

Johnny Østreim

«Look to Froland»

Masteroppgave i historie, Universitetet i Agder 2018

Veileder: Gustav Sætra



Bark Bjørnetraa på vei til Queenstown juli 1871

Fører: Ole Nikolay Danielsen fra Grefstad i Fjære

Innhold

	Side
1.0 INNLEDNING	8
1.1 Tema, problemstilling og forskningssituasjon	8
1.2 Avgrensning	11
1.3 Litteratur	12
1.4 Primærkilder	12
2.0 TEORI	14
2.1 Michael E. Porter: Verdikjeden	14
2.2 Immanuel Wallerstein: Det moderne verdenssystem	15
2.3 Ferdinand Tönnies: Gemeinschaft und Gesellschaft	17
2.4 Det store hamskiftet – «Steen mot Stein»	18
2.5 Thomas Højrup: Livsformer	20
3.0 KOMMUNIKASJON OG TEKNOLOGI	23
3.1 Kommunedeling	24
3.2 Veier	25
3.3 Telefon og telegraf	27
3.4 Jernbane	27
4.0 SKIPSREDERE I FROLAND 1850-1905	30
4.1 Bønder og redere i treseilskutetiden 1850-1905	32
4.2 Bøndernes, skipsbyggernes og redernes parter i skutene	33
4.2.1 Rederiet <i>Ask</i>	33
4.2.2 Rederiet <i>Ugland</i>	35
4.2.3 Rederiet <i>Bjørnetraa</i>	36
4.2.4 Rederiet <i>Messel</i>	38
4.2.5 Rederiet <i>Limpio</i>	40

4.2.6 Rederiet <i>Bøylesta</i>	41
4.3 Fra høykonjunktur til økonomisk krise	42
4.3.1 Vekstperioden 1850-75	43
4.3.2 Krakk og tilbakegang 1875-1905	45
4.4 Etableringen av Frolands Sparebank	46
4.5 Kvinnestyre på frolandsgårdene	48
4.6 Skipsredere uten skog	49
4.7 Oppsummering	
5.0 SJØFOLK I FROLAND	51
5.1 Redere og kapteiner	54
5.2 Sjøfolkenes sosiale og geografiske tilhørighet	60
5.3 Lærernes innflytelse	62
5.4 Prestenes, lensmennes og ordførernes innflytelse	63
5.5 Oppsummering	64
6.0 SKIP, FARTSRUTER OG LØNNSOMHET	65
6.1 Fartsruter	65
6.1.1 Østersjøen og Nordsjøen	66
6.1.2 Hvitehavet	68
6.1.3 Nord-Amerika	69
6.1.4 Sør-Amerika og Vestindia	70
6.1.5 Sør-Afrika	72
6.1.6 Andre fartsruter	73
6.2 Lønnsarbeidere på land og til sjøs	73
6.2.1 Tømmermerkere	74
6.2.2 Tømmerhuggere	75
6.2.3 Tømmerfløtere	76
6.2.4 Sagbruksarbeidere	76

6.2.5 Arbeidere på verft	78
6.2.6 Kapteinen	79
6.2.7 Styrmenn og underordnede sjøfolk	80
6.3 Lønnsomhet for skipene <i>Bjørnetraa</i> og <i>Bøylesta</i>	81
6.4 Meglerforbindelser	83
6.5 Oppsummering	86
7.0 DAMPSKIPSTID OG SPEKULASJON 1915-20	88
7.1 Bønder og redere i dampskipstiden 1915-20	89
7.2 De bedrestilte aksjespekulantene i Froland i dampskipstiden 1915-20	89
7.3 Aksjer, utbytte og gjeld	90
7.4 Oppsummering	93
8.0 NETTVERKSANALYSE	94
8.1 Skipsbygging og sosial omgang	94
8.2 Økonomiske relasjoner	96
8.3 Oppsummering	98
9.0 KONKLUSJON	99
LITTERATUR OG KILDER	102
Litteratur	102
Artikler	105
Primærkilder	106
Trykte kilder, aviser, årbøker og klassifikasjonsregistre for skip	108
Internett	109
VEDLEGG	110
I Skipsredere i Froland i 1889	110

II Hvem styrte gårdene i Froland i 1875?	111
III Fartsruter for barken <i>Bjørnetraa</i> 1867-69	117
IV Fartsruter for barken <i>Bøylesta</i> 1872-98	117
V Fartsruter for barken <i>Messel</i> 1887-92	119
VI Personer og yrker i Froland i 1875	120

FIGURER OG TABELLER

Figur 1.1: Kart over Aust-Agder	8
Tabell 1.1: Antall skipsredere i Froland i utvalgte år 1855-1920	10
Figur 3.1: Fløtningskart over Arendalsvassdraget	23
Figur 4.1: Elvekart over Froland	31
Tabell 4.1: Fordeling av parter i briggen <i>Ask</i>	33
Tabell 4.2: Fordeling av parter i fullriggeren <i>Ugland</i>	35
Tabell 4.3: Fordeling av parter i barken <i>Bjørnetraa</i>	36
Tabell 4.4: Fordeling av parter i barken <i>Messel</i>	38
Tabell 4.5: Fordeling av parter i briggen <i>Limpio</i>	39
Tabell 4.6: Fordeling av parter i barken <i>Bøylesta</i>	40
Tabell 4.7: Årlig nybygd treskipstonnasje i Norge 1850-1920	41
Tabell 4.8: Frolands skipsredere fordelt etter krets	43
Tabell 4.9: Ligningsverdier i Froland etter krets	45
Tabell 4.10: Fordeling av mannsstyrte og kvinnestyrt gårdsbruk	48
Figur 5.1: Skolekretsene i Froland herred 1875	52
Figur 5.2: Nedenes skolekrets i Øyestad herred 1875	52
Tabell 5.1: Sjøfolkenes gjennomsnittsalder	57
Tabell 5.2: Frolands sjøfolk, bosatt i Froland i 1865	58
Tabell 5.3: Frolands sjøfolk, bosatt i Froland i 1875	59
Tabell 5.4: Frolands sjøfolk, bosatt i Froland i 1900	59
Tabell 5.5: Frolands sjøfolk, bosatt i Froland i 1910	60
Figur 6.1: Østersjøen og Bottenviken	66

Figur 6.2: Fartsruter for barken <i>Bjørnetraa</i> 1867-69	67
Figur 6.3: Fartsruter for barken <i>Bøylesta</i> 1872-80	70
Figur 6.4: Fartsruter for barken <i>Messel</i> 1887-92	72
Tabell 6.1: Yrkesfordeling i Froland i 1875	74
Tabell 6.2: Daglønn, etter yrker. Bygder. 1875-1920. Kr.	74
Tabell 6.3: Verdier av skårne bord fra sagene	76
Figur 6.5: Kart over sagbruk i Froland i 1889	77
Tabell 6.4: Lønn til mannskapet på barken <i>Messel</i> 1888-89	81
Tabell 7.1: Frolandsredernes formue og inntekt 1916	90

Forord

Da jeg høsten 2016 begynte på masterstudiet i historie på Universitetet i Agder i Kristiansand, hadde jeg bestemt meg for å skrive om skipsredere fra min hjemkommune. Min problemstilling var derfor tidlig klar: Hvordan greide bøndene i Froland å bli skipsredere? I første omgang hadde jeg tenkt å avgrense oppgaven til perioden 1850-1905. Det var i 1850 at den britiske navigasjonsakten ble opphevet og frihandelen innført, og det var i 1905 at frolandsbøndenes tid som partseiere i seilskip tok slutt. Etter å ha gjennomgått en rekke ligningskladder for Froland herred, viste det seg at frolendingene en kort periode under Den første verdenskrig igjen var inne på eiersiden i flere skip, da som dampskipsaksjonærer. Oppgaven går derfor frem til 1920. Jeg følger også sjøfolk som seilte i det internasjonale fraktmarkedet i samme periode.

Etter at jeg begynte på masterstudiet kom jeg med i forskningsprosjektet *Russian Timber, Norwegian Ships, English Market, 1850-2017*. I forbindelse med prosjektet arbeides det med en antologi der jeg skriver en artikkel basert på denne oppgaven.

I masteroppgaven har jeg brukt rikelig med primærkilder. Her har jeg fått god hjelp av de ansatte ved KUBEN Aust-Agder museum og arkiv og ved Statsarkivet i Kristiansand. Jeg takker Tormod Christiansen som har lest korrektur. En stor takk til min veileder, Gustav Sætra, for kommentarer, innspill, tips og gode samtaler.

1.0 Innledning

1.1 Tema, problemstilling og forskningssituasjon

Temaet for denne oppgaven er bytteøkonomien og nettverket mellom innlandskommunen Froland og kystkommunene Stokken, Fjære og Grimstad i Aust-Agder i årene ca. 1850-1920. Året 1850 er valgt fordi den britiske navigasjonsakten ble opphevet og frihandelen innført. Dette, og Krim-krigen, førte til en økonomisk oppgang for rederiene i Froland.¹ Året 1920 er valgt fordi det var siste året før krisen slo inn i 1921.²

Problemstillingen er: *Hvordan greide bøndene i innlandskommunen Froland å bli skipsredere og sjøfolk som seilte i det internasjonale fraktmarkedet 1850-1920?*

Svaret er at bøndene i innlandet eide skogene og leverte tømmer til skipsbyggeriene på kysten. Mesteparten av tømmeret fløtet bøndene selv på elvene i flere roder frem mot kysten, og bøndene ble betalt for arbeidet av *Arendals Vasdrags Brugseierforening*. De arbeidet dessuten ved bommene på Messel og Asdal, der tømmeret ble skilt ut til hver enkelt trelasthandler. Ved kysten fikk de arbeid med å skille ut tømmer til trelasthandlerens sagbruk og til eksport, hovedsakelig til Storbritannia.³

Figur 1.1: Kart over Aust-Agder.



Kilde: www.handicapsiden.no

¹ Johnsen og Sætra 2016: 122

² Johnsen og Sætra 2016: 208

³ Arendals Vasdrags Brugseierforening. Direksjonsforhandlinger 1813-1891. KUBEN AAmA

Problemstillingen går inn i sosiologen Ferdinand Tönnies' diskusjon om forholdet mellom *Gemeinschaft* og *Gesellschaft*. Det førstnevnte begrepet betegner tradisjonelle samfunn med sterke sosiale bånd og avhengighet mellom individene, i motsetning til *Gesellschaft*, som viser til et mer moderne markedsøkonomisk system, hvor samfunnet består av handel og forskjellige former for kontrakter. Perioden jeg her berører, representerer en brytningstid mellom et tradisjonelt bondesamfunn og et mer moderne kapitalistisk samfunn.⁴ Jeg vil hevde at bøndenes tilknytning til kystens skipsbyggere og trelasthandlere drev dem inn i det kapitalistiske samfunnet og at de av den grunn så på samhandelen med skipsbyggerne som om det var et investeringsselskap med utspring i gårdsdriften. Historikeren Anne Tone Aanby har i boken *Skipsbyggmesterens tid – Skipsbygging i Vikkilen 1750-1920*, vist at nettverket mellom de indre bygdene og kysten var etablert på 1500-tallet. Bøndene stod for drift av tømmeret frem til utskipningsstedet, der nederlenderne overtok i uthavnene, og sørget for frakt til europeiske havner. Blant frolandsbøndene finner vi Oluf Messel (fra Øvre Messel) og hans sønn Daniel, som var tømmerkontrollør i Grimstad.⁵ Da Olufs sønn, Hans, overtok Øvre Messel, var han Frolands største eiendomsbesitter.⁶ Messel-familien hadde på denne måten fått et forretningsnettverk. I min periode, 1850-1920, var nettverket enda sterkere utbygd. Det skyldtes at det ble bygd langt flere skip i denne perioden.⁷

Et moment som vil ha relevans for å besvare oppgavens problemstilling vil derfor være å se nærmere på frolandsbøndenes nettverksrelasjoner når det gjelder giftemålmønster på bygdene, og hvorvidt ekteskap ble inngått på strategisk og forretningsmessig grunnlag. Slektene sørget i min periode for at det ble inngått strategiske ekteskap som styrket felles næringsvirksomhet med kystens skipsbyggere.

I tillegg til Aanbys registrering, er det foretatt en studie for Iveland kommune, 5 mil vest for Froland kommune. Hovedoppgaven til historikeren Anette Askedal drøfter valg av ektefelle i spenningen mellom romantikk og rasjonalitet. Mellom de to periodene 1720-60 og 1800-40 har hun funnet en endring i giftemålmønsteret i retning av et mer selvbestemt og romantisk ekteskapsmønster.⁸

Høydepunktet for frolandsbøndenes satsing på skipsfart kom i første rekke som følge av en generell politisk og økonomisk liberalisering gjennom lovverket i Norge og utlandet fra

⁴ Tönnies 1932: 16-19

⁵ Aanby 2012: 84-86

⁶ Fiane 1989: 445 og folketelling for Froland herred 1875

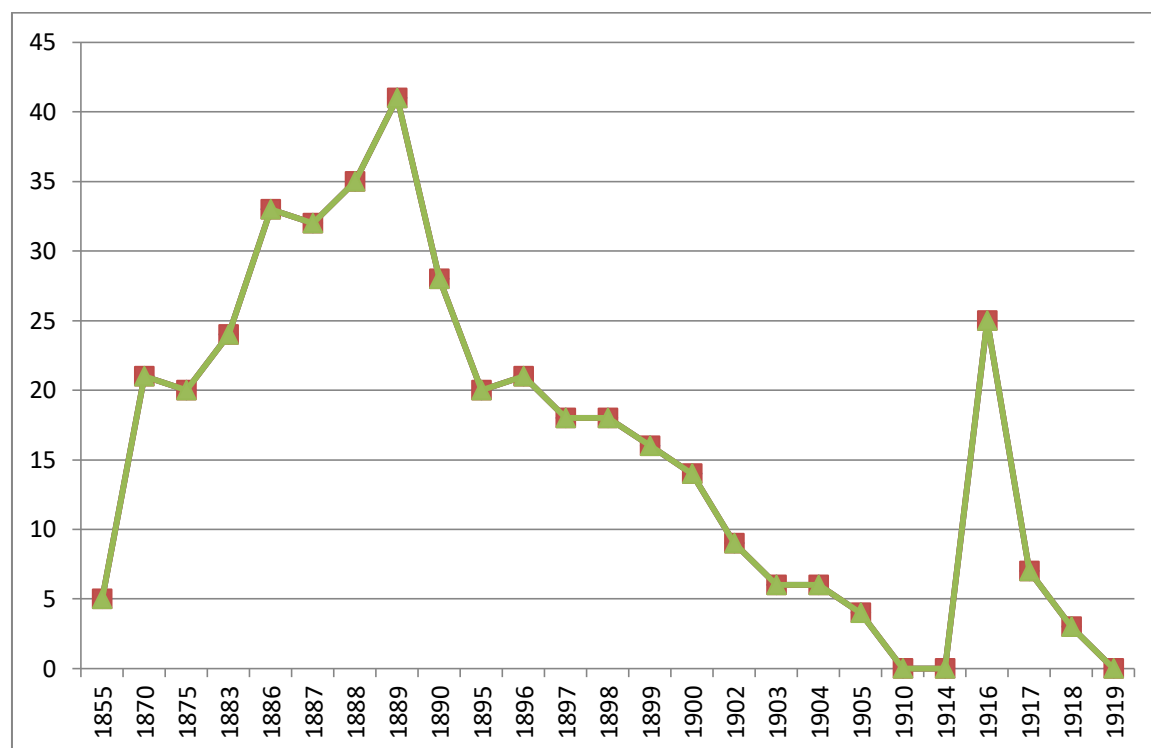
⁷ Aanby 2012: 84-86

⁸ Askedal 2007:112.

midten av 1800-tallet, der min undersøkelse starter. Det var i denne perioden levering av trevirke til verftene var på det høyeste. Frolendingene fikk et godt utbytte av skipspartene frem til 1880-årene. En høykonjunktur i 1888-89 skapte ny interesse for å sette parter i skip. Det resulterte i at det i 1889 var 40 skipsredere i Froland.⁹

Blant annet gikk Gullaug Olsen Jomaas (1851-1929), Jørgen Halvorsen Ugland m.fl. sammen om bygging av skip i Vikkilen. Dette ble satt i gang i 1890, men markedet brøt sammen kort tid senere. Treskipsbyggingen gikk sterkt tilbake, og frolendingenes innskudd i form av tømmer tilsvarende redusert.¹⁰ I 1905 var frolandsbøndenes tid som partseiere i seilskip over. Når jeg likevel har valgt å avgrense oppgaven frem til 1920, skyldes det at det under første verdenskrig var flere frolendinger som var aksjonærer i dampskip.¹¹

Tabell 1.1: Antall skipsredere i Froland i utvalgte år 1875-1920



Kilde: Folketelling for Froland 1875 og likningskladder for Froland herred 1883-1920. Perioden 1855-75 er anslag på bakgrunn av regnskapsbøkene til skipsbyggerne for frolandsrederne.

⁹ Likningskladder for Froland herred 1884-1905

¹⁰ Dannevig 1979: 78.

¹¹ Likningskladder for Froland herred 1916-17, 1917-18, 1918-19, 1919-20, 1920-21 og 1921-22

1.2 Begrepsavklaringer og avgrensninger

I oppgaven er det flere begreper som går igjen: skipsreder og partseier, skip og rederi. Lov om sjøfarten av 1860 fastslo at hvert enkelt skip var ett rederi. Jeg omtaler for det meste *Ask, Ugland, Bjørnetraa* etc. som skip, men når jeg viser til oversikter over ulike partseiere, omtaler jeg dem som rederier. Etersom hver partseier hadde en eller flere skipsparter i rederiet, var de redere.¹²

I kapittel 1.1. har jeg allerede avgrenset oppgaven tidsmessig fra 1850 til 1920. Geografisk må jeg gjøre flere avgrensninger. Når det gjelder frolandsbøndene, avgrenser oppgaven seg til gamle Froland herred (kommunegrensen fra før 1967). Mykland inngår dermed ikke i analysen. En del skipsmateriale ble riktignok kjørt med hest på vanskelige veier fra Mykland til Arendal og Grimstad, men fløtingen foregikk for det meste i Tovdalsvassdraget, som munner ut i Kristiansand. Tømmerfløtingen i Froland gikk for det meste ut i Nidelva.¹³ Gårdene i Dalen krets (Øynaheia) er heller ikke tatt med i analysen ettersom området lå under Birkenes kommune frem til 1. januar 1991.¹⁴

Men i og med at bøndene fløtet og leverte tømmeret til skipsbyggeriene på kysten, må det også gjøres en avgrensning her. Samtlige av disse skipsbyggeriene lå innenfor dagens Arendal og Grimstad kommuner. På den andre siden var det mange skipsbyggerier i dette området, og en enkelt frolandsbonde kunne levere tømmer og skipsvirke til flere verft. Ole Torjussen Langeid/Bøylestad var blant bøndene som leverte tømmer og tok parter i skip flere steder, blant annet på Grefstad, Natvig, Saltrød og Kvaseberg.¹⁵ I denne oppgaven har jeg imidlertid begrenset meg til Jens Tellefsen Uglands skipsverft i Vikkilen og John Aanonsens verft på Saltrød. Disse verftene ligger i henholdsvis den vestlige og den østlige delen av dagens Aust-Agder fylke, og er representative når jeg skal illustrere hvordan samarbeidet mellom frolandsbøndene og skipsbyggerne på kysten foregikk, og hvordan et rederi ble bygd opp.

¹² Johnsen og Sætra 2016: 126

¹³ Amtmannsberetning for Nedenes Amt 1866-1870

¹⁴ Statistisk Årbok 1991: 42

¹⁵ Grefstad 2009: 146, *Regnskabsbog for Saltrøe Værft*, http://www.skuteregisteret.no/skuter/erik_dale_1749 og Svenningsen 2011: 67-68

1.3 Litteratur

Flere norske faghistorikere, lokalhistorikere og journalister har publisert bøker og artikler som vil bli nevnt i denne oppgaven. Det er imidlertid gjort lite eller ingen helhetlig forskning på innlandsbøndenes rolle som skipsredere tidligere. Det er bare berørt hist og her i enkelte bygdebøker. Blant unntakene finner vi Anne Tone Aanby, som i sin bok *Skipsbyggmesterens tid* (2012) har laget flere slektstrær for å illustrere sterke familienettverk innen trelasthandel og skipsbygging i Fjære og Grimstad kommuner på den ene siden og Froland.¹⁶ En tilsvarende funksjon har Anders K. Grefstads artikkel, *Skutebygging og skipsfart på en kystgård i Fjære*.¹⁷ Kristen Taraldsens manuskript til boken om rederiet O. B. Sørensen viser at et handelshus på Tromøy stod i en regelmessig handelsforbindelse med frolandsbøndene.¹⁸

Bygdeboken for Froland av Birger Dannevig og gårds- og slektsbøkene til Egil Fiane har vært nyttige oppslagsverk for å finne opplysninger om de enkelte gårdene.¹⁹ Bygdeboken for Stokken av Harald Berntsen har også vært nyttig bakgrunnsstoff.²⁰

Det er imidlertid gjort en god del forskning om skipsbygging og rederivirksomhet for kysten i form av hovedoppgaver/masteroppgaver og faglige artikler. I de senere årene står masteroppgaven til Anna Svenningsen sentralt. Hun har vist hvordan et familierederi ble bygd opp med en reder i Arendal som var pater familias, en bror som var skipsbygger på Natvig i Øyestad vest for Arendal og kapteiner i Olsen-familien i Dypvåg ved Tvedestrand.²¹ Kari Anna Onestad har skrevet masteroppgave om fraktfarten på norske skip fra Russland til Storbritannia.²² Mellomfagsoppgaven til Yvonne Olsen om skipsbygging i Stokken har gitt meg grunnlag for sammenligning med min oppgave.²³

1.4 Primærkilder

Oppgaven har i stor grad basert seg på primærkilder, som ligningsprotokoller og ligningskladder. Ligningskladdene er vel så viktige som protokollene i min sammenheng. I

¹⁶ Aanby 2012: 84-86

¹⁷ Grefstad 2009: 138-190

¹⁸ Taraldsen, manus s. 67-68, 71-72 og 143-147

¹⁹ Dannevig 1979 og Fiane 1989-91

²⁰ Berntsen 1981: 148-183

²¹ Svenningsen 2011: 25-122

²² Onestad 2016: 39-111

²³ Olsen 2002

protokollene er det den endelige ligningen som fremkommer med bestemte summer, mens kladdene oppgir mer eksakte opplysninger, blant annet hvilke skip det gjelder, om enn i noe begrenset omfang for enkelte år. Utfordringen med ligningskladdene er at de ikke går lenger tilbake enn til 1883. Ligningsprotokollene går imidlertid tilbake til 1851. Folketellinger både for Froland og omkringliggende kommuner er gjennomgått. For Stokken har jeg også brukt en primærkilde, regnskapsboken for Saltrød verft. Denne berører direkte skipsbyggingen på verftet, men også de bøndene som leverte tømmer til verftet, og som ofte hadde eierinteresser i skipene.

I min masteroppgave vil jeg også ta for meg skipene i fart. Det vil som nevnt være vesentlig å finne frem til om det var skipsredere i Froland som ble kapteiner, men jeg vil også finne ut om det var flere blant mannskapet som kom fra Froland, og hva som var bakgrunnen for at de ble sjøfolk. Var det fordi de ikke var odelsgutter, og av den grunn måtte finne seg et levebrød utenfor gården? Her vil gårdsarkivet Bjørnetrø og forretnings- og fartøysarkivene *Bøylesta* og *Messel*, på Kuben i Arendal, være til god hjelp. I arkivene finnes det regnskap for skipene, korrespondanse, og ikke minst – mannskapslister med lønnsopplysninger for hver enkelt om bord, og fartsruter som viser skutenes ferd i fraktmarkedet verden rundt. Frolendingene var med andre ord sjøfolk i et internasjonalt arbeidsmarked.

Men for å bli kjent med frolendingene har jeg også tatt for meg folketellingene for 1865, 1875, 1900 og 1910 fra digitalarkivet.no. Folketellingen 1875 er hentet fra primærkilder med gotisk skrift. Alt dette var et tidkrevende arbeid, men nødvendig for å få registrert husholdene i Froland, skipsbyggerne på Saltrød og i Fjære, og skipene i sine fartsruter. Når det gjelder frolendingene som sjøfolk, har jeg gått igjennom mønstringsarkivene for Arendal og Grimstad mønstringskretser på Statsarkivet i Kristiansand. De er skrevet med gotisk skrift i 1860- og 70-årene, deretter på latinsk, men fortsatt håndskrevne i hele min periode.

2.0 Teori

I dette kapitlet vil jeg vise hvordan forskjellige utvalgte teorier kan bidra til analysen av mitt tema.

2.1 Michael E. Porter: Verdikjeden

Michael E. Porter innførte i 1985 begrepet ”verdikjede”. Begrepet var ment som et hjelpemiddel til å analysere en bedrifts konkurransefortrinn. Ifølge Porter var bedriftens verdikjede en del av et større verdisystem hvor bedriftens kunder og leverandører hadde egne verdisystemer. Aktivitetene til aktørene i verdisystemet ville ha innvirkning på verdiskapningen.²⁴ Porter delte nemlig bedriften inn i to hovedaktiviteter; primæraktiviteter og sekundæraktiviteter.

Mens primæraktivitetene angår verdiskapningen direkte, defineres sekundæraktiviteter som hovedformål å understøtte primæraktivitetenes arbeid. Av primæraktiviteter inneholder Porters modell fem overordnede aktiviteter. Den første går på råvarehåndtering, lagring, lagerstyring og returnering av varer. Neste skritt er å omskape varene til et sluttprodukt som er klare for levering. Derneft følger aktiviteter som sørger for å ta vare på sluttproduktene til de er levert hos kunden. En fjerde kategori er aktiviteter som sørger for markedsføring og prising av varen. Tilslutt følger aktiviteter som skal forbedre et produkt og å reparere et produkt som ikke fungerer, slik at kunden blir tilfreds.

Et lignende mønster følger sekundæraktivitetene. Her opererer Porter med fire hovedaktiviteter: Innkjøp, teknologiutvikling, personalaktiviteter og infrastruktur. De to sistnevnte tar for seg henholdsvis ulike ansettelses- og lønnsprosesser, og aktiviteter knyttet til ledelse, økonomi og juridiske spørsmål.²⁵

Porters verdikjede vil være et nyttig analyseredskap i min vurdering av lønnsomheten i byggeprosjektene for skipsrederne i Froland og skipsbyggerne ute ved kysten. En innvending mot Porters teorier kan imidlertid være at han i for stor grad fokuserer på en moderne og ordinær bedrift fra 1980-årene, og at verdikjeden derfor ikke vil ha den samme relevans når vi vurderer andre typer bedrifter eller økonomiske forhold i min periode.

²⁴ Porter 1992: 53

²⁵ Porter 1992: 60-64

På den andre siden har jeg innledningsvis vist til flere konkrete eksempler på bønder i Froland som kombinerte flere næringer. Ved siden av å være gårdbrukere og skipsredere, kunne de være fløtere og kjørerere. Fløtningslaget besto av en elvehusbond som ledet flere fløtere i sin rode. I Arendalsvassdraget var det for eksempel en rode i Songeelva, en annen i Heldøla, begge i Froland. Med jevne mellomrom måtte elvehusbonden fornye kontrakten med Arendals trelasthandleres brukseierforening. Dette skjedde ved lisitasjon, hvilket innebar at den som la inn laveste bud fikk tilslaget. Dette passer med Porters liberalistiske syn, med konkurranse i markedet. Tømmeret ble fraktet fra rode til rode i innlandet helt til de nådde fram til bommene, sagbrukene og verftstomtene ved kysten. Porters analyse får dermed relevans ettersom mine funn klart viser at bøndene var involvert i hele verdikjeden, ved å hugge trær i skogen, barked stammen slik at den ble lettere å fløte i vassdraget, og følge tømmerets ferd videre mot sagbruk og verft ved kysten. Grunnen til at jeg må klargjøre dette, er at bøndene fikk ekstra inntekter fra slike kombinasjonsnæringer.²⁶

2.2 Immanuel Wallerstein: Det moderne verdenssystem

Den amerikanske sosiologen, Immanuel Wallerstein, skiller seg klart fra Porters liberalistiske oppfatning av markedet. I sitt verk, *The Modern World-System (Det moderne verdenssystem)*, tar han utgangspunkt i marxistisk avhengighetsteori. Wallerstein hevder at opprinnelsen til det moderne verdenssystemet oppstod i Europa fra midten av 1400-tallet, og at det globale samfunnet utviklet seg gjennom ekspansjon og erobring. Dette førte, ifølge Wallerstein, til at nesten alle områder på jorden ble innlemmet i det kapitalistiske verdenssystemet på 1800-tallet.²⁷

Han hevder videre at det kapitalistiske verdenssystemet er preget av grunnleggende forskjeller i sosial utvikling og konsentrasjon av politisk makt og kapital. Dette skyldes imperienes avhengighet av økonomisk kontroll. Det ble skapt et dominerende sentrum i Europa, som økonomisk og politisk utbyttet perifere og semi-perifere verdensområder. Sentrum har fordelene av teknologisk utvikling og produserer avanserte produkter, mens periferiens rolle er å levere råvarer, landbruksprodukter og billig arbeidskraft til sentrum.²⁸ Med semi-perifere

²⁶ Arendals Vasdrags Brugseierforening, direksjonsforhandlinger 1813-91 og Stalleland 2013: 31-36

²⁷ Wallerstein 1978: 21

²⁸ Wallerstein 1979: 207-269

områder, mener Wallerstein regioner som er i ferd med å bli industrialiserte. Disse blir utnyttet av sentrum, men kan selv utnytte periferien.²⁹

Min oppgave omhandler både lokal og internasjonal økonomi. Wallersteins teori vil ha særlig relevans i drøftingen av skipenes fraktruter og lønnsomhet. Norge kan i denne sammenhengen anses som et semi-perifert område. De fraktet varer fra blant andre råvareproduserende land i Øst-Europa og Sør-Amerika, men var samtidig avhengige av britiske og amerikanske fraktoppdrag. Sentrum-periferi-teorien kan også anvendes på lokale forhold ved at den forklarer relasjonen mellom bøndene i Froland og skipsbyggerne langs kysten. I en slik analyse kan trelasthandlerne og skipsbyggerne på kysten anses som sentrum og bøndene i Froland som representanter for periferien.

Dette synet er imidlertid ikke uproblematisk. Wallersteins teorier har møtt mye kritikk, ikke bare konservative og liberalister. Flere kritikere har hevdet at Wallerstein undervurderer den kulturelle dimensjonen i det moderne verdenssystemet, og argumenterer for at det finnes et verdenssystem av global kultur som er uavhengig av kapitalismens økonomiske prosesser. Mange av Wallersteins teorier baserer seg også på tradisjonelle marxistiske dogmer, som er blitt kritisert siden slutten av 1800-tallet. Wallerstein hevder blant annet at kapitalakkumuleringen er det moderne verdenssystemets fremste mål.³⁰ Med kapitalakkumulering mente Marx at kapitalistene plasserte størsteparten av profitten i industrien til tekniske forbedringer, utvidelser, rasjonaliseringstiltak osv. På den måten ville mange arbeidere føres ut i arbeidsledighet. Gjennom storindustrialismens seier ville også stadig flere bli trukket inn den industrielle prosessen. Rikdommen ville samles på få hender, og den store massen ville bli utarmet. Litt senere oppstod det imidlertid en revisjonistisk retning innen marxismen, med den tyske sosialisten Eduard Bernstein som fremste talsmann, som mente at akkumulasjons- og utarmingsteoriene ikke holdt mål.³¹

Flere forhold i Froland viser de problematiske sidene ved Wallersteins marxistiske ståsted. Her kan jeg trekke frem forholdet mellom Arendals trelasthandlere og bøndene i Froland. I flere hundre år hadde trelasthandlerne hatt kontrollen over fløtingen i Arendalsvassdraget. På grunn av kreditthandelen, kom mange bønder i gjeld fordi trelasthandlerne beregnet altfor høye priser på sine kjøpmannsvarer. Dette skapte et motsetningsforhold mellom bonde og trelasthandler. Striden fant sin løsning i 1862, da bonde og borger ble likestilt i

²⁹ Wallerstein 1979: 276-277

³⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/Immanuel_Wallerstein . Hentet 12.10.2017.

³¹ *Familieboken*, Sjette bind. Oslo 1939: 48

fløtningsforeningen. Det er heller ikke tegn til at frolandsbøndene ble mer utbyttet og utarmet i årene som fulgte. Mange frolendirer fikk derimot en god bi-inntekt ved å knytte seg til skipsfart og maritime næringer.³²

2.3 Ferdinand Tönnies: Gemeinschaft und Gesellschaft

Ved å ta i bruk en primærkilde som regnskapsboken for Saltrød verft, har jeg undersøkt relasjonene mellom skipsbyggerne på kysten og bøndene i innlandet (Froland), og gjort nærmere rede for nettverk sett i lys av den tyske sosiologen Ferdinand Tönnies' teorier om forholdet mellom Gemeinschaft og Gesellschaft, som ble lansert i 1887. Begrepene ble innført som teoretiske verktøy, blant annet til å forstå forskjellene i sosiale nettverk i tradisjonelle landsbyer og moderne storbyer. Gemeinschaft kan forstås som fellesskap/samfunn og Gesellschaft kan språklig sett forstås som selskap, kompani, eller samfunn. Det Tönnies beskrev, var to typer samfunn, hvor Gemeinschaft betegner tradisjonelle samfunn med sterke sosiale bånd og avhengighet mellom individene.

Selv om Tönnies anså familien som det mest perfekte uttrykket for Gemeinschaft, forventet han at denne formen for samfunn mer generelt var basert på felles sted eller stedstilhørighet, delt tro, så vel som slektskap. Han inkluderte for eksempel globalt spredte trossamfunn som mulige eksempler på Gemeinschaft, og også en form for klasseidentitet, hvor det høyere borgerskap ville identifisere seg med hverandre, alle de lokale bakere ville oppfatte en form for fellesskap (for eksempel gjennom et bakerlaug), og småbønder og føydale grupper ville oppfatte seg som forbundet til hverandre av et fellesskap basert på å være i samme situasjon.

Som kontrast beskriver Gesellschaft en situasjon der enkeltpersoner handler på bakgrunn av sin egeninteresse. Ett eksempel på dette er næringslivet, hvor arbeidere, ledere og eiere ofte bare i svært begrenset forstand deler orientering eller tro, men hvor gjensidig avhengige interesser likevel holder dem sammen.

Tönnies så en overgang fra Gemeinschaft-pregede til Gesellschaft-pregede samfunn ved fremveksten av det moderne samfunnet. Overgang fra storfamilier og primærnærings til kjernefamilier, mer urbane samfunn og industri skapte andre rammer for sosiale relasjoner. Tönnies hevdet at følelsesbaserte relasjoner ble byttet ut med mer instrumentelle og

³² Sætra 1983-84: 60-72.

forretningsmessige forhold. At samfunnet utover 1800-tallet gikk i mer individualistisk retning, synes det å være bred enighet om, men Tönnies' syn på utviklingen i de menneskelige relasjonene er mer diskutabelt.³³

Anette Askedal skrev i 2007 en masteroppgave om ekteskapsinngåelser i innlandskommunen Iveland i Aust-Agder. Her sammenligner hun giftemålmønsteret i periodene 1720-60 og 1800-40 for å se om det skjer endringer over tid, og om disse endringene kan tolkes ut i fra et romantisk eller rasjonalistisk ståsted.³⁴ Mellom disse to periodene hevder Askedal at det går mot en utvikling med et mer selvbestemt og romantisk ekteskapsmønster.³⁵ Tidligere har historikerne Lawrence Stone og Edvard Shorter sett en utvikling fra et følelseskaldt fornuftsekteskap til et ekteskap preget av varme og nærhet fra slutten av 1700-tallet. Flere historikere og forfattere har i ettertid ment at Stone og Shorter har tolket disse endringene for drastisk. Nyere forskning tyder på at romantiske følelser hadde sitt å si for ekteskapsinngåelser gjennom hele 1700-tallet, men at friheten til å velge var større ved utgangen av århundret.³⁶ Ståle Dyrvik så en klarere forretnings- og fornuftsmessig side ved 1700-tallets ekteskap, og viser til kjønnsrollemønsteret. Han hevder at menn utgjorde etterspørselen, mens kvinner utgjorde tilbudet i ekteskapsmarkedet. Dette var ifølge Dyrvik et resultat av at det var menn som satt med eiendom, og at tilgangen på eiendom var avgjørende for om og når en mann kunne gifte seg.³⁷

2.4 Det store hamskiftet – «Steen mot Stein»

Begrepet «det store hamskiftet» ble lansert av dikteren Inge Krokann i 1942, og beskrev endringene i det norske bondesamfunnet på 1800-tallet. I begynnelsen av århundret var det et arbeidsintensivt landbruk med lite bruk av maskiner. Senere skjedde det omfattende endringer.³⁸ I 1885 var det for eksempel ca. 5.000 slåmaskiner i Norge, mens det i 1900 var kommet opp i ca. 30.000.³⁹ Amtmannsberetningene for Nedenes Amt forteller at det i slutten av 1880-årene *”ere dog forholdsvis mange Slaamaskiner”* som er kommet i bruk i distriktet. I

³³ Aksel Tjora: https://snl.no/Ferdinand_T%C3%B6nnies . Hentet 29. mai 2017. Tönnies: 1932: 16-19

³⁴ Askedal 2007: 5

³⁵ Askedal 2007: 112

³⁶ Shorter 1979 og Stone 1977

³⁷ Askedal 2007: 8-10

³⁸ Krokann 1982: 8

³⁹ Røysland 1989: 4

1891 var det åtte slåmaskiner i Froland. Ved utgangen av 1895 var det ni slåmaskiner i herredet.⁴⁰ Den tekniske utviklingen endret på gårdsdriften, og handelen mellom by og land økte. Under ”det store hamskiftet” gikk Norge fra å være et førindustrielt samfunn til et industrisamfunn. Bøndene gikk fra naturalhusholdning til salgsjordbruk.⁴¹

Historikeren Sverre Steen hevdet også at midten av 1800-tallet markerte et historisk skille. Han mente at det var de to økonomiske systemene, selvforsyningshushold og pengehushold, som karakteriserte henholdsvis bygde- og bysamfunnet i Norge frem til ca. 1850.⁴² Dette er også relevant i forhold til frolandsbøndene. Foruten den tekniske utviklingen, var det en markert utbedring av kommunikasjon og samferdsel i den perioden jeg beskriver. Utbyggingen av bygdeveiene fra 1870-årene gjorde det lettere å frakte tømmer som ikke kunne fløtes, og ut i fra ligningsprotokollene ser vi etter hvert en tydelig økning i antall skipsredere i utkantene av Froland fra og med slutten av 1880-årene.⁴³

Det er likevel grunn til å nyansere påstandene om at det norske bondesamfunnet gikk fra stabilitet til ”revolusjon”. I motsetning til Steen, har historikeren Stein Tveite avvist tanken om at selvberging var målet for bonden før 1814. Ifølge Tveite handlet bonden av nød og tvang, og hans hovedtese var at det som i økonomisk forstand «svarte seg best», alltid ble foretrukket.⁴⁴ Gustav Sætra går lengre enn Tveite ved at han påstår at de nye næringene, trelasthandel, skipsfart og jernverk tvang bøndene inn i en markedsøkonomi, nettopp fordi de ble tvunget til å levere til Arendals kjøpmenn.⁴⁵ Anne-Hilde Nagel utdyper dette nærmere ved å hevde at bøndene som leverte kull til Frolands Verk utførte tvangsarbeid fordi de ble tvunget til å levere et visst antall lester kull, avhengig av gårdenes evne.⁴⁶ Dette er interessante poeng med tanke på at tvangslevering av kull ble avskaffet i 1816, på grunn av en økonomisk og politisk liberalisering i norsk og utenlandsk lovverk.

⁴⁰ Amtmannsberetninger for Nedenes Amt 1886-90 og 1891-95

⁴¹ Krokann 1982: 8

⁴² Steen 1957: 22-23

⁴³ Dannevig 1979: 346-350 og likningskladder for Froland herred 1884-1905

⁴⁴ Tveite 1959: 31

⁴⁵ I Tranberg og Sprauten (red.): *Norsk bondeøkonomi*. Oslo 1996: s. 64-81

⁴⁶ Nagel 1986:46-47

2.5 Thomas Højrup: Livsformer

En siste teori jeg vil anvende i denne oppgaven, er den danske etnologen Thomas Højrup's livsformanalyse. Analysen inneholder tre sentrale begreper; livsform, levevilkår og neokulturasjon. Højrup hevder at livsformen er det som er muliggjort av levevilkårene, og at levevilkårene er det som er relevant i forhold til livsformen. Livsformen er med andre ord avhengig av ytre vilkår, men har samtidig som en indre eksistensberettigelse sin egen ideologi. En livsform leves av en del av befolkningen, og flere livsformer eksisterer på den måten side om side.⁴⁷

Teorien tar utgangspunkt i to økonomiske systemer; den enkle vareproduksjonen og den kapitalistiske vareproduksjonen. Begge systemene relaterer seg til et marked. Den enkle vareproduksjonen kjennetegnes ved at produsentene (arbeiderne) selv eier produksjonsmidlene, og dermed produktene de fremstiller. Dette kan gjelde en enkeltperson eller en sosial gruppe. Højrup hevder at det i et slikt system er de sosiale relasjonene i form av familie og kolleger som er kjernen i utviklingen. Målet med familievirksomheten var å holde produksjonen i gang, og å sikre barnas fremtid som selvstendige og selvhjulpne individer. I denne livsformen er produksjonsenheten både et mål og et middel. Ved at man opprettholder virksomheten, forblir man selvstendige. Højrup påpeker også at den enkle vareproduksjonen kunne opprettholdes lengre uten overskudd enn den kapitalistiske vareproduksjonen. Nye midler kunne blant annet skaffes gjennom annet arbeid.⁴⁸ I motsetning til den enkle vareproduksjonen, inneholdt den kapitalistiske produksjonsmåten minst to livsformer; produsenter (lønnsarbeidere) og ikke-produsenter (kapitalist) og en lønnsarbeider. Den profesjonelle lederen regnes også som en mulig livsform.⁴⁹

Højrup anvender begrepet «neokulturasjon» når han skal forklare livsformenes kamp for sin eksistens. «Neokulturasjon» inntraff når livsformens ideologi var truet av at noe i livsformens eksistensberettigelse ble forandret. Den viste til at mennesker levde side om side med ulike livsformer, men at de ikke strevde etter de samme idealene. Samtidig måtte livsformen nydanne, forsvare og utvikle sitt eksistensgrunnlag om den fortsatt skulle bestå.⁵⁰

Højrup's livsformanalyse har relevans på flere områder. De sosiale nettverkene som bidro til skipsbyggingen, eide selv skipene i form av parter. Flere steder i distriktet satset bøndene på

⁴⁷ Højrup 1983: 181-183

⁴⁸ Højrup 1983: 40-42

⁴⁹ Højrup 1983: 46

⁵⁰ Højrup 1983: 216

skipsfarten nettopp for å sikre seg selv eller sine sønner arbeid som kapteiner, ettersom dette gav gode inntekter.⁵¹ Flere av frolandsrederne beholdt sine skipsparter lenge etter at rederienes lønnsomhet var på vei nedover. Enkelte beholdt sine parter i treseilskip helt frem til 1905.⁵² Selv om utbyttet gikk nedover, var de likevel sikret en brukbar bi-inntekt. Disse forholdene forklarer langt på vei også den langsomme overgangen fra seilskip til dampskip på Sørlandet. Ved bygging av dampskip, kunne ikke lenger innlandsbøndene levere tømmer i bytte mot skipsparter. De oppfattet overgangen som en trussel mot det økonomiske og sosiale systemet de selv var en del av.⁵³

Så lenge jeg forholder meg til den enkle vareproduksjonen, synes Højrupps analyser å sammenfalle med de fleste av mine funn. Det er nettopp den enkle vareproduksjonen frolandingene stod for, der de var råvareprodusenter. Men på den andre siden kjøpte og solgte de til skipsbyggerne ved kysten, og ble dermed en del av det kapitalistiske samfunnet. Når jeg derimot går inn på den kapitalistiske vareproduksjonen, oppstår det straks utfordringer knyttet til definisjoner. Det er ingen tvil om at den korresponderende rederen, som kunne være frolanding på land, fremstod som den profesjonelle lederen. Det samme kan sies om kapteinen til sjøs. Det var også vanlig at kapteinene var partseiere i skipene de førte, selv om det ikke alltid var slik. På barken *Bjørnetraa* eide hverken Chr. Hammerstad eller Georg Fredrik Sverdrup parter.⁵⁴ Men kapteinene kunne også fremstå som lønnsarbeidere. Dette ble tydeligere utover i 1870-årene, etter hvert som telegraf og telefon førte til at maktforholdet mellom den korresponderende rederen og kapteinen ble forskjøvet i den korresponderende rederens favør.⁵⁵ Dette fremgår tydelig i diskusjonene mellom kaptein Thor Halvorsen på barken *Bøylesta* og korresponderende reder Niels Aanonsen på Frydentopp. I disse diskusjonene er det naturlig nok den korresponderende rederen som i økende grad får større makt i rederiet.⁵⁶

Det er dessuten problematisk å hevde kategorisk at livsformer lever side om side med ulike interesser. I byggingen av skip var det utstrakt samarbeid mellom bøndene i innlandet, skipsbyggerne på kysten og handelsborgerne. Svært mange av skipsbyggerne og borgerne var i tillegg bønder. Noe av kritikken mot Højrup har nettopp rettet seg mot at han opererer med en teoretisk begrepskonstruksjon (f.eks. produksjonsmåter og livsformer) uten empirisk

⁵¹ Sætra 2008: 47

⁵² Likningskladder for Froland herred 1884-1905 og 1906

⁵³ Johnsen og Sætra 2016: 179

⁵⁴ Aalholm 1983: 44 og 313

⁵⁵ Sætra 2008: 45-46

⁵⁶ Brev fra Thor Halvorsen til Niels Aanonsen 2. juli 1879 og 9. februar 1880. Forretningsarkiv 86 Bøylestad

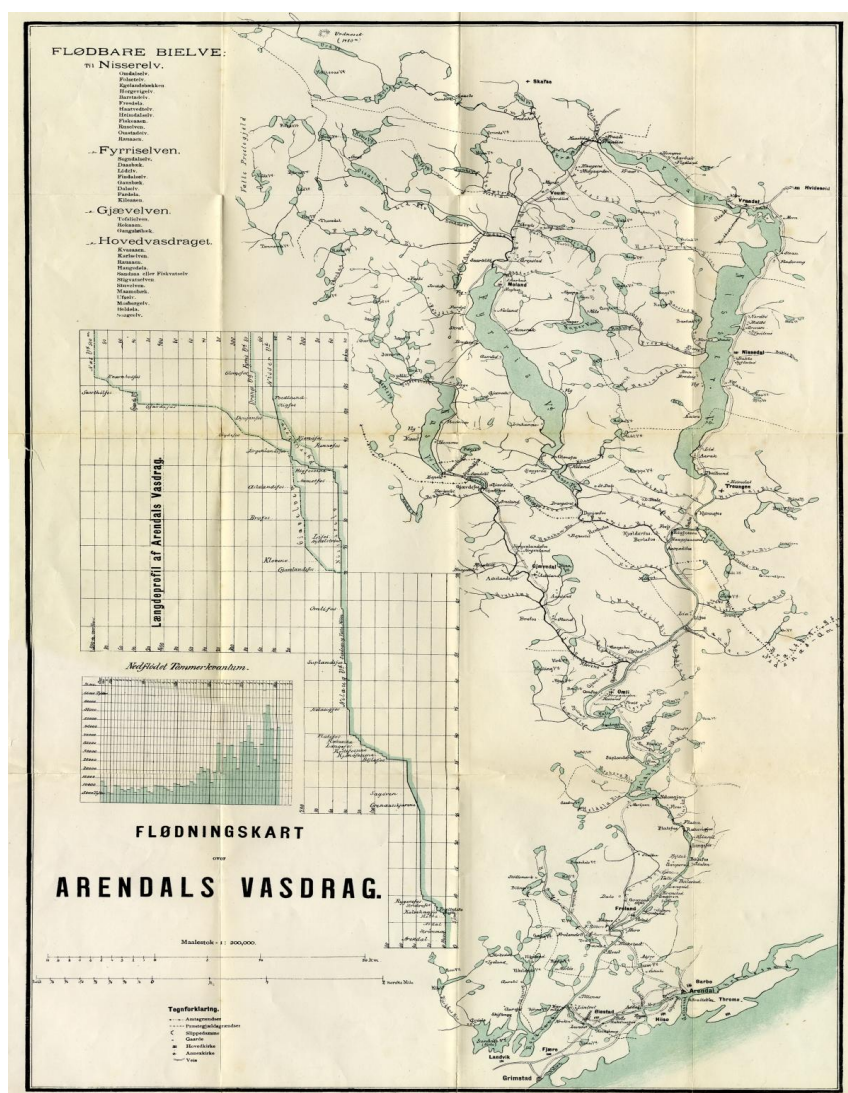
grunnlag. De svenske etnologene, Liselotte Jakobsen og Jan Ch. Karlsson, hevder i tillegg at Højrup snur forholdene på hodet når han hevder at menneskene er bærere av visse sosiale strukturer. Isteden mener Jakobsen og Karlsson at det er riktigere å si at menneskene lever livsformene, og at livsformene dermed bare kan identifiseres i handlinger.⁵⁷

⁵⁷ Jakobsen, Liselotte og Jan Ch. Karlsson: *Arbete och kärlek. En utveckling av livsformsanalys*. Arkiv förlag. Lund 1993: 60-63. Drøfting hos Johnsen, Berit Eide i *Rederistrategi i endringstid. Sørlandsk skipsfart fra seil til motor, fra tre til jern og stål. 1875-1925*. Høyskoleforlaget. Kristiansand 2001.

3.0 Kommunikasjon og teknologi

Perioden 1850-1920 var i høy grad preget av kommunikasjon og teknologisk utvikling. I 1850 var Arendalsvassdraget den naturlige transportåren for tømmer, men fra 1850 førte kommunikasjon og teknologisk utvikling til utbygging av veier, jernbane, telegraf og telefon. Dermed ble innlandet forbundet med kysten ved hjelp av landbasert transport. Grunnen til at dette skjedde såpass raskt, var at offentlige myndigheter støttet økonomisk opp om prosjektene.

Figur 3.1: Fløtningskart over Arendalsvassdraget



Kilde: Arendals Vassdrags Brugseierforening, Arendal

3.1 Kommunedeling

I dagens samfunn er det aktuelt med kommunesammenslåinger. I min periode var det kommunedelinger som ble gjennomført. Formannskapsloven av 1837 åpnet for at det første formannskapet i Øyestad møtte i 1838. I den nevnte perioden gikk utviklingen raskt fordi både amtsformannskapet, stiftsdireksjonen med biskopen og stiftamtmanden, aktivt arbeidet for å bedre kommunikasjonene. Den sterke befolkningsveksten gav også grunnlag for herredsdelingen. Begrunnelsen for å dele var politisk begrunnet med at deling ville føre til mer lokalt demokrati. Formannskapsloven av 1837 la til rette for det lokale selvstyre. Men selv om det var stor støtte å få fra offentlige institusjoner, var det næringslivet selv som måtte bære en stor del av kostnadene.

Fra da av startet kommunedelingerne. Frem til 1849 bestod herredet av Øyestad hovedsogn med Fjære annekssogn og Froland annekssogn. De tre sognene utgjorde frem til 1849 til sammen ett prestegjeld, med en prest og en residerende kapellan, og ett herred. Men det gjenstår å forklare hvorfor Øyestad prestegjeld og herred ble sprengt i løpet av kort tid, til tross for at det i lang tid hadde bestått som en enhet. Det var innlysende at kirkesaken var av stor betydning for å sprengte prestegjeldet. Men hvilken betydning hadde den for sprengningen av herredet? I første rekke var det kirke, skole og fattigvesen som var kommunale fellesoppgaver i den første tiden etter 1837. Hvilken rolle spilte aktørene i denne saken? Biskop Jacob von der Lippe kom til Kristiansand som biskop i 1841 og ble i embetet frem til 1866. Hans embetstid falt sammen med den perioden da arbeidet med deling av Øyestad pågikk. Det er naturlig å se på von der Lippe som nøkkelpersonen i avgjørelsesprosessen som dannet grunnlaget for fradelingene. Ifølge Andreas Faye, som var prest i Holt og skrev skriftets historie året etter at von der Lippe var gått av, var det nettopp von der Lippe som var drivkraften bak fradelingene. Øyestad var stiftets største og rikeste kall, og pekte seg av den grunn ut for deling. Men ifølge Faye inngikk Øyestad bare som et ledd i den politikken biskopen førte for å få flere kall i distriktet delt. Von der Lippe lyktes. En rekke nye kall ble opprettet. Sammen med stiftsamtmanden fikk han sakene til behandling i stiftsdireksjonen. Men biskopen kunne ikke dele et kall hvis det ikke var saklige argumenter for det. Men de manglet ikke. Fra 1840-årene og fremover opplevde prestegjeldet en eksplosjonsartet vekst. Befolkningsveksten falt sammen med økonomisk oppgangstid. Jernverkene, trelasthandelen og skipsfarten hadde i lengre tid vært viktige inntektskilder. Skipsbyggingen og skipsfarten opplevde nå et oppsving som ingen tidligere hadde sett maken til. Folk strømmet til prestegjeldet, fortrinnsvis til kystbygdene.

Økonomisk vekst gav grunnlag for å bygge nye kirker. Befolkningsveksten førte til at de kunne fylles med nye mennesker. De to faktorene la grunnlag for flere kirker og flere prester. Den gruppen som var mot deling, var bøndene. Det skyldtes at det i stor grad var bøndene som betalte herredsskatt slik at det kunne opprettes flere stillinger for prestene. Utover på 1800-tallet prøvde bøndene å holde igjen når det gjaldt utgifter til embetsmennene. Likevel var det von der Lippes syn som vant frem. Fjære og Froland ble fradelt. Selv om Froland ikke ønsket å bli eget kall, ble det i 1849 fradelt ved et kongelig reskript.⁵⁸

3.2 Veier

Veibyggingen fra kysten til innlandet førte til at det var mulig å frakte skipsvirke. Dette var spesielt viktig når det gjaldt eiketømmeret, for det var vanskelig å fløte i vassdraget, og måtte enten surres til granstokker eller fløtes på flåter.⁵⁹ Før 1850 var det bare kløvstier og rideveier innad i Froland herred. Den første forbedringen av større betydning, var da strekningen mellom Blakstad og Rise ble ombygd til kjørevei omkring 1850. Dette ble gjort for å bedre kommunikasjonen mellom Arendal og Frolands Verk.⁶⁰ En forbedring av strekningen videre ned mot Rykene og Grimstad, kom på et langt senere tidspunkt. Hensynet til frakt av skipsmaterialer var imidlertid et viktig moment da strekningen Øyestad-Lindtveit-Løddesøl ble tatt med i veiplanen av 1881. Når bøndene i Froland og Øyestad skulle levere tømmer til Arendal, fløtet de det til Lindtveit. Derfra kjørte de tømmeret over land til Helle for å unngå problemene med Rykenefossen. Ifølge veiplanen var veien mellom Lindtveitevja og hovedveien ved Øyestad «*meget bakket og med daarlig Veibane, saa Fræmkjørselen falder yderst besværlig med de tunge Materialer*»⁶¹

Infrastrukturen i distriktet ble kraftig forbedret i løpet av 1870-årene. Allerede i 1861 kom det en søknad fra kommunene Froland, Åmli, Vegusdal og Evje angående behovet for en kjørevei mellom Arendal og Setesdal.⁶² I 1865 var saken kommet så langt at amtet bevilget 1/6 av omkostningene til strekningen Solborg – Vassenden. For å dokumentere behovet for en ny vei, ble det i 1867 holdt trafikktegninger ved Vassenden og på Stoa. Tellingene fra Vassenden skjedde like ovenfor Frolands Verk, der sledeveiene fra Mykland – Hovatn og Lauvrak –

⁵⁸ Sætra 1987: 79-97.

⁵⁹ Aanby 2012: 15 og 147

⁶⁰ Dukefoss 1995: 96

⁶¹ Dannevig 1979: 70 og Dukefoss 1995: 108

⁶² Dannevig 1979: 346

Mjåvatn møttes. Det passerte 5050 hester i løpet av 47 dager, og 1662 av disse førte materialer til skipsbyggeriene ute ved kysten.⁶³ En telling fra Stoa viste at det i løpet av en dag mellom kl. 07.00-19.00 kunne passere 144 hester daglig. Det vil si at det passerte en hest hvert femte minutt. Her kom trafikken fra Øyestad og Froland.⁶⁴

Utbyggingen av den nye veien gjennom Frolands gamle grenser (frem til Hinnebu) foregikk i tidsrommet 1870-76. Ved Vassenden var veien ferdig i 1873. Den nye kjøreveien holdt en høy standard ut i fra datidens forhold og trafikkgrunnlag. Veibredden varierte mellom 2,5 og 3,8 meter, og grusdekket var godt. Fra Vassenden ble det også bygd vei til Kverve; først til Bratteland i 1875, og videre til Båseland i 1885.⁶⁵

I forbindelse med veibyggingen ble det også bygd flere bruer. Før Blakstadbrua ble bygget, var det tre ferjesteder langs Nidelva som bandt kommunen sammen. Den øverste gikk mellom Bøylestad-gårdene og Valle, og den neste lå ved Bruselia. Messel var også et viktig ferjested. Herfra gikk det gang- og ridevei videre til Øyestad og Arendal.⁶⁶ Blakstadbrua ble bygget tre tiår før den første bilen kom til Froland, og var på dette tidspunktet Norges femte lengste bru. På Vassenden ble det bygd en jernbru og en sprengverksbru.⁶⁷

Langs Jomåsveien gikk det opprinnelig flere bruer over Songeelva, som bandt gårdene sammen. Fra 1850-årene gikk det en ridevei som i 1870-årene ble utbedret til kjørevei med 2,5 meter bredde.⁶⁸

I 1881 ble veien fra Mjåvatn til Herefoss bygd. Tre kilometer av veien gikk innenfor Frolands grenser, og bidro blant annet til å knytte Lauvrakgrenden nærmere de mere sentrale delene av Froland.⁶⁹ Flere andre bru- og veiprosjekter ble også påbegynt rundt århundreskiftet, blant annet kjøreveien fra Blakstad til Hurv. Veisaken var også vesentlig fordi det skapte et grunnlag for samarbeid om større veiprosjekter der flere herreder samarbeidet.⁷⁰

⁶³ Vevstad 1998: 148

⁶⁴ Dannevig 1979: 347

⁶⁵ Dannevig 1979:348 og Dukefoss 1995:100

⁶⁶ Dannevig 1979: 339

⁶⁷ Helland 1904: 277

⁶⁸ Dannevig 1979: 350

⁶⁹ Helland 1904: 277

⁷⁰ Dukefoss 1995: 88-90

3.3 Telefon og telegraf

Telegrafen kom til Arendal under Krim-krigen. Dette førte til en maktforskyvning mellom korresponderende reder på land og kapteinrederen til sjøs.⁷¹ Dette fremgår av korrespondanse mellom reder Niels Aanonsen på Frydentopp i Arendal og de tre som var kapteiner på skipet *Bøylesta* i perioden 1872-80.⁷² Etter åpningen av jernbanen Arendal – Froland i 1908 kunne også stasjonene benyttes for telegramtjeneste, ettersom NSB hadde egne linjer og egne telegrafister. Etter hvert ble det meste av telegramtjenesten basert på telefonisk forbindelse med telegrafstasjonen i Arendal.⁷³

Telefonen kom til Norge i 1880. To år senere ble *Arendals Telefonselskab* stiftet på privat initiativ. Landhandler Nils Blakstad la en privat telefonlinje opp til Blakstad for egen regning i 1883. Etter noen år ble den overtatt av *Arendals Telefonselskab*, og fikk deretter en vanlig talestasjon ved Blakstad.

På begynnelsen av 1900-tallet ble rikstelefonnettet bygd ut mellom Arendal og Evje. Bygdens lokale nett ble utvidet med lokale sentraler på Jomås og Mjåvatn, slik at mesteparten av kommunen kunne knyttes til telefonnettet. Utviklingen gikk imidlertid relativt sent.

Abonnementet var dyrt og behovet begrenset.⁷⁴ I 1925 hadde de fleste næringsdrivende i Froland fått innlagt telefon. Både landhandlere, gårdbrukere, lensmenn, leger og jernbanestasjonene var da koblet til nettet. Til og med ved tømmerrennene var det kommet telefon.⁷⁵ Historikeren Knut Mykland fra gården Mykland i Froland har fortalt at frolendingene investerte stort i aksjer under første verdenskrig. Daglig hørte de meldinger i avisene og de fikk også disse opplysningene i telefonen.⁷⁶

3.4 Jernbane

Når det gjelder jernbanesaken var frolandsrederne sentrale aktører. Dette skyldtes selvsagt at de hadde behov for en jernbane mellom Froland og kysten for å få avsetning på trelasten, men på den andre siden var bøndene nøkterne og ville beholde fløtningen lengst mulig fordi de allerede hadde investert så store summer for å få frem tømmeret. Spørsmålet om jernbane til

⁷¹ Sætra 2008: 45-46

⁷² Forretningsarkiv 86 Bøylestad

⁷³ Dannevig 1979: 388

⁷⁴ Dannevig 1979: 387-388

⁷⁵ Rikstelefonen nr. 26 del III 1925

⁷⁶ Gjenfortalt til meg av Gustav Sætra 31.07.18

distriktet kom opp allerede i begynnelsen av 1870-årene. I 1875 vedtok Stortinget å forlenge jernbanen Kristiania – Drammen frem til Skien, men allerede året før ble det foreslått en videre forlengelse mot Kristiansand og Stavanger. Da Nedenes amt oppnevnte sin første jernbanekomite i 1874, var imidlertid ikke Froland blant herredene som var representert. Det var en alminnelig oppfatning at forlengelsen mot Kristiansand skulle være en kystbane, som gikk sør for Frolands grenser. Det kom likevel krav om å legge banen lenger inn i landet, men Froland var fortsatt ikke interessert. Herredsstyret avsto i 1875 en henvendelse om å bevilge til undersøkelse med henblikk på en indre linje. I 1882 mente herredspolitikerne at herredet hadde så gode vannveier og kjøreveier at en jernbane ikke ville være av interesse. Den lokale jernbanekomiteen, bestående av formannen Rasmus O. Sparsaas og medlemmene Nils N. Olsbu og Gisle Nilsen Espeland, var av samme oppfatning etter et møte, der 120 skattepliktige bønder var til stede. På dette tidspunktet forelå det hele åtte forslag for banens gjennomføring i Nedenes amt. Skulle herredet i det hele tatt ha noen interesse av en jernbane, mente komiteen at det måtte bli en linje fra Nelaug om Jomås, Frolands Verk, Messel og Rykene til Arendal og Grimstad, men de var heller ikke villige til å bevilge noe av herredskassens penger til dette formålet.

På grunn av uenighet om trasevalget og skort på offentlig økonomi, ble planene om Sørlandsbanen skjøvet nedover på prioriteringslistene. 21. januar 1891 ble det holdt et større møte i Froland, med det formål å arbeide for en jernbane fra Nisser over Åmli, Moripen til Messel. Fra Messel ble det planlagt linjer til Arendal og Grimstad. Arendal var det eneste herredet som gikk imot forslaget. De ønsket en linje som gikk om Hersel, lengst øst i Froland. Etter at Stortinget vedtok «Hersel-linjen» i 1894, avsto Froland herredsstyre å bevilge til denne strekningen. Herredsstyret var mer innstilt på en bane over Bøylestad til Messel, men fortsatt var de mest innstilt på en linje om Jomås, som de bevilget 60.000 kroner til.⁷⁷

Det var av hensyn til trelasthandlerne i Grimstad at ønsket om utbygging av jernbane ble aktuelt. I 1895 tok Grimstad herred initiativ for å få bygd en privat jernbane fra Grimstad til Froland. Formålet var å styrke byens stilling i forhold til Arendal i øst. Froland herred gikk inn med 50.000 kroner, men på betingelse av at bevilgningen til Arendal – Åmlibanen ikke ble benyttet.⁷⁸ Mens byggingen av Grimstadbanen pågikk, skjedde det imidlertid flere ting. Det ble allerede fraktet mindre tømmer enn tidligere, og det ble bygd en tømmerrenne i fossen ved Rykene. Etter at denne ble tatt i bruk i 1903, ble det rimeligere å fløte tømmeret til

⁷⁷ Dannevig 1979: 362

⁷⁸ Dannevig 1979: 365

Arendal enn å sende det med jernbane til Grimstad. I tillegg bestemte Stortinget i 1898 at banen mellom Arendal og Åmli skulle gå forbi Messel. Dette førte til at Grimstadbanen bare ble bygd frem til Rise, og ikke fikk den betydningen for transport av tømmer og trelast som den opprinnelig var tiltenkt.⁷⁹

Frolands Sparebank fikk i 1902 en forespørsel fra Froland herredsstyre om å yte lån til herredets jernbanebidrag for inntil kr. 75 000. Lånet ble innvilget, og ble utbetalt i flere etapper over fire år.⁸⁰ Arendalsbanen åpnet frem til Froland stasjon i 1908, og til Åmli i 1910. En oversikt fra 1916-17 viser at den nye jernbanen spilte en stor rolle i transport av ved. Det ble sendt et betydelig kvantum trelast fra Blakstad stasjon, men ikke fra de andre stasjonene langs Arendalsbanen. Dette skyldtes trolig at det meste av trelasten kom fra Frolands Verk. Når det gjaldt tømmer, var bruken av jernbanen forholdsvis liten på denne tiden. De fløtet fortsatt i vassdraget.⁸¹

⁷⁹ Bjerke og Tovås 1989: 13 og Stalleland 2013: 265-266

⁸⁰ Røysland 1988: 55

⁸¹ Stalleland 2013: 266-267

4.0 Skipsredere i Froland 1850-1905

Når det gjelder hovedvassdraget, Nidelva, som renner ut ved Arendal, hadde trelasthandlerne i Arendal i flere hundre år vært enerådende når det gjaldt handelen i opplandet, og frem til 1862 var de fortsatt enerådende i fellefløtingens styre. Men da ble monopolet brutt ved at bøndene og staten begge fikk sine representanter i styret. Det skjedde ved at trelasthandlerne gav avkall på retten til å være enerådende. Men før de kom så langt, hadde bøndene kjempet hardt for å oppnå en likebehandling i fellefløtingens styre. Dette skjedde dels ved bøndenes press og statens aktive medvirkning på bøndenes side. Det avgjørende var at formannen, Isak Kallevig, måtte gi etter fordi staten ved Indredepartementet og kanaldirektøren lokket med bevilgninger til rensing av vassdraget. Planen for utbedringer i vassdraget ble godkjent av herredsstyrene i opplandet. Dermed fikk bøndene til slutt like mange representanter som trelasthandlerne i styret. Likeverdet var oppnådd.⁸²

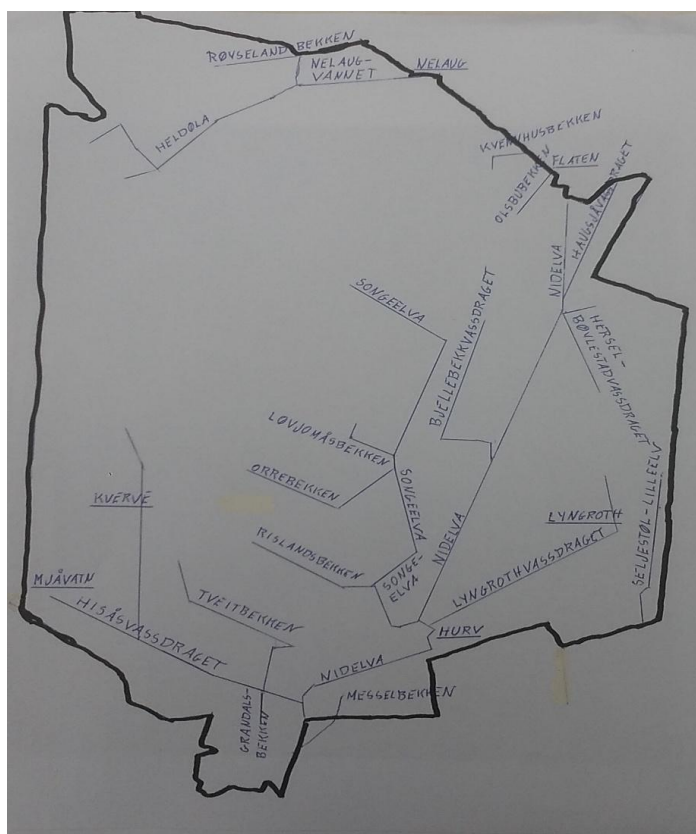
I mine studier om bøndene i Froland og trelasthandlerne og skipsbyggerne på kysten, er det tydelig at den gamle kampen mellom bonde og borger mer eller mindre forsvant. I skipsbyggingsprosjektene tok både bonde og borger parter. Dette hadde selvsagt sammenheng en mer liberalistisk økonomisk politikk fra 1850-årene.

I tillegg var det fløting i sideelvene som rant inn i Nidelva. Der var det bøndene som eide langs vassdraget, og bøndene fløtet tømmeret selv. Disse 18 sideelvene var Hisåna, Haugsjåvassdraget, Hersel-Bøylestadvassdraget, Lyngrothvassdraget, Seljestøl-Lilleelv, Messelbekken, Røyselandsbekken, Heldøla, Kvernhusbekken, Sagbekken, Blautemyrbekken, Bjellebekkvassdraget, Løvjomåsbekken, Killebubekken, Reiersølbekken, Mørløsvassdraget, Grandalsbekken og Songeelva. Først i 1899 ble bi-elvene slått sammen med fellefløtningen i Arendal.⁸³

⁸² Sætra 1983-84: 60-72

⁸³ Stalleland 2013: 35

Figur 4.1: Elvekart over Froland



Kilde: Utgangspunkt kart fra Froland kommune, temakart over sagbruk og tømmerfløting, delkart I med mine markeringer av elvene i Froland

Selv om antallet skipsredere i Froland lenge varierte mellom 20 og 40 personer, var det langt flere frolendinger som var direkte og indirekte involvert i skipsbyggingsvirksomheten. Det gjaldt for eksempel tømmerhuggerne og fløterne. De hugget og barket trær, og fløtet det frem i roder mot betaling hvis de gjorde det for andre, men ikke hvis de gjorde det samme for seg selv. Jeg antar at de som fløtet for Frolands Verk fikk vanlig daglønn for arbeidere. Dette bygger jeg på en del eksempler i fellesfløtingens protokoll. I den fremgår det at det også ble utbetalt godtgjørelse til arbeid med å skille ut tømmer ved Messel Bom til fløterne. Dessuten var det ni sagbruksarbeidere ved Frolands Verk, og en del frolendinger som fulgte tømmeret helt frem til Arendal.⁸⁴ Hos O. B. Sørensen på Tromøy leverte de også ferdig plank som ble brukt til skipsbygging.⁸⁵ Trelasthandlerne ved kysten hadde også tømmermerkere fra Froland i opplandet som blinket og kjøpte opp tømmer på vegne av fellesfløtingsforeningen.

Tømmermerkene var trelasthandlerne forlengede arm og betrodde menn. De fikk betalt ut

⁸⁴ Arendals Vasdrags Brugseierforening, direksjonsforhandlinger 1813-1891 og folketelling for Froland herred 1875

⁸⁵ Taraldsen, manus s. 67-68, 71-72 og 143-147

fra levert kvantum tømmer.⁸⁶ Det var 25 froendinger som var kjørere. Med kjørere menes de som fraktet planker og bord fra innlandet til kysten. Dessuten var det fem bjelkehuggere i Arendal, sannsynligvis arbeidet de på skipsverft i byen eller like utenfor bygrensen. Ifølge folketellingen i Froland 1875 er Ommund Ånonsen (1817-76) og sønnen Ånon Ommundsen (1856-1939) oppført som skipsarbeidere på Salve Johnsen Viks verft i Fjære. Også to andre personer står oppført som skipstømmermenn- og arbeidere på skipsverft, uten at det er oppgitt hvor disse verftene lå. Totalt hadde frolandsbøndene stor fortjeneste på grunn av alle binæringene de hadde. Hvor de store disse inntektene var, skal jeg komme tilbake til i kapittel 6.⁸⁷

4.1 Bønder og redere i treseilskutetiden 1850-1905

Nå vil jeg gå videre med hvordan rederiene ved kysten ble bygd opp med leveranser av skipsvirke fra frolandsbøndene, som ble omregnet til spesidaler, ort og skilling i Saltrød verfts regnskapsbok. Skipsbyggmesteren førte detaljert regnskap over leveransene, og avregnet det mot parter til bøndene. Dette skjedde i to omganger, først ved byggeprosessen inntil skroget var ferdig og klar til å gå på vannet.⁸⁸ Når skroget lå på vannet ble det holdt skutegjestebud. Da ble hele bygden invitert. Skipet var da bilferdig (bil av ordet bile, som var en øks skipsbyggerne brukte). Da kunne det tas opp lån for å sette skuten i fart. Da trengte rederiet kontanter til å rigge skuten og til å betale hyre til mannskapet.⁸⁹ Det var altså en kombinasjon av bytteøkonomi og pengeøkonomi. Bytteøkonomi hadde sine fordeler, men også sine ulemper. For det var slett ikke sikkert at skipspartene hadde samme verdi i dårlige som i gode tider. Men for å opprettholde nettverket var nok dette den beste løsningen for begge parter. På den måten kunne de opprettholde forbindelsen i gode og dårlige tider for skipsfarten. I det følgende vil jeg vise hvordan dette ble praktisert for hvert enkelt rederi.

⁸⁶ Aalholm 1983: 126

⁸⁷ Folketelling for Froland herred 1875

⁸⁸ *Regnskapsbog for Saltrøe Værft*, s. 1-103

⁸⁹ Aanby 2012: 67-68

4.2 Bøndernes, skipsbyggernes og redernes parter i skutene

Jeg vil nå ta for meg hvert enkelt rederi, og starter med rederiet *Ask*. Det ble etablert så tidlig som 1855, fem år etter at den britiske navigasjonsakten ble opphevet.⁹⁰ Farten på Krim og Svartehavet skapte en voldsom oppgang, som resulterte i høye fraktrater og stor fortjeneste.⁹¹ I alt vil jeg presentere seks rederier. For å følge kronologien starter jeg i vest, med Jens Tellefsens verft i Vikkilen i Fjære herred, med briggen *Ask* i 1855, fullriggeren *Ugland* 1858 og barken *Bjørnetraa* 1867. I øst tar jeg for meg John Aanonsens verft på Saltrød i Stokken herred, og byggingen av briggen *Limpio* 1870, barken *Messel* 1870 og barken *Bøilesta* 1872. Frolandsrederne tok parter både i øst og i vest. Grunnen til dette kan skyldes at de ville spre risikoen, at betingelsene var bedre i øst eller i vest. Dette skjedde i flere tilfeller, blant annet når det gjaldt Torjus Thorsen Blakstads (1826-74) parter i *Bjørnetraa* og *Constantia* (sistnevnte er ikke blant de seks skutene jeg har valgt ut). I den sistnevnte skuten hadde Torjus 4/48 parter.⁹²

4.2.1 Rederiet *Ask*

Skipsbyggmester Jens Tellefsen (1817-89) bygde i perioden på Uglandstrand ni skuter under Krim-krigen 1853-1856, 2 barker og 7 brigger.⁹³ Hvem kontrollerte rederiene? Regnskaper for briggen *Ask* 1855-1871, viser følgende fordeling av parter i 1856:

Tabell 4.1: Fordeling av parter i briggen *Ask* i 1856

	Parter	Omregnet
Trelasthandlere i Arendal		
Ole Thommesen	1/8	3/24
Skipsbyggere i Fjære		
Jens Tellefsen Ugland	1/6	4/24
Ole Tellefsen (bror til Jens)	1/6	4/24
Hans Pedersen (svigerfar til Jens)	1/8	3/24

⁹⁰ Aanby 2012: 137

⁹¹ Sætra 2008: 15

⁹² Berntsen 1981: 175 og Aalholm 1983: 44

⁹³ Aanby 2012: 137

Bønder i Fjære		
Torjus Knudsen Bjørnetrø	1/12	2/24
Knud Knudsen Bjørnetrø	1/12	2/24
Bønder i Froland		
Gjeruld Knudsen Haugaas	1/12	2/4
Ole Thorsen Fidje	1/12	2/24
Samuel Thorsen Blakstad	1/12	2/24

Kilde: Gårdsarkiv Bjørnetrø, pakke VIII "Brig Ask. Regnskaber", KUBEN AAma

Gjeruld Knudsen Haugaas (1823-1903) kom fra gården Bjørnetrø i Fjære, og var broren til Knud og Torjus Bjørnetrø. På skiftet etter sin far i 1849 fikk Gjeruld hjemmelsbrev på Haugås for 2000 spd. Det forteller litt om hva hans familie hadde oppnådd ved å engasjere seg i skipsbygging og skipsfart.⁹⁴

Eierpartene ovenfor viser at bøndene i Froland og Fjære, skipsbyggmesteren ved kysten og trelasthandlerne i Arendal samarbeidet om å finansiere byggeprosjektene. I 1855 hadde Thor Thommesen ved rederiet Thommesen & Søn forskuttert byggingen av briggen *Ask*, men tok ikke selv part i skuten. Derimot kjøpte Thommesen briggen i 1873.⁹⁵ Nå er kategoriene misvisende. Egentlig var alle bønder. Thommesen-familien kom fra landbruket; fra gården Musli på Stange i Hedmark. Han hadde gårdsbruk på Hisøy og Jens Tellefsen gårdsbruk i Vikkilen. Skillet mellom bonderederen i Froland og ved kysten var ikke så stort. Men det var et skille. Thommesen drev et handelshus med trelasthandel, skipsfart og handel i stor stil, og ble regnet blant byens kondisjonerte. Det forhindret ikke at Torjus Bjørnetrø var korresponderende reder for *Bjørnetraa* og skipsbyggmester Jens Tellefsen Ugland korresponderende reder for *Ask* og *Ugland*, og at de på grunn av sine posisjoner stod i nær kontakt med Thommesen. Både Thommesen og Prebensen i Risør så på handelsforholdet med bøndene som en fordel, og begge var fullt klar over at de var avhengige av bøndene for å bygge opp sin egen virksomhet.⁹⁶ Thommesen hadde en stor kundekrets blant skipsbyggerne i Grimstad. Jens Tellefsen var en fast kunde. Samarbeidet mellom Thommesen og skipsbyggerne gikk ut på at arbeiderne, i stedet for lønn i kontanter, fikk utdelt sedler som de kunne handle for i Thommesens krambod i Arendal. For bøndene var det flere fordeler med

⁹⁴ Fiene 1990: 270

⁹⁵ Aalholm 1983: 47

⁹⁶ Ramskjær 1985: 65-70 og Svenningsen 2011: 119

dette samarbeidet. Thommesen og hans kontorpersonele behersket både engelsk, fransk og nederlandsk, som var en avgjort fordel for lederen av et handelshus med internasjonale forretningsforbindelser. Kapteinene fra Froland hadde også ferdigheter når det gjaldt språkkunnskaper, regnskapsføring og administrativ erfaring, og sjøfolk fra Froland lærte på sine reiser å gjøre seg forstått både på engelsk og til dels fransk. Dette kan jeg se ut fra brevene de skrev.⁹⁷

Kaptein Hans Pedersen Fevik, senere hans enke Mathilde, var korresponderende redere. De var svigerforeldre til Jens Tellefsen Ugland. Deres sønn, skipsreder Peder Pedersen Fevik, ble skipsreder gjennom samarbeidet med skipsbyggmester Jens Tellefsen Ugland.⁹⁸

4.2.2 Rederiet *Ugland*

Regnskaper for fullriggeren *Ugland* av 1858 (232 ½ kommerselester), korresponderende reder Jens Tellefsen Ugland og kaptein Johan N. Olsen fra Herøya, Porsgrunn.

Tabell 4.2: Fordeling av parter i fullriggeren *Ugland*

	Parter
Skipsbyggere i Fjære	
Jens Tellefsen Ugland	18/48
Ole Tellefsen	4/48
Johan N. Olsen	4/48
Handelsborger i Grimstad	
Peder Bjørn Einersen	6/48
Bønder i Froland	
Ole Thorsen Fidje	3/48
Halvor Thorsen Mjølhus	3/48
Gjeruld Knudsen Hugaas	4/48
Bønder i Fjære	
Torjus Knudsen Bjørnetrø	3/48
Knud Knudsen Bjørnetrø	3/48

Kilde: Gårdsarkiv Bjørnetrø, pakke VIII "Brig Ask. Regnskaber". KUBEN AAmA

På Vestre Ugland var det mange i husholdningen. Hovedpersonen var Jens Tellefsen Ugland, gårdbruker, selveier, skipsbyggmester og skipsreder. Konen var Elise Pedersen, datter av Hans Pedersen på Fevik. I 1865 hadde de barna Hans, Tellef og Jørgen. Dessuten var det tre tjenestejenter og tre tjenestegutter som bodde i huset. Det var ikke vanlig å ha så mange

⁹⁷ Forretningsarkiv 86 Bøylestad og Gårdsarkiv Bjørnetrø, pakke V "Breve fra O. N. Danielsen". KUBEN AAmA

⁹⁸ Aanby 2012: 137

tjenestefolk. I de gode årene for skipsbyggingen var mannfolkene på verven, og kvinnene tok seg av det meste av gårdsarbeidet.⁹⁹

Fullriggeren *Ugland* ble bygget i 1858. Den målte 232 kommerselester, og var det største skip som var bygd på Uglandsstrand inntil da. Fordelingen av parter ovenfor viser at Tellefsen-familien hadde mer enn halvparten av eierandelene. Svogeren Johan N. Olsen hadde 4/48, som var det kapteinen vanligvis måtte skyte inn for å få førerposten. Johan N. Olsen tok skipet *Ugland* med emigranter på sin første tur i 1858. Passasjerene var stort sett Øyestad-folk som gikk om bord ved gården Ugland. Peder Bjørn Einersen var opprinnelig fra Dypvåg, men flyttet til Arendal, og ble senere handelsmann i Grimstad. Fullriggeren *Ugland* ble solgt til Larvik i 1866.¹⁰⁰

4.2.3 Rederiet *Bjørnetraa*

Tabell 4.3: Parter i barken *Bjørnetraa* i perioden 1867-1891.

PARTSREDERE	1867	1868	1871	1872	1873	1878	1891
Fjærebønder							
Torjus K. Bjørnetrø	8/96	8/96	8/96	8/96	8/96	-	-
Jens Tellefsen Ugland	8/96	-	-	-	-	-	-
Knut K. Lia	6/96	6/96	6/96	6/96	6/96	-	-
Gjeruld Bringsverd	6/96	6/96	6/96	6/96	-	-	-
Gjeruld Johnsen Tøra	-	-	-	-	9/96	-	-
SUM	28/96	20/96	20/96	20/96	23/96	-	-
Frolandsbønder							
Gjeruld K. Haugaas	24/96	24/96	24/96	24/96	15/96	-	-
Halvor T. Meelhus	8/96	8/96	8/96	8/96	8/96	-	-
Samuel T. Blakstad	8/96	8/96	8/96	8/96	8/96	8/96	8/96
Lensmann Jørgen Berget	6/96	6/96	3/96	3/96	3/96	3/96	-
Torjus T. Blakstad (enke Marthe Evensdatter fra 1874)	6/96	6/96	6/96	6/96	6/96	6/96	-
SUM	52/96	52/96	49/96	49/96	40/96	17/96	8/96

⁹⁹ Folketelling for Fjære 1865

¹⁰⁰ Ebbell 1927: 546

Øyestadbønder							
Peder A. Johnsen Bjønnum	8/96	8/96	8/96	8/96	8/96	-	-
Daniel Nilsen/O. N. Danielsen	8/96	8/96	8/96	-	-	-	-
SUM	16/96	16/96	16/96	8/96	8/96	-	-
Borgere i Arendal							
Handelshuset T. Thommesen & Søn	-	8/96	11/96	19/96	25/96	25/96	25/96
Skipsfører Tallak Olsen	-	-	-	-	-	54/96	-
Skipsfører Stian Eriksen (Gullsmedenga)	-	-	-	-	-	-	6/96
Smith & Hansen	-	-	-	-	-	-	15/96
Kaptein Nils Pedersen	-	-	-	-	-	-	36/96
G. Sørensen	-	-	-	-	-	-	6/96
SUM	-	8/96	11/96	19/96	25/96	79/96	89/96
TOTALSUM	96/96	96/96	96/96	96/96	96/96	96/96	96/96

Kilder: Skuteregisteret (Bjørnetraa) og O. A. Aalholm: Handelshuset Thommesen-Smith 1983: s. 44.

Jeg har satt opp tabellen ovenfor for å vise hvilke sosiale grupper som deltok i partsrederiet *Bjørnetraa* i perioden 1867-1891. Det mest slående ved tabellen er grovt sett at frolandsbøndene samlet eide omtrent 50 % av skipspartene. Jeg har også gått videre frem til 1891 for å finne ut hvor lenge frolandingene beholdt partene. Fra 1878 til 1891 solgte de fleste frolandingene til kaptein Tallak Olsen i Arendal slik at han eide 50 % i *Bjørnetraa*. Dessuten kjøpte Thommesen seg gradvis opp fra under 10 % til omtrent en fjerdepart fra 1868-1873 og ble stående på det nivået i 18 år.¹⁰¹ Sett i ettertid kom frolandingene godt ut. De kom fra det økonomiske krakket i Arendal i 1886 langt bedre enn arendalsborgerne.¹⁰²

¹⁰¹ Gårdsarkiv Bjørnetrø, pakke IV: "Kjøpekontrakt. Gjeruld Knutsen Haukås, Gjeruld Johnsen Tørå, Peder Johnsen Bjønnum, Torjus Knudsen Bjørnetrø, Halvor Torsen Løddesøl og Knud Knudsen Lia selger sine parter i bark "Bjørnetraa" til skipsfører Tallak Olsen Arendal, 1878, Mars 16." KUBEN AAMA. Se også Aalholm 1983: 44

¹⁰² Likningskladder for Froland herred 1884-1905

4.2.4 Rederiet Messel

Tabell 4.4: Fordeling av parter i barken Messel.

	Parter
Frolandsbønder	
Kittel Knudsen Dale	1/32
Nils Terjesen Messel	1/32
Ole Thorbjørnsen Jomås	2/32
Gjeruld Knudsen Omdal	2/32
Schelluf Pedersen Messel	2/32
Erik Andersen Dale	2/32
Peder Schellufsen Messel	2/32
Ole Samuelsen Skarpestøl	2/32
Øyestadbønder / skogeiere	
Nils Johannessen Løddesøl	1/32
Bråstad skogeiere	2/32
Myklandsbønder	
Ole Olsen Ouestad	2/32
Terje Olsen Ouestad	2/32
Even Grundesen Risdal	2/32
Skipsredere i Arendal	
Eyde & Stephansen	9/32

Kilde: Regnskabsbog for Saltrøe Værft s. 14-26.

Frolandsbøndene eide 14/32 i barken *Messel*, og sammen med øyestadbøndene (3/32) og myklandsbøndene (6/32), hadde innlandsbøndene 23/32. Totalt hadde altså bøndene kontroll over partrederiet *Messel*. Når det gjelder øyestadbøndenes eierandeler kom de naturlig ved at tømmeret ble fløtet fra Froland til Løddesøl. Dessuten kjøpte frolandsbøndene tømmer og planker av Bråstadbøndene, og verdien av dette tok de eierandeler for i barken *Messel*.¹⁰³

¹⁰³ Regnskabsbog for Saltrøe Værft s. 14-26

Til tross for at bøndene hadde kontroll over rederiet, var de mest sentrale aktørene kapteinen og den korresponderende rederen. Kapteinen var Schelluf Pedersen Messel (1842-1921). I 1875 var han fullmektig på et handelskontor i Arendal.¹⁰⁴ Sannsynligvis var dette kontoret til Eyde & Stephansen, som også var korresponderende reder for barken *Messel*.¹⁰⁵ Da er det vel så sannsynlig at kaptein og handelsborger Schelluf Pedersen samarbeidet med borgerskapet i Arendal, for det var nettopp kapteinen og den korresponderende rederen som hadde mandat fra eierne til å lede rederiet. Men alle partseierne hadde på årsmøte stemmerett i forhold til eierandel.¹⁰⁶

4.2.5 Rederiet *Limpio*

Tabell 4.5: Fordeling av parter i briggen *Limpio*

Person	Bosted	Parter
John Aanonsen	Arendal/Saltrød	12/48
Ole Torjussen Bøylestad	Froland	4/48
Schelluf Pedersen Messel	Arendal/Froland	4/48
Christian Anker	Halden	8/48
Schulz	Halden	8/48
Ånon Kampen (blokkmaker og reder)	Arendal	3/48
Ole Henriksen	Arendal	2/48
Brønlund (kjøpmann og reder)	Arendal	1/48
Thomas Høyner	Arendal	6/48

Kilde: Regnskabsbog for Saltrøe Værft s. 35.

Briggen *Limpio* ble bygget på Saltrød Verft i 1870. *Limpio* var langt mindre dominert av frolendinger og andre innlandsbønder, sammenlignet med de andre skipene jeg har presentert.

¹⁰⁴ Fiene 1989: 462

¹⁰⁵ Veritas 1871-1877

¹⁰⁶ Sætra 2008: 44-45

Skipbygger John Aanonsen eide 12/48 parter i briggen. Blant froendingene, hadde Ole Torjussen Bøylestad og Schelluf Pedersen Messel 4/48 parter hver. Skipet var dominert av borgerne i Arendal. I tillegg hadde to personer fra Halden, Schulz og Christian Anker, 8/48 hver i skipet.¹⁰⁷

4.2.6 Rederiet *Bøylesta*

Tabell 4.6: Fordeling av parter i barken *Bøylesta*

Person	Bosted	Parter
Sveinund Thronsen	?	6/96
Lensmann Niels Chr. Møller	Borøya, Dypvåg	6/96
Halvor Kvarstad	Holt	6/96
Ole Skjulestad	Moland	6/96
Kittel Ugland	Moland	4/96
Tellef Halvorsen Boraas	Moland	3/96
Nils Olsbu	Froland	2/96
Anders Asdal	Froland/Øyestad	3/96
Ole Bøylestad	Froland	12/96
Kittel Eivindstad	Froland	3/96
John Aanonsen	Saltrød	21/96
E. Nilsen	Saltrød	12/96
A.Aanonsen	Saltrød	6/96
Niels Aanonsen	Frydentopp, Barbu	6/96

Kilde: Regnskabsbog for Saltrøe Værft s. 58.

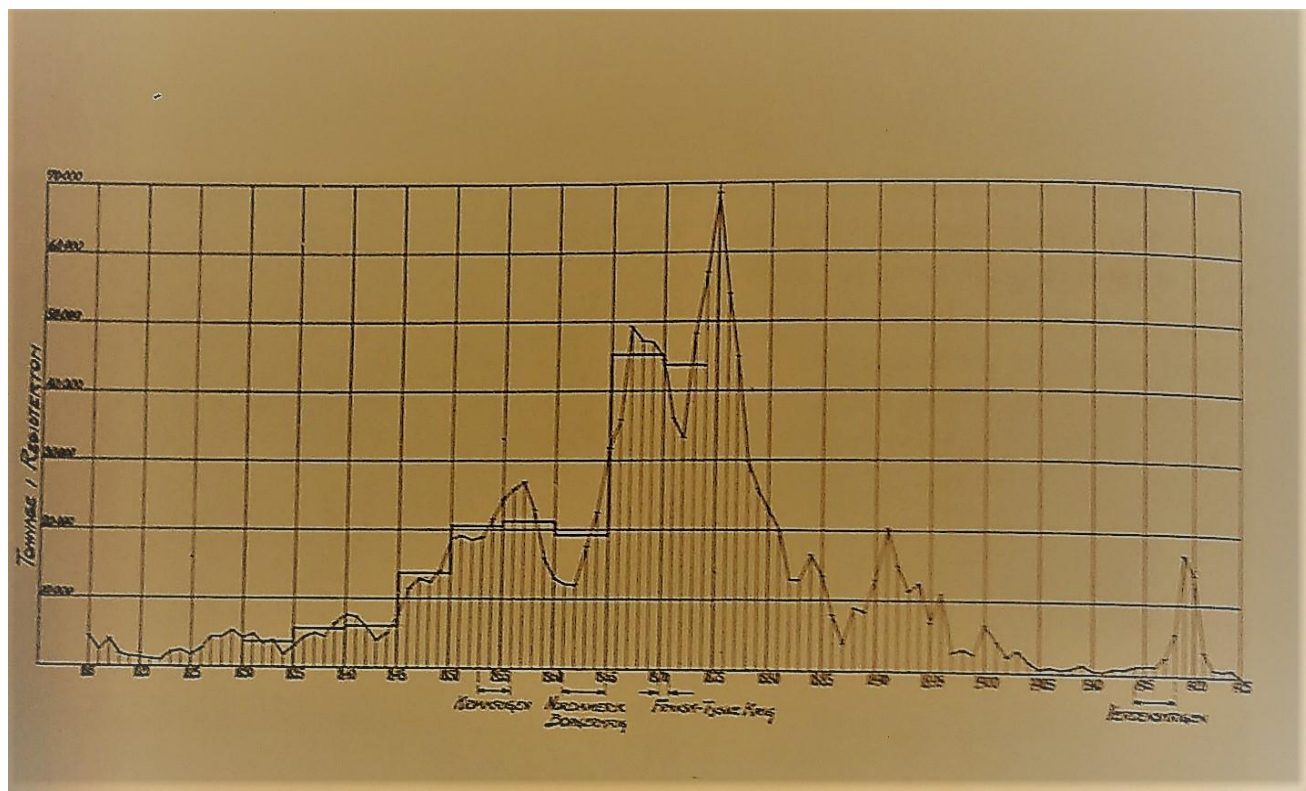
¹⁰⁷ Regnskabsbog for Saltrøe Værft s. 35

Barken *Bøylesta* ble bygget på Saltrød i 1872. Som navnet tilsier, var det flere frolandsredere i dette skipet. Ole Torjussen Bøylestad var den nest største partseieren med 12/96 parter i skipet. Flere av partseierne var også bønder fra Moland og Holt. Ved siden av å være et bonderederi, var *Bøylesta* helt klart også et familierederi. Store deler av familien til skipsbygger John Aanonsen var representert. Skipsbyggerens bror, Niels Aanonsen, ble korresponderende redere, mens sønnen, Aanon J. Aanonsen, ble kaptein.¹⁰⁸

4.3 Fra høykonjunktur til økonomisk krise

Under den langvarige høykonjunktoren på 1800-tallet, hadde skipsfarten gode tider. Men i 1873 ble den avløst av en økonomisk krise. Depresjonen varte til 1879, og størsteparten av 1880-årene var preget av stagnasjon. Teknologiske nyvinninger bidro også til at seilskipene var mindre konkurransedyktige enn tidligere. Høsten 1886 opplevde Arendal sin verste krise noensinne. Da gikk Arendal Privatbank konkurs, og måtte stenge. I kjølvannet av dette fulgte en rekke andre konkurser, samt omfattende arbeidsledighet.¹⁰⁹

Tabell 4.7: Årlig nybygd treskipstonnasje i Norge 1850-1925



Kilde: Sætra 2008: 24

¹⁰⁸ Forretningsarkiv 86 Bøylestad og Regnskabsbog for Saltrøe Værft s. 58

¹⁰⁹ Johnsen og Sætra 2016: 141-148

4.3.1 Vekstperioden 1850-75

I 1820-årene startet en viss vekstperiode i norsk skipsfart fordi Norge fikk handelsavtaler med Sverige, og fordi Storbritannia godtok at Norge på grunn av det også kunne dra til svenske havner og ta med seg svensk trelast til Storbritannia på grunn av mellomriksloven. Omsider fikk Norge også i stand en handelsavtale med Danmark som igjen gjorde samhandelen mellom de to landene mulig. Men det virkelige løftet for norsk skipsfart kom da navigasjonsakten ble opphevet i 1850 og en liberalistisk tollovgivning ble fulgt. Dessuten førte Krimkrigen 1853-56 til en høykonjunktur som ble avbrutt av en kort nedgang i 1857, og så en langvarig vekst.¹¹⁰ Det var i denne perioden at to av skipene jeg beskriver i kapittel 4.2.1 og 4.2.2, *Ask* og *Ugland*, ble bygget. I begge skipene var det tre frorendinger som var partseiere.¹¹¹

Nye konjunkturoppganger fulgte som følge av den amerikanske borgerkrigen (1861-65) og den fransk-tyske krig (1870-71). I løpet av tiåret syntes også antallet frolandsredere å øke betraktelig. I amtmannsberetningen for Nedenes i perioden 1861-65 står det følgende:

*”Skibsrederi bliver nu meer og meer almindeligt og drives ikke længer, hvilket för for störste Delen var Tilfældet, alene af Bybefolkningen og de paa Landets Grund boende Skippere, men ogsaa af en Mængde Bönder, som for sine Materialier tage Andeel i Fartöierne, og i hvilken Anledning det fortjener at udhæves, at et Fartöi paa den Maade meget udstykses blandt en Mængde Parhavere. Dette har vistnok ogsaa tidligere været Tilfældet, men langt fra i samme Grad som nu.”*¹¹²

Da barken *Bjørnetraa* ble bygget i 1867, var godt over halvparten av skipspartene eid av frolandsbønder (se kapittel 4.2.3).¹¹³ Når stadig flere frolandsbønder ble involvert i skipsbygging og partseierskap i løpet av tiåret, skyldtes dette blant annet at skogen i nærheten av kysten var kraftig nedhugd. Kystherredene ble dermed nødt til å hente trematerialer til skipsbygging utenfra, blant annet fra Froland.¹¹⁴ Regnskapsboken for Saltrød Verft viser at frolandsbøndene var sterkt involvert i byggingen av nye skip i årene like før og etter 1870. Skipene *Falken*, *Magenta*, *Messel*, *Limpio* og *Bøylesta* hadde flere partseiere fra Froland.¹¹⁵ På bakgrunn av regnskapsboken for Saltrød Verft og gårdsarkivet for Bjørnetrø i Fjære, kan

¹¹⁰ Johnsen og Sætra 2016: 107

¹¹¹ Gårdsarkiv Bjørnetrø, pakke VIII ”Brig Ask. Regnskaber”. KUBEN AAmA

¹¹² Amtmannsberetning for Nedenes Amt 1861-1865

¹¹³ Aalholm 1983: 44

¹¹⁴ Amtmannsberetning for Nedenes Amt 1866-1870

¹¹⁵ Regnskapsbog for Saltrøe Værft s. 13-58

jeg anslå at antallet frolandsredere økte fra ca. fem personer i begynnelsen av 1850-årene til noe i overkant av 20 personer i 1870. Dette antallet holdt seg trolig noenlunde stabilt de neste fem årene.

I 1875, to år etter at den langvarige høykonjunktoren ble avløst av en internasjonal krise med minkende tonnasjeeterspørsel og fallende ratenivå, ble det holdt folketelling i landets herreder. I folketellingen for Froland står det nevnt 19 skipsredere. Her må det imidlertid også tas noen mindre forbehold. Lensmann, skolelærer og landhandler Jørgen Bergets (1825-98) skipsparter er for eksempel ikke nevnt. Berget hadde 6/96 i barken *Bjørnetraa* fra 1867. Etter hvert fikk han personlige økonomiske problemer, og i 1870 ble hans bo tatt under konkursbehandling.¹¹⁶ I det påfølgende år, 1871, solgte han halvparten av sine parter i *Bjørnetraa* til T. Thommesen & Søn for 190 spd. (760 kr.). De resterende partene i skipet beholdt han frem til 1878, da han i likhet med flere andre frolandsbønder solgte dem til kaptein Tallak Olsen i Arendal.¹¹⁷

4.3.2 Krakk og tilbakegang 1875-1905

Fra midten av 1870-årene slo den internasjonale krisen til med full tyngde over Agder. Tonnasjeeterspørselen minket og fraktratene sank. Men selv om skipsbyggingen gikk tilbake, var den likevel betydelig i perioden 1876-1885. Lokale redere satset fortsatt på lokalbygde seilskip.¹¹⁸ Dette ser vi ikke minst i forhold til at stadig flere frolandsbønder involverte seg i redervirksomheten. I 1883 var det 24 skipsredere i Froland, og tallet økte jevnt frem til kriseåret 1886.¹¹⁹ Nedenstående tabell viser i hvilke kretser frolandsbøndene bodde i årene 1875, 1889 og 1900.

Tabell 4.8: Frolands skipsredere fordelt etter krets

KRETS	1875		1889		1900	
	Antall	I %	Antall	I %	Antall	I %
Froland (Kirkebygden)	1	5,3	3	7,5	1	7,1
Hurv	7	36,8	8	20,0	1	7,1
Messel	4	21,1	1	2,5	1	7,1
Tresnes	1	5,3	0	0	0	0
Bøylestad	4	21,1	6	15,0	2	14,3
Frolands Verk	0	0	1	2,5	0	0
Ugland	1	5,3	1	2,5	0	0

¹¹⁶ Fiare 1989: 313

¹¹⁷ Gårdsarkiv Bjørnetrø pakke IV og Aalholm 1983: 44

¹¹⁸ Johnsen og Sætra 2016: 143

¹¹⁹ Likningskladder for Froland herred 1884-1905

Dale	1	5,3	3	7,5	0	0
Jomås	0	0	7	17,5	4	28,6
Sparsås	0	0	3	7,5	2	14,3
Oland	0	0	0	0	0	0
Båseland	0	0	3	7,5	2	14,3
Mjåvatn	0	0	4	10,0	1	7,1
SUM	19	100,2	40	100,0	14	99,9
Skipsredere bosatt i kretser langs Nidelva	17	89,5	18	45,0	5	35,7
Skipsredere bosatt i kretser langs sidevassdragene	2	10,5	22	55,0	9	64,3
SUM	19	100,0	40	100,0	14	100,0

Kilde: Folketelling for Froland herred 1875 og likningskladder for Froland herred 1884-1905. KUBEN AAma

Som det fremgår av tabellen, ble det stadig færre skipsredere på gårdene langs den nedre delen av Nidelva. I 1880-årene var det derimot en markert økning i antallet skipsredere i de øvre delene av Nidelva og i kretsene langs sidevassdragene.¹²⁰ Dette hadde sammenheng med at stadig mer skog langs kysten og i de nedre delene av Froland var uthugd.¹²¹ I tillegg bidro den omfattende veiutbyggingen i 1870- og 80-årene til at stadig flere gårder fikk en mer sentral beliggenhet og enklere fremkomst til kysten.¹²²

I 1886 ble Arendal rammet av økonomiske krise. Arendals Privatbank gikk konkurs, og i kjølvannet fulgte en rekke andre konkurser og omfattende arbeidsledighet. Seilskipsflåten i Arendal ble i løpet av det neste tiåret redusert med en tredel, og ytterligere med nær en firedel frem til århundreskiftet.¹²³ I 1886 var det 33 skipsredere i Froland. Hvordan ble disse rammet når verdiene av skipspartene ble lavere? Ligningskladden for 1887 viser at det fortsatt var 32 skipsredere igjen i Froland. Det var langt flere enn i 1875, da det i folketellingen ble registrert hvem som var skipsredere.¹²⁴ I tillegg kom det en ny internasjonal konjunkturoppgang i 1887, og perioden 1888-90 var gode år for skipsfarten.¹²⁵ Det var i 1889 at antallet skipsredere i Froland nådde sitt høydepunkt. Tabellen nedenfor viser, fordelt etter krets, hvordan verdier og inntekter fordelte seg blant frolandingene i dette året.¹²⁶

¹²⁰ Folketelling for Froland herred 1875 og likningskladder for Froland herred 1884-1905

¹²¹ Dannevig 1979: 93-94

¹²² Dannevig 1979: 339-350 og Dukefoss 1995: 88-108

¹²³ Johnsen og Sætra 2016: 148-150

¹²⁴ Folketelling for Froland herred 1875 og likningskladder for Froland herred 1884-1905

¹²⁵ Johnsen og Sætra 2016: 147

¹²⁶ Ligningskladder for Froland herred 1884-1905

Tabell 4.9: Ligningsverdier i Froland (i kr.) etter krets i 1889

Krets	Skip	Jord og skog	Hus/løsøre/kapital	Brutto formue	Gjeld
Froland (Kirkebygda)	7.600	220.610	184.897	435.577	98.930
Hurv	9.960	196.731	139.047	351.542	22.240
Messel	7.700	193.000	141.450	385.046	56.020
Frolands Verk	3.600	126.000	153.425	283.575	0
Ugland	4.000	117.600	21.760	153.060	35.900
Tresnes	0	97.210	72.450	177.010	41.100
Oland	0	17.700	7.760	27.728	12.800
Sparsaas	4.900	225.600	129.146	370.916	53.400
Jomås	6.680	249.850	103.658	372.762	20.900
Dale	13.100	144.350	140.000	310.682	38.500
Mjaavtn	3.300	238.040	96.350	348.724	54.820
Baaseland	2.600	271.500	120.053	407.201	64.700
Bøylestad	12.700	379.060	127.100	496.182	61.000
Totalt for herredet (1889-verdi)	76.140	2.477.251	1.437.096	4.120.005	560.310
Totalt for herredet (2017-verdi)	5.73.692	186.678.557	108.295.448	310.471.805	42.223.360

Kilde: Likningskladder for Froland herred 1884-1905. KUBEN AAma.

Tallene i tabellen kan langt på vei forklare hvorfor frolandsrederne kom langt bedre fra krisen i 1886 enn arendalittene. Mens endel redere ved kysten, deriblant Niels Aanonsen Frydentop, hadde det meste av verdier i skipsparter og siden gikk konkurs, var frolendingenes verdier i skipsaksjer under 2 % av den totale formuen. Dessuten var gjelden lav i forhold til formuen. Dette viser at frolendingene ikke satset mer på skipsfarten enn det de hadde råd til. Størsteparten av verdiene hadde de i første rekke i jord og skog, og dernest i hus, løsøre og kapital.¹²⁷

4.4 Etableringen av Frolands Sparebank

I 1825 ble Arendal Sparebank grunnlagt. Denne banken dekket behovet i Arendal og bygdene omkring, deriblant Froland. Folk fikk nå renter av sine innskudd i denne banken og det ble opprettet et grunnfond. Sikkerheten var viktig for banken, i første rekke tok banken pant i fast eiendom. I 1875 ble Arendal Privatbank etablert. Etter den tysk-franke krigen 1870-71 ble det et oppsving og pengeomsetningen økte sterkt. Privatbanken var tuftet på forretningsmessig drift i motsetning til sparebankene, som drev mer nøkternt. I 1880-årene ble det et tilbakeslag etter høykonjunkturen, og økonomisk tilbakegang for distriktets hovednæringer, skipsfart, skipsbygging, handel og skogbruk. I 1886 måtte Arendal Privatbank innstille sin virksomhet. Den gikk konkurs. Både i Arendal og bygdene omkring vakte det forbitrelse og fortvilelse,

¹²⁷ Likningskladder for Froland herred 1884-1905 og Oftedal 1930: 23

fordi de ikke kunne få pengene sine tilbake. Arendal Sparebank ble også rammet av krisen, og i desember 1886 måtte banken innstille virksomheten. Til tross for opphøret av virksomheten, fikk innskyterne beholde sine innskudd. I Froland fikk de store tap på grunn av at disse to bankene gikk konkurs. Det ble opprettet en ny forretningsbank i Arendal, kalt Agdesidens Sparebank. Denne engasjerte seg i skipsfart og industri, men gikk etter konjunkturomslaget etter første verdenskrig konkurs i 1921.¹²⁸

I omlandet og opplandet ble det fra 1860-årene til 1880-årene stiftet flere sparebanker. Frolands Sparebank ble stiftet 19. mars 1887 i Ole Nikolay Danielsens hus på Froland. Det ble valgt en komité på tre menn, som fikk i oppdrag å lage en plan for denne sparebanken. Foruten Danielsen var Gisle Nilsen Espeland, som var tømmermerker for trelasthandlerne i Arendal, og Anders Løvland med. Alle de tre var blant de største skatteyterne i Froland. På møtet la komiteen frem sitt utkast til plan og samtidig en liste over de som var villige til å yte bidrag til bankens grunnfond. Forslaget ble enstemmig vedtatt.¹²⁹

Det var 88 frolendinger som betalte inn til Froland Sparebanks grunnfond. Bare 1/3 av disse var skipsredere i Froland. Men de skjøt inn halvparten av grunnfondsbeløpet i 1887. I bankens første forstanderskap var det 20 faste medlemmer og fem varamenn, av disse var det 12 faste medlemmer og to varamedlemmer som var redere i Froland. Frolandsredernes sterke posisjon i banken kunne borge for at de lånte av og til seg selv, slik de hadde gjort i bankene i Arendal. Men utlånene tyder på at de i Frolands Sparebank drev en mer nøktern utlånspolitikk, der pant i fast eiendom og garantier var en forutsetning for å få lån.¹³⁰

4.5 Kvinnestyre på frolandsgårdene

I utgangspunktet regner jeg med at eieren styrte bruket dersom han eller hun var til stede året rundt. Men dersom han var til sjøs, og var borte i lange perioder, var det andre som styrte hjemme. I første rekke var det kvinnene som drev gården, ofte med innleid arbeidskraft til tungarbeidet. Det var eldre menn, yngre sønner og jenter som måtte delta i driften. Grunnen til at de måtte leie inn arbeidskraft, skyldtes at de også måtte ha mann og hest med redskaper, særlig i våronnen og innhøstingen. Men kvinnene, særlig enkene, administrerte det hele, samtidig som de også måtte oppdra barna og betale arbeidsfolkene på gården. Hun var med

¹²⁸ Røysland 1988: 12-13.

¹²⁹ Røysland 1988: 21-22.

¹³⁰ Røysland 1988: 36-39

andre ord administratoren på land, mens hennes mann var kaptein og administratoren til sjøs. På den måten kom det inntekter både fra gårdsbruket hjemme og skipsfarten til mannen ute. På de sentrale gårdene hadde de en forholdsvis stor tjenerstand. Slik var det, ifølge Gustav Sætra, i Nedenes krets i året 1875.¹³¹ Jeg vil se om det også var et kvinnestyre på frolandsgårdene i 1875.

I 1875 var det 2.051 innbyggere i Froland herred.¹³² Basert på folketellingen i dette året, har jeg kartlagt 336 gårdsbruk og husmannsplasser, fordelt på syv tellingskretser. Av disse gårdsbrukene og husmannsplassene kan 28 regnes som ”kvinnestyrt”. Dette tilsvarer i underkant av 10 % av brukene.¹³³ Godt over halvparten av kvinnene, det vil si 75 %, var enker. Nesten samtlige av de andre kvinnene var gift. Deres menn oppholdt seg enten som gjester på andre gårder, eller var borte på jobboppdrag. Anne Marie Jensdatters (Nedre Grandalen) ektemann, Halvor Andersen, var matros og trolig til sjøs da folketellingen ble gjort.¹³⁴ Anne Nielsdatter Tvermyrs og Ingeborg Olsdatter Rønningens ektemenn var begge slaktere, og hadde oppdrag i henholdsvis Arendal og på Tromøy.¹³⁵ En av kvinnene som tilsynelatende styrte ett av gårdsbrukene, var imidlertid ikke gift. Anne Nielsdatter på Hørsdal var bare 15 år, og stod for gårdsdriften mens faren var fraværende. På bakgrunn av disse tallene kan det se ut til at gårdene i Froland var adskillig mindre kvinnestyrt enn gårdene i Nedenes krets i Øyestad herred. På den andre siden ble folketellingen gjort på en bestemt dato, nemlig 31. desember. Da var mange av mennene hjemme på gårdene. Men flere av dem hadde bi-jobber ved siden av gårdsdriften. De kunne være sjømenn, tømmerhuggere, gruvearbeidere og verkseiere. Når jeg summerer opp alle bi-næringene, er det ikke usannsynlig at henimot halvparten av frolandsgårdene kunne være styrt av kvinner i deler av året.

Graden av kvinnestyre kunne også variere fra tiår til tiår. Det ser jeg særlig i oversikten over skipsredere i herredet. Av totalt 19 skipsredere, var det kun en kvinnelig reder i 1875. Det var Marte Evensdatter på Nedre Blakstad.¹³⁶ Da antallet skipsredere i Froland nådde sitt høydepunkt i 1889, var 8 av 40 redere kvinner. Andelen kvinner blant rederne varierte en del utover i 1890-årene, men i årene 1904-05 var omkring halvparten av rederne kvinner. Dette

¹³¹ Sætra 1989: 126-129

¹³² Dannevig 1979: 462

¹³³ Folketelling for Froland herred 1875

¹³⁴ Fiane 1989: 37-38

¹³⁵ Fiane 1991: 616 og 622

¹³⁶ Folketelling for Froland herred 1875

hadde i samtlige tilfeller å gjøre med at kvinnene hadde arvet skipspartene etter sine avdøde ektemenn.¹³⁷

Det var sannsynligvis betydelig større grad av kvinnestyre på frolandsgårdene enn folketellingen fra 1875 skulle tilsi. Bildet er likevel langt mindre entydig i Froland sammenlignet med Nedenes i Øyestad. Dette skyldtes at gårdene på Nedenes hadde forholdsvis langt flere sjøfolk enn hva frolandsgårdene hadde. Dette vil jeg komme nærmere inn på i kapitlet om Frolands sjøfolk.

Tabell 4.10: Fordeling av mannsstyrte og kvinnestyrt gårdsbruk i Froland 1875

Tellekrets	Antall gårdsbruk	Antall mannsstyrte gårdsbruk	Antall kvinnestyrt gårdsbruk
1. Kirkebygda	37	36	1
2. Hurv	78	70	8
3. Messel	47	41	6
4. Frolands Verk	53	48	5
5. Båseland	33	28	5
6. Sparsås	28	27	1
7. Jomås	60	58	2
SUM	336	308	28

Kilde: Folketelling for Froland herred 1875

4.6 Skipsredere uten skog

Et sentralt poeng i denne oppgaven er at skipsrederne i Froland eide skog og leverte tømmer til skipsbyggeriene på kysten. De fleste kom fra større gårder med mye skog. Det var imidlertid noen få skipsredere som skilte seg ut. I folketellingen fra 1875 stod Terkel Olsen (1821-81) på Hurv oppført som lærer og skipsreder. I tillegg var han *"Bruger af Skolejord, udyrka, som er kjøbt for 40 spd."* Olsen var født på Treungen i Nissedal, og hadde vært lærer siden 1845.¹³⁸

Et annet eksempel er Karl August Andersen (1845-89). Han kom fra Bohuslän i Sverige, og jobbet som stallkar på Frolands Verk. I følge ligningskladdene hadde Andersen skipsparter i 1888. Etter hans død overtok enken, Torine Pedersdatter (1852-1944), partene. I 1889 var

¹³⁷ Ligningskladder for Froland herred 1884-1905 og 1906

¹³⁸ Folketelling for Froland herred 1875 og Espeland 1989:21

verdien av hennes skipsparter 3.600 kroner. Verdien av skipspartene sank utover 1890-årene, men hun beholdt dem frem til 1902.¹³⁹

Hvordan kunne personer som verken eide skog eller leverte tømmer til skipsbyggeriene, skaffe seg skipsparter? Dette må ses i lys av lov om sjøfarten av 1860. Loven fastslo at hvert enkelt skip var ett rederi, og at hver partsreder eide sin skipspart uavhengig av de andre eierne. Partsrederen kunne fritt selge eller pantsette sin part. På denne måten fikk personer som Terkel Olsen og Karl August Andersen anledning til å kjøpe og skaffe seg skipsparter.¹⁴⁰

4.7 Oppsummering

I flere hundre år hadde trelasthandlerne i Arendal monopol på handelen i opplandet, og frem til 1862 var de enerådende i fellesfløtingens styre. Da hadde frolandsbøndene kjempet i flere år for å oppnå likebehandling i styret. Staten medvirket aktivt på bøndenes side, og det avgjørende var at formannen, Isak Kallevig, måtte gi etter fordi staten ved Indredepartementet og kanaldirektøren lokket med bevilgninger til rensing av vassdraget. Planen for til utbedringer i vassdraget ble godkjent av herredsstyrene i opplandet. Dermed fikk bøndene tilslutt like mange representanter som trelasthandlerne i styret, likeverdet var oppnådd.¹⁴¹

I mine studier om bøndene i Froland og trelasthandlerne og skipsbyggerne ved kysten, er det tydelig at den gamle kampen mellom bonde og borger mer eller mindre forsvant. I skipsbyggingsprosjektene tok både bonde og borger parter. Videre har jeg vist til oppbyggingen av seks skip/rederier, hvor også frolandingene spilte en sentral rolle. I barken *Bjørnetraa* var 52/96 av partene eid av frolandsbønder de første årene.¹⁴²

Folketellingen for 1875 viser at det var 19 skipsredere i Froland dette året.¹⁴³ Dette antallet økte utover i 1880-årene. Frolandsbøndene ble også i langt mindre grad enn arendalittene berørt av bankkrakket i Arendal og den økonomiske krisen i 1886. Mens endel redere på kysten hadde det meste av verdier i skipsaksjer, lå det meste av frolandingenes verdier fortsatt i jord og skog. De hadde dessuten lite gjeld i forhold til den samlede formuen. I 1889 nådde antall skipsredere i Froland et høydepunkt med 40 redere.

¹³⁹ Fiare 1990: 32 og likningskladder for Froland herred 1884-1905

¹⁴⁰ Johnsen og Sætra 2016: 126

¹⁴¹ Sætra 1983-84: 60-72

¹⁴² Aalholm 1983: 44

¹⁴³ Folketelling for Froland herred 1875

I perioder var det også flere kvinner blant skipsrederne i Froland. I 1889 var tallet så høyt som åtte kvinner. Dette var kvinner som hadde arvet skipspartene etter sine avdøde ektemenn.¹⁴⁴

Lov om sjøfart av 1860 åpnet også opp for at en partsreder fritt kunne selge eller pantsette sine skipsparter. Dette åpnet opp for at også personer uten skog og tømmer etterhvert kunne skaffe seg skipsparter.¹⁴⁵

¹⁴⁴ Likningskladder for Froland herred 1884-1905

¹⁴⁵ Johnsen og Sætra 2016: 126

5.0 Sjøfolk i Froland

I dette kapitlet tar jeg for meg sjøfolkene i Froland 1865-1910. Jeg bygger på folketellingene for Froland, Østre Moland, Barbu, Øyestad, Hisøy og Fjære kommuner og mønstringsarkiver for kretsene Arendal og Grimstad, som omfatter de nevnte kommunene. Grunnen til at jeg har valgt denne fremgangsmåten, er migrasjonen herredene imellom. Dessuten har Egil Fianes bøker om gård og ætt i Froland vært til god hjelp for å kunne identifisere hver enkelt person. Jeg har valgt å dele inn i flere kategorier, der mine kilder gir ulik informasjonsverdi. Flere av kildene viser at det har vært stor migrasjon til Frolands omkringliggende kommuner.¹⁴⁶ Naturligvis var det også mange som emigrerte til USA og Sør-Afrika.¹⁴⁷ Men hvilke betingelser fikk froendingene når det gjaldt å betale billettene for reisen?

For det første var det naturlig at sjøfolk gikk i land i begge landene, for de dro jo dit som sjøfolk. Det var også flere yngre froendinger som fikk tilbud om å bli med skipet mot å arbeide om bord. Dette var en fordel for rederiet, som slapp å mønstre og å betale hyre. Jeg kan også tenke meg at froendingene, som hadde parter hos Eyde & Stephansen, ville få tilbud av rederiet om å få gratis reise eller reise til redusert pris. Dessuten var det innen nettverket flere rederier som drev emigrantfart. Rederiet Eyde & Stephansen og rederiet Bjørnetraa var aktive når det gjaldt emigrantfart, særlig Eyde & Stephansen. Dette rederiet var blant de større når det gjaldt emigrasjon. Når det gjelder Bjørnetraa eide froendingene majoriteten av partene i rederiet, og stod derfor fritt til å bestemme hvilke betingelser de kunne få når det gjaldt å betale for overfarten.¹⁴⁸

Det er alder for sjøfolkene som har vært avgjørende for min kategorisering. Disse kategoriene er froendinger som bodde på store gårder og ble kapteiner (den ledende om bord), styrmenn som ofte rykket opp til kaptein, skipstømmermenn som tilhørte mellomsjiktet og matroser, lettmatroser og jungmenn som tilhørte det lavere lag ombord. Men også dette lavere sjiktet kunne bli kapteiner. Dette forutsatte at de avla eksamen ved en sjømannskole, der de lærte å administrere og navigere. De ble styrmenn og kapteiner ved offentlig godkjenning av en kommisjon med kapteiner med lang fartstid. Schelluf Pedersen Messel var en de erfarne kapteinene. Messel underviste på skipperskolen i Arendal i ti år fra åpningen i november

¹⁴⁶ Folketellinger for Fjære herred 1865 og 1900, Østre Moland herred 1865, 1900 og 1910, Øyestad herred 1865, 1900 og 1910, Barbu herred 1900, Hisøy herred 1900 og 1910, Arendal kjøpstad 1910 og Landvik herred 1910

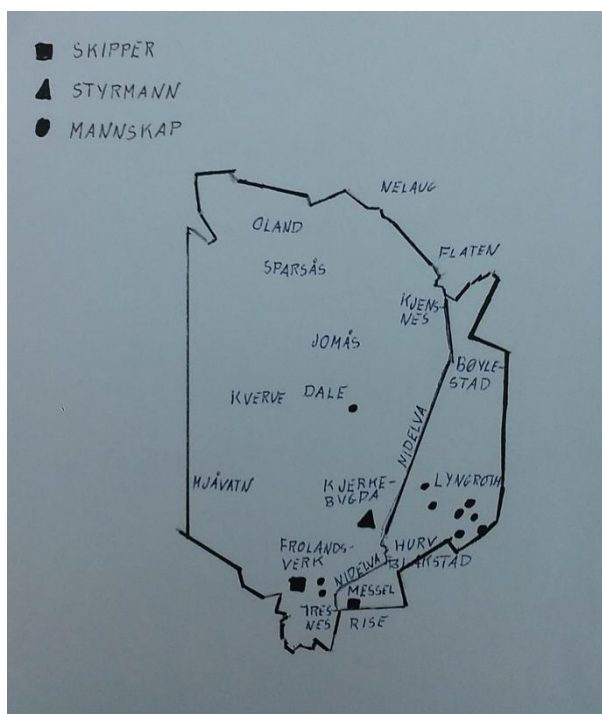
¹⁴⁷ Knud Andreas Knudsen (født på Seljestøl i 1859) flyttet til Sør-Afrika i 1893, men i 1910 var han flyttet tilbake til Norge (Fiane 1991: 569 og folketelling for Hisøy herred 1910).

¹⁴⁸ Ebell 1927: 545-546 og Aanby 2012: 196

1877. Dette viser at det var muligheter for sosial mobilitet. De fleste startet som førstereis jungmenn eller kokker, og arbeidet seg oppover rangstigen. Men for å bli offiserer måtte de på sjømannsskolen.¹⁴⁹

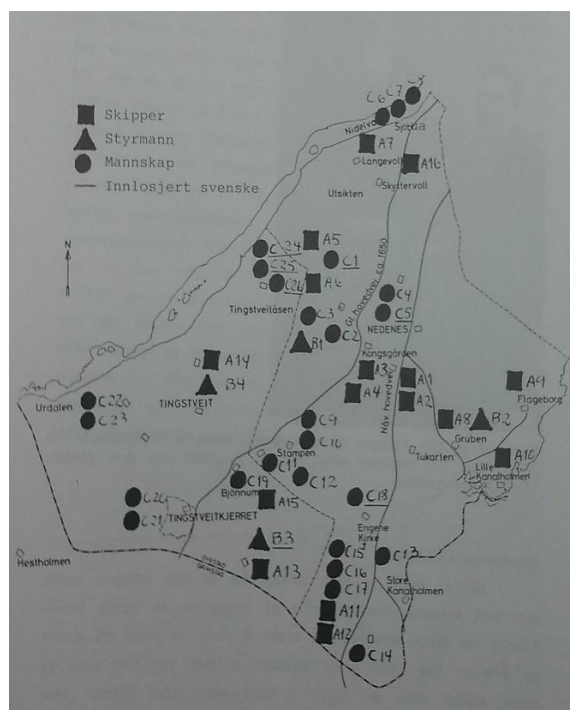
For å illustrere hvor viktig det var for de bedrestilte kapteinene og styrmennene i Froland å eie grunn inn til Arendalsvassdraget, har jeg tegnet et kart der jeg viser hvor skipperne, styrmennene og det øvrige mannskapet bodde. Dette kartet vil jeg sammenligne med et tilsvarende kart over sjøfolk i Nedenes krets i Øyestad herred i 1875. Kretsen lå mellom Arendalsvassdraget på den ene siden og sjøen på den andre. I utgangspunktet ville jeg forvente at mulighetene for å drive skipsbygging og skipsfart var større i Nedenes krets enn i Froland herred. Men det avgjørende er at de begge lå ved vassdraget, selve hovednerven i transportsystemet.¹⁵⁰

Figur 5.1: Skolekretsene i Froland herred 1875



Kilde: Frolands folketelling 1875

Figur 5.2: Nedenes skolekrets i Øyestad 1875



Kilde: Sætra 1989: s. 125

¹⁴⁹ Taraldsen 1999: 22

¹⁵⁰ Sætras undersøkelse er forskjellig fra min undersøkelse fordi Sætras undersøkelse gjelder bare Nedenes skolekrets, mens min gjelder samtlige syv skolekretser i Froland herred ut fra folketellingene i 1865, 1875, 1900 og 1910 og mønstringsarkivene på Statsarkivet i Kristiansand.

I min periode, 1850-1920, var det endringer i tilgang på tømmer til skipsvirke og eksport. I 1850 var det fortsatt god skog i Nedenes krets, men etterhvert ble skogen uthugd. Det samme gjaldt for Fjære og Grimstad herreder. Løsningen ble å hente tømmer i Froland. Det er nettopp denne «rovhugsten» i de sjøvendte bygdene som gradvis gav frorendingene mulighet til å bli ledende leverandører av tømmer i Arendalsvassdraget. Frorendingene hadde samme strategi som de hadde i kystbygdene. De satset når muligheten bød seg. Også her ble det «rovhugst» for å tjene mest mulig når prisene på tømmer økte. Det var dette som gav frolandsrederne store inntekter. Dette kommer klart til uttrykk i ligningskladdene og ligningsprotokollene for Froland, slik det også gjorde for Øyestad og Fjære.¹⁵¹

Den delen av besetningen som ikke var skipsoffiserer, bodde ikke ved Nidelva, de bodde på mindre bruk der de kunne ha husdyr og mulighet til å dyrke korn, poteter og grønnsaker. Derfor var de selvforsynte når det gjaldt egen husholdning. Mange av de som jeg har registrert bodde i Hurv krets.¹⁵² Der bodde også skolelærer Terkel Olsen. Han hadde selv parter i flere skuter. Muligens oppmuntret han sine elever til å dra til sjøs, kanskje tok han også kontakt med bygdens kapteiner og anbefalte dyktige gutter. I skoleprotokollene går det i hvert fall frem at det var flere gutter med gode karakterer. Kristen Jensen Nygaard var en av elevene til Terkel Olsen. Ifølge Egil Fiane var Terkel en flink lærer, men han foretrakk å gi ekstra undervisning til de eldste og mest begavede elevene.¹⁵³ Dette kan tyde på at skolelæreren var opptatt av å forberede disse elevene til å dra til sjøs i håp om en gang å ta navigasjonseksamen og bli kapteiner. Ved gjennomgang av skoleprotokollen for Hurv skolekrets i 1857 er de bedrestilte som bor ved elven registrert i øverste avdeling. Det vil si de som hadde noe bedre resultater enn de i nederste avdeling, men de i øverste avdeling hadde ikke markant bedre karakterer enn de i nederste avdeling. Jevnt over har guttene i øverste avdeling bedre karakterer enn guttene i nederste avdeling. I øvre avdeling har guttene jevnt over karakteren 2 og 3, mens de i nedre avdeling jevnt over fra 3 til 4. Ingen i øvre avdeling ble underordnede sjøfolk. Ingen i denne kretsen var overordnede sjøfolk. Jeg kan med andre ord ikke bekrefte min antagelse selv om den i utgangspunktet virker troverdig.¹⁵⁴

Mitt hovedfokus er frorendingene som skipsredere og sjøfolk. Men gårdsbruket hjemme hadde også stor betydning for den totale lønnsomheten. Frolandsrederne var av den grunn opptatt av utdanning innen shipping og landbruk. Derfor utnyttet de mulighetene når

¹⁵¹ Sætra 1989: 110-129

¹⁵² Folketelling for Froland herred 1865, 1875, 1900 og 1910

¹⁵³ Fiane 1989: 189

¹⁵⁴ Skolejournal (Hurv 1857-1874, Messel 1861-1874), s. 2-7. KUBEN AAmA

overgangen fra omgangsskole til faste skoler ble innført. Dernest sørget de for at deres barn tok høyere utdanning. Dette skjedde da det ble opprettet folkehøyskoler og landbruksskoler. I 1831 ble Nedenes Amts Landhusholdningsselskap opprettet for å fremme jordbruket og bygdenæringene. Amtmann Bonnevie påpekte at det trengtes veiledning og fagopplæring i landbruksnæringen. Det resulterte i at Hjalmar Torkildsen i 1889 ble ansatt som amtsagronom i Nedenes. I 1896 ble det vedtatt av amtstinget at det skulle opprettes tre landbruksskoler. En av disse var Bjørnetrø i Fjære. Skolen hadde sitt eget styre med tre menn. Ole Nikolay Danielsen var formann i dette styret fra 1896 til 1901. Behovet for utdanning kom også som en følge av mekaniseringen i landbruket.¹⁵⁵

5.1 Redere og kapteiner

Et sentralt spørsmål å besvare i dette kapitlet, er om frolandingene som dro til sjøs både var partseiere og sjøfolk. I kapittel 1 stilte jeg spørsmål om frolandsbøndene i samhandel med verftene på kysten bare fikk skipsparter, eller om de også fikk løfte om å bli kapteiner dersom de tok en viss andel i skipet.

I folketellingene for 1865, 1875, 1900 og 1910 er det 47 forskjellige sjøfolk som står oppført med adresse i Froland. Det er bare Georg Fredrik Sverdrup som er oppført som ”skipsfører” (kaptein) i dette utvalget.¹⁵⁶ Schelluf Pedersen Messel er oppført som ”*Styrmand og Sømand*” i folketellingen fra 1865. Ti år senere stod han oppført som ”*Fuldmægtig paa Handelskontor*”.¹⁵⁷ Det går imidlertid frem av en rekke andre kilder at Messel var kaptein, blant annet på *Messel* i årene 1871-77. Han hadde parter både i dette og andre skip som ble bygget fra og med slutten av 1860-årene.¹⁵⁸ I 1883 ble han korresponderende reder for barken *Bølgen*, bygd hos skipsbygger Salve Johnsen Vik.¹⁵⁹ En annen sentral frolandsreder og kaptein, Ole Nikolay Danielsen (1841-1901), står ikke oppført i folketellingene for 1865 eller 1875. Årsaken til dette, er at han først bosatte seg på gården Østre Froland etter at svigerfaren, Ole Osuldsen (1798-1879), var død. Danielsen kom opprinnelig fra Skyttervollen på Nedenes i Øyestad.¹⁶⁰ Han seilte i flere år som kaptein, blant annet på barken *Bjørnetraa* i årene 1867-

¹⁵⁵ Røysland 1989: 4-5

¹⁵⁶ Fiane 1990: 21 og folketellinger for Froland herred 1865, 1875, 1900 og 1910

¹⁵⁷ Folketellinger for Froland herred 1865 og 1875

¹⁵⁸ Vertitas 1870-78 og Regnskabsbog for Saltrøe Væft s. 13-35

¹⁵⁹ Aanby 2012: 281

¹⁶⁰ Fiane 1989: 216-217

73 og *Fatum* 1877-78.¹⁶¹ I folketellingen for 1900 står han imidlertid kun oppført som "Gaardbruger".¹⁶²

Som jeg nevnte innledningsvis i kapitlet, var det stor migrasjon til Frolands omkringliggende herreder. I utvalget av sjøfolk, er det mange eksempler på unge menn som var født og oppvokst i Froland, men som flyttet nærmere kysten etter at de hadde mønstret. I dette utvalget finner vi to kapteiner; Georg Fredrik Sverdrup på Frolands Verk og Mathias Knudsen på Gullknapp.¹⁶³

Både Ole Nikolay Danielsen og Schelluf Pedersen Messel hadde fedre som var skipsredere.¹⁶⁴ En annen redersønn som dro til sjøs, var Karl August Andersen jr. (f. 1879) fra Hislihaven på Frolands Verk. Han mønstret på i 1895, og i folketellingen fra 1900 var han oppført som matros.¹⁶⁵ I 1905 emigrerte han til USA.¹⁶⁶ Dersom man ser bort fra disse tre eksemplene, er det lite som tyder på at det først og fremst var frolandsredernes sønner som ble kapteiner og sjømenn. Sammenhengen mellom den lokale redervirksomheten og sjømannsyirket synes ikke å bli klarere ved gjennomgang av ligningskladdene. Mens godt over 60 % av skipsverdiene i Nedenes krets i Øyestad herred var eid av seilende kapteiner i 1875, viser mine beregninger, basert på Frolands ligningskladd for året 1889, at kun 4 % av skipsverdiene kom fra en kaptein, nemlig fra Ole Nikolay Danielsen.¹⁶⁷

De to andre kapteinene i utvalget, Georg Fredrik Sverdrup (1846-1917) og Mathias Knudsen Gullknapp (1863-1914), hadde ikke foreldre med parter i skip. Da Sverdrup var kaptein på *Bjørnetraa* fra 1875 til 1878, hadde han heller ingen parter i dette skipet.¹⁶⁸ Det er imidlertid ikke usannsynlig at Sverdrup-familiens forbindelser til *T. Thommesen & Søn* var en medvirkende årsak til at Sverdrup ble kaptein nettopp på dette skipet. Sverdrups far hadde vært ansatt som bestyrer for Frolands Verk siden 1845, og i 1871 kjøpte handelshuset T.

¹⁶¹ Grefstad 2009: 155, Veritas 1876-1879 og Aalholm 1983: 44

¹⁶² Folketelling for Froland herred 1900

¹⁶³ Folketellinger for Hisøy herred 1900 og 1910

¹⁶⁴ Fiane 1989:462 og Aalholm 1983: 44

¹⁶⁵ Folketelling for Froland herred 1900 og Mønstringsarkiv, Arendal mønstringskrets, annotasjonsrull 1892-1918, nr. 4242. Statsarkivet i Kristiansand

¹⁶⁶ Emigranter fra Arendal 1903-30. : <http://gda.arkivverket.no/cgi-win/webcens.exe?slag=visbase&sidnr=1&filnamn=EMIAREND&gardpostnr=871#nedre>

¹⁶⁷ Ligningskladder for Froland herred 1884-1905 og Sætra 1989: 114.

¹⁶⁸ Aalholm 1983: 44 og 313

Thommesen & Søn verket av Michael Treschow. I tillegg kjøpte Thommesen parter i *Bjørnetraa* i 1868, og i perioden 1873-1891 eide de 25/96 i skipet.¹⁶⁹

Den siste av kapteinene i utvalget, Mathias Knudsen Gullknapp, kom ikke fra noen velstående familie. Han kom fra et selveierbruk, men det var ikke større enn at det kunne fø en ku og tre sauer. I tillegg hadde gården litt skog til eget bruk. At stedet lå flere kilometer fra nærmeste vei, var preget av sand- og myrlandskap og lå nærmere hundre høydemeter over Hurv, er illustrerende eksempler på hvorfor området ble beskrevet som ”ubekvemt” i 1864. Samtlige av søsknene på bruket flyttet ut, og i 1873 solgte faren, Knud Olsen Gullknapp, eiendommen. I likhet med mange andre gårdbrukere på Gullknapp, tok Mathias’ familie seg bi-jobber. Faren var hustømmermann, og to eldre brødre var skipstømmermenn.¹⁷⁰ I 1879 mønstret Mathias på et skip til England, og av mønstringsrullene fremgår det at han ble styrmann i 1883 og skipper (kaptein) i 1896.¹⁷¹ Når det tok 13 år fra han ble styrmann til kaptein, skyldtes dette at det i 1870-årene ble stilt større krav for å være skipsfører. Det ble forventet at de hadde kunnskap om andre fagfelt enn bare navigasjon. Da skipperskolen startet i Arendal, hadde elevene seks timer undervisning hver dag i seks måneder. På timeplanen inngikk fag som læren om havari og assurance, kontraktslære, certepartier, konnossementer (fraktbrev) og vekslar, det internasjonale signalsystemet, styringsregler og elementær meteorologi, norsk, engelsk, regning og bokføring og skjønnskiving.¹⁷²

I mannskapslistene for skipene jeg har undersøkt i forbindelse med denne oppgaven, finner jeg få eller ingen froendinger. Av mønstringsarkivene er det også tydelig at de aller fleste sjøfolkene fra Froland jobbet på andre skip enn på de som deres sambygdingene var redere. I de neste avsnittene skal jeg se nærmere på de frolandske sjøfolkenes sosiale og geografiske tilhørighet. Men var det noen forskjell på sammensetningen av besetningen når det gjaldt alder? Harald Hamre har i en sammenlignende analyse sett på gjennomsnittsalderen for sjøfolkene i Arendalsflåten og Stavangerflåten på bakgrunn av folketellingen i 1875. Han har funnet ut at det for alle yrkeskategorier var en gjennomsnittsalder på 26 år. Men det var et klart skille mellom skippere, førstestyrmenn og andrestyrmenn. Dette skyldtes selvsagt at offisersgruppen hadde seilt så mange år til sjøs i lange fartsruter, mens det underordnede mannskapet i større grad ble skiftet ut. I oversikten under har jeg ikke klart å kartlegge alder for alle kategorier for året 1875, og har derfor valgt å markere det for de ukjente med strek.

¹⁶⁹ Fiane 1990: 18 og Aalholm 1983: 44

¹⁷⁰ Fiane 1989: 86-87

¹⁷¹ Mønstringsarkiv, Arendals mønstringskrets, hovedrull 1879-1900, nr. 5099. Statsarkivet i Kristiansand

¹⁷² Taraldsen 1999: 21-22

Men likevel vil jeg ut fra en samlet vurdering hevde at alderen for Frolands sjøfolk var temmelig likt sammenlignet med aldersfordelingen i Arendals- og Stavanger-flåten.¹⁷³

Tabell 5.1: Sjøfolkenes gjennomsnittsalder i 1875.

	Arendalsflåten	Stavangerflåten	Frolandsflåten
Skipperer	35,7	36,2	30,5
1.styrmenn	27,9	29,4	21,0
2.styrmenn	24,4	24,9	-
Kokker	27,8	25,9	-
Tømmermenn	31,2	30,0	25,4
Seilmakere	32,7	23,7	-
Båtsmenn	35,2	34,8	-
Matroser	26,5	27,3	24,6
Lettmatroser	20,7	21,7	-
Jungmenn	18,8	19,6	-
Drenger	16,4	16,0	-
Hele utvalget	25,86	25,74	25,38

Kilde: Folketelling for Froland herred 1875 og Hamre 1989: 21

I tabellen under er det stillingskategorien til hver enkelt sjømann som er det viktigste. Det er bare sjøfolk fra Froland som er representert i tabellen, i alt 16 personer. Schelluf Pedersen Messel og Georg Fredrik Sverdrup var på frolandsskip, mens broren Edvard var på *St. Olaf* i Kristiania.¹⁷⁴ De øvrige var på Arendals- og Grimstad-skip.¹⁷⁵ Dette tyder på at frolendingene tok hyre der den var å få. Det var hyrekontorene i byene som kunne tilby arbeid til disse sjøfolkene, og sjøfolkene tok som regel det de ble tilbudt. Det spesielle med tabellen under er at det var så mange tømmermenn som ble mønstret. Forklaringen på dette kan være at skutene som lå ved land hadde behov for vedlikehold, og den billigste måten å utføre arbeidet på var å hyre norske sjøfolk for lav lønn. Men det var neppe dette som var faktum i dette tilfellet, for tømmermennene hadde en forholdsvis høy lønn. Grunnen må være at de fire skipstømmermennene skulle ut til forskjellige skip, og hvert skip trengte tømmermenn. Dette skyldtes nok at frolendingene hadde vært tømmermenn i hjembygden, og trolig fordi de hadde utferdstrang. De geografiske betingelsene hadde nok også betydning. Det ser ut til at visse områder, som Gullknapp og Oveland, som var avhengige av bi-næringer, sendte tømmermenn ut av bygden fordi flesteparten var yngre sønner som ikke var odelsgutter. Dette blir jo

¹⁷³ Hamre 1989: 21

¹⁷⁴ Fiane 1990: 21 og Aalholm 1983: 313

¹⁷⁵ Dette fremgår av mønstringsarkivene for Arendal 1860-1918 og Grimstad 1868-1940

spekulasjoner, men det er vanskelig å tolke dette inngående, fordi folketellingen og mønstringsarkivene gir veldig knappe opplysninger når det gjelder stillingskategorier. I 1865 var det fortsatt gode tider og mange sjøfolk som bemannet flåten. Oppgangen i fraktrater drev lønningene oppover og gjorde det attraktivt å dra til sjøs. Dette kan forklare at gjennomsnittsalderen var forholdsvis lav, 27,3 år.¹⁷⁶

Tabell 5.2: Frolands sjøfolk, bosatt i Froland i 1865

Navn	Alder	Bosted	Stilling
Schelluf Pedersen Messel	23	Messel/Skinnaren	Styrmann
Ole Knudsen	20	Gullknapp	Skipstømmermann
Knud Olsen	27	Venemyr	Skipstømmermann
Peder Christensen	31	Bruseli og Ø. Mjølhus	Skipstømmermann
Stener Olsen	51	Reiersøl	Skipstømmermann
Terje Kristoffersen	55	Fenvollen	Matros
Jacob Olsen	19	Lillestø	Matros
Markus Olsen	30	Engekjær	-
Simen Olsen	26	Engekjær	-
Ole Olsen	22	Engekjær	-
Knud Olsen	19	Engekjær	-
Ole Simensen	25	Seljåsen (Lyngroth)	-
Edvard Sverdrup	26	Tre gård	-
Georg Fredrik Sverdrup	18	Tre gård	-
Christian Andreassen	22	Lia (Tre)	-
Jørgen Samuelsen	22	Kalvodden	-

Kilde: Folketelling for Froland herred 1865.

I linjene i tabellen merket: ”-” står det bare «søemand».

Når det gjelder frolandske sjøfolk i 1875, har jeg brukt folketellingen fra dette året og Egil Fianes bøker *Froland – Heim og ætt*, bind III og IV. Jeg er oppmerksom på at folketellingen for sjøfolk i utenriksfart for 1875 gir mer fyldige opplysninger. Dette gjelder særlig opplysninger om hvilke havner skutene befant seg i. Bergens Sjøfartsmuseum har dette på mikrofilm. I og med at jeg har såpass gode opplysninger i folketellingene og Fianes bøker, har jeg ikke brukt disse mikrofilmene.

¹⁷⁶ Folketelling for Froland herred 1865

Tabell 5.3: Frolands sjøfolk, bosatt i Froland i 1875.

Navn	Alder	Bosted	Stilling
Schelluf Pedersen Messel	33	Øvre Messel/Arendal	Kaptein
Søren Christiansen	21	Mjøhus	Styrmann
Ole Olsen	32	Engekjær	Skipstømmermann
Ole Tjøstelsen	29	Øvre Bjellåsen	Skipstømmermann
Christen Jensen	18	Nygård (Espeland)	Skipstømmermann
Gullaug Johnsen	26	Daleeie (Lia)	Skipstømmermann
Anders Olsen	23	Hurvedal	Matros
Johannes Samuelsen	22	Oveland	Matros
Osuld Thorsen	21	Oveland	Matros
Georg Fredrik Sverdrup	28	Tre gård (til sjøs)	Kaptein
Lars Tjøstelsen	23	Øvre Bjellåsen (til sjøs)	Matros
Halvor Andersen	34	Nedre Grandalen (til sjøs)	Matros
Simen Tjøstelsen	22	Øvre Bjellåsen (til sjøs)	2. tømmermann

Kilde: Fiane 1989: 37-38, Fiane 1990: s. 21, Fiane 1991: s. 603-604 og Folketelling for Froland herred 1875.

Tabell 5.3 har samme tendenser som tabell 5.4, som baserer seg på Frolands sjøfolk i 1900. Her er det faktisk seks skipstømmere, en mer enn i 1875. Forklaringen er omtrent den samme, med frolendinger som kommer fra området rundt Oveland til Frolands Verk og Gullknapp. Aldersfordelingen er dessuten svært lik med en gjennomsnittsalder på 26,9 år, fordi Ole Olsen Landsverk, Aanon Ommundsen og Ole Olsen Engekjær med 42, 44 og 57 år, trekker opp. Sammensetningen bærer preg av å være todelt med fem matroser med en gjennomsnittsalder på 19,2 år. De kommer også fra området fra Oveland til Frolands Verk, slik det var i 1875.

Tabell 5.4: Frolands sjøfolk, bosatt i Froland i 1900.

Navn	Alder	Bosted	Stilling
Jokum Nilsen	23	Svinevika	Skipstømmermann
Jørgen Nilsen	20	Svinevika	Skipstømmermann
Ole Olsen Landsverk	42	Seljestøl	Skipstømmermann
Aanon Ommundsen	44	Oveland	Skipstømmermann
Peder Knudsen	26	Rønningen	Skipstømmermann
Ole Olsen	57	Engekjær	Skipstømmermann
Sander Sandkvist	16	Hurv	Matros
Ingvald Sørensen	18	Solhaug (Oveland)	Matros
Kristian Knudsen	20	Ovelandsplass	Matros
Syverin Svantesen	21	Skarpestøl	Matros
Karl August Andersen	21	Hislihaven	Matros
Even Tobiassen	25	Hurvenes	Stuert
Halvor Halvorsen	17	Grandalen	Dekkgutt

Kilde: Folketelling for Froland herred 1900.

Folketellingen for Froland i 1910 viser at det var en gjennomsnittsalder på 32,2 år. Det er en markert oppgang i forhold til gjennomsnittsalderen i de foregående tellingene. Min forklaring er at krakket i Arendal og forholdsvis lave fraktinntekter frem mot 1910 resulterte i dårligere tider og flere eldre blant mannskapet. Det er synd at folketellingen av 1920 ikke er frigitt. Det gjør at jeg ikke kan følge utviklingen frem mot 1920, som er det siste året i min avgrensning. Men det er nærliggende å tro at utviklingen under krigen 1914-1918 gjorde det vanskelig å rekruttere yngre gutter. Trolig var det eldre menn som bemannet frorendingenes skip, fordi de hadde færre år igjen av sin levealder, og var villige til å ta risikoen.

Tabell 5.5: Frolands sjøfolk, bosatt i Froland i 1910.

Navn	Alder	Bosted
Aanon Ommundsen	54	Oveland
Karl Knutsen	51	Rydningen
Erik Iversen	22	Mjøllhus
Adolf Gustavsen	20	Mjøllhusmoen
Olaf Olsen	19	Songe
Ansgar Olsen	15	Songe
Selmer Olsen	16	Rønningen
Ole Olsen	67	Engekjær
Tjøstolv Olsen	24	Jordet (Lyngroth)
John Olsen	23	Jordet (Lyngroth)
Peder Olsen	24	Hurvenes

Kilde: Folketelling for Froland herred 1910.

5.2 Sjøfolkenes sosiale og geografiske tilhørighet

Blant sjøfolk fra Froland med fast adresse i herredet, var det ifølge de forskjellige folketellingene bare 15-20 % som til enhver tid eide et gårdsbruk. Den ene av de to som hadde eget bruk i 1865, var daværende styrmann, senere kaptein, Schelluf Pedersen Messel.¹⁷⁷ I 1870-årene flyttet han ut av herredet, først til Arendal og siden til Bærum og Kristiania.¹⁷⁸ Også kapteinene Georg Fredrik Sverdrup og Mathias Knudsen flyttet fra Froland etterhvert som de steg i gradene til sjøs.¹⁷⁹ På den andre siden var Ole Nikolay Danielsen innflytter til Froland gjennom giftemål, og hans tid som kaptein var da over.¹⁸⁰

¹⁷⁷ Folketelling for Froland herred 1865

¹⁷⁸ Fiane 1989: 462, Folketelling for Froland herred 1875, Folketelling for Bærum herred 1900 og Folketelling for Kristiania kjøpstad 1910

¹⁷⁹ Fiane 1989: 86 og Fiane 1990: 20-21

¹⁸⁰ Fiane 1989: 216-217

Det var heller ikke mange sjøfolk som vendte tilbake til gårdene og husmannsplassene i Froland. På husmannsplassen Engekjær under Hurvedal flyttet de to eldste sønnene ut av herredet. Det samme gjorde den yngste. Det var den tredje sønnen, Ole Olsen (f. 1843) som overtok plassen. Ved siden av å være husmann, fortsatte han som skipstømmermann så lenge han var i yrkesaktiv alder.¹⁸¹ På gården Gullknapp flyttet samtlige sønner ut av herredet, og eiendommen ble som nevnt i kapittel 5.1 solgt i 1873.¹⁸² Det var heller ingen sønner som vendte tilbake til Øvre Bjellåsen, og på Jordet ved Lyngroth emigrerte de to eldste sønnene til USA.¹⁸³ Dette indikerer at mange av sjøfolkene kom fra husmannsplasser og mindre gårdsbruk. Av de ni sjøfolkene jeg registrerte i folketellingen fra 1865, var syv personer husmannssønner og en person var sønn av en selveier og hustømmermann. Den samme tendensen er tydelig i de senere folketellingene. Et stort flertall av sjøfolkene hadde med andre ord bakgrunn fra husmannsplasser eller mindre selveierbruk der gårdsdriften gjerne ble kombinert med andre næringer. Blant yrkene som nevnes i folketellingene er bjelkehugger i Arendal, arbeider på skipsverft, verkstømmehogger og skomaker.

Når det gjelder sjøfolkenes geografiske tilhørighet, ser jeg også noen klare trekk.

Folketellingen fra Froland i 1865 viser at hele seks av ni sjømenn kom fra Hurv krets. Av de 32 sjøfolkene som er nevnt med Froland som bosted i folketellingene for hele perioden 1865-1910, kom 14 sjømenn fra Hurv krets. Dette gjaldt i hovedsak små og lite tilgjengelige områder som Gullknapp og grensen mot Austre Moland. Et annet område som utmerker seg, er den nedre, vestlige delen av Nidelva. Det ble stadig flere sjøfolk på husmannsplasser og mindre selveierbruk nedover langs Oveland, Tresnes og Reiersøl. I tillegg var trolig mesteparten av skogen i området uthugd utover 1870- og 80-årene. Da antall skipsredere i Froland nådde sitt høydepunkt i 1889, var nemlig skipsredervirksomheten på Messel-gårdene (østsiden av elven) og Reiersøl (vestsiden av elven) for lengst over. Tresnes var dessuten blant de kretsene i Froland med lavest verdi på jord og skog. Bare på Oland var den samlede verdien lavere.¹⁸⁴

¹⁸¹ Fiane 1989: 44-45 og folketellinger for Froland herred 1865, 1875, 1900 og 1910

¹⁸² Fiane 1989: 86-87

¹⁸³ Fiane 1991: 599 og 603

¹⁸⁴ Folketellingene for Froland 1865, 1875, 1900 og 1910

5.3 Lærernes innflytelse

Selv om sjøfolkene i Froland kom fra andre slekter og et lavere sosialt sjikt enn de lokale skipsrederne, kan det ikke utelukkes at en viss kontakt på tvers av de sosiale gruppene kan ha påvirket de unges yrkesvalg. I Hurv krets var det seks skipsredere i 1875 og åtte skipsredere i 1889.¹⁸⁵ En av rederne i 1875, var den nevnte skolelærer Terkel Olsen, som underviste i kretsen i 35 år.¹⁸⁶ Hvilken påvirkning har han som lærer og skipsreder forsøkt å ha på sine elevers yrkesvalg? Jeg tror han oppmuntret sine elever til å dra til sjøs og til å ta parter i skip. Dette ville gi ham prestisje i hjembygden.

I Nedenes krets i Øyestad var det 39 fastboende sjøfolk i 1875. Gjennomsnittsalderen for de 16 kapteinene var godt over 37 år, mens gjennomsnittsalderen for den delen av mannskapet som ikke eide noen ligningsverdier lå godt under 22 år.¹⁸⁷ Med denne aldersfordelingen tyder det på at de fleste hadde Daniel Nielsen som skolelærer. Ved siden av læreryrket, eide han parter i skip, og sønnen Ole Nikolay Danielsen ble kaptein som 26-åring i 1867.¹⁸⁸ Skal man ta utgangspunkt i alderen blant sjømennene i Froland, samt det faktum at Terkel Olsen underviste fra 1845 til 1880, må 10-12 av sjømennene fra Hurv hatt ham til lærer.¹⁸⁹ På Dale og Jomås skoler underviste en annen skipsreder, Nils Olaus Hole (1860-1952).¹⁹⁰ Fra dette området av Froland har jeg bare registrert tre sjøfolk. I Tresnes krets var det derimot ingen lærere som var skipsredere, men området rekrutterte likevel mange unge menn til sjømannsyrket.¹⁹¹ Den mest sannsynlige forklaringen på hvorfor ungdom lot seg rekruttere, ligger i store barnekull, der guttene valgte å bli sjøfolk. Det underlige er at odelsguttene også ble sjøfolk. Det har vært hevdet av flere historikere at odelsguttene benyttet sin rett til å overta gårdsbruket. Forklaringen kan være at de ville bli kapteinene, og da måtte de starte nedenfra. Så kunne de heller overta bruket når de var blitt kapteinene, for da hadde de tjent så godt til sjøs at de hadde opparbeidet seg midler nok til å løse ut sine søsken og sitte trygt på gårdsbruket.

¹⁸⁵ Folketelling for Froland herred 1875 og likningskladder for Froland herred 1884-1905

¹⁸⁶ Espeland 1989: 21 og folketelling for Froland herred 1875

¹⁸⁷ Sætra 1989:123-124

¹⁸⁸ Bråstad 1981: 63 og Aalholm 1983: 44

¹⁸⁹ Folketellingene for Froland herred 1865, 1875, 1900 og 1910

¹⁹⁰ Fiane 1991: 295

¹⁹¹ Folketellingene for Froland herred 1865, 1875, 1900 og 1910

5.4 Prestenes, lensmennenes og ordførernes innflytelse

Det er sannsynlig at lærerne oppmuntret sine elever til å bli sjømenn og ta parter i skip. Men herredet hadde også andre mektige personer. Hadde de noen innflytelse på elevenes valg? I kapittel 3 viste jeg til kirkens rolle når det gjaldt herredsdelingene. Prestene hadde på denne tiden stor makt på en rekke samfunnsområder. Skoleloven fra 1860 inneholdt bestemmelser om at hver kommune skulle ha en skolekommissjon der sognepresten var en selvskreven formann. I skoleloven av 1889 opphørte skolen formelt å være en kirkeskole, men kristendomsundervisningen stod fremdeles under tilsyn av presten. Han var også fast medlem av skolestyret. Denne loven stod nesten uendret frem til en ny lov om folkeskolen kom i 1936.¹⁹² Ut ifra posisjonen han hadde i samtiden, er det stor sannsynlighet for at han oppmuntret unge gutter til å bli sjømenn. Det var imidlertid ingen av sogneprestene i Froland som selv hadde skipsparter. Det hadde derimot flere av de andre sentrale maktpersonene i herredet.

Lensmennene viste stor interesse for skipsfarten. Lensmann Jørgen Berget hadde 6/96 i skipet *Bjørnetraa*. Etter at han fikk personlige økonomiske problemer, solgte han halvparten av skipspartene til T. Thommesen & Søn i 1871. I likhet med de fleste andre frolandsrederne i skipet, solgte han de resterende partene til skipsfører (kaptein) Tallak Olsen i mars 1878.¹⁹³ Jørgen Bergets etterfølger, Ole Christiansen, hadde ikke parter i skip, men hans bror, Søren Christiansen, stod oppført som styrmann i folketellingen fra 1875.¹⁹⁴

I tillegg til å være lensmann, var Jørgen Berget ordfører i Froland i to kortere perioder; først i 1857-58, og deretter i 1870. I perioden 1850-1920 var 10 av 17 frolandsordførere skipsredere. I løpet av disse 70 årene, hadde skipsrederne ordførervervet i til sammen 46 år. Den siste av dem, Rasmus O. Sparsaas, satt som ordfører i sammenhengende 14 år, fra 1897 til 1911.¹⁹⁵ Dette viser at skipsrederne satt i en rekke fremtredende posisjoner over lang tid, og derfor hadde flere muligheter til å inspirere og påvirke ungdommen til å bli sjømenn og til å ta parter i skip.

¹⁹² Thomassen 1989: 8-9

¹⁹³ Aalholm 1983: 44

¹⁹⁴ Folketelling for Froland herred 1875

¹⁹⁵ Dannevig 1979: 519-520

5.5 Oppsummering

I dette kapitlet har jeg besvart spørsmålet om frorendingene både var sjøfolk og partseiere. I Nedenes i Øyestad kom de fleste kapteinene fra gårdsbrukene med det beste jordbrukslandet, og gjennom nettet av parter ble det mulig å sikre seg stillingen som kaptein. Det finnes samme type eksempler på dette i Froland. Det gjaldt først og fremst Schelluf Pedersen Messel. Ole Nikolay Danielsen er et annet eksempel, men hans kaptein- og redervirksomhet begynte nettopp på Nedenes. Da han kom til Froland i 1879, var tiden som kaptein over. Fra nå av var han gårdbruker, men fortsatte å ha parter i skip. Flesteparten av mannskap og kapteiner fra Froland kom imidlertid fra husmannsplasser og mindre selveierbruk, ofte med lang og krevende vei til Arendalsvassdraget og sidevassdragene. De hørte til lavere sosiale lag, og tilhørte andre sosiale lag enn herredets bonderedere. Tidligere lokale undersøkelser har for eksempel vist at det på Hydra i Vest-Agder var nødvendig å kombinere flere næringer for å skaffe et utkomme. I Øyestad fremtrådte kombinasjonsnæringen mer som et rikdomstrekk, som gav innbyggerne en reell valgfrihet. I Froland kan nok også flere kombinasjonsnæringer ha gitt innbyggerne større grad av frihet, men sjømannsykket fremstår i de fleste tilfellene mer som et "fattigdomstrekk" enn et "rikdomstrekk", i og med at sjømennene kommer fra mindre og til dels utilgjengelige bruk med store barnekull. Ofte flyttet også odelsguttene fra herredet.¹⁹⁶

¹⁹⁶ Sætra 1989: 110-136

6.0 SKIP, FARTSRUTER OG LØNNSOMHET

Når det gjelder skipene jeg har valgt som eksempel i denne masteroppgaven, skal jeg i dette kapitlet se nærmere på fraktruter og lønnsomhet. Jeg har neppe fått en fullstendig oversikt over samtlige fartsruter til skipene, men det finnes tilstrekkelig materiale til at jeg kan gi en nærmest komplett oversikt for perioden. I Bjørnetrøs gårdsarkiv finner jeg brev fra kaptein Ole Nikolay Danielsen til korresponderende reder Torjus Bjørnetrø for perioden 1867-69. Der kan jeg følge skipet *Bjørnetraas* fartsruter for disse årene.¹⁹⁷ En langt mer omfattende oversikt finner jeg for skipet *Bøylesta*. Forretningsarkivet for perioden 1872-80 inneholder omfattende brevveksling mellom korresponderende reder, Niels Aanonsen Frydentop, og de tre kapteinene, samt certepartier, fraktruter, kvitteringer, regninger og kontakt med meglerfirmaene i all verdens havner.¹⁹⁸ Forretningsarkivet går frem til 1880. Året etter, i april 1881, ble skipet solgt til Ole Lydersen i Sundet i Flosta.¹⁹⁹ 17 år senere ble *Bøylesta* slept inn til Boston Lincs som vrak.²⁰⁰ Selv om det ikke finnes noe arkiv for perioden 1881-98, kan jeg likevel supplere med fartsrutene ved å se på skipslistene i avisene *Dagbladet*, *Norges Sjøfartstidende*, *Vestlandske Tidende*, *Agderposten* og *Fædrelandsvennen*. Også for barken *Messel* kan jeg følge fartsrutene for noen utvalgte år, nærmere bestemt femårsperioden 1887-92.²⁰¹

6.1 Fartsruter

Certepartier (fraktbrev)

Når skipene lå ferdig lastet i Arendal hadde de vanligvis fått et sirkulære fra en eller flere skipsmeglere. Sirkulæret inneholdt opplysninger om hvilke markeder som fantes med oppgitte fraktrater avhengig av hvilke destinasjoner de valgte. Etter at kapteinen eller den korresponderende rederen på land hadde tatt sine valg, fikk de tilsendt et certeparti. Der var fartsruten bestemt til avtalt pris ut fra fraktrater som kunne variere, avhengig av markedet. Certepartiene ble sendt fra skipsmeglerne i inn- og utland til kapteinen og den korresponderende rederen i land. Det hendte også at skipet gikk i ren trampfart, det vil si at

¹⁹⁷ Gårdsarkiv Bjørnetrø, pakke V "Breve fra O. N. Danielsen". KUBEN AAmA

¹⁹⁸ Forretningsarkiv 86 Bøylestad

¹⁹⁹ Fartøysarkiv 59 Boylesta

²⁰⁰ Bakka 2010: 339

²⁰¹ Fartøysarkiv 215 Bark Messel

kapteinen sluttet skipet fra en havn til neste. Men etter at telegrafen ble tatt i bruk, var det i økende grad den korresponderende rederen hjemme som sluttet skipet. Dessuten ble partseierne informert, fordi de sto ansvarlig for sin part når det gjaldt inntekter og utgifter. Først omkring 1900 gikk rederiene over til aksjer, der de bare svarte for den innskutte kapital.

6.1.1 Østersjøen og Nordsjøen

Fartsrutene startet ofte fra hjembyene Arendal og Grimstad med omegn. De seilte både sørover og nordover, avhengig av hvilke varer de hadde med hjemmefra og seilte til land de kunne få avsatt varene i. Ofte gikk ferden sørover når de skulle til Amerika, Australia og Afrika. Når de var kommet til Azorene utenfor Portugal, måtte de velge om de skulle dra vestover til Amerika. Konsul Peter Lund, som i 1836 startet egen befraktningsforretning, hadde med sin virksomhet stor innflytelse på sørlendingenes deltagelse i Østersjøfarten (se kapittel 7). Frem til 1840-årene forekom noe trelastutskipning fra Gøteborgstraktene, men fra midten av 1840-årene søkte flere skuter seg lenger opp i Østersjøen.²⁰² Dette viser fartsrutene til mine utvalgte skuter. I oktober 1867 seilte barken *Bjørnetraa* fra Gävle. Det samme gjaldt for barkene *Bøylesta* og *Messel*, som i 1870-, 80- og 90-årene ofte seilte innom svenske byer som Skellefteå, Gävle, Stockholm, Norrsund, Sundsvall og Haparanda.²⁰³

Figur 6.1: Østersjøen og Bottenviken



Kilde: Wikipedia

²⁰² Aalholm 1983: 52

²⁰³ Gårdsarkiv Bjørnetrø pakke V, Forretningsarkiv 86 Bøylestad og Fartøysarkiv 215 Bark Messel

Østersjøfarten begynte når isløsningen startet om våren. Noen ganger frøs skipene fast inne i Østersjøen. I desember 1862 var briggen *Ask* ett av 200 skip som lå innefrosset.²⁰⁴ Selv ute ved Nordsjøen kunne isen by på utfordringer vinterstid. I februar 1880 meldte kaptein Thor Halvorsen på barken *Bøylesta* at en stor mengde drivis var kommet utover mot Cuxhaven fra Elben, men at skipet ikke hadde tatt noen skade av det.²⁰⁵ Dette forklarer hvorfor skipsfarten i de indre delene av Østersjøen for det meste foregikk i sommerhalvåret. Av fartsrutene går det blant annet frem at *Bøylesta* oppholdt seg i Memel i Litauen 1.-14. juli 1875. *Messel* oppholdt seg i St. Petersburg i juni måned i 1889.²⁰⁶

Når skipene gikk ut fra Østersjøen, dro de for det meste til Frankrike og Storbritannia. Dette gjaldt særlig frem til midten av 1870-årene. *Bjørnetraa* og *Bøylesta* dro som oftest til britiske byer som Liverpool, Newport, Leith, Cardiff, London, Barrow-in-Furness, Falmouth, Gloucester og Miramishi. Fra slutten av 1870-årene dro *Bøylesta* stadig oftere til franske byer som Cette, Marseilles, Caen, Havre og St. Malo.²⁰⁷ Til disse landene hadde de norske skipene med seg trelast, og i returfrakt fikk de kull.²⁰⁸

Figur 6.2: Fartsruter for barken *Bjørnetraa* 1867-69



Kilde: Basert på opplysninger i gårdsarkiv Bjørnetrø, pakke V. KUBEN AAmA

²⁰⁴ Aalholm 1983: 53

²⁰⁵ Brev fra Thor Halvorsen til Niels Aanonsen 9. og 19.2.1880. Forretningsarkiv 86 Bøylestad

²⁰⁶ Forretningsarkiv 86 Bøylestad og Fartøysarkiv 215 Bark Messel

²⁰⁷ Gårdsarkiv Bjørnetrø pakke V og Forretningsarkiv 86 Bøylestad

²⁰⁸ Aalholm 1983: 52

6.1.2 Hvitehavet

Hvitehavsfarten hadde lange tradisjoner i Arendalsdistriktet, men det var først etter Krimkrigen at den for alvor fikk betydning for Norge.²⁰⁹ Av 537 skip som ankom Arkhangelsk i 1871, var 161 britiske, 140 norske, 104 tyske, 74 danske, 39 nederlandske og ni russiske, noe som indikerer nordmennenes sterke posisjon i farten. Typisk for Arkhangelskfarten var at nesten alle skipene dro opp i ballast, og at flesteparten seilte derfra med trelast, hovedsakelig til England og Frankrike.²¹⁰ Et annet karakteristisk trekk ved farten, var at den var sesongbetont. Frem til midten av mai var det vanligvis umulig å dra til havnene ved Kvitsjøen på grunn av drivisen. Det var ytterst sjeldent skipsavganger etter september måned, og i løpet av en sesong rakk skipene sjelden mer enn en enkelt tur.²¹¹

I juli 1877 ankom skipet *Bøylesta*, Arkhangelsk. Brevvekslingen mellom kaptein Aanon Aanonsen og korresponderende reder, Nils Aanonsen Frydentop, illustrerer godt hvordan Hvitehavsfarten foregikk, og de mange utfordringene som kapteinen og besetningen møtte på turen. Da kaptein Aanon Aanonsen var i Londonderry i Nord-Irland 2. juni 1877, mottok han et brev fra Niels Aanonsen, med ordre om å avgå til Arkhangelsk.²¹² På grunn av skiftende vindforhold, ble reisen fra Londonderry utsatt til 14. juni. Reisen gjennom Kvitsjøen tok også lang tid, ettersom det var vindstille i opptil 3-4 dager om gangen. Først 31 dager etter at *Bøylesta* forlot Londonderry, ankom skipet Arkhangelsk 15. juli. Hos konsulen mottok Aanon Aanonsen et brev med innesluttet certeparti fra Niels Aanonsen. Dermed var det klart at frakten fra Arkhangelsk ville gå til Cette i Frankrike. De siste dagene var det kommet mange nye fartøyer. Det var to arendalsskip i havnen på dette tidspunktet, *Bøylesta* og *Ross*. I tillegg var det flere nye skip fra Grimstad.²¹³ Det var ikke bare frolandsskip og arendalsskip som dro til Hvitehavet. Som eksempel kan nevnes rederiet Henrich Biørn i Kragerø, som bygde bark *Ursus Minor* på eget verft. I 1901 ble skipet befraktet til å føre en last kopra fra Fiji-øyene til St. Petersburg i Russland. Denne turen ble avsluttet i løpet av årene 1901 til 1902.²¹⁴

²⁰⁹ Aalholm 1983: 55

²¹⁰ Onestad 2016: 39

²¹¹ Onestad 2016: 40

²¹² Bekreftes i brev fra Aanon Aanonsen til Niels Aanonsen 2.6.1877. Forretningsarkiv 86 Bøylestad

²¹³ Brev fra Aanon Aanonsen til Niels Aanonsen 15.7.1877. Forretningsarkiv 86 Bøylestad

²¹⁴ Heitmann 1974: 48 og 60-62

6.1.3 Nord-Amerika

Fra 1850-årene begynte stadig flere av skipene i distriktet i Amerikafart. De dro både til Nord- og Sør-Amerika, men det var en tydelig tendens at de dro mest til Nord-Amerika i den tidligste delen av perioden. Det hadde sammenheng med emigrasjonen dertil. Johan N. Olsen tok fullriggeren *Ugland* med emigranter på sin første tur i 1858. Passasjerene var stort sett Øyestad-folk som gikk om bord ved gården Ugland.²¹⁵ Ofte gikk de inn til New York, men også nordover til de store sjøene. Derfra dro emigrantene til de norske områdene i Minnesota, Wisconsin, California, Washington, North Dakota, Illinois, Iowa, Oregon, Texas, South Dakota.²¹⁶

Bøylesta var et annet skip som tidlig seilte til Amerika. 21. juni 1873 ankom skipet Boston. Fra 1876 økte Amerikafarten, og frem til 1880 hadde skipet inntil to turer i året til USA.²¹⁷ Dette skyldtes sannsynligvis at skipene som seilte i transatlantisk fart i 1870-årene i sin alminnelighet gjorde det langt bedre økonomisk enn de som seilte i europeisk fart (Østersjøen, Nordsjøen og Middelhavet).²¹⁸ Fra New York og Baltimore ble det hovedsakelig fraktet olje og korn.²¹⁹ Norske skip, deriblant flere fra Arendal, opparbeidet seg et reelt monopol på transporten av nordamerikansk korn til det europeiske markedet. Avskiperne hevdet at de andre skipene bare gikk under. Korn var en farlig og krevende last. Dersom det ble kraftig uvær, veltet gjerne luker og skillevegger så all lasten med kornsekker gled over på den ene siden. Følgen var at skipet kantret og sank.²²⁰ At det var mange norske skip i New York på denne tiden, bekreftes av flere kilder. Kaptein J. Aalholm på skipet *Zanrak* skrev 28. februar 1880 at 180 av 1 000 fartøyer som lå i havnen, var norske.²²¹ *Bøylesta* var ikke blant skipene som lå i havnen på det nevnte tidspunktet. Skipet forlot New York 17. desember 1879 med kurs mot Europa, men vendte tilbake igjen sommeren 1880.²²² Utover 1880-årene fant jeg imidlertid ikke lenger *Bøylesta* i nordamerikanske havner. Det er grunn til å tro at dårligere korn- og oljefrakter var en vesentlig årsak til dette. I flere brev fra kaptein Tor Halvorsen til Niels Aanonsen ble det henvist til alle skipene som ble liggende i New York uten frakt.²²³ I

²¹⁵ Ebbell 1927: 546

²¹⁶ Wikipedia: Norsk-amerikanere

²¹⁷ Forretningsarkiv 86 Bøylestad

²¹⁸ Aalholm 1983: 80-83

²¹⁹ Brev fra Aanon Aanonsen til Niels Aanonsen 4.7.1876 og 31.1.1878. Forretningsarkiv 86 Bøylestad

²²⁰ Aalholm 1983: 58

²²¹ Aalholm 1983: 60

²²² Dagbladet 5.1.1880 og 24.7.1880

²²³ Brev fra Thor Halvorsen til Niels Aanonsen 13.7.1879 og 12.6.1880. Forretningsarkiv 86 Bøylestad

den sørlige USA hadde skipet *Messel* derimot et par anløp i Savannah i henholdsvis mars 1889 og mars 1890.²²⁴ Fra sørstatene ble det hovedsakelig eksportert bomull, men det ble også utskipet noe fosfat, nafta, harpiks, terpentin, oljekaker og delvis stein.²²⁵

Figur 6.3: Fartsruter for barken *Bøylesta* 1872-1880.



Kilde: Forretningsarkiv 86 Bøylestad. KUBEN AAmA

6.1.4 Sør-Amerika og Vestindia

På slutten av 1860-tallet gikk barken *Bjørnetraa* stort sett mellom europeiske havner, men langfredag 1869 ankom den Havanna på Cuba.²²⁶ Dette var på ingen måte historisk. Allerede i Napoleonstiden hadde skipsreder Hans Herlofsen i Arendal hatt to av sine skip i stykkgodsfart på Vestindia for rederiets egen regning.²²⁷ Flere vestindiske øyer var dessuten under dansk besittelse fra 1700-tallet. Dette omfattet øyene St. Croix, St. John og St. Thomas. St. Thomas

²²⁴ Fartøysarkiv 215 Bark Messel

²²⁵ Aalholm 1983: 60

²²⁶ Gårdsarkiv Bjørnetrø, pakke V "Breve fra O. N. Danielsen". KUBEN AAmA

²²⁷ Aalholm 1983: 60

ble et midtpunkt for handelen i Vestindia. Først i 1917 overtok USA Dansk Vestindia for 25 millioner dollar, og blir i dag omtalt som Jomfruøyene.²²⁸

Fra 1862 hadde T. Thommesen & Søn, som blant annet kjøpte *Bjørnetraa* i 1871, minst ett skip hvert år i fart med sukker fra Vestindia.²²⁹ Men det var først i 1880-årene at Vestindia-farten skjøt fart for alvor. Av regnskapene til barken *Messel*, fremgår det blant annet at skipet la til i Christiansted på St. Thomas i mars 1877 og i Belize i januar 1891.²³⁰ Skipet *Bøylesta* hadde anløp på Monte Christi i Den dominikanske republikk i mars 1891, og på Barbados i mars 1893.²³¹ I tillegg til sukker, lastet skipene hardt vestindisk tre, som er særegent fra dette området.²³²

Vestindia-farten var nært tilknyttet Sør-Amerika-farten. Da *Bøylesta* ankom Monte Christi våren 1891, kom skipet direkte fra Demerara i Guyana.²³³ Hva fraktene inneholdt på disse reisene, sier ikke mine kilder noe om, men andre skip som ankom området, forsøkte seg med sukker og rom fra midten av 1880-årene. I 1891 fraktet de Greenhart og andre harde tresorter til Europa.²³⁴ Det er ikke usannsynlig at det var av sistnevnte grunn *Bøylesta* oppholdt seg i Guyana på dette tidspunktet. Fra Guyana til Monte Christi, gikk ferden videre til Mühlgraben.²³⁵ Det er mange steder i verden som bærer dette stedsnavnet, og det er i tillegg mange steder som har endret navn siden 1800-årene. I *Norges Sjøfartstidendes Havnelexikon* fra 1894, nevnes Mühlgraben en gang. Mühlgraben beskrives her som to havner ved Riga i dagens Latvia; Alt-Mühlgraben og Neu-Mühlgraben. Neu-Mühlgraben var et lastested for kull, jern og korn.²³⁶ Det var vanlig at Norge importerte korn fra den østlige delen av Østersjø-området, og det er ikke usannsynlig at *Bøylesta* fraktet korn til Arendal på hjemveien fra Latvia.²³⁷ Selv om oversikten over skipsanløp kunne være mangelfull, går det frem av lokalaviser at *Bøylesta* var i Arendal i 1892.²³⁸

Brasil ble også et stadig viktigere område for norsk og lokal skipsfart. I løpet av 1892 var skipet *Messel* to ganger i landet; først i Bahia i februar. I de neste månedene seilte det over til

²²⁸ Aschehoug og Gyldendals Store Norske Leksikon, bd. 3, 1996: 621

²²⁹ Aalholm 1983: 85

²³⁰ Fartøysarkiv 215 Bark Messel

²³¹ Vestlandske Tidende 23.4.1891 og 10.3.1893

²³² Aalholm 1983: 85

²³³ Vestlandske Tidende 24.2.1891

²³⁴ Aalholm 1983: 85

²³⁵ Vestlandske Tidende 23.4.1891

²³⁶ Sjøfartstidendes Havnelexikon, bd. 2, 1894: 188

²³⁷ Onestad 2016: 77 og Sjøfartstidendes Havnelexikon, bd. 2, 1894: 189

²³⁸ Vestlandske Tidende 26.7.1892

Europa. Her var det inntil Belgia, Havre i Frankrike og Barry i Wales. I oktober 1892 var *Messel* tilbake igjen i Brasil, denne gangen i Pernambuco.²³⁹ Fra Pernambuco hadde skipene gjerne med seg kaffe, huder, talg, ben, horn, mais og andre produkter.²⁴⁰

Figur 6.4: Fartsruter for barken *Messel* 1887-92.



Kilde: Fartøysarkiv 215 Bark Messel. KUBEN AAMA

6.1.5 Sør-Afrika

Sør-Afrika var lenge bare en stasjon på veien når seilskipene skulle videre til India. Frem til slutten av 1800-tallet var det få skip som gikk i regelmessig fart dit.²⁴¹ Men skipet *Bjørnetraa* anløp på Port Elisabeth i mai 1868. Det var da kommet fra Liverpool med kull. På ferden tilbake til Bremerhaven, hadde kaptein Ole Nikolay Danielsen på *Bjørnetraa* med ull.²⁴² Dette var tre år før skipet ble kjøpt opp av T. Thommesen & Søn. Det var først i 1889 at T. Thommesen & Co begynte en regelmessig fart til Sør-Afrika.²⁴³ Det ser også ut til å gjelde andre Arendalsskip. *Messel* var i Port Elisabeth både i desember 1888 og i desember 1889. I

²³⁹ Fartøysarkiv 215 Bark Messel

²⁴⁰ Aalholm 1983: 85

²⁴¹ Aalholm 1983: 86

²⁴² Brev fra O. N. Danielsen til Torjus K. Bjørnetrø 19.11.1867, 28.5.1868, 18.10.1868 og 16.12.1868. Gårdsarkiv Bjørnetrø, pakke V "Breve fra O. N. Danielsen". KUBEN AAMA

²⁴³ Aalholm 1983: 86

1888 kom skipet fra Sverige med trelast, og fra Port Elisabeth gikk det tilbake til Sundsvall i Sverige. Fra Sundsvall gikk ferden tilbake til Port Elisabeth, og derfra videre til Savannah.²⁴⁴

6.1.6 Andre fartsruter

Av andre fartsruter, kan jeg nevne Middelhavsfarten, Svartehavsfarten og Stillehavsfarten. I 1884 og 1885 seilte skipet *Bøylesta* ofte langs kysten av Frankrike, Spania og Italia.²⁴⁵ Jeg har ikke funnet noe som tyder på at skipene i min undersøkelse noen gang gikk til Svartehavet og Stillehavet. Av T. Thommesens skip var det heller ikke noen som gikk i Stillehavsfart i årene 1866 til 1883, og det var også få av skipene som fulgte denne ruten fra 1883 til 1900. Det er imidlertid ikke ensbetydende med at frolandingene ikke hadde noen tilknytning til Stillehavsfarten. I 1875 var skipstømmermann, Simen Tjøstelsen Bjellåsen, på vei til Ostindia med skipet *Mardøel*.²⁴⁶

6.2 Lønnsarbeidere på land og til sjøs

I kapittel 4 gikk jeg gjennom ligningsverdiene i Froland herred i 1889. Frolendingene hadde i dette året en samlet formue på over 4 millioner kroner. Av disse verdiene, utgjorde skipsverdiene om lag 76.000 kroner. Som jeg nevnte innledningsvis i samme kapittel, var det imidlertid mange froendinger som direkte og indirekte hadde sine inntekter knyttet til skipsbyggingsaktiviteten på kysten. Videre har jeg i kapittel 5 vist til at flere froendinger ble kapteiner, styrmenn og underordnede sjøfolk. I denne delen av oppgaven, vil jeg se nærmere på hvor store inntekter frolandingene kan ha hatt av sine mange kombinasjonsnæringer.

²⁴⁴ Fartøysarkiv 215 Bark Messel

²⁴⁵ Dagbladet 25.3.1884, 7.8. 1884, 22.8. 1884, 6.1.1886 og 26.1.1886

²⁴⁶ Fiane 1991: 603-604 og Mønstringsarkiv, Arendal Mønstringskrets, hovedrull 1872-1900, nr. 4019. Statsarkivet i Kristiansand

Tabell 6.1: Yrkesfordeling i Froland 1875.

Yrke	Antall personer
Tømmermerkere	12
Tømmerhuggere	88
Tømmerfløtere	21
Tømmerkjørere	25
Sagbruksarbeidere	9
Håndsagsskjærere	5
Bjelkehuggere	5
Skipstømmermenn (på verft)	4

Kilde: Folketelling for Froland herred 1875.

Jeg vil først se hvordan froendingenes inntekter fordelte seg på land. Bøndene hugget trær i skogen, barket stammen slik at den ble lettere å fløte i vassdraget, og følge tømmerets ferd videre mot sagbruk og verft ved kysten. I de neste avsnittene vil jeg derfor følge verdikjeden i kronologisk rekkefølge. Dernest skal jeg gjennomgå sjøfolkenes lønninger.

Tabell 6.2: Daglønn, etter yrke. Bygder. 1875-1920. Kr

	1875	1880	1885	1890	1895	1900	1905	1910	1915	1920
Bygder										
Tømmerhuggere	2,63	1,84	1,66	1,98	2,11	2,60	2,56	2,99	4,27	15,74
Tømmerkjørere med hest	..	3,62	3,67	3,74	3,87	4,60	4,56	5,09	7,12	26,63
Elvefløtere	..	..	..	..	2,48	2,93	3,03	3,37	4,58	16,74
Skipstømmermenn	2,44	2,23	2,34	2,47	2,47	2,84	2,87	3,57		
Sagbruksarbeidere	2,65	2,06	2,07	2,19	2,29	2,55	2,69	3,16	4,12	14,50

Kilde: <https://www.ssb.no/a/histstat/aarbok/ht-0605-257.html>

På grunnlag av SSBs statistikk over lønninger, har jeg tatt med grupper som er relevante for mine frolandsbønder. Dessuten har jeg sammenlignet disse tallene med Aalholms oppgaver over arbeidsstyrke og lønninger hos Handelshuset Thommesen - Smith.

6.2.1 Tømmermerkere

Folketellingen for Froland i 1875 viser at det var 12 tømmermerkere i herredet. De fleste kom fra de større og mellomstore selveierbrukene.²⁴⁷ Tømmermerkene var ansatt av trelasthandlerne og fikk fullmakt til å utstede merkesedler til bøndene i opplandet. Lønnen varierte over tid, og var også avhengig av hvilke roder hver enkelt hadde ansvar for.

²⁴⁷ Folketelling for Froland herred 1875

Tømmermerkernes inntekt varierte avhengig av hvor mange kubikk de fikk merket, og det var en viss konkurranse trelasthandlerne imellom, men etter hvert ble de enige om en mer felles opptreden overfor bøndene.²⁴⁸

6.2.2 Tømmerhuggere

I motsetning til tømmermerkene, kom flesteparten av tømmerhuggerne fra husmannsplasser og mindre selveierbruk. Denne gruppen utgjorde 88 personer i Froland i 1875. Det er vanskelig å fastslå eksakt hvor mange av disse som hugde tømmer til skipsbyggeriene ute på kysten. Tre personer, Sveinung Gundersen Liene (Eivindstad), Gunder Gundersen Bjellåsen og Knut Jensen Lillemyr, omtales som skipstømmerhuggere. Sistnevnte oppgis i tillegg som kjører av skipsmaterialer.²⁴⁹ Dette betyr at de ikke bare hugde og kjørte vanlig tømmer for eksport, men at de hadde spesialisert seg på skipsvirke. På gården Froland hadde man for eksempel i flere generasjoner sett verdien av å verne utvalgte trær, blant annet mastetrær av furu. Graden av informasjon jeg får ut av folketellingen fra 1875, kan variere sterkt fra person til person og fra gård til gård. Det er derfor sannsynlig at også flere av de andre tømmerhuggerne og tømmerkjørerne i virkeligheten drev med hugging og kjøring av skipsmateriale. Mastefuru kunne nemlig ikke fløtes, og kjøringen frem til verftet kunne være både krevende og farlig. Kjøringen foregikk med hest og spialslede. Vanligste fremgangsmåte var å spenne seks-åtte hester for sleden. Med transporten fulgte i tillegg kjørekarer, ”håndspikermenn” og basen. Basen hadde med utstyr, redskap, mat til hestene og brennevin til kjørekarene. Kjøringen kunne ta flere dager.²⁵⁰

Tømmerhuggerne hadde i 1875 en daglønn på kr. 2,63. I 1880 var den sunket til kr. 1,84. Samme år hadde tømmerkjørerene med hest en daglønn på kr. 3,62.²⁵¹ Dette var nyttige biinntekter for husmenn og mindre bønder. I 1880-årene tjente disse gruppene henholdsvis 300-500 og 400-900 kroner i året.²⁵²

²⁴⁸ Bygger på Arendals Vasdrags Brugseierforenings styreprotokoll 1813-1891

²⁴⁹ Folketelling for Froland herred 1875

²⁵⁰ Aanby 2012: 15

²⁵¹ <https://www.ssb.no/a/histstat/aarbok/ht-0605-257.html>

²⁵² Lauvrak 1989: 72

6.2.3 Tømmerfløtere

I 1875 var det 21 tømmerfløtere i Froland. Også blant disse kom flesteparten fra husmannsplasser og mindre selveierbruk.²⁵³ Lønnsnivået til fløterne i 1875 er ikke oppgitt i Statistisk Sentralbyrås historiske statistikk. Først i året 1895 får vi vite at deres daglønn ligger på kr. 2,48. Når vi ser på flere av de andre yrkesgruppene lønninger i 1895, skjedde det få endringer på 20 år. Det er derfor sannsynlig at daglønnen for tømmerfløterne lå på rundt kr. 2,50 også i 1875.²⁵⁴

6.2.4 Sagbruksarbeidere

Det oppgis ni sagbruksarbeidere i Froland i folketellingen for 1875. En sagbruksarbeider hadde på denne tiden en vanlig daglønn på kr. 2,65. Samtlige av disse jobbet på Frolands Verk.²⁵⁵ Eierne av Frolands Jernverk hadde allerede i 1767 fått kongelig bevilling til å sette opp sag og skjære 10.000 bord årlig.²⁵⁶ De øvrige sagbrukene som nevnes i nedenstående tabell, er gårds- og bygdesagbruk.

Leveransene til skipsbyggerne ved kysten kom som et resultat av foredling av tømmeret på sagbrukene i Froland. For bøndene var det viktig å kunne skjære trelast på lokale gårdssagbruk, for det økte verdien og gav større inntekter. Men de skar også trevirke til verftene og skipsbyggerne ved kysten. Jeg kan vise til eksakt tallmateriale for hvert enkelt sagbruk. Det er tale om store summer. Når jeg ser på ligningskladdene for sagbrukene i Froland, er det påfallende hvor store verdier bøndene tok ut.²⁵⁷

Tabell 6.3: Verdier av skårne bord fra sagene

Sag	Verdier i kroner	Vassdrag	Krets
Lauvrak	600	Hisåvassdraget	Mjåvatn
Nesland	600	Hisåvassdraget	Båseland
Hørsdal	600	Hisåvassdraget	Båseland
Båseland	600	Hisåvassdraget	Båseland
Frolands Verk	1 000	Hisåvassdraget	Frolands Verk
Øvre Mølle	2 000	Hisåvassdraget	Frolands Verk
Haugås	600	Hisåvassdraget	Ugland

²⁵³ Folketelling for Froland herred 1875

²⁵⁴ <https://www.ssb.no/a/histstat/aarbok/ht-0605-257.html>

²⁵⁵ Folketelling for Froland herred 1875 og <https://www.ssb.no/a/histstat/aarbok/ht-0605-257.html>

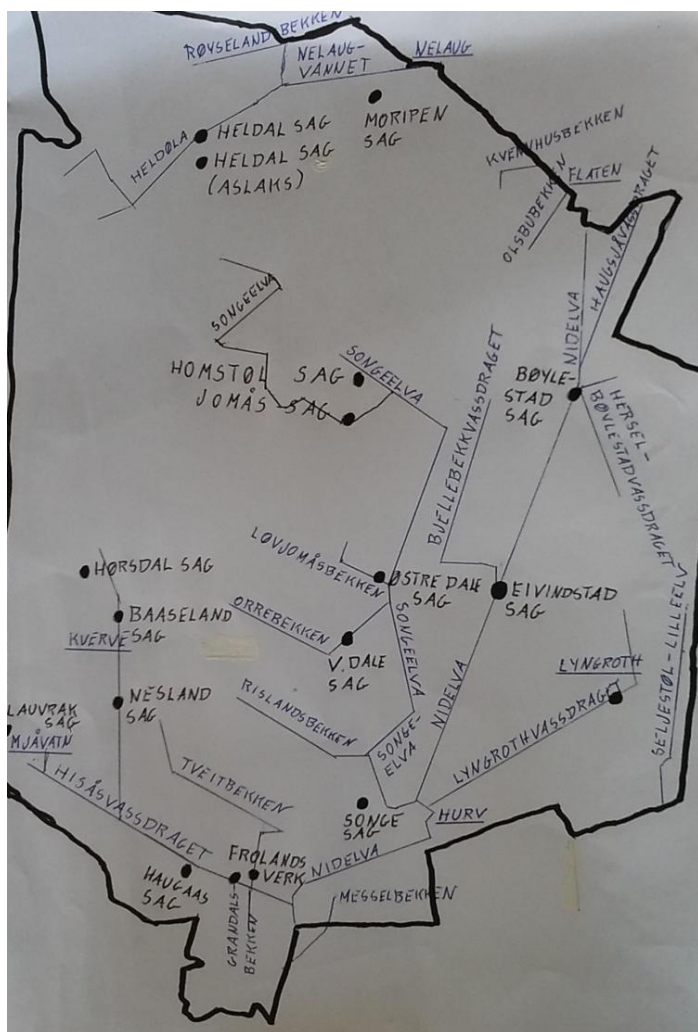
²⁵⁶ Stalleland 2013: 69

²⁵⁷ Ligningskladder for Froland herred 1884-1905

Moripen	600	Nidelva	Sparsås
Heldal (gamle)	600	Heldøla	Sparsås
Heldal (nye)	600	Heldøla	Sparsås
Jomås	1 200	Songevassdraget	Jomås
Homstøl	600	Songevassdraget	Jomås
Vestre Dale	600	Songevassdraget	Dale
Østre Dale	600	Songevassdraget	Dale
Songe	1 000	Songevassdraget	Kirkebygda
Bøylestad	600	Nidelva	Bøylestad
Evenstad	1 300	Nidelva	Bøylestad
Lyngroth	1 500	Lyngrothvassdraget	Hurv
TOTALT (i 1889-verdi)	15.200		
TOTALT (i 2017-verdi)	1.145.000		

Kilde: Likningskladder for Froland herred 1884-1905. KUBEN AAm

Figur 6.5: Kart over sagbruk i Froland i 1889.



Kilde: Likningskladder for Froland herred 1884-1905. KUBEN AAm

6.2.5 Arbeidere på verft

I midten av 1860-årene ble tømmermennene på verftene betalt med kr. 1-2. I 1874 var daglønnen steget til kr. 2,80. Det ble regnet som svært høyt. Dette skyldtes etterspørsel etter arbeidskraft som følge av vei- og jernbaneprosjekter. Deretter falt lønnen da det oppstod arbeidsledighet. Vinteren 1878-79 ble en tømmermann betalt kr. 1,20 per dag på akkordarbeid. Disse tallene og utviklingen over tid stemmer godt overens med mine tall.²⁵⁸

Arbeidslønningene hos Thommesen ble bestemt ut fra konjunkturutviklingen. Men lønnsnivået varierte. Det viser Jens Vevstads intervju fra 1934 med skipsbyggmester Pål Kittelsen Hausland. Det skyldtes at Pål Kittelsen var en overgangsfigur mellom det gamle treskipsverftet på Natvig og de nye metallverftene og mekaniske verkstedene i Fjære.²⁵⁹

Pål begynte som læregutt på verven til Jørgen Grefstad i 1853. Den gangen var arbeidstiden på verven fra klokken 5 om morgenen til 19 om kvelden. Han fikk 80 øre dagen som læregutt, mens hans bror fikk en krone og 20 øre som tømmermann. De fikk ikke oppgjøret kontant, men utbetalt i varer som de måtte løse ut hos en kjøpmann i Arendal. Hver måned dro han til Arendal for å få varene. Årsaken til denne ordningen var at Jørgen Grefstad bygde skuter for arendalsrederne, og at de hadde et mellomværende i oppgjøret med arbeidslønninger på rederens krambod i Arendal. Det var ikke lov å «handle på landet» før 1850. Handel var forbeholdt de privilegerte borgerne i byene. Det var kun tre lovlige landhandlere på hele Agder: på Helle i Øyestad, i Dypvåg og i Lyngdal.

Hver vinter ble arbeiderne ”permittert”. Hvis de ikke kunne greie seg økonomisk til arbeidet begynte igjen på våren, fikk de utbetalt forskudd. Da Pål Kittelsen i 1861 fikk arbeid som skipsbyggmester hos Ole Peder Olsen på Natvig-verven, ble lønnen utbetalt i kontanter. Han hadde 4 mark om dagen som skipsbyggmester. En tømmermann hadde 2 mark.

I 1880 begynte Pål på Boes verv på Fevik. Daglønnen var her kr. 1.60, men Pål mente at den burde være kr. 2. Like etter krakket i Arendal i 1886 ble foreningen *Samhold* stiftet, og i oktober hadde foreningen en vellykket aksjon da skipsreder Lassen i Kolbjørnsvik ville sette ned daglønnen fra kr. 2 til kr. 1.50.

²⁵⁸ Aalholm 1983: 96

²⁵⁹ Aanby, Agderposten 12. juni 2002. Nytt om gammelt

Foreningen aksjonerte også mot forsøk på at lønn skulle bli betalt i varer. *Samhold* var forløperen for Arbeiderpartiet som ble stiftet i Arendal i 1887.²⁶⁰ Pål Kittelsen var tydelig inspirert av aksjonene i Arendal. Kort tid senere ble det besluttet å danne en lignende forening på Boes verv. Stiftelsesmøtet ble avholdt på Hauslandssanden, og endte med valg av tre personer som skulle få opp daglønnen. Det var Pål Kittelsen, brorsønnen og Gjeruld Esketveit. Under lønnsforhandlingene på Fevik lyktes det Pål å få kr. 2,20 i daglønn til seg selv, og kr. 2 for de andre arbeiderne. Etter at Pål Kittelsen begynte å arbeide på Fevik Jernskipsbyggeri i 1890, fikk han langt bedre betalt. Da steg selve timelønnen etter hvert til kr. 1,80.²⁶¹

Folketellingene fra Froland, viser at flere frolendinger hadde arbeid ved skipsverftene på kysten, blant annet i gamle Fjære herred, som Pål Kittelsen fortalte om. Derfor illustrerer intervjuet godt hvor mye frolendingene i denne yrkeskategorien tjente.

6.2.6 Kapteinen

Når det gjelder lønn til besetningen, må man dele inn i flere kategorier. Den kunne være avhengig av kompetanse i skipshierarkiet fra topp til bunn. En kaptein hadde dessuten inntekter av parter/aksjer, agenturer, føring og kommisjoner. Av den grunn står ikke kapteinen oppført i regnskapet til barken *Messel*.

Det var to vanlige lønningssystemer for kapteinene på denne tiden. Hos T. Thommesen (eiere i blant annet *Ask* og *Bjørnetraa*) hadde kapteinene en fast hyre på kr. 80 per måned og kaplak. Normalt utgjorde kaplaken ca. 5 % av nettofrakten, men ble satt ned flere ganger i årene 1878-1885. Et annet lønningssystem var 7,5 % av bruttofrakten og ingen fast hyre, men denne ordningen ble ikke benyttet hos Thommesen. Som eksempel kan nevnes at kapteinen på skipet *Hvalen* i årene 1850 og 1851 (ni måneders fart) tjente kr. 1.000 i årlig hyre og kaplak. Kapteinene på skipene *Ragna* og *Daphne* seilte året rundt. Førstnevnte tjente i snitt kr. 2.500 i året i perioden 1864-68, mens sistnevnte årlig tjente kr. 3.700 i perioden 1868-74.²⁶² Det var i perioden 1867-73 at Ole Nikolay Danielsen var kaptein på barken *Bjørnetraa*, og i hans brev fra perioden 1867-69 fremgår det at også han seilte året rundt.²⁶³ Det er derfor ikke urimelig å

²⁶⁰ Flodda 1980.

²⁶¹ Aanby 2002

²⁶² Aalholm 1983: 65

²⁶³ Gårdsarkiv Bjørnetrø pakke V og Aalholm 1983: 44

anta at han har hatt en årlig inntekt på nivå med de to andre kapteinene. I tillegg var han blant kapteinene som hadde parter i skip. Her har jeg hatt tilgang til de årlige ligningskladdene for Froland herred fra 1880- og 90-årene, og disse viser at Danielsens inntekter av skipsparter frem mot 1890 vanligvis lå på kr. 200-300 i året.²⁶⁴

6.2.7 Styrmenn og underordnede sjøfolk

I amtmannens femårsberetninger for Nedenes i perioden 1881-85 ble det oppgitt at den gjennomsnittlige månedshyren for mannskapene var på kr. 40-44 for matroser, kr. 30-34 for lettmatroser og kr. 20-24 for jungmenn. Går man ut i fra at farten i løpet av et år var på ni måneder, lå årsinntekten til mannskapet gjennomsnittlig på kr. 270-300. I amtmannsberetningen er det imidlertid flere grupper innen mannskapet som mangler.²⁶⁵ En komplett oversikt over disse gruppenes månedshyrer finner jeg derimot i amtmannsberetningen for femårsperioden 1896-1900. Månedshyrene utgjorde i 1900 for 1. styrmenn kr. 80, 2. styrmenn, tømmermenn og båtsmenn kr. 65, stuerter kr. 60, matroser kr. 58, lettmatroser kr. 50 og jungmenn kr. 38. Hvis man ser lønnsøkningen til matrosene, lettmatrosene og jungmennene fra ca. 1880 til 1900, kan jeg regne med at 1. styrmann hadde en månedshyre på ca. kr. 65 i begynnelsen av 1880-årene. For 2. styrmenn, tømmermenn og båtsmenn kan jeg anslå månedshyren til ca. 50 kr., mens den for stuertene kan ha ligget på ca. kr. 45.²⁶⁶

Når jeg gjennomgår regnskapsbøkene for barken *Messel* i perioden 1887-92, er imidlertid bildet mer nyansert. Her er det så store forskjeller i lønningene hos besetningen at det er vanskelig å forklare. Men det kan skyldes at noen har mønstret av. Det underlige er at det ikke er utbetalt lønn avhengig av hvilket trinn i hierarkiet sjømannen var på. Dessuten kan noen ha fått forskudd på grunn av landgang.²⁶⁷ Jeg undrer meg også på hvem som bestemte lønnsnivået for den enkelte om bord. Det ser ut til at den korresponderende rederen hjemme bestemte dette. For *Bøylesta* var det korresponderende reder Niels Aanonsen som tok avgjørelsen etter en diskusjon med kapteinen, Thor Halvorsen i 1870-årene. I tabell 6.3 (under) har jeg oppgitt lønninger i norske kroner, britiske pund og amerikanske dollar. Ideelt sett skulle jeg regnet alle om i norske kroner, men valutakursen var så variabel at jeg ikke har

²⁶⁴ Ligningskladder for Froland herred 1884-1905

²⁶⁵ Amtmannsberetning for Nedenes 1881-1885

²⁶⁶ Amtmannsberetning for Nedenes 1896-1900

²⁶⁷ Fartøysarkiv 215 Bark Messel

funnet det forsvarlig. Det viktigste for meg har likevel vært å finne frem til ulik avlønning av de forskjellige stillingskategoriene på skipet *Messel*.

Tabell 6.4: Lønn til mannskapet på barken *Messel* 1888-89.

	Westavarf august 1888	Port Elisabeth desember 1888	Savannah mars 1889
1.styrmann: D. Jensen	-	0 £ 8 shilling 9 ½ pence	4 \$ 92 cent
2.styrmann: Berent H. Nilsen	2 kr. 85 øre	0 £ 18 shilling 7 ½ pence	3 \$ 80 cent
Tømmermann: Lars Osmundsen	-	-	1 \$ 00 cent
Seilmaker: Peder Olsen	4 kr. 30 øre	0 £ 8 shilling 4 pence	3 \$ 85 cent
Matros: Ole Andersen	5 kr. 00 øre	0 £ 14 shilling 8 ½ pence	5 \$ 85 cent
Matros: Erik Torkelsen	11 kr. 00 øre	1 £ 11 shilling 5 ½ pence	26 \$ 87 cent
Letmatros: Carl Svensen	9 kr. 25 øre	0 £ 7 shilling 10 pence	10 \$ 99 cent
Jungmann: Otto J. Nygaard	1 kr. 00 øre	0 £ 8 shilling 10 pence	1 \$ 00 cent
Jungmann: Fredrik Tolderlund	0 kr. 20 øre	0 £ 9 shilling 8 pence	4 \$ 92 cent
Stuert: Abraham Abrahamsen	-	-	4 \$ 50 cent

Kilde: Fartøysarkiv 215 Bark Messel. KUBEN AAmA

6.3 Lønnsomhet for skipene *Bjørnetraa* og *Bøylesta*

I perioden 1869-1876 var utbyttet for skipet *Bjørnetraa* på 136.800 kroner, fra 1878-1883 var det på 28.254 kroner og fra 1884-1893 på 15.080 kroner. Utbyttet gikk altså drastisk ned til en tiendepart i løpet av 24 år.²⁶⁸ Selv om jeg ikke har eksakte tall for de andre skipene, tyder mye på at det var den samme utviklingen som gjorde seg gjeldende for disse. En langvarig høykonjunktur ble avløst av en internasjonal økonomisk nedgangstid fra 1873. Krisen slo riktignok ikke til samtidig på alle fraktområdene. Som jeg nevnte i kapittel 6.1.3, gjorde skipene som seilte i transatlantisk fart det lenge bedre enn skipene som seilte i europeisk fart. Men i 1878 gikk norsk tonnasje tilbake for første gang siden 1826. Kapteinene på skipet *Bøylesta* beklaget seg stadig oftere over de vanskelige tidene. *"Her i New York er jeg inntruffet i en meget flau tid, og har som De ser, ikke erholdt nogen god Frakt. (...) Korn- og petroliumsfraktene er jo saa daarlige at dette aldeles ikke lønner sig,"* skrev kaptein Aanon Aanonsen i januar 1878.²⁶⁹ Mesteparten av 1880-årene var preget av stagnasjon. Utbyttet for *Bøylesta* må i likhet med *Bjørnetraa* ha gått kraftig ned i disse årene. Korresponderende reder, Niels Aanonsen Frydentop, hadde det meste av sin formue i skipsparter. Han tjente stadig mindre, og i likhet med mange andre arendalitter, gikk han konkurs etter bankkrakket i

²⁶⁸ Aalholm 1983: 48-82

²⁶⁹ Brev fra Aanon Aanonsen til Niels Aanonsen 31.1.1878. Forretningsarkiv 86 Bøylestad

1886.²⁷⁰ Det ble holdt auksjon 29. oktober 1886 på Arendal rådhus over Aanonsens parter i skipene *Bøylesta*, *Naja* og *Kobe*.²⁷¹

Det dalende utbyttet kan forklare hvorfor mange frolendirer trakk seg ut av skipet *Bjørnetraa* i 1878. Men hvorfor kjøpte borgerne i Arendal parter av bøndene? Var det fordi de ville kontrollere rederiet selv om lønnsomheten var dalende? Ja, det er sannsynlig at de tenkte slik når mulighetene først bød seg. Frolendirernes tid som skipsredere var riktignok langt i fra over da de solgte sine parter i slutten av 1870-årene.²⁷² Antall skipsredere i Froland nådde jo høydepunktet under den forbigående høykonjunkturen i slutten av 1880-årene. Så sent som i 1890-årene var frolandsbønder involvert i bygging av nye skip.²⁷³

Det som sannsynliggjør at borgerne selv etterhvert ville kontrollere rederiet, selv med synkende lønnsomhet, skyldtes imidlertid flere forhold. For det første innebar telegrafene en maktforskyvning fra den en gang så mektige kapteinen til den korresponderende rederen på land. Nå kunne den korresponderende rederen sitte hjemme å forhandle frem fraktavtaler med meglere i fremmede havner i løpet av kort tid. Maktforskyvningen førte også til at makten i praksis ble forskjøvet fra landsbygden til byen, og at det bondedominerte partsrederiet i større grad gikk over til det mer profesjonelle kjøpmanns- og bydominerte rederiet.

Bøndene hadde gjennom tidene vist stor tilpasningsdyktighet. Det gjaldt ikke minst i overgangen fra naturalhusholdning til markedsøkonomi.²⁷⁴ Men overgangen fra treseilskip til jern- og stålseilskip og dampskip var ikke nødvendigvis en utvikling som bøndene eller andre yrkesgrupper så seg tjent med. De som hadde yrker relatert til bygging, drift og reparasjon av treskip, anså omleggingen fra seil til damp som en trussel mot det økonomiske og sosiale systemet de var en del av.²⁷⁵

Når ulike hensyn stod mot hverandre i disse nedgangstidene, mente trolig borgerne at en nødvendig omstilling lettest ville la seg gjennomføre dersom de kontrollerte rederiet. Dette bekreftes i Anna Svenningsens masteroppgave om avgjørelsesprosessene for utvalgte rederier i Nedenes amt for perioden 1850-1918. Mens det i familierederiene var viktigere å sikre egen og etterkommernes fremtid enn for at Nedenes amt hadde en stor flåte, la redernetverket i

²⁷⁰ Oftedal 1930: 23

²⁷¹ Agderposten 1.11.1886

²⁷² Gårdsarkiv Bjørnetrø, pakke IV: Kjøpekontrakt 16. mars 1878. KUBEN AAmA

²⁷³ Likningskladder for Froland herred 1884-1905

²⁷⁴ Sætra 2008: 46

²⁷⁵ Johnsen og Sætra 2016: 178-179

byen ønsket om økonomisk profitt som grunnlag bak alle avgjørelsene.²⁷⁶ Svenningsen påpeker blant annet samarbeidet mellom bøndene og de mellomstore og store rederiene ble avviklet i perioden 1870-1900. Samtidig ble samarbeidet i første omgang utvidet fordi bestyrelsen av flere bonderederier ble overlatt til de mellomstore og store rederne i byene. I neste omgang opphørte samarbeidet fordi byrederne fikk kontrollen og kjøpte ut bøndene. Skipet *Bjørnetraa* var et godt eksempel nettopp på denne utviklingen.²⁷⁷

6.4 Meglerforbindelser

Kapteinene hadde behov for meglere, agenter, forsikringselskaper og besiktigelsesmenn. I hver havn var det som regel en nordmann som stod til tjeneste for skipsførerne. Kapteinene og resten av mannskapet trengte også hjelp fra konsulatene rundt om i verden. De bisto med pass, kontanter og hjemsendelse av sjøfolk. I Nedenes amt var det konsuler i byene. Ofte var tittelen honorær konsul. Men det fantes også generalkonsuler som stod over de honorære konsulene. Alle konsulene fikk disse titlene som en æresbevisning, og i de små byene med den store skipsflåten var dette et avansement i forhold til byens øvrige borgere. Det dannet seg en bedre stand gjennom familienettverk gjennom generasjoner i familiene Steen, Boe, Lund, Schrøder og Kallevig, som var sterkt inngiftet i hverandre.²⁷⁸

Konsul Peter Lund i Arendal etablerte i 1836 en befraktningsforretning. Som ung kom Peter Lund til Helsingør, der han ble ansatt i det kjente skipshandlerfirmaet N. P. Kirch. Der var han noen år til han i midten 1830-tallet reiste til Sundsvall for å få arbeid. Der anbefalte trelasteksportørene han til å reise tilbake til Arendal for å skaffe skipsrom som de trengte for kunne konkurrere med Gøteborgfirmaet James Dickson & Co. Dette firmaet besøkte hver vår rederne langs hele Sørlandskysten for å få avtaler om skipsrom til trelast fra Norrbotten, der James Dickson & Co. var enerådende i markedet. Lund fulgte rådet, dro til Arendal og etablerte sitt firma. Ettersom telegrafene ikke fantes, og postgangen var langsom og uregelmessig, skjedde befraktningen ved at Lund mottok spesifiserte oppgaver over lastene de kunne tilby i Sundsvall, og hvilke destinasjoner skipene skulle seile til. Destinasjonene bestod som regel av en hel del lossesteder utskiperne hadde valgt, mens Lund stipulerte fraktratene som han fant passende i forhold til markedet. Senere dro utskiperne fra Sundsvall til England

²⁷⁶ Svenningsen 2011: 122

²⁷⁷ Svenningsen 2011: 117

²⁷⁸ Sætra 1991: 43-44 og Erling Steen & Nils R. Ringdal, Agderposten fredag 27. juli 2018 s. 16-17

og Frankrike for å selge trelasten direkte og dro deretter til København for å bestemme seg for hvilken tonnasje de trengte. Så sendte de sine ordrer til Lund, og han skaffet den tonnasje de ønsket, først fra de fleste rederiene i Arendal og senere dro Lund langs Sørlandskysten der han også fikk til et samarbeid med omtrent alle rederiene. Straks en forretning var avsluttet fikk rederne certepartier utstedt av Lund. Lunds virksomhet fikk stor betydning for utviklingen av den sørlandske deltakelse i Østersjøfarten.

Noen år etter at Lund hadde etablert seg fikk han en konkurrent i befraktingen da Christian Stephansen (1801-1863) etablerte seg i den samme bransjen. Begge satt med blanko-ordrer til befraktning. Til dels sluttet de hverandres skip, slik at det ikke skulle se ut til at de hver for seg sluttet egne skip til forholdsvis høye fraktrater. Men rederiene i Arendal gjorde det såpass godt i 1840-1860-årene at det var plass til to befraktningsfirmaer i byen. Og de to konkurrentene hadde en nær selskapelig omgangsliv med hverandre. I siste halvdel av 1850-årene kom telegrafen til Arendal, samtidig med at navigasjonsloven i England fjernet mesteparten av de proteksjonistiske bestemmelsene for skipsfarten. Dessuten førte Krimkrigen til langt bedre fraktinntekter for skipene. For de som hadde sine bankforbindelser i Hamburg og London ble den store pengekrise et problem som i stor grad lammet den norske forretningsstanden. Lund ble også rammet, men han greide forholdsvis raskt å styrke sin stilling. Dette skyldtes at telegrafnettet i 1870-årene ble utvidet med undersjøiske kabler. Tidligere hadde kapteinene, i stor grad i langfarten, sørget for befraktingen der de var. Men nå kunne rederne hjemme lettere få oversikt over de ulike markedene. Dette førte til at blanko-befraktningsordrer falt bort fordi det var etablert direkte forbindelser mellom rederen hjemme og meglerne ute, selv til oversjøiske områder.²⁷⁹

Da Lund & Co. etablerte seg i 1836 skjedde som nevnt befraktingen i første rekke med utskiperne i Sverige og til dels med utenlandske trelastimportører. Men det tok ikke lang tid før de utenlandske forbindelsene gikk over til Stockholmsfirmaene Carl W. Bomann, med filial i Paris fra 1877. Bomann var i Arendal 1881 og 1883 for å få kunder i byen og langs kyststrekningen videre til byene Aust- og Vest-Agder.²⁸⁰ Av andre utenlandske forbindelser nevnes C. & C. I. Northcote, H. Clarkson & Co., Galbraith Pembroke & Co., Hoskins, Mears & Co. med flere i London, Daniel Milberg i Hamburg, W m. Southern & Sons og Gjemre &

²⁷⁹ *Av de hvite seils historie* 1935: 5-14

²⁸⁰ *Av de hvite seils historie* 1935: 45

Co. i Newcastle, C. Tobias & Co., Benham & Boyesen og Funch, Edye & Co i New York, samt meglere i Savannah, Charlestown, Wilmington og Galverstone.²⁸¹

De samme meglerfirmaene går igjen i brevvekslingen mellom kaptein Ole Nikolay Danielsen på barken *Bjørnetraa* og den korresponderende rederen Torjus Knudsen på gården Bjørnetrø. Jeg går nå over på meglerforbindelsene til barken *Bjørnetraa* slik de er ramset opp i gårdsarkivet Bjørnetrø. Der er meglerforbindelsen listet opp i nr. 16 brev fra Tellefsen, Holst & Wills, Cardiff 8. juli 1869, dernest i nr. 21 brev fra Heinrich G. Fischer i Bremen 3. september 1868, brev 22 fra Herman Dauelsberg Ship Broker Bremen 29. juni 1868, brev 23 Bahr. Behrend & Co i Liverpool 18. oktober 1869 m/ fraktlister, brev 24 Gottfred Steinmeier Bremen 9. juli 1868, brev 25 Suter McNeilledge & Co Ship Brokers Liverpool 19. oktober 1869 (som også var agent for Clarkson i London), Tellefsen, Holst & Wills i Cardiff, Salvesen i Leith), brev 26 fra Alex Gulstad i Helsingør 20. oktober 1867, brev 27 fra Alex Gulstad i 13. desember 1867 og brev 28 fra A. B. Bergh i Bremerhaven 2. september 1868.²⁸²

De fleste meglere ovenfor var utenlandske, men en del var i utgangspunktet norske. Dette gjelder Tellefsen, Holst & Wills i Cardiff, Christian Salvesen i Leith. August Bernhard Tellefsen, opprinnelig fra gården Østerå utenfor Tvedestrand, inviterte sine kunder på Sørlandet til Fugløyen. Dit kom de fleste rederne i landsdelen, og andre prominente gjester, deriblant utenriksminister Halvdan Koht. Tellefsens intensjon var selvsagt å få tegnet kontrakter med sine kunder på et senere tidspunkt. Tellefsens nevø, Ludvig Aadnesen, ble også opptatt i firmaet. Senere startet Ludvig Aadnesen egen meglervirksomhet sammen med Harald Dahl, opprinnelig fra Fredrikstad. De nevnte firmaene drev også som agenter for andre firmaer, og med skipshandel. Dessuten kom kompanjonger som Wills inn ved at han eide kullgruver, som var viktig også for Tellefsen og Holst fordi kull var en av de viktigste varene som ble skipet ut fra Cardiff.²⁸³

Frolendingen Thor Terjesen Espeland (1824-81) hadde parter i flere skuter i 1875. Hans sønn, Terje Thorsen Solheim (1853-97), gift med Inger Larsdatter Espeland på Vegårshei (født i 1856). Trolig hadde Inger og Terje også arvet skipspartene etter Terjes far i begynnelsen av 1880-årene. Sønnen Thor (1877-1914) var skipshandler i Hull i England, og en yngre sønn, Knut Kristian (1889-1950), var også skipshandler i England. Som nevnt hadde Inger Espeland

²⁸¹ *Av de hvite seils historie* 1935: 5-13 og 22-23

²⁸² Gårdsarkiv Bjørnetrø, pakke V "Breve fra O. N. Danielsen". KUBEN AAMA

²⁸³ Den gang på våre kanter 1989, Årbok Historielaget for Dypvåg, Holt og Tvedestrand, s. 12-13. Mona Grundtvig: Aadnesen og Dahl Ltd. Og Den gang på våre kanter 1988, s. 57-59, August Bernhard Tellefsen, Sjømannen fra Bakke som ble skipsmegler i Cardiff.

dampskipsaksjer i *Donstad* under første verdenskrig, så hun var involvert i aksjespekulasjonen under krigen. Under krigen solgte hun alle sine aksjer, og satt igjen med en betydelig kapital etter krigen. Hun spekulerte naturlig nok ikke etter krigen, for da kom krisen.

6.5 Oppsummering

Temaet for dette kapitlet har vært fraktruter og lønnsomhet. Jeg har fulgt rutene til skipene *Bjørnetraa* (i perioden 1867-69), *Bøylesta* (1872-80) og *Messel* (1887-92). Frem til midten av 1870-årene var det Storbritannia som var det dominerende sentrum ettersom de gav en rekke fraktoppdrag til norske rederier. Skipene *Bjørnetraa* og *Bøylesta* dro da som oftest til de britiske byene Liverpool, Newport, Leith, Cardiff, London, Barrow-in-Furness, Falmouth, Gloucester og Miramishi. Etter 1875 fikk Amerikafarten stadig større betydning. Dette skyldtes sannsynligvis at skipene som seilte i transatlantisk fart i 1870-årene i sin alminnelighet gjorde det langt bedre økonomisk enn de som seilte i europeisk fart (Østersjøen, Nordsjøen og Middelhavet). Fra New York og Baltimore ble det hovedsakelig fraktet olje og korn. Norske skip, deriblant de fra Arendal, opparbeidet seg et reelt monopol på transporten av nordamerikansk korn til det europeiske markedet. Avskiperne hevdet at de andre skipene bare gikk under. Korn var en farlig og krevende last. Dersom det ble kraftig uvær, veltet gjerne luker og skillevegger så all lasten med kornsekker gled over på den ene siden. Følgen var at skipet kantret og sank. Etterhvert ble også Sør-Amerika, hovedsakelig Brasil, et viktigere område for norsk og lokal skipsfart.

Jeg har videre jeg gjennomgått inntektene til lønnsarbeidere på land og til sjøs.

Folketellingene kan til dels være upresise og mangelfulle i sine kategoriseringer av yrkesgrupper, og heller ikke de meget detaljerte ligningskladdene er til stor hjelp når man vil finne ut hvor den enkelte hadde sine personlige inntekter fra. Men dersom jeg summerer opp antall tømmerhuggere, kjørere, fløtere, sagbruksarbeidere, håndsagskjærere, bjelkehuggere, skipstømmerhuggere og de ulike kategoriene av sjøfolk, er det ikke usannsynlig at så mange som mellom 150 og 200 froendinger kan ha hatt inntekter som var direkte eller indirekte tilknyttet skipsbygging og skipsfart. Jeg har her fulgt verdikjeden, og kommet frem til at skipsfarten gav gode bi-inntekter til alle lag av frolandsbefolkningen. Kapteinene tjente imidlertid muligheter for langt større fortjenester enn underordnede sjøfolk, ettersom de fleste i mitt utvalg var eiere av større gårdsbruk nær Arendalsvassdraget.

Lønnsomheten til skipene *Bøylesta* og *Bjørnetraa* er også gjennomgått. Tall fra perioden 1869-93 viser at utbyttet for *Bjørnetraa* ble redusert til en tiendepart i løpet av 24 år. Selv om frolandsbøndernes tid som skipsredere langt fra var over, solgte de fleste froendingene seg ut av *Bjørnetraa* allerede i 1878. De som kjøpte partene, var handelsborgere i Arendal. Dette var ledd i en utvikling hvor bruken av telegrafene førte til en maktforskyvning fra kapteinen til den korresponderende rederen, og det bondedominerte partsrederiet i større grad gikk over til det mer profesjonelle kjøpmanns- og bydominerte rederiet. Med overgangen fra treseilskip til jern- og stålseilskip og dampskip, var ikke nødvendigvis en utvikling som bønderne eller andre yrkesgrupper så seg tjent med. Når ulike hensyn stod mot hverandre i disse nedgangstidene, mente trolig borgerne at en nødvendig omstilling lettest ville la seg gjennomføre dersom de kontrollerte rederiet.

7.0 DAMPSKIPSTID OG SPEKULASJON 1915-20

Etter at antallet skipsredere i Froland nådde høydepunktet i 1889 med 40 redere, sank det utover 1890-tallet i takt med overgangen fra treseilskip til seil- og dampskip i jern og stål. I 1905 stod treseilskipene for bare litt over en tredel av Nedenes amts totale tonnasje.²⁸⁴

Utviklingen innebar at bøndene ikke lenger kunne levere trelast til skipene, noe som førte til at bonderederiene brøt sammen. I 1906 var frolendingenes tid som partseiere i seilskip definitivt over.²⁸⁵

Under Den første verdenskrig (1914-18) førte fraktøkning, kombinert med tonnasetap og lite tilgang på ny tonnasje til at skip ble attraktive investeringsobjekter.²⁸⁶ Frolendingene deltok også i disse spekulasjonene. Ligningskladdene for Froland viser at det i 1916 var 25 personer som hadde D/S-aksjer (dampskipsaksjer). I motsetning til ligningskladdene fra seilskipstiden, kan ligningskladdene under verdenskrigen til dels fortelle hvilke skip frolendingene hadde aksjer i. Jeg har funnet ut at syv av frolendingene hadde D/S-aksjer i skipet *Donstad*. Frolendingen Olav G. Espeland hadde en aksje i *Donstad*. Han hadde også en aksje i D/S *Vestland*. Det oppgis ikke andre skip i ligningskladdene for disse årene. Men det er ingen tvil om at det var langt flere som spekulerte i dampskipsaksjer, men for disse ble det bare oppgitt at de eide D/S-aksjer.²⁸⁷ *Donstad* ble bygd for rederiet til Bendix Grefstad og Sigurd Herlofsen i Arendal i 1907.²⁸⁸ D/S *Vestland* ble bygd i 1916 for skipsreder Richard Amlie i Haugesund.²⁸⁹

Hvem var frolendingene som eide D/S-aksjer? Hadde de tidligere hatt noen befatning med skipsfarten? Årsaken til at så mange sørlendinger nå kunne investere og spekulere, var dels at folk i løpet av første verdenskrig sparte opp penger, og hadde rikelig tilgang på lånekapital. Flere banker ble startet på Sørlandet i perioden 1914-18, og de etablerte bankene økte utlånene. Men ettersom bankene gav lån med sikkerhet i selve aksjene, kom de selv til å bære stadig mer av spekulasjonsrisikoen. Etter krigen fikk bankene store problemer. Enkelte gikk konkurs.²⁹⁰ Hva var virkningene av aksjespekulasjonene i Froland etter krigen?

²⁸⁴ Ligningskladder for Froland herred 1884-1905 og Sætra 2008: 25

²⁸⁵ Ligningskladd for Froland herred 1907

²⁸⁶ Johnsen og Sætra 2016: 191

²⁸⁷ Ligningskladd for Froland herred 1917-18

²⁸⁸ Veritas 1908: 42-43

²⁸⁹ Veritas 1916: 286-287

²⁹⁰ Johnsen og Sætra 2016: 191

7.1 Bønder og redere i dampskipstiden 1915-20

I ligningskladdene fra tiden omkring første verdenskrig, ser jeg at det var et større mangfold av yrkesgrupper enn tidligere. Ettersom bøndene ikke lenger fikk skipsparter mot tømmer, ville det være naturlig å anta at også D/S-aksjonærene representerte flere yrkesgrupper enn tidligere. Det er langt på vei riktig, men av de 25 D/S-aksjonærene jeg finner i ligningskladden fra 1916, er et flertall på 13 personer enten gårdbrukere, eller sønner og døtre av gårdbrukere. Gårdbrukerne bodde på større gårder som Froland, Mjølhus, Solheim, Bøylestad, Jomås og Mjåvatn. Dette var fremdeles blant de mest velstående bøndene og redere i bygden.

Hvilket forhold hadde bøndene til skipsfart? Hadde de vært partsredere under seilskipstiden? Ja, tre gårdbrukere hadde tidligere vært partsredere. Seks av gårdbrukerne var barn og barnebarn av tidligere partsredere.²⁹¹ D/S-aksjonær Inger Solheim var svigerdatter av Thor Terjesen Solheim, som hadde skipsparter i 1870-årene.²⁹²

7.2 De bedrestilte aksjespekulantene i Froland i dampskipstiden 1915-20

Blant de øvrige 12 yrkesgruppene som var D/S-aksjonærer i Froland, finner jeg de bedrestilte aksjespekulantene i bygda. 4 handelsbestyrere og landhandlere, 1 stasjonsmester, 1 lensmann, 1 lege, 2 ”bestyrerinner” (den ene bestyrte et gamlehjem) og 4 brukseiere. Nils S. Blakstad er oppført både som handelsmann og brukseier.²⁹³ Begrepet ”brukseier” kan ha noe ulike definisjoner. Det går ikke klart frem av ligningskladden hva vi skal forstå med begrepet, men andre kilder forteller at Nils S. Blakstad og Thorbjørn H. Oveland, sammen med Nils H. Oveland, bygde *Messel Dampsag & Høvleri AS* i 1908, og at E. M. Evensen og Syvert O. Lauvrak etter hvert kom inn som medeiere. De eide og drev et moderne sagbruk med høvleri.²⁹⁴

Både Syvert O. Lauvrak og Nils S. Blakstad hadde fedre med fortid som partsredere. Nils S. Blakstads far, Samuel Th. Blakstad, var blant frolendingene som hadde skipsparter i en

²⁹¹ Ligningskladd for Froland herred 1917-18

²⁹² Fiene 1989: 197

²⁹³ Ligningskladd for Froland herred 1917-18

²⁹⁴ Stalleland 2013: 69

periode på nærmere 50 år. Til sammen hadde nærmere halvparten av D/S-aksjonærene i Froland en familiær tilknytning til tidligere rederier.²⁹⁵

Jeg har i tidligere kapitler konkludert med at frorendingene var nøkterne skipsrederne, og at mesteparten av deres verdier fremdeles lå i jord og skog og i hus og løsøre. De satset sjelden mer enn de hadde råd til, noe som forklarer hvorfor de aller fleste frolandsbøndene kom fra krisen i 1886 uten dramatiske tap og konkurser. Endret dette bildet seg under verdenskrigen? Satset den nye generasjonen mer risikofylt, og hvilke konsekvenser fikk dette da den økonomiske krisen slo til for fullt i 1921?

7.3 Aksjer, utbytte og gjeld

I 1915 begynte frorendingene å kjøpe aksjer i dampskip. I 1916 nådde denne spekulasjonen raskt et høydepunkt, med 25 D/S-aksjonærer.²⁹⁶ Tabellen nedenfor viser hvordan frolandsrederens formue og inntekt fordelte seg dette året, fordelt på kretser:

Tabell 7.1: Frolandsrederens formue og inntekt i 1916

KRETSINDELING	Formue av skipsaksjer	Inntekt av skipsaksjer	Brutto formue	Gjeld
Froland krets				
Olaf Danielsen	5.700	500	73.665	54.750
Stasjonsmester Carl Teien	3.750	.	4.350	800
Lensmann H. Hanssen	3.750	50	3.750	
Gårdbruker Olav Løvland	34.000	2.000	38.700	20.000
Gamlehjemsbestyrer Klara Hagen	1.000		3.000	
Handelsbestyrer Nils Ølnes	7.000	1.000	21.300	11.800
Aase Løvland	1.500		10.500	
SUM FOR FROLAND KRETS	56.700	3.550	155.265	87.350
Messel krets				
Brukseier og handelsmann Nils S. Blakstad	3.000	*7.200	93.906	12.366
Dr. Axel H. Christiansen	**8.500	2.100	17.566	7.200
Bestyrerinne Thora Johansen	1.000		1.000	
Brukseier Syvert O. Lauvrak	28.500	7.700	336.914	99.000
Brukseier E. M. Evensen	52.333	16.617	136.079	14.738
SUM FOR MESSEL KRETS	90.333	26.417	491.559	120.938
Tresnes og Oveland krets				

²⁹⁵ Gårdsarkiv Bjørnetrø pakke V og VIII, likningskladder for Froland herred 1883 og 1884-1905 og Aalholm 1983: 44

²⁹⁶ Likningskladder for Froland herred 1916-17 og 1917-18

Brukseier Thorbjørn H. Oveland	26.833	27.364	120.897	19.948
SUM FOR TRESNES OG OVELAND KRETS	26.833	27.364	120.897	19.948
Lyngroth krets				
Inger Solheim	1.000		64.500	26.500
SUM FOR LYNGROTH KRETS	1.000	0	64.500	26.500
Bøylestad krets				
Olaf Torjussen Bøylestad	16.000		118.000	16.000
SUM FOR BØYLESTAD KRETS	16.000	0	118.000	16.000
Dale krets				
Torkild Tobias Nilsen Olsbu	3.600	100	69.848	1.963
SUM FOR DALE KRETS	3.600	100	69.848	1.963
Jomås krets				
Gullaug Olsen Jomaas	7.670	1.180	158.770	9.717
Torjus O. Homstøl	2.000		62.820	12.750
Halvor K. Jomaas	25.000	23.600	141.600	0
Landhandler Askak Osuldsen Jomaas	5.450	1.020	50.621	2.875
SUM FOR JOMÅS KRETS	40.120	25.900	413.811	25.342
Mjåvatn krets				
Gjeruld Johnsen Mjaavatn	2.000		47.000	15.000
Terje Olsen Hovatn		***8.500	212.125	17.357
Ommund S. Lauvrak	3.000	6.800	31.500	
SUM FOR MJÅVATN KRETS	5.000	15.300	290.625	32.357
Baaseland krets				
Berthe Søisdal	****	****1.000	117.000	4.000
SUM FOR BAASELAND KRETS	0	1.000	117.000	4.000
Frolands Verk krets				
Landhandler Olav G. Espeland	*****2.500	*****200	9.500	0
SUM FOR FROLANDS VERKS KRETS	2.500	200	9.500	0
SUM ALLE KRETSE (1916-VERDI)	242.086	99.831	1.851.005	334.398
SUM ALLE KRETSE (2017-VERDI)	9.823.105	4.050.834	75.108.087	13.568.841

Kilde: Likningskladd for Froland herred 1917-18. KUBEN AAma.

1. Aksjeutbytte i D/S Donstad
2. 1.650 i kursfall i dampskipsaksjer.
3. For salg av aksjer i D/S Donstad
4. For salg av D/S-aksje.
5. 1 aksje i D/S Donstad og 1 aksje D/S Vestland

Tabellen viser at det bodde D/S-aksjonærer i det meste av Froland herred, bortsett fra i kretsene Hurv, Kjensnes, Sparsås og Oland og Ugland kretser. Forklaringen på denne geografiske fordelingen ligger, som jeg forklarte innledningsvis i kapitlet, at det var her de mest velstående bøndene og rederne kom fra. En annen forklaring, er den teknologiske

utviklingen. Jernbanestasjonene kunne benyttes for telegramtjeneste, rikstelefonnettet var utbygd mellom Arendal og Evje, og det lokale nettet var utvidet med sentraler på Jomås og Mjåvatn. På denne måten bodde D/S-aksjonærene sentralt i forhold til den nye teknologiske infrastrukturen (se også kapittel 3.3 om telegraf og telefon).

Det mest slående ved tabellen, er at formuen oversteg gjelden. Mens den samlede bruttoformuen blant D/S-aksjonærene var over 1,8 millioner kroner, lå deres samlede gjeld på omkring 300 000 kroner. Det var ingen av aksjonærene som hadde gjeld som oversteg formuen. Dette viser at frorendingene, i hvert fall i de første årene av verdenskrigen, ikke satset mer risikofylt i skipsfarten enn det som hadde vært tilfelle før århundreskiftet.

Flere av aksjonærene begynte å selge sine aksjer allerede i 1916. Dette gjaldt både Olaf Danielsen, sønn av Ole Nikolay Danielsen, og Berthe Søisdal, enken til tidligere seilskipsreder Jørgen Andersen Søisdal. I 1917 var det så mange som hadde solgt aksjene, at antallet D/S-aksjonærer var redusert til syv personer.²⁹⁷ I 1918 var det tre aksjonærer, og året etter dampskipsspekulasjonen blant frorendingene over.²⁹⁸

I årene 1915-18 hadde frorendingene godt utbytte av aksjene. De satset nøkternt, og allerede før verdenskrigens slutt, hadde de fleste solgt D/S-aksjene. Derfor fikk heller ikke den økonomiske krisen fra 1921 umiddelbare negative konsekvenser for de tidligere D/S-aksjonærene og lokalsamfunnet. Dette bekreftes av ligningskladdene fra 1921 og 1922.²⁹⁹ Heller ikke beretningene fra Froland Sparebank tyder på at Froland ble rammet av en umiddelbar økonomisk krise i begynnelsen av 1920-årene. Da krigen var slutt høsten 1918, var det ikke noen tegn på nedgangstider. Bankens forvaltningskapital steg fortsatt. Høykonjunkturen under krigen skapte høyere priser og lønninger. Trelastprisene var i 1918 kommet opp i 35-40 kroner pr. kubikkmeter. Etter krigen kom det en kort boom, da trelastprisene økte ytterligere, med en topp i 1921.

Men i 1923 var situasjonen endret. Da var tømmeret kommet ned i 10-12 kr. pr. kubikkmeter, som var direkte tapsbringende. Mange kom i økonomiske vanskeligheter. De satt med gjeld på eiendommene sine. På et styremøte i 1927 forlangte banken fem tvangsauksjoner over fast eiendom, og banken måtte i mange tilfeller avskrive en del av det de hadde til gode.³⁰⁰

²⁹⁷ Ligningskladd for Froland herred 1918-1919

²⁹⁸ Ligningskladd for Froland herred 1919-1920

²⁹⁹ Ligningskladder for Froland herred 1922-23 og 1923-24

³⁰⁰ Røysland 1988: 62-63

7.4 Oppsummering

Av de 25 frolendingene som eide dampskipsaksjer i 1916, var det 13 bønder. Blant de 12 andre personene, fant jeg flere som drev innen handel. Men også en lege, en lensmann og to kvinnelige bestyrere, var dampskipsaksjonærer. Nær halvparten av de 25 dampskipsaksjonærene, hadde tilknytning til rederivirksomheten under seilskipstiden 1850-1905. Det er lite som tyder på at dampskipsaksjonærene satset mer risikofylt nå enn under seilskipstiden. Den samlede formuen blant frolendingene som hadde D/S-aksjer i 1916, lå nemlig høyt over den samlede gjelden. De fleste solgte også aksjene innen 1-2 år. Spekulasjonen hadde derfor få negative konsekvenser for frolendingene. De ble ikke hardt rammet da de økonomiske nedgangstidene satte inn i 1921. Det var først etter fallet i tømmerprisene i 1923, at mange frolendinger kom i økonomiske vanskeligheter.

8.0 NETTVERKSANALYSE

Når innlandsbøndene i Froland samarbeidet med skipsbyggerne på kysten, skyldtes dette selvsagt i første rekke at skipsbyggerne trengte gode materialer å bygge skipene med. Men finnes det også andre forklaringer? Ja, i og med at kyst og innland samarbeidet om byggeprosjekter, innebar dette at det også ble sosial kontakt. Jeg skal i dette kapitlet se nærmere på hvordan disse sosiale nettverkene ble til, og hvilken betydning disse hadde for relasjonene mellom innlandsbøndene og skipsbyggerne på kysten over tid.

8.1 Skipsbygging og sosial kontakt

Innledningsvis nevnte jeg at samarbeidet mellom kyst og innland i forbindelse med felles byggeprosjekter, skapte sosiale kontakter. Det kunne føre til nære relasjoner mellom familier, og i mange tilfeller til giftemål. Dette viser også flere av eksemplene jeg henviste til innledningsvis angående såkalte strategiske ekteskap mellom kyst og innland. Dette blir enda synligere i årene før den perioden jeg behandler i masteroppgaven og forskningsoppgaven. Allerede på 1500-tallet kan man se at skipsbyggmesterne i Fjære inngikk i sterke familienettverk, som var engasjert i allsidig næringsvirksomhet. Dette viser blant annet ekteskapet mellom Anne Åsulfsdatter Froland og Bjørn Krogen tidlig på 1500-tallet. Ekteskapet forente skoggården Froland (østre) med krongården Krogen i Fjære, som ligger inntil vannveien ved Rore. Åsulf Froland var en av Frolands mektigste skogeiere og i likhet med Bjørn Krogen handlet han med tømmer. Et annet eksempel fra samme periode er ekteskapet mellom Ingeborg Bentsdatter fra storslekten på Bringsvær – Vik og den mektige skogeieren og tømmerhandleren Oluf (Øvre) Messel. Messel-gårdene ligger inntil Nidelva i nedre del av Froland. Deres sønn, Daniel Osulfsen Messel, var tømmerkontrollør i Grimstad, mens datteren Apelone ble gift med Christoffer Jørgensen, som var sønn av en av Øyestads rikeste tømmerhandlere på Nevisdal. Var det et tilsvarende giftemålmønster for mine frolandsredere i perioden 1850-1920? ³⁰¹

Fra min egen periode har jeg allerede nevnt Haugaas-slekten og Frolands-slekten. Mye tyder på at de strategiske ekteskapene mellom familiene i Froland og området rundt Fjære ble mindre utbredt utover 1800-tallet. Er det mulighet for at vi likevel vil finne sterkere sosiale bånd mellom frolandsbønder og skipsbyggerne lenger østover langs kysten?

³⁰¹ Aanby 2012: 84-86.

Forholdet mellom innlandsbøndene i Froland og skipsbyggerne ute ved kysten i den østlige delen av Aust-Agder er langt mindre kartlagt enn forholdet mellom Frolandsbøndene og skipsbyggerne i Grimstad- og Fjære-området. I sitt kapittel om skipsbygging og sjøfart i Stokken, går historiker Harald Berntsen inngående inn på virksomheten ved de ulike verftene, herunder Saltrød Verft. Men han nevner ikke hvor skipsbyggerne i Stokken fikk tømmer og plank fra, eller noe om samhandel og sosiale bånd til Froland.³⁰² Regnskapsboken for Saltrød Verft dokumenterer derimot sterke økonomiske bånd til Frolandsbøndene over en periode på over 20 år.³⁰³ En regnskapsbok forteller mye om hvilken innvirkning dette hadde for utviklingen av de sosiale båndene mellom kyst og innland. Folketellinger, kirkebøker og bygdebøker kan også bidra til å gi et klarere bilde av forholdene.

En av de som nevnes oftest i regnskapsboken for Saltrød Verft, var Ole Torjussen Langeid (Bøylestad). Han eide 1/8 parter i skipet *Bøylesta*, og i ligningskladdene for Froland kommune er han oppført som eier av skipsparter helt frem til sin død i 1903.³⁰⁴ Han kom opprinnelig fra Songe, og giftet seg i 1849 med sin kusine Maren Bergitte Kittelsdatter Bøylestad. Deres fedre var brødrene Torjus (1795-1870) og Kittel Halvorsen (1800-70). Torjus og Kittel var sønner av Maren Jonsdatter Songe (1765-1843) og Halvor Kittelsen Langeid (1771-1842). Halvor var en av Frolands rikeste menn. Etter hans død ville Torjus ha Songe og Øyrås (Halvor eide 1 hus i Øyrås), mens Kittel overtok Langeid og Bøylestad-bruket. Ole Torjussen og Maren Bergitte fikk i alt fem barn, men det var kun sønnen Torjus (1853-92) som nådde voksenalder. I henhold til Kittel Halvorsens testamente fra 1869 arvet Ole og Maren Bergitte både Langeid og Bøylestad bnr. 3 og 4.³⁰⁵

Når man studerer slekten til Ole Torjussen Langeid, finner man ingen slektskapsbånd mellom denne familien og personer i Stokken og Austre Moland.³⁰⁶ Denne typen strategiske ekteskap var det heller ikke mellom Langeid-slekten og slekter i Grimstad/Fjære-distriktet, eller andre områder langs kysten. Likevel er det vanskelig å konkludere med at Langeid/Bøylestad-slekten giftet seg ikke var av strategisk og forretningsmessig art. Ole Torjussen var nummer tre blant fire brødre. Derfor var det ikke han som skulle arve gården Songe.³⁰⁷ På grunn av

³⁰² Berntsen 1981: 148-183

³⁰³ Regnskapsbog for Saltrøe Værft

³⁰⁴ Regnskapsbog for Saltrøe Værft s. 55-58 og likningskladder for Froland herred 1884-1905

³⁰⁵ Fiane 1989: 388-390 og Fiane 1991: 503-505

³⁰⁶ Stokken ble skilt ut fra Austre Moland først i 1919. <https://no.wikipedia.org/wiki/Stokken> Hentet 4. juni 2017.

³⁰⁷ Fiane 1989: 389-390.

arveforhold i den øvrige delen av slekten, ville han derimot kunne sikre seg store arealer med skog på Langeid og Bøylestad gjennom giftemål med sin kusine.

Skogen var også et viktig moment for Erik Andersen Dale (1820-90). Han kom opprinnelig fra Østre Løvjomås. Da var han 25 år gammel giftet han seg med den 56 år gamle enken, Helje Torsdatter på Vestre Dale. Gjennom giftemålet ble han eier av 2 huder og 2 ¼ ksk. i Vestre Dale med hus, sag og kvern og 8 ksk. i Hurvedal med hus, sag- og kvernparter.³⁰⁸

Spørsmålet er videre om man finner slektsbånd mellom skipsbyggermiljøet i Stokken og de øvrige gårdene i Froland, som er nevnt i denne oppgaven?

Nils Terjesen Messel (Kringlemyr) hadde i utgangspunktet ikke den samme typen nettverk og økonomi som de fleste andre Frolandsrederne. Han kom opprinnelig fra husmannsplassen Kringlemyr i sørenden av Mårvannet (under Nedre Messel), men greide gjennom hardt arbeid og forretningstalent å opparbeide seg den sjette høyeste inntekten og formuen i Froland. Sønnen Anders flyttet til et bruk på Asdal i 1863, som faren hadde kjøpt på auksjon, og da foreldrene døde, overtok Anders Nedre Messel. Anders ble første gang gift med Berte Halvorsdatter Løddesøl og andre gang med Ingeborg Marie Simensdatter Eivindstad.³⁰⁹ Sistnevnte var datter av gårdbruker og skipsreder Simon Olsen Eivindstad (1798-1885).³¹⁰ Nils' datter Kirsten ble gift med Samuel Thorsen Blakstad – en av Frolands største skipsredere – mens yngstedatter Åse giftet seg med Ole Jonsen Bringsvær i Fjære.³¹¹

Heller ikke på de andre gårdene som leverte tømmer og materialer til Saltrød Verft, er det noe som tyder på slektsbånd mellom frolandsbønder og personer i Stokken.

8.2 Økonomiske relasjoner

Når inngåelse av strategiske ekteskap synes å være på vei tilbake i løpet av 1800-tallet, er det naturlig å spørre om det er endringer i de økonomiske forholdene og relasjonene som fører til dette.

Frem til midten av 1800-tallet var det jordbruket som var den dominerende leveveien. Norge var preget av naturalhusholdning og bytteøkonomi, i motsetning til en pengehusholdning som

³⁰⁸ Fiane 1991: 346

³⁰⁹ Fiane 1989: 496-497

³¹⁰ Fiane 1991: 440

³¹¹ Fiane 1989:497

baserer seg på penger som et mellomledd i vare- og tjenestebytte, kjennetegnes bytteøkonomien av at familier selv produserer mesteparten av det de forbruker. En videreføring av denne ordningen finner jeg til dels igjen ved nærmere undersøkelse av regnskapsboken for Saltrød Verft. I 1869 ser jeg at Nils Terjesen Messel leverte tømmer og materialer for 879 spd. til Christian Boe, men byttet dette inn mot 1/8 part i skipet *Falken* til en verdi av 819 spd. Senere på året leverte han for 642 spd., men byttet dette mot 1/8 part i skipet *Magenta*. Disse skipspartene hadde en verdi på 566 spd.³¹² Lignende oversikter finner jeg for Ole Torjussen Bøylestad, som i 1872 eide 12 av 96 parter i skipet *Bøylesta*.³¹³

Redervirksomhet blant froendinger var heller ikke av ny dato.³¹⁴ Det tok seg imidlertid kraftig opp etter 1850-årene. Egentlig begynte veksten med mellomriksloven av 1827. Tre år tidligere hadde Storbritannia inngått mest begunstigelsesavtale mellom Sverige og Norge. Den innebar at de to landene ble regnet som ett land. Dermed ble det svenske markedet for eksport til Storbritannia åpnet opp for norske skip til tross for at navigasjonsakten fra 1851 forbød import til Storbritannia fra skip tilhørende et tredje land.³¹⁵ I 1850 var Arendal blitt Norges største sjøfartsby, og Agder hadde rikelig og billig arbeidskraft, samt god tilgang på råvaren trelast, og store fortrinn innen skipsbygging og skipsfart. De gode forutsetningene var også til stede nettopp på grunn av Arendals skogrike oppland og langstrakte vassdrag (Nidelva).³¹⁶ I september 1851 ble det anlagt et skipsverft på Saltrød.³¹⁷

Jeg har i det forrige kapittel vist til at det ikke finnes slektskapsbånd i form av strategiske ekteskap mellom skipsbyggermiljøet i Stokken og innlandsbøndene i Froland. Dette tyder på svakere sosiale bånd mellom aktørene enn tidligere, og stemmer godt overens med Tönnies' teorier om overgangen fra Gemeinschaft- til Gesellschaft-samfunn. Det er tydeligere at aktørene handlet ut i fra egeninteresse, og prinsippet om tilbud og etterspørsel trer tydeligere frem i samhandelen mellom kyst og innland, på bekostning av tidligere perioders større vektlegging av sosiale bånd og strategiske ekteskap. Det er en tendens til at også innlandsbøndene tenkte mer forretningsmessig. Flere av frolandsbøndene opparbeidet seg solide formuer i løpet av de årene det var oppgang i skipsfarten. For eksempel hadde Ole Torjussen Langeid i 1890 en samlet formue på 152.920 kroner. Også Erik Dale, Gjerulld K.

³¹² Regnskabsbog for Saltrøe Værft s. 5

³¹³ Regnskabsbog for Saltrøe Værft s. 58

³¹⁴ Dannevig 1979: 62

³¹⁵ Johnsen og Sætra 2016: 119-120

³¹⁶ Johnsen og Sætra 2016: 107-119

³¹⁷ Berntsen 1981: 159

Omdal, Samuel Th. Blakstad og Ole Lyngroth hadde formuer på godt over 100.000 kroner hver.³¹⁸

Av regnskapsboken fremgår det også at Ole Torjussen Langeid i forbindelse med skipsbyggingen langs kysten drev omfattende handel med andre innlandsbønder, for eksempel ved kjøp av materialer.³¹⁹

8.3 Oppsummering

I dette kapitlet har jeg undersøkt de sosiale nettverkene mellom innlandsbøndene i Froland og skipsbyggerne på kysten. Mens jeg på den ene kan vise til sterke familienettverk mellom frolandsbøndene og skipsbyggerne i Fjære helt tilbake til 1500-tallet, legger jeg på den andre siden merke til at de strategiske ekteskapene mellom frolandsbøndene og skipsbyggerne i Stokken på 1800-tallet så si er fraværende. Dette bekrefter til dels bildet som flere historikere har hevdet om ekteskapsmønsteret gjennom 1800-tallet, nemlig at det gikk i retning av et mer selvbestemt og ”romantisk” ekteskap. Likevel er ikke bildet helt entydig. For selv om jeg i mindre grad finner strategiske ekteskap mellom kyst og innland utover i perioden som denne masteroppgaven berører, viser jeg til flere eksempler hvor frolandsbønder gifter seg inn i hverandres slekter, og dermed arver mest mulig skog. Ett av eksemplene er Ole Torjussen Langeid (Bøylestad), som gifter seg med sin kusine og dermed arver gårdene Langeid (gnr. 61) og Bøylestad (gnr. 64, bnr. 3 og 4).

Selv om de familiære båndene etterhvert fikk mindre betydning, var bøndene i Froland likevel en naturlig handelspartner for skipsbyggerne på kysten. Froland var et skogrikt herred med et langstrakt vassdrag, og avstanden til for eksempel Saltrød var langt kortere enn fra andre innlandskommuner som Landvik og Herefoss. Skipsbyggernes naturlige interesse for innlandstømmeret og innlandsbøndenes fordeler av å selge det, brakte dem inn i et naturlig interessefellesskap.

³¹⁸ Likningskladder for Froland herred 1884-1905

³¹⁹ Regnskapsbog for Saltrøe Værft s. 56-57

9.0 KONKLUSJON

Denne oppgaven bygger i stor grad på primærkilder på KUBEN Aust-Agder museum og arkiv i Arendal. Jeg har brukt ligningskladder, ligningsprotokoller, folketellinger, fartøys- og forretningsarkiver. Dessuten har jeg brukt mønstringsarkivene for Arendal og Grimstad mønstringskretser på Statsarkivet i Kristiansand. Ved å bruke primærkildene opp mot sekundærkilder, har jeg tilført forskningen i maritim historie noe nytt, ved å vise hvordan innlandskommunen Froland tok aktivt del både i trelasthandelen, skipsbyggingen og skipsfarten. Bøndene i Froland greide også å bli både skipsredere og sjøfolk som seilte i det internasjonale fraktmarkedet 1850-1920. Grunnen til det var at de leverte tømmer til verftene og fikk eierandeler i skipsbyggmestrenes skuter som betaling. Frolendingenes mange inntekter kom dels fra gårdsbrukene i Froland, dels fra skipsfarten og skipsbyggingen. Det totale bildet er at frolendingene på grunn av dette var godt situert. Det går frem av mine tabeller, der ligningsprotokollene og ligningskladdene er grunnlaget. Nedenfor har jeg listet opp årsakene til at frolandsbøndene lyktes i 10 punkter:

1. Frolendingene hadde lange tradisjoner når det gjaldt leveranser av skipsvirke til verftene ved kysten. Dette gikk helt tilbake til 1600-tallet med leveranser fra gårdene Messel, Mjølhus og Froland til de vestlige områdene ved Vikkilen. Til det østlige området er det ikke funnet tilsvarende leveranser til verftene så tidlig som 1600-tallet. Jeg har også prøvd å finne leveranser tilbake til 1827 og frem mot 1850, men har ikke funnet noe som tyder på at det var det. Mine registreringer starter først omkring 1850. Fra da av har jeg funnet tre slektskretser med innlandsbønder som leverte til skipsbyggerne i Vikkilen helt fra 1500-tallet og frem til slutten av 1800-tallet, og delvis inn på begynnelsen av 1900-tallet. Dette skyldtes at de i vest hadde hogd ut skogen ved kysten, og var avhengige av leveransene fra Froland.
2. Frolendingene hadde i perioden 1850-1920 nok tømmer å levere til Vikkilen og Grimstad. Dessuten hadde de nok til de østlige områdene. Jeg har brukt Saltrød Verft som eksempel, men det var også andre verft der som mottok tømmer fra Froland. Bøndene hadde egne sagbruk i Froland, som de også forsynte med tømmer.
3. I tillegg til dette hadde frolendingene inntekter av å fløte tømmer til Arendals trelasthandlere og Frolands Verk. Dette tømmeret ble skilt ut ved Messel og Asdal bommer. Tømmeret fra Messel ble sendt gjennom Rore til Grimstad og Vikkilen.

4. Arendals Vasdrags Brugseierforening betalte bøndene for fløtingsarbeidet i de enkelte rodene ned mot Arendal.
5. Arendals trelasthandlere hadde i flere hundre år hatt kontrollen over fløtningen i Arendalsvassdraget, og kreditthandelen bidro også til at bøndene måtte handle på kreditt. Dette førte til at bøndene kom i gjeld fordi trelasthandlerne beregnet altfor høye priser på sine kjøpmannsvarer. Dette skapte en motsetning mellom bonde og borger (trelasthandler) frem til perioden 1856-62.
6. I perioden 1856-62 ble dette motsetningsforholdet fjernet. I 1856 var trelasthandlerne fortsatt suverene i fløtningsforeningen, men i 1862 hadde bøndene like mange representanter i foreningens styre som trelasthandlerne. Dette hadde vært mulig fordi staten gikk inn for en slik løsning, og gav tilskudd til forbedringer i vassdraget under forutsetning av at bonde og borger ble likestilt i foreningen.
7. Skipsbyggerne og skipsrederne ved kysten mottok trelast direkte fra frolandsbøndene. Dette gjaldt skipsreder O. B. Sørensen på Tromøy. Dels fikk han det som rundtømmer, som skulle skjæres på egen sag på Brattekleiv.
8. Frolendingene var også underordnede sjøfolk. De kom fra mindre bruk uten særlig mye skog, og avanserte sjelden i hierarkiet ombord.
9. Kapteinene var eiere av store skogområder som grenset inn til Arendalsvassdraget. Det gav dem muligheter for langt større fortjenester enn de underordnede, fordi de hadde en anselig lønn som kaptein, med utbytte av aksjer, føring, kaplak, kommisjoner og god betaling for tømmer og skipsvirke de leverte til verftene. Ett unntak er kaptein Mathias Knudsen fra Gullknapp, siden han kom fra et mindre gårdsbruk uten nevneverdig skog. Han hadde kun ved og tømmer til eget bruk.
10. Min problemstilling er hvordan bøndene i innlandskommunen Froland kunne bli skipsredere og sjøfolk som seilte i det internasjonale fraktmarkedet 1850-1920. Jeg har i denne masteroppgaven vist at inntektene fra landbruket, sagbrukene, trelasthandelen, skipspartene, skipsfarten, lønningene, kommisjonene og alle kombinasjonsnæringene knyttet til Frolands Verk og Arendals Vasdrags Brugseierforening sikret stabile inntekter igjennom en 70-årsperiode. Det er denne sammensetningen av flere inntektskilder som ga den økonomiske suksessen. Tittelen på oppgaven er derfor *Look to Froland*. Slagordet ble brukt av landbruksminister Lars Peder Brekk i 2010 for å vise frem en kommune som driver et godt og aktivt skogbruk.³²⁰ For så vidt kan jeg si

³²⁰ Frolendingen: «Tømmer fortsatt viktig biinntekt i Froland». 9. mars 2011.

at dette også kjennetegnet perioden 1850-1921. Selv om det i denne perioden var både vekst og nedgangstider, var det totalt sett økonomisk gode tider, og det var lagt et solid økonomisk fundament allerede fra 1850.

LITTERATUR OG KILDER

Litteratur:

Askedal, Anette. (2007). *Ekteskapsinngåelser i Iveland på 1700- og 1800-tallet. Valg av ektefelle innenfor ulike kategorier av mennesker i sognet i spenningen mellom romantikk og rasjonalitet*. Masteroppgave i historie: Universitetet i Bergen.

Av de hvite seils historie. Lund & Co. – Chr. Th. Boe & Søn 1836-1936. (1935). Oslo: Dybwad.

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

Berntsen, Harald. (1981). *Trekk av Stokkens historie ca. 1600-1962*. Moland: Moland kommune.

Bjerke, Thor og Ove Tovås. (1989). *Togbytte på Nelaug. En bok om jernbanene til Arendal, Grimstad og Treungen*. Lillehammer: Norsk Jernbaneklubb.

Bråstad, Kjell J. (1981). *Øyestad Bygdebok. Bind 2*. Øyestad: Øyestad kommune.

Christensen, Chr. A. R. (red.). (1939). *Familieboken. Sjette bind*. Oslo: Aschehoug.

Dannevig, Birger. (1979). *Froland. Bygd og samfunn*. Froland: Froland kommune.

Dukefoss, Olav. (1995). *Fylkesvegene i Aust-Agder*. Arendal: Statens Vegvesen Aust-Agder.

Ebbell, Bendix. (1927). *Grimstad bys historie*. Grimstad: Grimstad Bymuseum.

Fiane, Egil. (1989). *Froland - Heim og ætt. Bind II*. Froland: Froland kommune.

Fiane, Egil. (1990). *Froland – Heim og ætt. Bind III*. Froland: Froland kommune.

Fiane, Egil. (1991). *Froland – Heim og ætt. Bind IV*. Froland: Froland kommune.

Flodda, Harald. (1980). *Samholdsbevegelsen i arendalsområdet i 1880-åra – bakgrunn og innhold*. Hovedoppgave i historie. Universitetet i Oslo.

Heitmann, Harald. (1974). *På langfart med Ursus Minor*. Kragerø: Naper.

Helland, Amund. (1904). *Nedenæs amt*. Kristiania: Aschehoug.

- Henriksen, Petter (red.). (1996). *Aschehoug og Gyldendals store norske leksikon*. Bind 3. Oslo: Kunnskapsforlaget.
- Højrup, Thomas. (1983). *Det glemte folk. Livsformer og centraldirigering*. København: Statens Byggeforskningsinstitut.
- Jakobsen, Liselotte og Jan Ch. Karlsson. (1993). *Arbete och kärlek. En utveckling av livsformsanalys*. Lund: Arkiv förlag.
- Johnsen, Berit Eide. (2001). *Rederistrategi i endringstid. Sørlandsk skipsfart fra seil til damp og motor, fra tre til jern og stål. 1875-1925*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- Johnsen, Berit Eide og Gustav Sætra. (2016). *Sørlandsk skipsfart. 1600-1920*. Kristiansand: Portal.
- Krokann, Inge. (1982). *Det store hamskiftet i bondesamfunnet*. Oslo: Det Norske Samlaget.
- Norges Sjøfartstidendes Havnelexikon II*. (1894). Kristiania: Norges Sjøfartstidendes Forlag.
- Oftedal, Johan Werner. (1930). *Gammelt og nyt fra Barbu*. Arendal: Vestlandske Tidende.
- Olsen, Yvonne. (2002). *Skipsfartens betydning for Stokken 1850-1920*. Mellomfagsoppgave i historie. Høgskolen i Agder.
- Onestad, Kari Anna. (2016). *Russisk tømmer på skip fra Arendal til Storbritannia i perioden 1880-1914*. Masteroppgave i historie. Universitetet i Agder.
- Porter, Michael E. (1992). *Konkurransefortrinn*. Oslo: Tano.
- Ramskjær, Liv Jorunn. (1985). *Reder eller regnskapsfører? Organisasjon, drift, utvikling; J. W. Prebensens rederi i en transformasjonsperiode, 1875-1900*. Hovedoppgave i historie. Universitetet i Oslo.
- Røysland, Kittel. (1988). *Banken i Froland gjennom 100 år. 1888-1988*. Kolbjørnsvik: Leif-Tore Langemyr forlag.
- Røysland, Kittel. (1989). *Froland Bondelag 100 år. 1889-1989*. Froland: Froland Bondelag.
- Shorter, Edward. (1979). *Kernefamiliens historie*. København: Nyt nordisk forlag.

- Stalleland, Karl (red.). (2013). *Sol og skygge over Frolands skoger. Frolands skogbrukshistorie*. Froland: Froland skogeierlag.
- Steen, Sverre. (1957). *Det gamle samfunn*. Oslo: Cappelen.
- Stone, Lawrence. (1977). *The Family, Sex and Marriage in England 1500-1800*. London: Weidenfeld & Nicholson.
- Svenningsen, Anna. (2011). *Rederiene og avgjørelsesprosessene. For utvalgte rederier i Nedenes amt i perioden 1850-1918*. Masteroppgave i historie. Universitetet i Agder.
- Sætra, Gustav. (2008). *Aust-Agder og sjøfarten – rederens rolle*. Grimstad: Aust-Agder Rederiforening.
- Sætra, Gustav. (1991). *Himmel og hav. Arnt J. Mørland 1916-1991*. Arendal: A. J. Mørland Rederi.
- Taraldsen, Kristen. (1999). *Arendals Sjømandsforening 1849-1999. 150 år*. Arendal: Foreningen.
- Taraldsen, Kristen: *Pioner-rederen. O. B. Sørensen & Co. Etablert i 1863*. Utrykt manuskript.
- Tranberg, Anna og Knut Sprauten (red.). (1996). *Norsk bondeøkonomi 1650-1850*. Oslo: Samlaget.
- Tveite, Stein. (1959). *Jord og gjerning. Trekk av norsk landbruk i 150 år. Det Kongelige selskap for Norges vel*. Kristiansand: Bøndernes forlag.
- Tönnies, Ferdinand. (1932). *Innledning til sociologien*. Oslo: Fabritius & Sønner.
- Vevstad, Andreas. (1998). *Agderskog*. Kristiansand: Agder skogeigarlag.
- Wallerstein, Immanuel. (1978). *Det moderne verdens-system. Bd. 1*. Oslo: Gyldendal.
- Wallerstein, Immanuel. (1979). *Det moderne verdens-system. Bd. 2*. Oslo: Gyldendal.
- Aalholm, Olav Anton. (1983). *Handelshuset Thommessen-Smith*. Arendal: Rygene-Smith & Thommesen.
- Aanby, Anne Tone. (2012). *Skipsbyggmesterens tid. Skipsbygging i Vikkilen 1750-1920*. Grimstad: Ka forlag.

Artikler:

August Bernhard Tellefsen. *Sjømannen fra Bakke som ble skipsmegler i Cardiff*. I Den gang på våre kanter 1988. Årbok Historielaget for Dypvåg, Holt og Tvedestrand. Tvedestrand 1988.

Espeland, Gisle: *Hurv skole*. I Skrift 5 for Froland/Mykland Historielag 1989. Froland 1989.

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

Grundtvig, Mona: *Aadnesen og Dahl Ltd*. I Den gang på våre kanter 1989. Årbok Historielaget for Dypvåg, Holt og Tvedestrand. Tvedestrand 1989.

Hamre, Harald: *Unge menn under seil*. I Agder Distriktshøgskole Skrift 14 Sjøfolks hverdag. Berit Eide Johnsen (red.). Kristiansand 1989.

Lauvrak, Svend: *Litt om lønninger og kostnader*. I Skrift 5 for Froland/Mykland Historielag 1989. Froland 1989.

Nagel, Anne-Hilde: *Ekspropriasjon og tvangsarbeid. Et jernverk blir til*. I ADH Skrifter 1986: 3. Hans Try (red.). Kristiansand 1986.

Steen, Erling og Nils R. Ringdal: *Dorothea Schrøder – femme fatale fra Arendal*. I Agderposten 27. juli 2018.

Sætra, Gustav: *Arendalsmonopolet svekkes. Kampen for å få bøndene og staten representert i fellesfløtingas styre, 1855-1862*. I Aust-Agder Arv, årbok Arendal 1983-84.

Sætra, Gustav: *Kirkesaken som sprengkile i prestegjeld og herred. Øyestad 1841-1896*. I ADH Skrifter 1987: 1. Bjørn Slettan (red.) Kristiansand 1987.

Sætra, Gustav: *Med beina i vannet. Skipsfart og gårdsdrift i Nedenes krets i 1875*. I ADH Skrifter 1989:14. Berit Eide Johnsen (red.) Kristiansand 1989.

Thomassen, Kåre Næss: *Vegen fram til 9-årig skole*. I Skrift 5 for Froland/Mykland Historielag 1989. Froland 1989.

Aanby, Anne Tone: *Lønnskamp på verven*. I Agderposten 12. juni 2002.

Primærkilder:

Arendals Vasdrags Brugseierforening. Direksjonsforhandlinger 1813-1891. KUBEN AAmA

Fartøysarkivet 59 Boylesta 1872-1881. KUBEN AAmA

Fartøysarkivet 215 Bark Messel 1871-1892. KUBEN AAmA

Forretningsarkivet 86 Bøylestad. Skip. Uordnet. 1870-åra. KUBEN AAmA.

Folketelling for Arendal kjøpstad 1910. digitalarkivet.no

Folketelling for Barbu herred 1900. digitalarkivet.no

Folketelling for Bærum herred 1900. digitalarkivet.no

Folketelling for Fjære herred 1865. digitalarkivet.no

Folketelling for Fjære herred 1900. digitalarkivet.no

Folketelling for Froland herred 1865. digitalarkivet.no

Folketelling for Froland herred 1875. digitalarkivet.no

Folketelling for Froland herred 1900. digitalarkivet.no

Folketelling for Froland herred 1910. digitalarkivet.no

Folketelling for Hisøy herred 1900. digitalarkivet.no

Folketelling for Hisøy herred 1910. digitalarkivet.no

Folketelling for Kristiania kjøpstad 1910. digitalarkivet.no

Folketelling for Landvik herred 1910. digitalarkivet.no

Folketelling for Østre Moland herred 1865. digitalarkivet.no

Folketelling for Østre Moland herred 1900. digitalarkivet.no

Folketelling for Østre Moland herred 1910. digitalarkivet.no

Folketelling for Øyestad herred 1865. digitalarkivet.no

Folketelling for Øyestad herred 1900. digitalarkivet.no

Folketelling for Øyestad herred 1910. digitalarkivet.no

Gårdsarkiv Bjørnestrø, kopiarkiv nr. 1/1984. KUBEN AAma

Likningskladd 1883-1883 Froland kommunearkiv. KUBEN AAma

Likningskladd 1884-1905 Froland kommunearkiv. KUBEN AAma

Likningskladd 1905-1905 Froland kommunearkiv. KUBEN AAma

Likningskladd 1906-1906 Froland kommunearkiv. KUBEN AAma

Likningskladd 1907-1907 Froland kommunearkiv. KUBEN AAma

Likningskladd 1916-1917 Froland kommunearkiv. KUBEN AAma

Likningskladd 1917-1918 Froland kommunearkiv. KUBEN AAma

Likningskladd 1918-1919 Froland kommunearkiv. KUBEN AAma

Likningskladd 1919-1920 Froland kommunearkiv. KUBEN AAma

Likningskladd 1920-1921 Froland kommunearkiv. KUBEN AAma

Likningskladd 1921-1922 Froland kommunearkiv. KUBEN AAma

Likningskladd 1922-1923 Froland kommunearkiv. KUBEN AAma

Likningskladd 1923-1924 Froland kommunearkiv. KUBEN AAma

Mønstringsarkiv, Arendal mønstringskrets, annotasjonsrull nr. 1-794 med register, E-1, 1860-1865. Statsarkivet i Kristiansand

Mønstringsarkiv, Arendal mønstringskrets, annotasjonsrull nr. 1-1910 med register, S-2, 1868-1880. Statsarkivet i Kristiansand

Mønstringsarkiv, Arendal mønstringskrets, annotasjonsrull nr. 3828-4715 og nr. 1-1296, S-4, 1892-1918. Statsarkivet i Kristiansand

Mønstringsarkiv, Arendal mønstringskrets, hovedrull nr. 1-766 uten register, E-2, 1860-1868. Statsarkivet i Kristiansand

Mønstringsarkiv, Arendal mønstringskrets, hovedrull nr. 2291-3044, S-11, 1868-1885. Statsarkivet i Kristiansand

Mønstringsarkiv, Arendal mønstringskrets, hovedrull nr. 3045-3806, S-12, 1868-1900.
Statsarkivet i Kristiansand

Mønstringsarkiv, Arendal mønstringskrets, hovedrull nr. 3807-4568, S-13, 1872-1900.
Statsarkivet i Kristiansand

Mønstringsarkiv, Arendal Mønstringskrets, hovedrull nr. 4569-5322, S-14, 1879-1900.
Statsarkivet i Kristiansand

Mønstringsarkiv, Grimstad Mønstringskrets, hovedrull nr. 1-758, F-4, 1868-1869. Statsarkivet
i Kristiansand

Mønstringsarkiv, Grimstad Mønstringskrets, hovedrull nr. 759-1517, F-5, 1869-1877.
Statsarkivet i Kristiansand

Mønstringsarkiv, Grimstad Mønstringskrets, hovedrull nr. 1517-2276, F-6, 1877-1888.
Statsarkivet i Kristiansand

Mønstringsarkiv, Grimstad Mønstringskrets, hovedrull nr. 2277-3042, F-7, 1889-1940.
Statsarkivet i Kristiansand

Regnskabsbog for Saltrøe Værft. KUBEN AAma

Skolejournal (Hurv 1857-1874, Messel 1861-1874). Froland kommunearkiv. KUBEN AAma

Trykte kilder, aviser, årbøker og klassifikasjonsregistre for skip:

Aftenposten 1884

Agderposten 1886-2018

Beretning om Nedenes Amts økonomiske Tilstand. Femårsberetninger 1861-1900

Dagbladet 1879-1888

Det norske Veritas. Register over norske skip. 1850-1920

Frolendingen 2011

Fædrelandsvennen 1898

Norges Sjøfartstidende 1893-1897

Rikstelefonen nr. 26 del III 1925

Statistisk Årbok. Statistisk Sentralbyrå. Oslo/Kongsvinger 1991.

Vestlandske Tidende 1891-1894

Nettsteder:

Daglønn 1875-1920 SSB: <https://www.ssb.no/a/histstat/aarbok/ht-0605-257.html>

Emigranter fra Arendal 1903-30. : <http://gda.arkivverket.no/cgi-win/webcens.exe?slag=visbase&sidenr=1&filnamn=EMIAREND&gardpostnr=871#nedre>

Folketellingen 1865 (landsdekkende søk): <https://www.digitalarkivet.no/census/search/1865>

Folketellingen 1875 (Froland, skannede arkiver): <https://media.digitalarkivet.no/view/52197/1>

Folketellingen 1900 (landsdekkende søk): <https://www.digitalarkivet.no/census/search/1900>

Folketellingen 1910 (landsdekkende søk): <https://www.digitalarkivet.no/census/search/1910>

Immanuel Wallerstein: Hentet 12.10.2017, fra https://en.wikipedia.org/wiki/Immanuel_Wallerstein

Kart over Aust-Agder: www.handicapsiden.no

Nasjonalbiblioteket: www.nb.no (Eldre utgaver av Aftenposten, Agderposten, Dagbladet, Fædrelandsvennen, Norges Sjøfartstidende og Vestlandske Tidende er funnet her)

Norsk-amerikanere: Hentet 04.09. 2018, fra <https://no.wikipedia.org/wiki/Norskamerikanere>

Skuteregisteret: www.skuteregisteret.no

Stokken herred, Wikipedia: <https://no.wikipedia.org/wiki/Stokken>

Tjora, Aksel. (2016, 02.05). Ferdinand Tönnies. Hentet 29.05. 2017, fra [https://snl.no/Ferdinand T%C3%B6nnies](https://snl.no/Ferdinand_T%C3%B6nnies)

Vedlegg

I Skipsredere i Froland i 1889

Navn	Inntekter fra skipsparter (i kr.)	Formue fra skipsparter (i kr.)	Inntekt totalt (i kr.)	Formue totalt (i kr.)	Gjeld (i kr.)
Ole Nikolay Danielsen	200	3.150	5.482	78.500	7.000
Hylje Knudsen Mjøhus	116	1.450	1.287	26.410	200
Ole Th. Fidje	112	1.400	1.731	26.300	2.000
Even Ottesens enke	2	300	1.292	24.570	
Gisle Espeland					
Ingeborg Lyngroth	48	600	1.348	23.700	
Ole Lyngroth	240	3.000	7.422	132.120	
Gunder Thorstensen	104	1.330	3.525	56.590	
Nils Thorstensen	104	1.330	792	6.050	
Karen Thorstensen	80	1.000	230	2.550	
Anne Thorstensen	80	1.000	230	2.550	
Samuel Th. Blakstad	520	6.500	5.620	119.910	
Karl August Andersens enke	128	3.600	678	6.760	
Gjeruld K. Haugaas	320	4.000	3.668	61.720	13.000
Gjeruld K. Omdal	280	3.500	7.024	126.900	
Rasmus O. Sparsås	24	300	4.297	64.580	21.000
Aslak G. Heldal	88	1.100	4.172	63.340	
Kristen K. Jomås	188	2.350	3.691	58.504	
Ole Thorbjørnsens enke	48	600	3.064	40.796	
Ommund Th. Jomås	64	800	2.963	37.092	
Gullaug O. Jomås	92	2.650	3.739	55.720	2.000
Gunnar Schellufsen	14	180	1.130	10.200	2.000
Nils N. Olsbu	9	125	3.274	53.669	1.000
Tarald N. Olsbu	9	125	3.344	54.669	1.000
Kittel K. Dale	112	2.800	852	16.800	
Erik A. Dale	900	10.000	9.375	183.100	
Gunnar Hansen	40	500	883	5.922	4.000
Osuld O. Mjåvatn	40	500	1.592	19.340	13.000
Kittel O. Lauvrak	80	1.000	1.446	15.080	
Ole Knudsens enke	40	500	899	4.020	3.000
Peder Jacobsen Øyna	80	1.000	820	4.390	4.300
Aanon Torjussen Hørstdal	64	800	3.371	43.930	15.900
Jørgen A. Sjøisdal	80	1.000	3.283	34.910	8.000
John Olsen Baaseland	64	800	2.058	24.630	
Simon Eivindstad	120	1.500	3.514	57.290	24.000
Gunnhild Marie Olsdtr.	120	1.500	1.070	20.500	
Torjus K. Eivindstad	480	6.000	3.632	51.570	8.000
Ole T. Langeid	160	2.000	7.977	152.920	
Torjus O. Bøylestad	56	700	1.746	20.250	7.000
Rasmus K. Hersel		1.000	1.938	21.444	8.000

Kilde: Likningskladder for Froland herred 1884-1905. KUBEN AAmA.

II Hvem styrte gårdene i Froland i 1875?

Nr.	Gårdsbruk/Husmannsplass	Person	Alder	Sivilstand
Tellekrets 1				
1.	Froland vestre, Prestegården	Halfdan Einar Sommerfeldt	45	Gift
2.	Froland vestre, Bomsholmen	Thor Tellefsen	49	Gift
3.	Froland vestre, Lien	Svend Knutsen	77	Gift
4.	Froland vestre, Bøykehaven	Jørgen Torjussen	35	Gift
5.	Froland vestre, Nordly	Even Engebretsen	60	Gift
6.	Froland vestre, Langemyr	Ole Knudsen	73	Gift
7.	Froland østre	Osuld Olsen	77	Gift
8.	Froland østre, Sanden	Knud Olsen	44	Gift
9.	Froland østre	Peder Christensen	40	Gift
10.	Froland østre, Brobakken	Søren Olsen	41	Gift
11.	Froland østre, Trollmoen	Ole Olsen Dalsklev	51	Gift
12.	Froland østre	Kittel Olsen	42	Gift
13.	Froland østre	Anders Alfsen	38	Gift
14.	Froland østre	Anders Gregersen	51	Gift
15.	Froland østre, Stoet	Ole Olsen	28	Gift
16.	Bruselia	Jørgen Olsen Berget	50	Gift
17.	Bruselia og Mjølhus østre	Halvor Pedersen	64	Gift
18.	Mjølhus østre	Osuld Eriksen	53	Gift
19.	Mjølhus	Ole Christiansen	39	Gift
20.	Mjølhus østre	Hylje Knudsen	34	Gift
21.	Mjølhus østre	Ole Eriksen	32	Gift
22.	Mjølhus østre	Kittel Olsen	40	Gift
23.	Mjølhus østre	Kittel Thorsen	59	Gift
24.	Mjølhus østre, Stien	Ole Olsen d.e.	60	Gift
25.	Mjølhus østre, Tveitdalen	Ellef Kaspersen	25	Gift
26.	Mjølhus østre, Rislandsmark	Nils Andersen	39	Ugift
27.	Mjølhus vestre, Rislandsmark	Erik Iversen	45	Gift
28.	Mjølhus østre	Jonas Larsen Bøen	44	Gift
29.	Mjølhus østre, Rislandsmark	Karl Vroldsen	75	Gift
30.	Oveland, Ovelandsdalen	Terje Arnesen	42	Gift
31.	Ovelandsdalen	Aksel Reinholdt Sandkvist	25	Gift
32.	Mjølhus, Sagstua	Asgjerd O. Knudsdatter	62	Enke
33.	Songe	Kittel Torjussen	44	Gift
34.	Hurvenes	Nils Svendsen	57	Gift
35.	Ustad	Jens Thorsen	45	Ugift
36.	Espeland	Erik Gislesen	42	Gift
37.	Espeland	Osuld Terjesen	66	Gift
Tellekrets 2	Gårdsbruk/Husmannsplass	Person	Alder	Sivilstand
1.	Hurvedal	Ole Kittelsen Hurvedal	52	Gift
2.	Råmarksåsen	Ole Ingvarsen	71	Ugift
3.	Hurvedal, Langemyr	Marthe Olsdatter	49	Enke
4.	Hurvedal, Engekjær	Ole Olsen	32	Gift
5.	Hurvedal, Grandalen	Ole Olsen	33	Ugift
6.	Hurvedal, Liene	Ellef Olsen Liene	35	Gift
7.	Hurvedal	Siri Torjusdatter	58	Enke
8.	Hurvedal	Olve Evensen	25	Gift
9.	Hurvedal, Nedre Grandalen	Anne Marie Jensdatter	28	Gift
10.	Hurv	Schelluf Jensen	72	Gift
11.	Hurv, Engemyr	Christen Jensen	78	Enkemann
12.	Hurv, Fagerli	Gullaug Olsen Fagerli	46	Gift
13.	Hurv Skolekrets	Terkel Olsen	54	Ugift
14.	Hurv	Terkel Olsen Hurv	63	Ugift
15.	Hurv, Nybu	Ivar Reinersen Nybu	61	Gift
16.	Vestre Gullknapp	Ole Gundersen	49	Gift

17.	Hurv, Ytterkjenn	Aanon Stiansen Ytterkjenn	48	Ugift
18.	Hurv	Ole Torjussen Hurv	62	Enkemann
19.	Hurv	Peder Aslaksen	55	Ugift
20.	Vestre Gullknapp	Gunhild Knudsdatter	68	Enke
21.	Hoskuldsplass	John Pedersen Hoskuldsplass	65	Enkemann
22.	Hillebu	Aslak Knudsen Hillebu	78	Enkemann
23.	Hurv	Ole Taraldsen Hurv	63	Gift
24.	Åleborg	Ole Hansen	38	Gift
25.	Fidje	Ole Thorsen	55	Gift
26.	Gullknapp	Anders Salvesen Gullknapp	55	Gift
27.	Hurv	Jacob Gislesen	53	Gift
28.	Hurv, Tjæregravmyra	Johan Ommundsen	34	Gift
29.	Fidje	Peder Knudsen	48	Gift
30.	Hurvenes	Even Ottesen	52	Gift
31.	Øvre Fergestedet (Hurvenes)	Hylje Evensen	34	Gift
32.	Hurvenes	Ole Olsen	53	Enkemann
33.	Hurvenes	Hans Svendsen	48	Gift
34.	Hurvenes	Peder Thorsen	43	Enkemann
35.	Solheim	Thor Terjesen Solheim	51	Gift
36.	Solheim, Venemyr	Simen Jørgensen	33	Gift
37.	Solheim, Råna	Iver Nielsen	36	Enkemann
38.	Solheim, Råna	Torjus Thorsen	30	Ugift
39.	Solheim, Bukkemyra	Jørgen Osuldsen	32	Gift
40.	Eivindstad	Kittel Torjussen	67	Enkemann
41.	Eivindstad	Simon Olsen	77	Gift
42.	Petterskjær	Tobias Arnesen	29	Gift
43.	Liene	Sveinum Gundersen	50	Gift
44.	Langeid	Marthe Olsdatter	47	Enke
45.	Valle, Venemyr	Jens Torjussen	36	Gift
46.	Bjellebekken	Even Jensen	73	Gift
47.	Haugsjå	Even Salvesen	42	Gift
48.	Haugsjå, Stensmyr	Karl Karlsen	49	Gift
49.	Haugsjå, Kjendalen	Jørgen Nielsen	48	Gift
50.	Haugsjå, Skottkjerra	Terje Gregertsen	54	Gift
51.	Bøylestad, Smiths eiendom	Simen Jensen	42	Gift
52.	Bøylestad, Slettene	Bernt Gundersen	65	Gift
53.	Bøylestad, Neset	Jørgen Jansen	36	Gift
54.	Bøylestad, Idalen	Jørgen Idalen	68	Gift
55.	Bøylestad, Sagemoen	Augun Larsen	28	Gift
56.	Bøylestad	Torjus Olsen	22	Gift
57.	Bøylestad, Lillemyr	Knud Jensen	41	Gift
58.	Bøylestad, Vålansmyr	Niels Gundersen	67	Gift
59.	Bøylestad, Flottkjenndalen	Ole Olsen	51	Gift
60.	Hersel	Rasmus Knudsen	35	Gift
61.	Hersel, Bjønnum	Niels Clemmetsen	49	Gift
62.	Hersel, Mersekjennlia	Johannes Johannessen	40	Gift
63.	Hersel	Sveinung Aslaksen	34	Gift
64.	Hersel, Herselkleiva	Ole Larsen	39	Gift
65.	Seljestøl, Buåsen	Christiane Vilhelmine Higlarsdatter	67	Enke
66.	Lyngroth	Ole Osuldsen	50	Enkemann
67.	Lyngroth, Eistensmyra	John Andersen	56	Gift
68.	Lyngroth	Gunder Thorstensen	49	Ugift
69.	Lyngroth, Eikelia	Peder Olsen	36	Gift
70.	Lyngroth, Nedre Bjellåsen	Ole Kittelsen	32	Ugift
71.	Lyngroth, Tvermyr	Anne Nielsdatter	46	Gift
72.	Lyngroth, Vassåsen	Peder Olsen	26	Gift
73.	Lyngroth, Rønningen	Ingeborg Olsdatter	50	Gift
74.	Lyngroth, Dalene	John Reiersen	41	Gift

75.	Lyngroth, Jordet	Simen Osuldsen	76	Gift
76.	Lyngroth, Øvre Bjellåsen	Gunder Gundersen	36	Ugift
77.	Seljåsen	Gunder Simensen	32	Ugift
78.	Espeland, Nygård	Jens Christophersen	41	Gift
Tellekrets 3	Gårdsbruk/Husmannsplass	Person	Alder	Sivilstand
1.	Tresnesneset	Knud Kittelsen	46	Enkemann
2.	Tresnesneset	Kittel Kittelsen	51	Ugift
3.	Tresnesneset	Thorbjørn Jørgensen	55	Gift
4.	Evjevollen	Thor Kittelsen	55	Enkemann
5.	Tresnes	Aase Marie Jørgensdatter	51	Enke
6.	Tresnes	Ommund Larsen	55	Gift
7.	Tresnes	Niels Nielsen	22	Ugift
8.	Tresnes	Kittel Hansen	57	Gift
9.	Tresnes	Niels Danielsen	41	Gift
10.	Rønningen	Peder Kittelsen	62	Gift
11.	Ålia	Torjus Simensen	50	Enkemann
12.	Ålia	Jørgen Hansen	42	Gift
13.	Ålia	Knud Pedersen	38	Gift
14.	Reiersøl, Lillestø	Ole Jakobsen	63	Enkemann
15.	Reiersøl	Stener Olsen	63	Gift
16.	Reiersøl	Torjus Olsen	31	Gift
17.	Reiersølmoen	Tellef Jensen	63	Gift
18.	Reiersølmoen	Ole Eriksen	52	Gift
19.	Reiersølmoen	Beruld Rasmussen	83	Gift
20.	Messel nedre	Nils Terjesen	70	Gift
21.	Messel øvre	Torborg Evensdatter	47	Enke
22.	Messel	Maren Halvorsdatter	73	Enke
23.	Kjerringhuset	Hans Larsen	40	Gift
24.	Bendiksplass	Jens Kristensen	37	Gift
25.	Messel øvre	Peder Schellufsen	70	Gift
26.	Messel, Fergestedet	Knud Hansen	49	Gift
27.	Blakstad nedre	Marte Evensdatter	47	Enke
28.	Blakstad øvre	Samuel Thorsen	45	Gift
29.	Langemyr, Blakstadeie	Elen Osuldsdatter	59	Enke
30.	Skinnaren	Jens Ommundsen	66	Gift
31.	Langemyr nedre	Ommund Jensen	37	Gift
32.	Skuggestøl nedre	Aasmund Andersen	44	Gift
33.	Kringlemyr	Nils Nilsen	40	Gift
34.	Skuggestøl øvre	Ommund Knudsen	40	Gift
35.	Skinnaren	Anders Jensen	44	Gift
36.	Øvsteplass	Sven Bentsen	54	Gift
37.	Stushammen	Jacob Olsen	63	Gift
38.	Stien	Bernt Terkelsen	36	Gift
39.	Stien nedre	Osuld Tellefsen	25	Gift
40.	Rødlende	Peder Jacobsen	60	Gift
41.	Oveland	Nils Roland	30	Enkemann
42.	Oveland	Thomas Samuelsen	29	Ugift
43.	Oveland	Terkel Olsen	54	Gift
44.	Karten	Ommund Aanonsen	58	Gift
45.	Neset	Knud Kittelsen	61	Gift
46.	Neset	Asberg Aanonsdatter	47	Enke
47.	Helleren	Gunder Tellefsen	27	Gift
Tellekrets 4	Gårdsbruk/Husmannsplass	Person	Alder	Sivilstand
1.	Mørløs	Lars Pedersen	78	Gift
2.	Mørløs	Ragnhild Larsdatter	49	Enke
3.	Bjørnsplass	Knud Salvesen	29	Gift
4.	Mørløs	Niels Larsen	47	Gift
5.	Bjørnsplass	Anders Andersen	64	Gift

6.	Mørløs	Halvor Evensen	42	Gift
7.	Ugland	Knud Martinsen	77	Gift
8.	Ugland	Hans Andersen	36	Gift
9.	Lunden	John Jørgensen	50	Gift
10.	Haugås	Gjeruld Knudsen	52	Gift
11.	Småmyrene	Torjus Hansen	39	Gift
12.	Kaldalen	Jens Mortensen	52	Gift
13.	Haugåsplassen	Johan Olsen	54	Gift
14.	Nordliene	Marthe Olsdatter	59	Gift
15.	Træ	Georg Sverdrup	66	Gift
16.	Vassenden	Hans Knudsen	47	Gift
17.	Høllen	Torjus Johannessen	59	Gift
18.	Huset	Anders Torjussen	50	Gift
19.	Værket	Halvor Knudsen	33	Gift
20.	Kamperhaug	Ommund Andersen	55	Gift
21.	Fjellmoen	Knud Johnsen	26	Gift
22.	Fjellmoen	Andreas Pedersen	59	Gift
23.	Værket	Jacob E. Sverdrup	46	Gift
24.	Værket	Knud Halvorsen	59	Gift
25.	Nordvoll	Jens Pedersen	47	Gift
26.	Sæden	Jacob Tellefsen	27	Enkemann
27.	Sæden	Anders Gundersen	40	Gift
28.	Rustenberg	Peder Johnsen	28	Gift
29.	Rustenberg	Johannes Thorsen	42	Gift
30.	Rustenberg	Even Olvesen	54	Gift
31.	Kleivene	Ole Olsen	62	Gift
32.	Blankenberg	Hans Kaspersen	22	Ugift
33.	Rustenberg	Peder Hansen	55	Gift
34.	Svinevika	Jokime Olsdatter	27	Gift
35.	Kjerringvika	Ole Ellefsen	42	Gift
36.	Kalvodden	Anders Nielsen	29	Gift
37.	Lille Træ	Anne M. Eriksdatter	58	Gift
38.	Borås	Hans Olsen	49	Gift
39.	Skarpestøl	Svante Johannessen	27	Gift
40.	Lidalen	Niels Jensen	40	Gift
41.	Rughaven	Johannes Olsen	37	Gift
42.	Trollmyr	Lars Didriksen	29	Gift
43.	Einerkjerr	Hans Pedersen	29	Gift
44.	Hislihaven	Hans Olsen	53	Gift
45.	Hislihaven	Jørgen Johnsen	76	Gift
46.	Hislihaven	Anders Kittelsen	64	Gift
47.	Plassen	Samuel Olsen	75	Gift
48.	Lien	Hans Johnsen	35	Ugift
49.	Tveiten	Knud Hansen	26	Gift
50.	Tveitemoen	Hans Jørgensen	49	Gift
51.	Fladen	Tarjer Johnsdatter	56	Enke
52.	Killebu	Angrim Angrimsen	46	Gift
53.	Rugdalia	Gjermund Asbjørnsen	50	Ugift
Tellekrets 5	Gårdsbruk/Husmannsplass	Person	Alder	Sivilstand
1.	Hørsdal	Ole Johnsen	77	Gift
2.	Hørsdal	Anne Nielsdatter	15	Ugift
3.	Kadalen	Aasuld Aasuldsen	56	Gift
4.	Hudevasslien	Jørgen Jensen	43	Gift
5.	Gjødslemyr	Gjermund Olsen	50	Gift
6.	Søisdal	Anders Jensen	49	Enkemann
7.	Søisdal	Mann (ufullstendig)	X	X
8.	Knaben	Halvor Bentsen	60	Gift
9.	Dyngedal	Knud Halvorsen	38	Gift

10.	Røylunden	Ole Olvesen	67	Gift
11.	Barlinddalen	Knud Jensen	45	Gift
12.	Brattelandsåsen	Kittel Tellefsen	28	Gift
13.	Ødegaard (Øygarden)	Ole Olsen	64	Gift
14.	Lindstølen	Ole Gundersen	65	Gift
15.	Kakkehaugene	Morten Jensen	68	Gift
16.	Ravnåsen	Simon Andersen	41	Gift
17.	Båseland	Ole Aanonsen	52	Gift
18.	Vekjenndalen	Jens Svenkesen	59	Gift
19.	Veråsdaalen	Kittel Thorbjørnsen	56	Gift
20.	Grandalen	Ommund Halvorsen	27	Gift
21.	Nesland	Gunder Larsen	32	Ugift
22.	Hovatseie	Steffen Sørensen	42	Gift
23.	Hovatn	Terje Olsen	46	Gift
24.	Stølemarka	Ellef Ellefsen	56	Gift
25.	Grisehaugen	Thorbjörg Thorsdatter	63	Enke
26.	Mjåvatn	Ole Osuldsen	65	Gift
27.	Mjåvassplassen	Alf Thorbjørnsen	58	Gift
28.	Lauvrak	Ole Kittelsen	34	Gift
29.	Jusvatsli	Ole Knutsen	34	Gift
30.	Fiskevassøyyna	Ingeborg Olsdatter	52	Enke
31.	Lauvrak	Ommund Syvertsen	50	Gift
32.	Lauvrak	Marthe Dorthee Telleivsdatter	24	Enke
33.	Myren	Maren Tellefsdatter	60	Enke
Tellekrets 6	Gårdsbruk/Husmannsplass	Person	Alder	Sivilstand
1.	Sparsås, Elias Knudsens gård	Elias Knudsen	51	Gift
2.	Sparsås, Erik Olsens gård	Erik Olsen	56	Gift
3.	Sparsås	Elias Olsen	35	Gift
4.	Sparsås	Kittel Reiersen	36	Gift
5.	Heldal	Tyge Tellefsen	41	Gift
6.	Heldal	Aslak Gundersen	39	Enkemann
7.	Krogtveit	Aslak Knudsen	41	Gift
8.	Grashei	Erik Kittelsen	52	Gift
9.	Røyli	Ole Halvorsen	59	Gift
10.	Løvdal (Oland)	Gunder Tjøstolvsen	42	Gift
11.	Oland	Elling Svenningsen	66	Gift
12.	Oland	Søren Halvorsen	41	Gift
13.	Hammen	Ole Tellefsen	55	Gift
14.	Oland	Ole Thoresen	38	Gift
15.	Tjøstelsplass (Oland)	Ingeborg Olvesdatter	65	Enke
16.	Høgeli (Oland)	Klemmet Tellefsen	63	Gift
17.	Hjerpedalen (Oland)	Ole Johnsen	62	Gift
18.	Dyblestad (Moripen)	Ole Gullaugsen	73	Gift
19.	Røyselund	Torjus Tallaksen	26	Gift
20.	Moripen	John Gundersen	36	Gift
21.	Moripen	Ole Olsen	33	Gift
22.	Frydenlund (Moripen)	Ommund Olsen	54	Gift
23.	Øyrås	Ole Knudsen	55	Gift
24.	Øyrås	Even Olsen	55	Gift
25.	Omdal	Gjeruld Knudsen	56	Enkemann
26.	Omdalsmoen	Tyge Ommundsen	41	Gift
27.	Omdalsmoen	Svenning Olsen	42	Gift
28.	Torslandsmoen	Ole Halvorsen	40	Gift
Tellekrets 7	Gårdsbruk/Husmannsplass	Person	Alder	Sivilstand
1.	Dale østre	Kittel Knudsen	54	Gift
2.	Dale østre	Knud Olsen	48	Gift
3.	Daleeie, Lia	Peder Andersen	26	Gift
4.	Daleeie, Lia	Kristen Halvorsen	55	Enkemann

5.	Daleeie, Lia	Gunder Andersen	40	Gift
6.	Daleeie, Lia	Jon Gullaugsen	68	Gift
7.	Daleeie, Gamlebulia	Jens Jørgensen	51	Gift
8.	Dale vestre	Kristen Kristensen	23	Gift
9.	Dale vestre	Erik Andersen	55	Gift
10.	Daleeie, Solli	Ole Andersen	63	Gift
11.	Løvjomåseie	Kittel Kittelsen	47	Gift
12.	Løvjomåseie	Halvor Beruldsen	68	Gift
13.	Løvjomås lille	Gunder Thorsen	37	Gift
14.	Løvjomås lille	Anders Henriksen	65	Gift
15.	Løvjomås lille	Salve Aanonsen	72	Ugift
16.	Løvjomås lille	Markus Henriksen	55	Gift
17.	Løvjomås lille	Halvor Rasmussen	59	Gift
18.	Løvjomås lille	Ole Olsen Dale	47	Gift
19.	Løvjomås lille	Ole Jensen	46	Gift
20.	Løvjomås store	Knud Knudsen	48	Gift
21.	Løvjomås store	Haaver Andersen	64	Gift
22.	Løvjomås store	Torkel Thorbjørnsen	55	Gift
23.	Løvjomås store	Torjus Aslaksen	39	Gift
24.	Løvjomåseie, Bytingsmyr	Peder Aslaksen	44	Gift
25.	Daleeie	Lars Johnsen	37	Gift
26.	Daleeie	Ole Olsen	40	Gift
27.	Løvjomåseie, Liene	Aanon Olsen	60	Gift
28.	Løvjomåseie, Møglerød	Gunder Torjussen Homstøl	39	Gift
29.	Løvjomåseie, Møglemyr	Thor Aanonsen	24	Gift
30.	Jomåseie, Møglestu	Aslak Osuldsen	44	Enkemann
31.	Jomås	Ommund Thorsen	45	Gift
32.	Jomås	Kristen Knudsen	51	Gift
33.	Jomås	Ole Thorbjørnsen	46	Gift
34.	Jomåseie, Kjempekjenn	Nils Johnsen Rundkjenn	34	Gift
35.	Jomåseie, Kloppene	Gunder Johnsen	25	Gift
36.	Jomås	Ole Gullaugsen	66	Gift
37.	Jomåseie, Haumyr	Osuld Aslaksen	38	Gift
38.	Homstøl	Osuld Torjussen Homstøl	42	Gift
39.	Jomåseie, Homskjennhagen	Ellef Osuldsen	54	Gift
40.	Jomås	Gunder Schellufsen	51	Gift
41.	Jomåseie, Slåttkjerrdalen	Torjus Olsen	50	Gift
42.	Dyngedalseie, Torsmyr	Aslak Osuldsen	45	Gift
43.	Dyngedalseie, Billit	Ommund Nilsen	42	Gift
44.	Jomåseie, Olshage	Aslak Aslaksen	64	Gift
45.	Jomåseie	Anders Ellefsen	68	Gift
46.	Olsbueie, Rundkjenn	Ole Jensen	45	Gift
47.	Olsbu	Gunhild Taraldsdatter	52	Enke
48.	Olsbuneset	Gunder Olsen	60	Gift
49.	Olsbueie, Kjensnes	Anders Andersen	57	Ugift
50.	Olsbueie, Storemyr	Gunder Andersen	46	Gift
51.	Gauperå	Anders Taraldsen	46	Gift
52.	Gauperå	Kittel Knudsen	36	Ugift
53.	Gauperå	Steffen Taraldsen	35	Gift
54.	Fjelldal	Jens Jensen	33	Gift
55.	Fjellalseie, Ødegård	Jens Angrimsen	32	Gift
56.	Jomåseie, Fjellmyr	Gunhild Osuldsdatter	80	Enke
57.	Jomåseie, Heia	Osuld Andersen	50	Gift
58.	Daleeie, Berget	Even Gullaugsen	41	Gift
59.	Løvjomåseie, Blåfjellaldalen	Samuel Jensen	32	Gift
60.	Frolandseie, Dalskleiv	Torjus Andersen	39	Gift

Kilde: Folketelling for Froland herred 1875. digitalarkivet.no

III Fartsruter for barken *Bjørnetraa* 1867-69

Dato	Sted
16. september – 4. oktober 1867	Gävle
13. oktober 1867	Helsingør
19. november – 31. desember 1867	Liverpool
1.mai – 28. mai 1868	Port Elisabeth
4. august 1868	Leith
25. september – 18. oktober 1868	Bremerhaven
25. november – 10. januar 1869	Newport
Langfredag 1869	Havanna

Kilde: Gårdsarkiv V Bjørnetrø

IV Fartsruter for barken *Bøylesta* 1872-98

Dato	Sted
3. juli 1872	Arendal
13. juli 1872	Helsingør
21. – 22. juli 1872	Åby
13. august 1872	Skellefteå
15. august 1872	Åby
17. august 1872	Skellefteå
12.oktober – 22. oktober 1872	Barrow in-Furness
13. november 1872	London
24. januar 1873	Barrow in-Furness
19. mars – 20. mars 1873	Falmouth
9.april – 24. april 1873	Barrow in-Furness
6.mai 1873	London
21. juni – 6. juli 1873	Boston
30. desember 1873	Rotterdam
28. september 1874	Trangesund
Oktober 1874	Memel (Litauen)
16. november 1874	Gloucester
21. desember 1874 – 23. januar 1875	Newport
2. mars – 16. mars 1875	Barcelona
21. mai – 27. mai 1875	Sandvigen ved Arendal
1.juli – 14. juli 1875	Memel
18. juli 1875	Dragør
8.august – 17. august 1875	London
11.oktober 1875	Miramishi
20. oktober – 23. oktober 1875	Chatham
29. november – 2.desember 1875	Cardiff
16. desember 1875	Miramishi
20. desember – 21. desember 1875	Gloucester
23. desember 1875	Cardiff
15. april 1876	New York
12.juni – 6. juli 1876	Baltimore

29. juli – 18. august 1876	Queenstown
1. september 1876	Yarmouth
14. januar 1877	Northfolk
3. april 1877	Baltimore
2. juni – 14. juni 1877	Londonderry
15. juli 1877	Arkhangelsk
31. oktober – 14. november 1877	Cette
8. desember 1877	Gibraltar
27. januar – 20. februar 1878	New York
3. mai 1878	Stockholm
17. mai – 1. juli 1878	Gävle
2. juli – 5. juli 1878	Norrund
11. september – 28. september 1878	Marseille
2. juli – 15. juli 1879	New York
13. september 1879	Kings Lynn, England
11. november – 17. desember 1879	New York
28. januar 1880	Eddystone
31. januar 1880	Calais
6. februar – 12. februar 1880	Cuxhaven
19. februar – 15. mars 1880	Hamburg
3. juli 1880	New York
27. januar 1884	Cadix
7. mars 1884	Trapani (Cicilia)
28. juni – 11. juli 1884	Caen
29. november 1884	Gøteborg
7. april 1885	Cardiff
27. juli – 15. august 1885	Goole
19. desember 1885	Tarragona, Spania
30. desember 1885	Trapani
3. mars 1886	St. Catherins Point
8. november 1886	Plymouth
21. mai 1887	Caen
18. juli 1887	Dungeness
21. juli 1887	Caen
11. oktober 1887	Caen
2. desember 1887	Havre
9. juli – 22. september 1888	Caen
12. november – 29. november 1888	Boston
5. januar – 21. januar 1891	Demerara (Guyana)
3. mars 1891	Monte Christi (Dominikanske Republikk)
15. juli 1892	Arendal
28. juli 1892	Newcastle
12. januar 1893	Stanley
8. mars 1893	Barbados
13. august 1894	Rotterdam
17. september 1894	Hamburg
9. mars 1896	Havre
23. mai 1896	Sundsvall

16. juli – 30. juli 1896	Sundsvall
18. mai 1897	Pugwash
9. september 1897	Sundsvall
7. januar 1898	Blyth
11. mars 1898	Til St. Malo

Kilder: Forretningsarkiv 86 Bøylesta, Aftenposten 15.12.1884, Agderposten 16.6.1897, Dagbladet 29.11.1879-07.12.1888, Fædrelandsvennen 8.1.1898-15.3.1898, Norges Sjøfartstidende 19.1.1893-18.9.1897 og Vestlandske Tidende 5.2.1891-14.8.1894

V Fartsruter for barken *Messel* 1887-92

Måned/År	Sted
Januar 1887	Shields
Mars 1887	Christiansted, St. Thomas
April 1887	Wieques
Mai 1887	Boston
Juni 1887	Wilmington
August 1887	Harburg
September 1887	Borgå, Sverige
August 1888	Vefsta verft, Sverige
Desember 1888	Port Elizabeth
Mars 1889	Savannah
Juni 1889	St. Petersburg
Juli 1889	Sundsvall
Desember 1889	Port Elizabeth
Mars 1890	Savannah
April 1890	København
Juni 1890	St. Petersburg
Oktober 1890	San Fernando
Januar 1891	Belize
April 1891	Glasgow
November 1891	Cardiff
Februar 1892	Bahia, Brasil
April 1892	Belgia
Juli 1892	Havre
(?) 1892	Barry, Wales
Oktober 1892	Pernambuco, Brasil

Kilde: Fartøysarkiv 215 Bark Messel. KUBEN AAmA.

VI Personer og yrker i Froland 1875

Tømmerfløtere:

1. Thor Tellefsen Bomsholmen
2. Jørgen Torjussen Bøykehaven
3. Ole Torjussen Bøykehaven
4. Peder Christensen Østre Froland (og tømmermerker)
5. Ole Olsen Dalskleiv d.e.
6. Ole Olsen Stoet
7. Ole Eriksen Mjøllhus
8. Jens Torjussen Hurv
9. Simen Jørgensen Venemyr
10. Niels Terjesen Skottkjerra
11. Bernt Gundersen Slettene (Bøylestad)
12. Nils Jørgensen Idalen
13. Ole Jørgensen Vålandsmyr (Idalen?)
14. Sveinung Aslaksen Hersel
15. Ole Olsen Rønningen d.e.
16. Thorjus Simensen Aalien
17. Jørgen Hansen Aalien
18. Torjus Johannessen Høllen
19. Anders Tharaldsen Gauperaa
20. Tharald Andersen Gauperaa
21. Steffen Taraldsen Gauperaa

Tømmermerkere:

1. Peder Christensen Østre Froland
2. Hylje Knudsen Fidje
3. Jens Thorsen Ustad
4. Jacob Gislesen Hurv
5. Peder Knudsen Fidje
6. Even Ottesen Hurvenes
7. Peder Thorsen Hurvenes
8. Gunder Einersen Seljaasen
9. Thorbjørn Jørgensen Tresnesneset
10. Terkild Olsen Oveland
11. Jacob Sverdrup (fløtningsinspektør)
12. Gunder Torjussen Homstøl

Tømmerhuggere:

1. Ole Knudsen Langemyr
2. Ole Martin Olsen Langemyr
3. Knud Olsen Sanden
4. Anders Gregersen Froland østre
5. Kittel Olsen Østre Mjøllhus
6. Anders Gjermundsen Rislandsmark (Håndsagskjærer Halvor Halvorsen fra Fevik på besøk)
7. Terje Ahresen Ovelandsdalen
8. Nils Svendsen Hurvenes
9. Gullaug Olsen Fagerli
10. Aanon Aanonsen Ytterkjenn
11. Anders Andersen Bukkemyra
12. Thore Kittelsen Eivindstad
13. Tobias Arnesen Petterskjær
14. Sveinum Gundersen Liene (skipstømmerhugger)
15. Gunder Berntsen Slettene (skipstømmerhugger)
16. Even Jensen Bjellebekken
17. Karl Karlsen Steinsmyr
18. Jørgen Nielsen Kjendalen
19. Niels Gregersen Skottkjerra
20. Bernt Gundersen Slettene (Bøylestad)
21. Nils Berntsen Slettene
22. Jørgen Jansen Neset (Bøylestad)
23. Halvor Nielsen Bøylestad
24. Niels Clemmetsen Bjønnum
25. Ole Kittelsen Nedre Bjellåsen
26. Ole Olsen Rønningen d.e.
27. Karl Larsen Kjerringhuset
28. Niels Nielsen Kringlemyr
29. Knud Salvesen Bjørnsplass
30. Halvor Evensen Mørløs
31. Alf Thorbjørnsen Mjåvatsplass
32. Hans Andersen Ugland
33. John Jørgensen Lunden
34. Torjus Hansen Småmyrene
35. Jens Mortensen Kaldalen
36. Osmund Andersen Kamperhaug
37. Knud Osmundsen Kamperhaug
38. Knud Johnsen Fjellmoen
39. Ole Madsen Fjellmoen
40. Jacob Tellefsen Sæden
41. Erik Olvesen Rustenberg
42. Hans Olsen Borås
43. Svante Johannessen Skarpestøl

44. Angrim Angrimsen Killebu
45. Ommund Olsen Frydenlund
46. Peder Andersen Daleeie (Lia)
47. Kristen Halvorsen Daleeie (Lia)
48. Aslak Osuldsen Dyngedalseie (Torsmyr)
49. Samuel Jensen Løvjomåseie (Blåfjelldalen)
50. Even Gullaugsen Daleeie (Berget)
51. Jens Angrimsen Fjelldalseie (Ødegård)
52. Gunder Olsen Olsbuneset
53. Ole Olsen Olsbueie (Rundkjenn)
54. Ellef Andersen Jomåseie
55. Even Aslaksen Jomåseie (Olshage)
56. Osmund Nilsen Dyngedalseie (Billit)
57. Torjus Olsen Jomåseie (Slåttkjerrdalen)
58. Aslak Osuldsen Jomåseie (Homskjennhagen)
59. Ole Andersen Homstøl
60. Osuld Aslaksen Jomåseie (Haumyr)
61. Gunder Jensen Jomåseie (Kloppene)
62. Ole Tolvsen (Kloppene)
63. Nils Jensen Rundkjenn (Kjempekjenn)
64. Aslak Tellefsen Jomåseie (Kjempekjenn)
65. Aslak Osuldsen Jomåseie (Møglestu)
66. Thor Aanonsen Daleeie (Møglemyr)
67. Ole Olsen Daleeie
68. Lars Johnsen Daleeie
69. Peder Aslaksen Løvjomåseie (Byttingsmyr)
70. Knud Jensen Løvjomåseie
71. Aslak Aslaksen Løvjomås lille
72. Anders Andersen d.e. Løvjomås lille
73. Anders Andersen d.y. Løvjomås lille
74. Kittel Kittelsen Løvjomåseie
75. Kristen Kristensen Dale vestre
76. Lars Henriksen Dale vestre
77. Jens Jørgensen Daleeie (Gamlebulia)
78. Kittel Reiersen Sparsås
79. Elias Olsen Sparsås
80. Telli Nilsen Lomås
81. Osuld Osuldsen Nesland
82. Ole Olsen Kleivene
83. Andreas Pedersen Fjellmoen
84. Anders Torjussen Huset
85. Hans Knudsen Vassenden
86. Ole Terkildsen Mørløs
87. Hans Jacobsen Hersel

88. Augun Larsen Sagemoen

Kjørere:

1. Anders Gregersen Froland østre
2. Kittel Olsen Hurvedal
3. Thor Terjesen Solheim
4. Thore Kittelsen Eivindstad
5. Gunder Berntsen Slettene (skipstømmerkjører)
6. Even Jensen Bjellebekken
7. Jens Evensen Bjellebekken
8. Ellef Salvesen Haugsjø
9. Halvor Nielsen Bøylestad
10. Knud Jensen Lillemyr (skipstømmerkjører)
11. Knud Osmundsen Kamperhaug
12. Knud Johnsen Fjellmoen
13. Johannes Thorsen Rustenberg
14. Anders Nielsen Kalvodden
15. Osmund Ommundsen Kleivene
16. Svante Johannessen Skarpestøl
17. Niels Jensen Lidalen
18. Lars Didriksen Trollmoen
19. Gunder Gundersen Einerkjerr
20. Hans Pedersen Einerkjerr
21. Jørgen Hansen Tveitemoen
22. Anders Henriksen Lille Løvjomås
23. Ole Jensen Lille Løvjomås
24. Gunder Andersen Olsbueie (Storemyr)
25. Jørgen Knudsen Fladen

Håndsagskjærere:

1. Knud Olsen Sanden
2. Kittel Olsen Østre Mjølhus
3. Nils Andersen Rislandsmark
4. Terje Ahresen Ovelandsdalen
5. Hans Jacobsen Hersel

Skipstømmermenn:

1. Ole Olsen Dalskleiv jr. (på skipsverft). Han onkel, Aanon Olsen, var skipstømmermann på verft på Fevik.
2. Ole Olsen Engekjær
3. Ole Tjøstelsen Bjellåsen
4. Christen Jensen Nygård (Espeland)
5. Hans Jensen Nygård (sjauer på skipsverft)
6. Ommund Aanonsen Karten (hos Salve Vig)
7. Aanon Ommundsen (på verft)
8. Gullaug Johnsen Daleeie (Lia)

Bjelkehuggere i Arendal:

1. Ole Olsen Grandalen (arbeider på Stranden)
2. Ellef Olsen Liene (arbeider på Stranden)
3. Aanon Aanonsen Ytterkjenn
4. Halvor Ommundsen Tjæregravmyra
5. Gunder Einersen Seljaasen

Sjøfarende:

1. Johannes Samuelsen
2. Osuld Thorsen Oveland

Sagbruksarbeidere:

1. Knud Halvorsen Verket
2. Ole Knudsen Verket
3. Jens Pedersen Nordvoll
4. Jacob Tellefsen Sæden
5. Anders Nilsen Kalvodden
6. Ommund Osmundsen Kleivene
7. Johannes Olsen Rughaven
8. Hans Pedersen Einerkjær
9. Hans Jørgensen Tveitemoen

