+ 1 A1		
3. juli	Dp. Randulf Hansen		Avg. 2. juli til Honfleur						
7. juli	Dp Hisø		Avg. 7. juli til Manchester						
8. juli	Dp Carmelina		Avg. 7. juli til Drammen						
11. juli	Dp Ærø		Avg.10 juli til Sharpnes						
16. juli	Dp Cronstad Trolig Kronsad		Avg.16 juli til West Haertlepool						
14. sept.	Dp Arendal	Olsen	Ank.12. september	Arendal	A/S Arendal Chr. Eyde	M. K. Olsen	Ingen klasse		Gt: 1387 Nt: 876
25. sept.	Dp Husø		Ank. 25. september	Arendal	A/S Sørlandet Engelbrethsen & Henriksen	Fr. Iversen	Ingen klasse		Gt: 1823 Nt: 761
2. okt.	Dp Eimstad*		Avg. 26. september til Goole	Arendal	Grefstad & Herlofsons dampskipslsk A/S Grefstad & Herlofsons	L. W. Møller	+ 1 A1		

7. okt.	Dp Husø		Avg. 7. oktober til Cardiff						
12. okt.	Dp Prima	Andersen	Ank. 7. oktober	Arendal	A/S S/S Prima Kallevig & Messell	A. Andersen	+ 1 A1		Gt: 1233 Nt: 761
5. nov.	Dp Prima		Avg. 4. november til London						

A2 Database over skip i Kronstadt/St. Petersburg, 1880- 1914

Forklaringer for rubrikkene.

- 1 – Kildehenvisning. Datoen for de respektive årene oppføringen var i Vestlandske Tidene. For mer informasjon om denne kilden, se kapittel 4
- 2 – Skipets navn i Den Vestlandske Tidene.
- 3 – Kapteinene som er oppført i Den Vestlandske Tidene.
- 4 – Ankomster og avganger som er oppført i Den Vestlandske Tidene.
- 5 – Oppføring i Det norske Veritas hvor skipet var hjemmehørende.
- 6 – Korresponderende redere og eiere registrert i Det norske Veritas
- 7 – Skipets kaptein som er registrert i Det norske Veritas
- 8 – Skipets klasse og farvann registrert i Det norske Veritas
- 9 – Skipets bæreevne og tonnasje

1880

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifikasjon Veritas & Farvann		Bæreevne/tonnasje
11. mai	Lorenzo	Johansen	Ank. Kronstad 9. mai fra New York	Arendal	Chr. Stephansen m. F.	A.Johansen	A1 Bk	N	1 – 482
15. mai	Flora*	Krøger	Ank. 11. mai	Mulig Arendal?					
20. mai	Veritas	Larsen	Ank. 9. mai fra Leith	Arendal	M. Kallevig m. F	A. Larsen	B1 Bk	L	4 – 517
23. mai	Secunda Emilie	Taraldsen	Avg. 12. mai til Newcastle?	Arendal	C. Taraldesen m. F	C. Taraldsen	A2 Bk	N	2 – 390
25. mai	Rana	Larsen	Ank 16. mai til Galveston	Arendal	T. Thommasen & Smith	E. Larsen	A1 Bg	N	1 – 263
25. mai	Loreley	Marcussen	Ank. 15. mai fra New Orleans	Arendal	M. Pettersen	J. A. Marcussen	A2 * F	L	2 – 544
25. mai	Ilos	Taraldsen	Ank 19. mai fra New Yourk	Arendal	O. I. Herlofson m. F	T. Taraldsen	A1 F	L	1 – 720
1. juni	Martin Fredrik	Gundersen	Avg. til do.	Arendal	S. A. Dedekam	T. Gundersen	B1 Bg	N	4 – 225
1. juni	Harmonien*	Knudsen	Avg. 21. mai til Kotka	Mulig Arendal	S. A. Dedekam	O. T. Terjesen	B1 Bg	N	4 – 221
5. juni	Diamanten*	Torkildsen	Ank 25. mai fra Glasgow	Trolig fra Arendal	E. Brønlund m. F	E. Terkelsen	A2 Bg	L	3 – 303
5. juni	Elisabeth*	Nielsen	Ank 25. mai fra Hull	Mulig Arendal	E. O. Haslund m. F	J. L. Gundersen	B1 Bg	N	4 – 324
6. juni	St. Olaf	Voie	Ank. 27. mai fra New York	Trolig Arendal	Chr. Th. Boe m. F	C. O. Woie	A2 Bk	L	3 – 404
8. juni	Jotun	Hauff	Ank. 6. juni fra Aarhus	Arendal	A. D. Geelmuyden m. F	P. Hauff	A1 F	L	

8. juni	Sekunda Emile	Taraldsen	Avg. 28. mai til Wyburg						
8. juni	Hydra	Henriksen	Ank. 28. mai fra Swansea	Arendal	Hans H. Pettersen m. F	A. Henriksen	A1 Bk	L	1 – 198
8. juni	Harmonien*	Olsen	Ank. 30. mai fra Hartlepool	Arendal/Bergen	S. A. Dedekam	Ingen kapt oppført	B1 Bg	N	4 – 221
10. juni	Emilie*	Olsen	Avg. 31. mai til Aberdeen	Mulig Arendal	Joh. Olsen m. F	K. Nielsen	B1 Bk	N	3 – 294
10. juni	Alkor	Wilhelmsen	Avg. 1. juni til Galveston	Arendal	T. Thommesen & Smith	S. Simonsen	B1 Bg	L	1 – 257
15. juni	Lorenzo		Avg. 12. juni til Newyork						
15. juni	Activ*	Hansen	Avg. 4. juni til Narwa	Mulig Arendal	A. O. Falck	J. Nielsen	B1 Bg	L	4 – 246
17. juni	Camilla	Christensen	Ank. 7. juni fra Leith	Arendal	K. Svenningsen m. F	C. Christensen		L	1 – 422
17. juni	Nornen	Christensen	Ank. 7. juni fra Cardigg	Arendal	A.D. Westergaard m.F	Christensen	A1 Bg	N	1 – 238
19. juni	Bayard	Kittelsen	Ank. 9. juni fra Liverpool	Arendal	A.D. Westergaard m. F	H. E. Kittelsen	A1 Bk	L	1 – 454
22. juni	Veritas		Avg. 12. juni til Leith						
3. juli	Frey	Jacobsen	Avg. 22. juni til Wyburg	Arendal	A. Hammer	Jacobsen	B1 Bk	L	3 – 311
3. juli	Loreley		Avg. 23. til Philadelphia						
4. juli	Alkor		Avg. 24. juni til Philadelphia						
6. juli	Victoria*	Ukjent	Avg. 26. til Riga	Arendal/Risør m. fl					

10. juli	Salome	Thygesen	Ank. 1.juli fra Sunderland	Arendal	Ole Jhonsen m. F.	J. Thygesen	A1 Bk	L	1 – 464
10. juli	Magdalena	Olsen	Avg. 29. juni til Wyburg	Arendal	W. Fürst m. F	H. Olsen	A2 Bk	L	3 – 467
10. juli	Bayard		Avg. 1.juli til Wyburg						
13. juli	Stjernen	Guttormsen	Ank. 3. juli fra Jamaica	Arendal	Joh. Smith og L.Larsen	G.Guttormsen	A1 Bk	N	1 – 347
15. juli	Skaregrøn/ Skaregrøm	Olsen	Ank. 4. juli fra Newyork	Arendal	S. Eyde m. F	Olsen	A1 Bk	L	1 – 705
27. juli	Jotun		Avg. 17. juli til Philadelphia						
27. juli	Nornen	Christensen	Avg. 17. t. do	Arendal	A. D. Westergaard m. F.	Christensen	A1 Bg	N	1 – 238
29. juli	Hill	Bakke	Ank. fra Svolvevær 12.07	Arendal	H. H Pettersen m F	D. Pedersen	Brigg A1	L	1 – 216
29. juli	Attila	Larsen	Ank. 13. juli fra Dunkirchen	Arendal	A. Nielsen Birketvedt m F	Larsen	Bark A1	N	1 – 416
29. juli	Senior	Tønnesen	Ank. 13. juli fra Tromsø	Arendal	Ths. Toit	Tønnesen	Bark B1	N	3 – 303
29. juli	Frey	Ommundsen	Ank. 13. juli fra Lillesand	Tvedestrand eller Arendal??? + 8 andre muligheter					
29. juli	Adjutor	Berntzen	Ank. 13. juli fra Antwerpen	Arendal	G. Torbjørnsen m. F	Berntzen, A	Bark A1	L	1 – 280
10. aug.	Bruno	Johannesen	Ank. 21. juli fra Aberdeen	Arendal	Johan Hanssen m. F	Johannesen, K	Bark B1	L	4 – 330
10. aug.	Gulnare (kun et skip med det	Olsen	Ank. 21. juli fra Newross	Arendal	Brødrene Herlofson m. F	Husebye, E	Bark A1	L	1 – 456

	navnet)								
10. aug.	Fox (kun 1 skip)	Olsen	Ank. 22. juli fra Arendal 22.07	Arendal	Axel Herlofson m. F	Nielsen	Bark A1	L	1 – 311
17. aug.	Senior	Tønnesen	Ank. 29. juli fra Grimsby 29.07						
17. aug.	Adjutor	Berntzen	Avg. 29. juli til do.						
31. aug.	Bruno	Johannesen	Avg. 10. august til Leith						
31. aug.	Fox	Olsen	Avg. til Gloucester						
31. aug.	Gulnare	Olsen	Avg. 11. august til do						
6. sept.	Lyn	Gjeruldsen	Ank. 19. august fra Dieppe	Arendal	H. Dedekam	I. G. Wold	Bark A1	L	1 – 252
6. sept.	Lom	Agerholt	Ank. 19. august fra London	Arendal	Hans H. Pettersen m. F	Agerholt, A	Bark A1	L	1 – 362

1886

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifikasjon Veritas & Farvann	Bæreevne/tonnasje	
16. mai	Daphne	Madsen	Ank. 8. mai fra Savannah	Arendal	T. Thommesen & Smith	Chr. Madsen	A 2	L	2 – 258
16. mai	Ragna	Pettersen	Ank. 8. mai	Arendal	T. Thommesen & Smith	B. Pettersen	A 2	N	2 – 487
1. juni	Daphne		Avg. 21. mai til Wyburg						
16. juni	Freyr *	Hansen	Ank. 8. juni fra Alloa	Arendal	C. H. Johnsen m. fl.	H. W. Andersen	B 1	L	4 – 362
22. juni	Johannes Foss	Josephsen	Avg. 13. juni til Borgå	Arendal	P. Josephsen m. fl.	O. A. Josephsen	A 2	L	2 – 373
3. juli	Zuleima	Arntsen	Ank. 23. juni fra Savannah	Arendal	Oscar Herlofsen m. fl.	Chr. Arntsen	A 2	N	2 – 474
4. juli	Skirner *	Nilsen	Ank. 24. juni fra Grimsby	Arendal	S. A. Dedekam	T. Gundersen	B 1	N	3 – 406
4. juli	Veritas *	Larsen	Ank. 6. juni fra Bruntisland	Arendal	Nils Christensen m. fl.	A. Larsen	B 1	L	4 – 517
7. juli	Latona	Aanonsen	Avg. 29. juni til Scheidam	Arendal	A. Arvesen m. fl.	J. B. Aanonsen	A 2	N	2 – 342
10. juli	Camilla *	Hansen	Avg. 30. juni til Wyburg	Arendal	A.&N. Svenningsen m. fl.	G. Sørensen	A 2	L	2 – 422
18. juli	Zuleima	Arntsen	Avg. 8. juli til Helsingfors						
20. juli	Skirner *	Nielsen	Avg. 1. juli til Bandholm	Arendal	S. A. Dedekam	T. Gundersen	B 1	N	3 – 406
29. juli	Bellona	Pedersen	Avg. 19. juli til København	Arendal	Chr. T. Boe m. fl.	K. S. Jørgensen	A 1	L	1 – 540

30 juli	Veritas	Larsen	Avg. 23. juli til Montrose	Arendal	N. Christensen m. fl.	A. Larsen	B 1	L	4 – 517
12. aug.	Valkyrien	Nilsen	Ank. 3. august fra Pentevon	Arendal	J. Stephansen	Ole Nielsen	B 1	N	3 – 228
18. sept.	Rota	Nielsen	Ank. 9. september fra Par	Arendal	P. C. Pedersen m. fl.	M. Sørensen	A 1	L	1 – 472

1889

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifikaasjon Veritas & Farvann		Bæreevne/tonnasje
17. mai	Vale	Gundersen	Ank. fra Jamaica	Arendal	Chr. Boe m. F.	Gundersen G.A.	A2*	N	2 – 399
18. mai	Ibis	Salvesen	Ank. fra Savannah	Arendal	N.A. Fløystad	Christensen A.N	A2*	L	2 – 456
23. mai	Colin Archer (kun 1 skip med dette navnet)	Andersen	Ank. fra Galveston	Arendal	Peder Olsen	Lassesen	A1	N	1 – 657
24. mai	Christiane	Jensen	Ank. fra Savannah	Arendal	S. Eyde m.F	Jensen, O	Bark A2*	L	2 – 402
24. mai	Messel	Nygård	Ank. fra do	Arendal	S. Eyde m. F	Nygaard, S	Bark A2*	L	2 – 407
24. mai	Advena	Andersen	Ank. fra do	Arendal	J.M.A Marcussen mF	Andersen A.L	Skonnertskib A1	L	1 – 458
24. mai	Tordenskjold	Jensen	Ank. fra Savannah	Arendal	Jørgensen & Jorkjend	Jensen, P.G	Bark A1	L	1 – 556
1. juni	Brødrene	Bie	Ank. fra Savannah	Arendal	J. Bie m. F	Bie, J	Bark A2*	N	2 – 411
17. juni	Ibis		Avg. til Wifsta Warf						

8. juni	Colin Archer		Til Ørnskjøldsvik						
11. juni	Cavour (kun 1 skip med dette navnet)	Jørgensen	Ank. fra Boston	Arendal	J.O. Boy m. F	Boy J.O	Bark B1	N	4 – 377
13. juni	Messel		Avg. til Sundsvall						
13. juni	Advena		Avg. til do						
18. juni	Brødrene		Avg. til Wiborg						
19. juni	Vale		Avg. til Skelleftå						
25. juni	Hisø	Jørgensen	Ank. fra Boston	Arendal	S. Erichsen m. F	Jørgensen, T	Bark B1	N	4 – 356
1. juli	Nor	Hansen	Ank. fra Boness	Arendal	Chr. Kløcker m. F	Hansen, A	Bark A2*	N	2 – 330
4. juli	Queen Victoria	Olsen	Ank. fra Glasgow	Arendal	O. A. Olsen m.F	J. Simonsen	Brigg A2*	N	2 – 295
6. juli	Palmen	Larsen	Avg. til Leith	Arendal	N.F.Jansen m. F	Jansen N.F	Brigg B1	N	4 – 335
10. juli	Amor	Madsen	Ank. fra Bremen	To skip, et hjemmehørende i Østre Risør og 1 i Arendal, VT og Veritas opptrer med ulike kapteiner	Z. Hansen m. F	S. I. Hansen	Brigg A2	N	3 – 227
15. juli	Dp. Fram	Marcussen	Avg. til Faversham						
21. juli	Adeona	Olsen	Avg. til Sundsvall (ikke registrert)	Arendal	Hans og Axel Hanssen m. F	Olsen, O.P	Bark A1	N	1 – 638

			ankommet)						
22. juli	Cavour	Jørgensen	Avg. til Hull						
22. juli	Lidskjalf	Gundersen	Avg. til Montrose						
22. juli	Dp. Hisø	Jørgensen	Avg. til Goole						
2. aug.	Queen Victoria	Olsen	Avg. til Kings Lynn						
24. sept.*	Venskabet	Nielsen	Ank. fra Havre * Direkte til St. Petersburg	Arendal	S. Eyde m. F	Nielsen, K	Bark A2	L	3 – 264
28. sept.	Pomona	Nielsen	Ank. fra Ålborg	Arendal	Chr. Boe m. F	Ommundsen, K. I.	Bark A2*	L	2 – 417
6. okt.	Honor	Hannevig	Avg. til Greenock	Arendal	Chr. Eyde & Hein m.fl	J. Nielsen	Bark A1	N	1 – 351
6. nov.	Veronica	Christensen	Ank. fra Brunswick	Arendal	A. D. Westergaard m.fl.	Pettersen, N. C.	Bark A2*	L	2 – 631
5. des.	Veronica		Avg. til Cardiff						

1892

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifikasjon Veritas & Farvann		Bæreevne/tonnasje
20. mai	Stanley	Pedersen	Ank. 9. mai fra Pernambuco	Arendal	Johan Kløcker m. fl.	G. Pedersen	A1	L	2 – 481
22. mai	Forsete	Knutsen	Ank. 11. mai fra Savannah	Arendal	O. Christensen m. fl.	K. Knutsen	A1	L	1 – 537
22.	Sibal	Christensen	Ank. 11. mai fra	Arendal	T. Thommesen 6	C.G.	A1	L	1 – 561

mai			Charleston		søn	Christensen			
29. mai	Birgitte	Gregersen	Ank. 19. mai fra Savannah	Arendal	N. Gregertsen	N. Gregertsen	A2+	N	2 – 566
1. juni	Arendal	Josephsen	Ank. 31 . mai fra Jamaica via Arendal	Arendal	P. Josephsen m. fl	o. a. Josephsen	A2+	L	2 – 464
1. juni	Vivax	Hauger	Ank. 30. mai fra Charleston	Arendal	Smith & Thommesen	T. Thoresen	A1	L	1 – 1100
2. juni	Presto	Olsen	Ank. 24. mai fra do	Arendal	Søren T. Olsen m. fl.	S.T. Olsen	B1	L	4 – 258
4. juni	Sibal		Avg. 27. mai til Söderhamn						
22. juni	Vivax		Avg. 14. juni til Hernøsand						
26. juni	Carl XV	Nielsen	Ank. 17. juni fra Hull	Arendal	Jul. Hanssen m. fl.	A. Nielsen	B1	L	4 – 248
28. juni	Presto		Avg. 18. juni til Folkstone						
28. juni	Stanley		Avg. 18. juni til Bristol						
6. juli	Jernaes	Jensen	Avg. 26. juni til Hartlepool	Arendal	J.N. Jensen Thrane m. fl.	H.P. Jensen	A2	L	3 – 289
12. juli	Forsete		Avg. 2. juli til Tyne						
20. juli	Zanrak	Mathiesen	1Ank. 10. juli fra Pernambuco	Arendal	Thommesen & Smith	A. Mathiesen	A1	L	1 – 595
24. juli	Carl XV		Avg. 5. juli til Perth						
3. aug.	Arendal		Avg. 24. juli til Dover						
10. aug.	Zanrak		Avg. august til Savannah						

31. aug.	Gipsy Queen	Olsen	Ank. 28. august	Arendal	Carsten taraldsen m. fl	C. Taraldsen	A2+	L	2 – 453
14. sept.	Patrie	Clemetsen	Ank. 4. september fra Leith	Arendal	H. H. Pettersen	C. Zachariasse n	A2*	N	2 – 283
21. sept.	Tancred	Bjørnløw	Ank. 18 september fra Savannah	Arendal	G. Olsen m. fl	L.A. Bjørnløw	A2+	L	2 – 455
12. okt.	Saga	Bork	Avg. 2. oktober til Grimsby	Arendal	Hans Kallevig m. fl	H. Borch	A2+	L	2 – 686
12. okt.	Patrie		Avg. 2. oktober til Woorberry						
12. okt.	Tancred		Avg. 2. oktober til Arendal						
12. okt.	Gipsy Queen		Avg. 2. oktober til Søderhamn						

1897

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifikasjon Veritas & Farvann		Bæreevne/ tonnasje
13. mai	Pasteur	Westermarck	Ank. 12. mai fra Belize	Arendal	J. E. Hanssen	G. Westermarck	A 1	L	1 – 432
15. mai	Tancered	Bjørnløw	Ank. 14. mai fra Black River	Arendal	Gunder Olsen m. fl.	L. A. Bjørnløw	A 2	L	2 – 471
21. mai	Mercur	Hansen	Ank 15. mai fra Brunsvick	Arendal	Johan Kløcker m. fl.	Andr. Hansen	A 1	L	1 – 737
28. mai	Dp. Alf	Ossuldsen	Ank. 20. mai fra Grangemouth	Arendal	Chr. Eide & Hein	A.Osuldsen	2 A 1		Gt:1128 Nt: 699
29. mai	Dp. Alf		Avg. 28. mai til Grangemouth						
10. juni	Pasteur	Westermarck	Avg. 1.juni til Sundsvall	Arendal	Jul. E. Hanssen m. fl.	G. Westermarck	A 1	L	1 – 432
14. juni	Tancred		Avg. 4. juni til Hernøsand						
28. juni	Hermanos	Andersen	Ank. 26. juni fra Barrow	Arendal	Gunder Olsen m. fl.	S. Andersen	A 2	L	3 – 389
2 juli	Dp. Alf	Ossuldsen	Ank. 23. juli fra Grangemouth	Arendal	Chr. Eide & Hein	A.Osuldsen	2 A 1		
5. juli	Vinggolf	Krogh	Ank. 3. juli fra Jamaica	Arendal	Chr. Th. Boe m. fl.	Chr. A. Krogh	A 1	N	1 – 405
20. juli	Vivax	Hauger	Ank. 20. juli fra Savannah	Arendal	T. Thommesen & Søn	E. N. Houger	A 1	L	1 – 1129
26. juli	Dp. Alf	Osuldsen	Ank. 24 juli fra Grangemouth	Arendal	Chr. Eide & Hein	A.Osuldsen	2 A 1		
4. aug.	Dp. Alf		Avg. 3. august til Grangemouth						
16. aug.	Vivax		Avg. 8. august til Wiborg						

20. aug.	Vimeria	Olsen	Avg.19. august fra Grangemouth	Arendal	Nicolay Olsen m. fl.	F. Olsen	A 2*	N	2 – 962
27. aug.	Dp. Alf	Osuldsen	Ank. 27. august						
6. sept.	Dp. Alf	Osuldsen	Avg. 5. september						
9. sept.	Ibis	Christiansen	Ank. 3. september fra Holbox	Arendal	N. A. Fløystad m. f.	A. N. Christiansen	A2*	N	2 – 467
25. sept.	Regia	Duus	Ank. 24. Sepember fra Savannah	Arendal	T. Thommesen & Smith	T. Duus			531
29. sept.	Ibis		Avg. 23. September til Wiborg						
30. sept.	Swift	Sivertsen	Ank. 29 september	Arendal	S. Eyde m. fl.	G. Sivertsen	A2	N	3 – 452
1. okt.	Dp. Alf	Ossuldsen	Ank. 30. oktober						
1. okt.	Rota	Jørgensen	Ank. 25. september fra Grangemouth	Arendal	P. C. Pedersen m.fl.	A. L. Pedersen	A1	L	2 – 498
7. okt.	Swift	Sivertsen	Ank. 29. september fra Havre						
7. okt.	Dp. Alf	Ossuldsen	Ank. 30. Oktober fra Grangemouth						
11. okt.	Dp. Alf	Osuldsen	Avg. 9. oktober til Montreal						
14. okt.	Vimeria	Olsen	Avg. 7. Oktober til Gratton	Arendal	Nicolay Olsen m. fl.	F. Olsen	A2*	N	2 – 962
15. okt.	Dp. Alf	Ossuldsen	Avg. 9. oktober til Methil og Grangemouth						
9. nov.	Swift	Sivertsen	Avg. 3. november til Yarmouth						

1906

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifikasjon Veritas & Farvann	Bæreevne/tonnasje
22. mai	Dp. Arendal	Olsen	Ank. Kronstad 21. mai fra Sunderland	Arendal	Actselsk Arendal Chr. Eide og Hein	M. K. Olsen	Ukjent	Gt: 1387 Nt: 767
26. mai	Dp. Arendal		Avg. til St. Petersburg					
31. mai	Dp. Arendal		Avg. 30. mai til Terneuzen					
21 juni	Dp. Arendal	Olsen	Ank. 21. juni fra Newcastle					
26. juni	Dp. Arendal		Ank. 25. juni til Wiborg					
13. juli	Dp. Byggland	Olsen	Ank. 12. juli fra Hartlepool	Arendal	Actsels. Dampskibet Byggland Svenningsen & Mogensen	E. A. Olsen	*1 A1	
13. juli	Dp. Fanny	Falck	Ank. 12. juli	Arendal	Actsels. Fanny Adolf Kallevig	Marthin Falck	2 A1	Gt: 480 Nt: 288
18. juli	Dp. Byggland		Avg. 17. juli til Kristinestad					
28. juli	Dp. Arendal		Ank. 27. juli					
2. aug.	Dp. Fanny		Avg. 26. juli til Uddevalla					
8.	Dp. Arendal		Avg. 7. august til					

aug.			Terneuzen						
30. aug.	Dp. Arendal		Ank. 30. august						
10. sept.	Dp. Arendal		Ank. 3. september til Wiborg						
28. sept.	Dp. Byggland		Ank. 28. september						
3. okt.	Dp. Arendal		Ank. 2. oktober fra Newcastle						
6. okt.	Dp. Arendal		Avg. 6. oktober til Wiborg						
23. okt.	Alert	Pedersen	Ank. 22. oktober til Kronstad fra Campeche	Arendal	Actsels Alert 1905 Thv. Thorsen	K.Pedersen	A2*	L	2 – 556
30 okt.	Alert		Avg. 23. oktober til St.Petersburg						
15. nov.	Alert		Avg. 9. November til Arendal						

1910

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifikasjon Veritas & Farvann	Bæreevne/tonnasje
23. april	Dp Hisø	Pedersen	Avg. 22. april til St.Petersburg fra Rotterdam	Arendal	Actselsk Hisø Crr. Th. Boe & Sønn	C. P. Pedersen	1 A1	Gt: 1562 Nt: 941
30. april	Dp Hisø	Andersen	Avg. fra Kronstad til Hull					
2. mai	Dp Hisø	Pedersen	Avg. 1.mai til Helsingør					
14. mai	Dp. Arendal	Olsen	Ank 13. mai til Kronstad fra Cardiff	Arendal	Achselsk Arendal Chr. Eyde	M. K. Olsen	Ingen klasse	Gt: 1387 Nt: 873
24. mai	Dp Arendal		Avg. 17 mai til St. Petersburg					
25. mai	Dp Arendal		Avg. fra St. Petersburg til Boness					
20. juni	Dp Arendal	Olsen	Ank. 16 juni	Arendal	Actselsk Arendal Chr. Eyde	M. K. Olsen	Ingen klasse	
24. juni	Dp Fram*		Ank. 17 juni til Kronstad	Mulig Arendal	Arendals Vasdrags Fellesflødnings-Forening J. Venstøpt	Mathias K. Tveitane	+ 1 A1	
25. juni	Dp Arendal	Olsen	Ank. 18. juni til St.Petersburg					
29. juni	Dp Arendal		Avg. 28. juni til Newcastle on Tyne					
1. juli	Dp Aagot	Clementsens	Ank. 1. juli til Kronstad	Arendal	Atcselsk Aagot Arthur Hein	P. Clemetsen	Ingen klasifikasjon	Gt: 1385 Nt: 854

5. juli	Dp Aagot		Ank. 4. juli til St.Petersburg						
12. juli	Dp Aagot		Avg 12. juli til Hull						
16. juli	Dp Tholma	Jæger	Ank. 15. juli til Kronstad	Arendal	Actslsk Thomla T. Thommesen & Sønn	Fred. Jæger	Ingen klasifikasjon		Gt: 1896 Nt: 1187
25. juli	Dp Tholma		Avg. 15 juli til Grimsby						
30. juli	Dp Tholma		Avg. 29. juli til Hull						
4. aug.	Dp Atlas	Jacobsen	Ank. 4. august til Cronstadt	Arendal	Actslsk Atlas Chr. Eyde	G. E. Jacobsen	+ 1 A1		Gt: 1347 Nt: 809
11. aug.	Dp Aagot		Ank. 11. august til Cronstadt						
11. aug.	Dp Hisø	Pedersen	Ank. 4. august	Arendal	Actslsk Hisø Chr. Th. Boe & Sønn	C.P. Pedersen	+ 1 A1		Gt: 1562 Nt: 941
16. aug.	Dp Atlas		Ank. 9. august til St.Petersburg						
18. aug.	Dp. Atlas		Avg. 17. august til Newcastle on Tyne						
23. aug.	Dp Hisø		Avg. 19. august fra St.Petersburg til West Hartlepool						
29. aug.	Dp Tromø	Sørensen	Ank. 29. august til St.Petersburg	Arendal	Atcslsk Sørlandet Engelbrethsen & Henriksen	H. M. Sørensen	+ 1 A1		Gt: 694 Nt: 373
1. sept.	Dp Tholma	Jæger	Ank. 24. august til Kronstad fra Hull						
7.	Dp Tromø		Avg. 6. september						

sept.			fra St.Petersburg til Pool					
8. sept.	Dp Tholma		Avg. 7. september fra Kronstadt til Hull					
12. sept.	Dp Aagot		Ank. 10. September til Cronstad					
21. sept.	Dp Aagot	Clemetsen	Avg. 21. september til Rotterdam					
8. okt.	Dp Tholma		Ank. 1. oktober til St.Petersburg					
17. okt.	Dp Aagot		Ank. 16. oktober til Cronstad					
25. okt.	Dp Tholma		Ank. 16. oktober til Cronstad					
14. nov.	Dp Aagot		Ank. 14. november til Cronstad					
21. nov.	Dp Aagot		Avg. 20. november til Rotterdam					

1914

Dato	Skipets navn	Kaptein Vestlandske	Ankomst/avgang	Hjemmehørende	Eier Veritas	Kaptein Veritas	Klassifikasjon Veritas & Farvann	Bæreevne/tonnasje
14. mai	Dp. Otterstad		Avg. 13.mai til Pitkepaai f. O	Arendal	Grefstad og Herfosons d.p. A/S	H. Mørland	1 A1	Gt: 2693 Nt: 1672
16 mai	Dp Arendal	Olsen	Ank. 16. mai til Petersburg	Arendal	A/S Arendal Chr. Eyde	M. K. Olsen	1 A1-K	Gt: 1387 Nt: 876
20. mai	Dp. Nedenes	Leschly	Avg. 12. mai til Åbo	Arendal	Chr. Th. Boe & Søn	Abr. Leschly	1 A1	Gt: 1538 Nt: 974

22. mai	Dp. Otterstad	Mørland	Avg. 16. mai						
23. mai	Dp. Arendal		Ank. 16. mai til St. Petersburg						
25. mai	Dp. Arendal		Avg. 24. mai til Christinestad						
26. mai	Dp. Arendal	Olsen	Ank. 16. mai						
26. mai	Dp Husø	Olsen	Avgang 16. mai fra St. Petersburg	Arendal	A/S Sørlandet Engelbrethsen & Henriksen	Fr. Iversen	1 A1		Gt: 1823 Nt: 1099
29. mai	Dp Hisø*		Ank. 28. mai til St. Petersburg fra Nantes	Arendal	To selskaper med Hisø				Gt: 1562 Nt: 941
30. mai	Dp Arendal		Avg 24. mai til Christiansand						
8. juni	Dp. Prima	Andersen	Ank. 6. juni fra København	Arendal	A/S S/S Prima Kallevig & Messel	A. Andersen	1 A1		Gt: 1233 Nt: 761
24. juni	Dp. Nedenes	Leschly	Ank. 23. juni fra Hull til St. Petersburg	Arendal	Dampskipsel. Nedenes Chr. Th. Boe & Søn	Abr. Leschly	1 A1		
29. juni	Dp. Otterstad		Ank. 29. juni	Arendal	Grefstad og Herlofsons dp.selsk. A/S	H. Mørland	1 A1		
3. juli	Dp. Arendal	Olsen	Avg. 2. juli til Fredrikshamn	Arendal	A/S Arendal Chr. Eyde	M. K. Olsen			
4. juli	Dp. Otterstad		Ank. 1. juli til Petersburg						
4. juli	Dp. Arendal	Olsen	Ank. 30. juni						

4. juli	Dp. Otterstad	Mørland	Ank.30. juni til Kronstad						
6. juni	Dp. Nedenes		Avg.5. juli til Manchester						
7. juli	Dp Arendal		Ank. 30. juli						
10. juli	Dp. Otterstad		Ank. 2.Juli til Petersburg						
10. juli	Dp. Arendal		Avg. 2.juli til Fredrikshamn						
11. juli	Dp. Nedens		Avg. 5. juli til Manchester						
15. juli	Dp. Otterstad		Avg. 14. juli til Hull Fra St. Petersburg						
21. juli	Dp. Thorgny		Ank. 20. juli til St. Petersburg	Arendal	A/S Thorgny Thommesen & Søn	B. Bertelsen	1 A1		Gt: 734 Nt: 398
25. juli	Dp. Otterstad		Avg. 23. juli fra St. Petersburg til Hull						
28. juli	Dp. Tholma		Ank. 27. juli	Arendal	A/S Thomla Thommesen & Sønn	Fred. Jæger			Gt: 1896 Nt: 1187
7. aug.	Dp. Tholma		Avg, 9. august til Stockholm						
31. aug.	Dp. Tholma		Ank. 31. august til St.Petersburg						
5. sept.	Dp. Tholma	Jæger	Avg. fra St. Petersburg						
15. sept.	Bark Mona		Avg. fra Kronstad til Arendal	Arendal	A/S Mona Bernh. Samuelsen	L. Larsen			Gt: 1063 Nt: 965