



Malmfarten og andre typer skutefart

Gunnar Molden

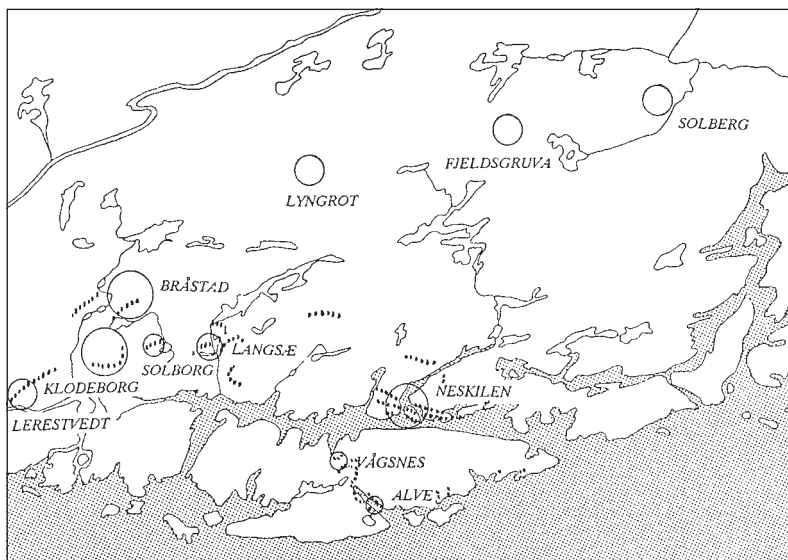
Innledning

I forrige nummer av *Aust-Agder-Arv* har historikeren Nora Rodin en artikkel om «jernmalmskipperne fra Nedenes 1782-86». I den forbindelse vil jeg gjerne komme med en replikk, når det gjelder et av temaene som tas opp i artikkelen, nemlig spørsmålet om kombinasjonen av malmfart med andre typer fraktfart.¹

Ble malmskutene brukt til å frakte andre varer når de returnerte til utgangspunktet etter å ha losset malmen ved jernverket? Hendte det at malmskutene kombinerte malmfarten med andre typer fraktfart utenom returreisene, f.eks. i danmarksfart eller vanlig fraktfart mellom steder på norskekysten?

Nora Rodin har på grunnlag av sine undersøkelser, som gjelder perioden 1782-86 og bare skipperne som hørte hjemme i Aust-Agder (Nedenes), konkludert med at denne typen kombinasjoner ikke var «særlig utbredt».

«Fritzøe» av Larvik, malt i 1864 i Antwerpen. Denne jakten ble bygd i 1841 og tilhørte eieren av Fritzøe verk, F.W. Treschow. Den ble brukt til all slags frakt som det var behov for i forbindelse med verkets og Treschows næringsvirksomhet, også til å frakte malm fra Arendal til Larvik. Minst to aust-egder, Terje Thorstensen fra Merdø og Ole Tobias Lorentzen fra Havsøya, var skipperne på denne jakten. Foto: KUBEN/Aama.



De viktigste malmforekomstene i Aust-Agder. Kart: Jan Henrik Simonsen.



Barbu gruve. 1799. Denne gruva, som ligger rett ovenfor KUBEN, leverte malm til Hassel jernverk i Buskerud. Malmen herfra ble transportert til Barbubukta, hvor den ble tatt ombord i malmfartøyer som fraktet den til Drammen, hvor den ble tatt i land og fraktet videre til verket.

I *Aust-Agder-Arv*-artikkelen formulerer hun det på denne måten:

At malmtransporten kunne føre til andre fraktoppdrag ser ... ikke ut til å ha vært særlig utbredt i perioden 1782-1786. Stort sett seilte skipperne ut fra Arendal kun lastet med jernmalm, for så å returnere med tomme skuter.²

I en annen artikkel, i *Historisk Tidsskrift*, hvor hun delvis behandler samme tema, har hun oppsummert Nedenes-skippernes rolle i «norsk sjøfartshandel» i det samme tidsrommet på denne måten:

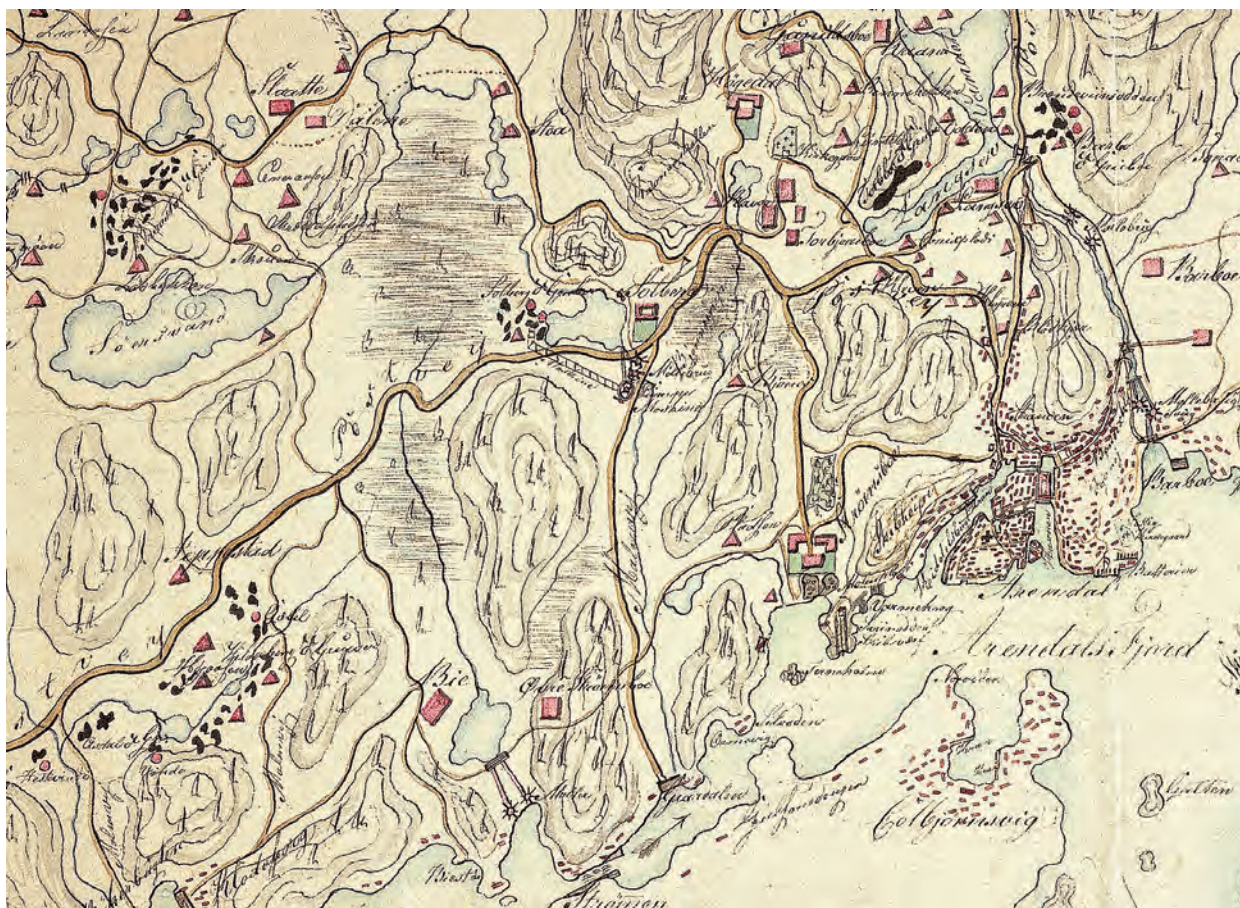
Stort sett har hver skipper holdt seg til å enten seile mellom norske havner med jernmalm, mellom Norge og Danmark med trelast og jern den ene veien, og korn og diverse mat- og forbruksvarer den andre veien, eller med trelast og fransk vin og brennevin til utlandet. Kun få skipper har seilt i flere typer sjøfart i løpet av perioden.³

I begge artiklene sammenholder Rodin sine resultater med det jeg har skrevet om dette temaet i en lokalhistorisk artikkel om «Tromøyskipperne som fraktet jernmalm på 1700-tallet». I artikkelen i *Historisk Tidsskrift* skriver hun:

... Gunnar Molden [har] argumentert for at malmskippernes kontakt med jernverkene kunne føre til at de fikk andre, mer innbringende fraktoppdrag, og at det foregikk en trekantshandel mellom Arendal, Larvik og Danmark. Ifølge ham seilte skipperne fra Nedenes med malm fra Arendal til Larvik, så videre med

Kart over jernverk som fikk malm fra Aust-Agder. Noen av verkene (først og fremst Fritzøe og Bærum) fikk også malm fra Langøy ved Kragerø.





verkets jernvarer til København, og så tilbake igjen til Arendal med korn og kolonivarer ... Det er imidlertid ikke noe som tyder på at nadenesskipperne har deltatt i en slik trekanthandel i perioden 1782-86. Det er riktignok seks skipper som både seilte med jernmalm langs kysten og til Danmark i løpet av perioden, men alle reisene disse skipperne gjennomførte var tur-retur-reiser. Enten seilte de frem og tilbake langs kysten med jernmalm, slik de andre innenlands skipperne gjorde, eller så seilte de til Danmark med tømmer den ene veien og korn den andre, slik det var vanlig å gjøre for danmarksskipperne.⁴

For ordens skyld vil jeg gjerne sitere det jeg skrev om dette temaet i artikkelen som det henvises til:

Fritzøeskipperne [skipperne som tok oppdrag for Fritzøe jernverk] fraktet ikke bare malm. Ved et tilfelle måtte Søren Ånonsen ha med seg en gedigen karet – et fornemt hestekjøretøy – som Larvikgreven hadde bestilt fra London, og som med stort besvær var

Mogens Moes kart over Arendalsområdet fra 1814 (utsnitt). Foto: Hannele Fors (KUBEN/AAma). Flere steder på kartet er det markert brygger/utskipningssteder for malm, f.eks. i Barbusbukta, nedenfor Strømsbu gård og ved Strømmen (Gårdalen). Ved Strømsbu er det markert to oppsamlingshauger og her stemmer «kartet» godt overens med «terrenget». Det var nemlig sånn at Fritzøe verk hadde to malmplasser på dette stedet; en for den malmen som kom fra Torbjørnsbu og en for den som kom fra Bråstad. Det var viktig at de forskjellige malmkvalitetene ble holdt atskilt, inntil de ble brukt i masovnene.

blitt fraktet i land på Strømsbu fra en båt som lå ved Merdø. Men ellers hadde båtene ofte med seg forskjellig last på returen. Det kunne være steinkull og krutt til gruvedriften, eller det kunne være stangjern, som fullmektig Connis [Fritzøes sjef for gruvedriften ved Arendal] skulle bruke til å betale forretningsforbindelsene i Arendal med (f.eks. de som forsynte gruvearbeiderne med korn). I tillegg til dette fraktet de jernvarer fra Larvik til verkets magasin og andre mottakere i København. Av og til tok reiseruta form av en trekant: Malm fra Arendal til Larvik, jern fra Larvik til København, og så hjem igjen med korn og kolonivarer.⁵

Jeg vil også gjerne sitere min egen oppsummering av malmfartens karakter og kjennetegn, hentet fra en artikkel om jernverks- og gruvedrift på Sørlandet, som også er oppført i litteraturlista til Rodins artikkel i *Aust-Agder-Arv*:

Malmskutene var små og mellomstore fartøyer, av omtrent samme typen som gikk i Danmarksfart og kystfart. Noen kombinerte malmfarten med andre typer fraktfart, mens andre har hatt dette som en spesialisert geskjeft hele sesongen igjennom. De ivrigste kunne gjøre en 10-15 turer i løpet av perioden fra tidlig vår til sen høst.

På returen kunne skutene ha med seg forskjellige varer til bruk i gruvene: krutt, kull – og stangjern eller jernovner, som ofte ble brukt som betalingsmiddel. Malmskutene var også viktige når det gjaldt den jevne kommunikasjonen mellom ledelsen ved jernverkene og de ansatte ved Arendalsgruvene.⁶

Jeg må presisere at denne oppsummeringen gjelder alle malmskipperne, også de som hørte hjemme andre steder enn i Nedenes (Aust-Agder). Selv om Nedenes-skipperne hadde en framtrædende rolle i malmfarten, var de ikke enerådende.

Jeg er veldig glad for at Nora Rodin har tatt opp malmfarten i sine artikler og vi har en felles oppfatning av at dette er et felt av sjøfartshistorien som har fått for liten oppmerksomhet. Forhåpentligvis vil det grundige arbeidet hun har gjort med å undersøke Nedenes-skippernes rolle i norsk skipsfart i perioden 1782-86 også inspirere andre til å beskjeftige seg med dette temaet.

Når jeg ber om å få komme med en replikk til hennes artikkel er det dels fordi jeg er litt bekymret for at det skal feste seg et inntrykk av at «kombinasjonsfart» var noe som så og si aldri foregikk og at dette ikke har hatt noen betydning i det hele tatt. Jeg håper også at den

dokumentasjonen jeg vil legge fram vil være med «som ballast» når videre undersøkelser om dette emnet skal foretas.

I replikken vil jeg først og fremst presentere eksempler på hvordan kombinasjoner av malmfart med andre typer fraktfart kunne foregå. Jeg har ikke foretatt noen kvantitativ analyse som gjør at jeg kan si noe bestemt om omfanget av fenomenet og jeg vil understreke at det på grunnlag av mine undersøkelser ikke er noen grunn til å si at «kombinasjonsfart» var hovedmønsteret. Men etter min mening er det ingen tvil om at fenomenet hadde en viss utbredelse og at det er ei side ved malmfarten som bør komme til syne og vektlegges.

Preben Pettersen

Jeg vil begynne med Larvik-skipperen Preben Pettersen – eller Præven Pettersen som han ofte kalles i kildene – som er et veldig godt eksempel på hvordan malmfart kunne kombineres med andre typer fraktfart. Han regnes som stamfar for rederfamilien Prebensen, som etablerte seg i Risør på 1800-tallet og etterhvert fikk en dominerende rolle i byens næringsliv. Familiens «storhetstid» innen skipsfarten begynte med Jacob W. Prebensen. Han slo seg ned i Risør i 1833, men forbindelsen med sjøfarten i mannslinja begynte med hans bestefar – Preben Pettersen – som var en av mange skipperer som seilte med varer – og malm – for Fritzøe jernverk.

I Prebensenfamiliens slektsbok kan vi lese dette om hans virksomhet som skipper, både innen malmfarten og andre typer fraktfart:

Ved nytaarstider 1762 kjøper han en krejert paa 18 kommerce-lester – vi faar senere høre at den het St. Peter. Den 29. mars 1762 – 14 dage efter bryllupet er han seilfærdig for at gaa til København med baanstaker og birkeved... 19. mai seiler han til Arendal, hvorfra han 3. juni kommer tilbake med jernmalm. «I de følgende aar er han regelmæssig i Kjøbenhavn 2-3 gange om aaret, enkelte aar 4 gange. Imellem Kjøbenhavner-færdene er han gjerne en tur eller to til Arendal eller Kragerø med jernmalm, en enkelt gang til Drøbak, Holmestrand eller Østerrisør. I 1764 gik en av Kjøbenhavner-reiserne indom Aalborg paa hjemveien. Sidste gang han kommer hjem til Larvik, er 1. august 1772. Han kommer da fra Arendal med jernmalm. Han var aldrig længe hjemme, saa vi kan vist gaa ut fra at han døde i august.⁷

Som vi ser har forfatteren av slektsboka benyttet seg av tollbøkene som informasjonskilde, når han skulle gi et bilde av Preben Pettersens varierte

skipsfartsvirksomhet. Og går vi selv til kildene får vi bekreftet inntrykket av utstrakt «kombinasjonsfart».

La oss se nærmere på innførslene i 1764, for å få et mer presist bilde av Pettersens vekslende virksomhet gjennom året.⁸

14/1 1764 ankom Preben Pettersens fartøy Larvik med en last han hadde tatt ombord i København. I likhet med flere andre skippere som var i Fritzøe jernverks tjeneste ser det ikke ut til at Pettersen har nølt med å begi seg over Skagerrak ved jule- og nyttårstider. Men etter hjemkomsten har han sannsynligvis gått i vinteropplag, som var vanlig på denne tida.

Vel to måneder senere, 26/3, var fartøyet klart til å begynne den neste seilingssesongen. Også denne gangen gikk reisa til København og skuta var lastet med jern og trelast.

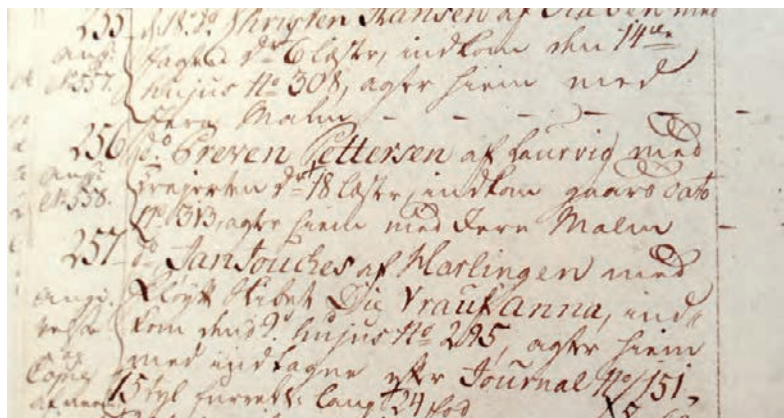
Etter å ha vært i København gikk fartøyet så til Risør, denne gangen uten spesifisert last. I Risør tok man ombord stellestein fra England og takstein fra Holland. Fartøyet forlot Risør 24/5 med kurs for Larvik, hvor lasta ble tatt i land.

Stellestein var en spesiell type ildfaste stein som ble brukt i nedre del av masovnen ved et jernverk. Disse ble på 1700-tallet ofte innført fra Newcastle i England. Store mengder takstein – og murstein – ble på denne tida importert fra Holland. At Pettersens fartøy ble brukt til å frakte disse produktene fra Risør til Larvik, er et godt eksempel på hvordan fartøyer som gikk i malmfarten på en fleksibel måte kunne delta i videredistribusjonen av varer som kom fra utlandet og som var blitt losset i norske kystbyer.

I neste omgang dro Pettersen igjen på ei reise til København, nok en gang lastet med jern og trelast (avgang Larvik 2/6). Etter å ha losset i København, dro så fartøyet til Arendal, hvor det ankom 4/7. På denne turen var det ingen registrert last ombord. I Arendal ble det tatt ombord en ladning med malm, som ble fraktet til Larvik, hvor Pettersen ankom 10/7.

Her har vi et eksempel på en «nesten perfekt» trekant-reise Larvik-

18. juli 1770: Præven Pettersen av Larvik, med en 18 lesters kreiert, akter seg hjemover med en ladning jernmalm. (Riksarkivet, Arendal utgående tollbok 1770).



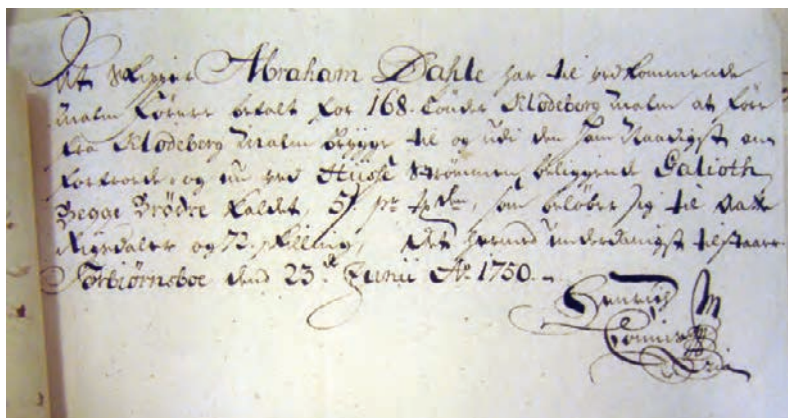
København-Arendal-Larvik. Det eneste som «mangler» er at fartøyet gikk i ballast fra København til Arendal. (Jeg har i tidligere sammenhenger brukt ordet «trekantfart» i forbindelse med Fritzøe-skuter som av og til foretok denne typen reiser. Jeg må presisere at jeg aldri har ment at skutene gikk mer eller mindre kontinuerlig i fart innenfor en sånn trekant).

Etter å ha losset arendalsmalmen i Larvik foretok Pettersen ei reise til Kragerø, også nå i ballast (avgang Larvik 14/7). Også her ble det tatt ombord malm (Fritzøe hadde et gruvefelt på Langøy i skjærgården utenfor Kragerø) og allerede 18/7 var fartøyet tilbake i Larvik. Neste reise gjentok det samme mønsteret: ut fra Larvik 25/7, tilbake 6/8 med en malmlast fra Kragerø.

21/8 forlot så fartøyet igjen Larvik, denne gang med kurs for Drøbak (Sand tollsted). Fartøyet gikk nå delvis i ballast, men var også lastet med stangjern fra Fritzøe jernverk. Etter å ha vært noen dager i Drøbak, uten at det – ifølge tollbøkene – skjedde noen lasting eller lossing, forlot fartøyet Norge med kurs for Ålborg.

Deretter er Preben Pettersens fartøy «borte fra radaren» fram til 12/11 (jeg har ihvertfall ikke funnet dokumentasjon for dette tidsrommet). Da er fartøyet innført som utklarert fra Larvik, lastet med trelast, jern og flyttegods, nok en gang med kurs for København. Man kunne kanskje ha trodd at dette var siste tur for sesongen, men neida – fartøyet returnerte fra København og forlot enda en gang Larvik med kurs for København, lastet med jern og trelast. Datoen for avreise var 19/12, så året sluttet som det hadde begynt – med et eksempel på at Preben Pettersen ikke nølte med å begi seg over Skagerrak midt på vinteren.

Vi konstaterer at selv om Preben Pettersen dette året har gjennomført mange reiser på København, har han også tre ganger vært vestpå og hentet malmladninger til en av Fritzøe jernverks masovner, som på denne tida var lokalisert på Langestrand ved Larvik og Barkevik ved Brunlanes.



«At Skipper Abraham Dahle har til vedkommende Malm Førere betalt for 168 Tønder Klodeberg Malm at føre fra Koldebergs Malm Brygge til og udi den Ham Naadigst anfortroede og udi Hisse Strømmen beliggende Galioth Begge Brødre ... Torbiørnsboe den 23de Junii Ao 1750. Henrich Connis.» Malmen fra Klodeberg ble fraktet med båter fra Klodeborgbukta til Strømmen og der tatt ombord i malmskutene. (Statsarkivet i Kongsberg, Larvik grevskap).



Langestrand ved Larvik, hvor Fritzø Jernverk hadde sitt hovedanlegg. Hit ble det fraktet store mengder malm fra gruveene ved Arendal og på Langøy ved Kragerø. Vi ser masovnen til høyre og nede på havna ligger flere seilfartøyer. Skilling-Magazin, 1859. Foto: Larvik museum.

Før vi forlater Preben Pettersen kan vi også ta for oss de reisene han foretok i 1770. Også dette året kombinerte han malmfart med turer til København, og ved et tilfelle hadde han med seg last på returreisa til Arendal.

17/5 ble han utklarert fra Larvik med København som bestemmelsessted. Lasta besto av båndstaker, stangjern og vadmél. 11/6 var han tilbake i Larvik, lastet med københavnerar. 18/6 ble han utklarert fra Larvik for å reise til Arendal, men dette ble omgjort til at han 23/6 igjen reiste til København, lastet med ved, øvner og stangjern. (Et godt eksempel på hvor fleksibelt dette systemet fungerte). 17/7 dukket så Pettersen opp i Arendal, etter å ha seilt fra København i ballast. Dagen etter forlot han Arendal med en malmladning. Etter en «skytteltur» til Kragerø for å hente malm (ankomst Larvik 4/8) kom han tilbake til Arendal 25/8, denne gangen lastet med 8000 spiker, 18 borjern og steinkull. Han returnerte til Larvik med malm, foretok enda to malmturer, en fra Arendal og en fra Kragerø. På turen fra Kragerø hadde han i tillegg til malmen med seg 36 slipesteiner. Året ble avsluttet med en tur-retur-reise Larvik - København. 3/11 reiste han til København lastet med båndstaker og stangjern, 11/12 returnerte han med københavnerar.

Andre Vestfold-skipperere

Preben Pettersen er unik når det gjelder den videre slektshistorien (at en malmskipper ble «stamfar» til en av Norges rikeste familier), men han var på ingen måte den eneste skipperen med base i Larvik og omegn som kombinerte malmtransport med andre typer fraktfart på denne tida. Jeg skal i fortsettelsen trekke fram noen flere eksempler som viser at Preben Pettersens måte å drive skipsfart på er representativ i en større sammenheng.

Først vil jeg nevne Larvikskipperen Jens Guttormsen, som i 1731 gjennomførte ti malmreiser i perioden mai til november. Man skulle i og for seg tro at dette utgjorde et godt årsverk, men i tillegg hadde han også foretatt en tur til København med jern og trelast. Fartøyet hadde kommet til Larvik fra København 6/1 – i ballast – og hadde returnert til København 21/2. (Hva han foretok mellom avreise til København og den første malmturen (avgang Larvik 17/5) har jeg ikke registrert).

Fra et senere tidspunkt fins det bevart en avtale som ble inngått mellom Jens Guttormsen og grevskapets administrasjon i København. Den er datert 15/4 1744 og her lover skipperen å tilbaketalte et lån han har fått ved «hver Reise [han] gjør enten med Malm fra Arndal, eller fra Fritzø Jern-Verck [herned] til Kiøbenhafn...»⁹

Larvikskipperen Christen Nielsen foretok også en rekke malmturer i 1731, men også han begynte året med en tur til København, og avsluttet også året med en tur til Danmark. Den første avgangen foregikk 21/2 og fartøyet var da lastet med jern og trelast. Årets siste reise gikk til Ålborg og også da var fartøyet lastet med jern og trelast. Denne reisa er et sjeldent eksempel på at Fritzøe-skipperer også deltok i den tradisjonelle farten på Jylland («kjerringfarten»). I dette tilfellet brakte Christen Nielsen med seg en beskjeden mengde jernvarer på nedreisa (gryter, ovner og noe stangjern) og hadde seg rug og smør på tilbaketuren.

En tredje Larvik-skipper, som har etterlatt seg mange spor i kilde-materialet, er Jan (Johan) Herman Horn, som bl.a. var skipper på galioten «Anna Sophia», et av de skipene som var eid av greven av Laurvigen. I grevskapsarkivet fins det mange kildestykker som forteller at «Anna Sophia», som var atskillig større enn vanlige malmskuter (116 trelastlester), deltok i både malmfart og i forskjellige typer annen fraktfart.

Det er bevart flere avtaler mellom skipper Horn og grevskaps-administrasjonen som forteller at skipet like gjerne kunne brukes i malmfarten som til frakt av jern og trelast til København. Eksempel fra en av avtalene:

Saasnat hand med Skibet har fuldført een Reise og ankret herpaa
Havnen, haver hand mig [hos ledelsen] at anmelde for at

Smijern, eller stangjern som det ble kalt, var et viktig produkt ved jernverkene. Foto: Styrkar Braathen (Næs Jernverksmuseum).



imodtage Ordre hvad enten hand skal gjøre Reise efter Malm ved Arendal, eller gaa til Kiøbenhavn med Jern Effecter...¹⁰

At Horn ofte kombinerte de to frakttypene kommer også klart fram i flere brev, som er gjengitt i kopibøkene til overinspektøren i Larvik Grevskap. Eksempel fra brev datert 24/9 1748:

Skipper Johan Herman Horn er endnu ei hiemkommen fra sin sidste Malm-Reise fra Arndal, men ieg venter ham med første Vind, og [han] skal da strax blive expederet med Ladning til Kiøbenhavn...¹¹

Det fins også bevart en del kvitteringer, som er blitt til i forbindelse med at skipper Horn har hentet malm ved Arendal, f. eks. en som er datert 14/8 1747, som forteller at «Anna Sophia» har tatt ombord 515 tønner malm, mens galjoten lå til ankers utenfor Strømmen ved Arendal.¹² Her er det snakk om en veldig stor mengde malm – mange ganger så mye som et gjennomsnitts malmfartøy kunne ta ombord.

Det fins også et eksempel på at skipper Horn foretok en «kombinasjonsreise», hvor han først fraktet en trelastladning til Plymouth i England og så gikk innom Arendal på hjemveien til Larvik, for å ta ombord en malmladning.¹³ På 1700-tallet finner man få eksempler på at skip som gikk i utenriksfart også deltok i malmfarten, men dette eksempelet viser at det også kunne skje.

I grevskapsarkivet fins det også bevart et brev, datert Merdø ved Arendal 6/11 1750, hvor Jan Herman Horn informerer overinspektøren i Larvik om at fartøyet hans, som hadde seilt fra Helsingør to dager tidligere «ær Nu Gud skee Tak ind kommen til Mærdøe».¹⁴ Dette er et eksempel på at



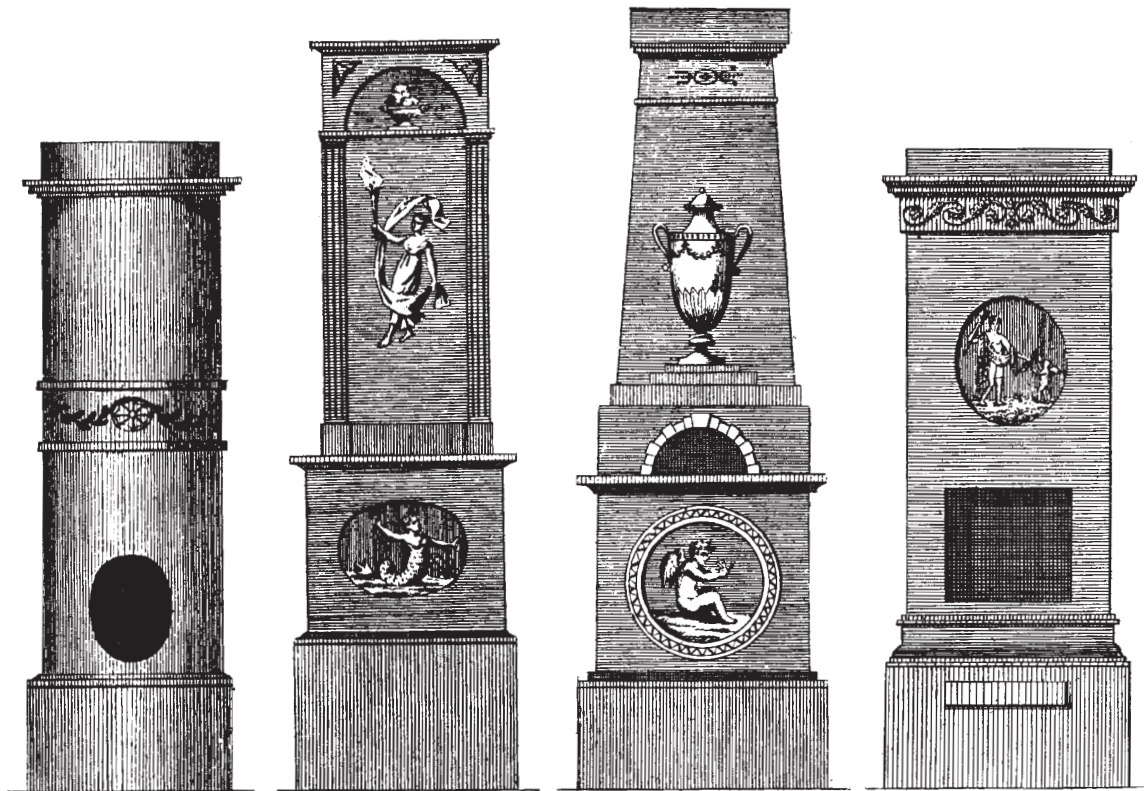
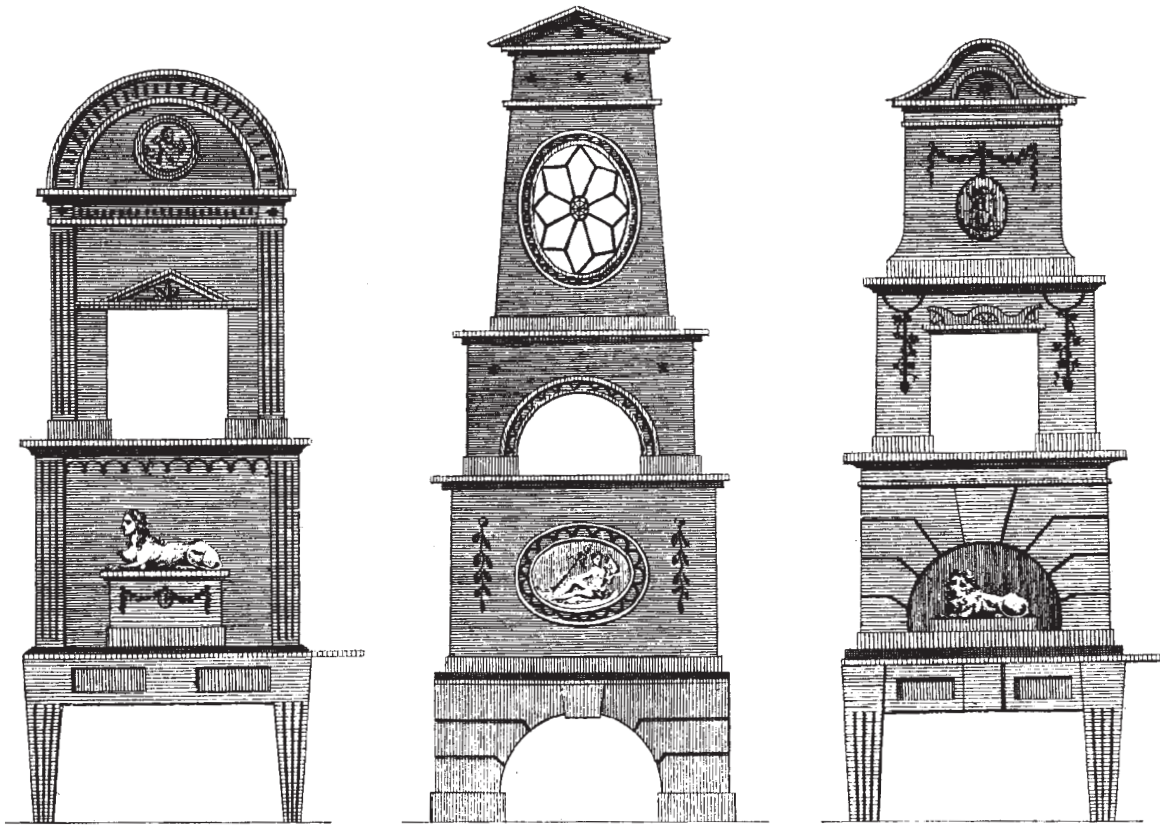
Jerngryter i forskjellige fasonger. Viktig produkt fra jernverkene. Foto: Styrkar Braathen (Næs Jernverksmuseum).

skipet han førte kunne gå direkte fra København til Arendal – og at reisa kunne gå raskt, hvis værgudene var på parti med skipperen. Om fartøyet hadde last i dette tilfellet, vet jeg ikke, men i brevet opplyste Horn at han hadde flere passasjerer ombord, bl.a. sønnen til overinspektøren i Larvik (Fabricius). Å ha med seg passasjerer, kanskje særlig mellom København og Norge (og motsatt), var også en måte å tjene noen ekstra skillinger på for en malmskipper. (I København-avisene kan man finne flere eksempler på at Fritzøsskipperer har annonsert at de tar med seg passasjerer på returen til Norge. Dette blir nærmere omtalt nedenfor).

I grevskapsarkivet fins det dokumentasjon om mange andre Vestfoldskippere som har kombinert malmfart med annen fart i dette tidsrommet.



Norske jernovner hadde en stor utbredelse i Danmark, både blant høy og lav. Her er kong Christian den åttende avbildet sammen med en ovn fra Næs Jernverk.



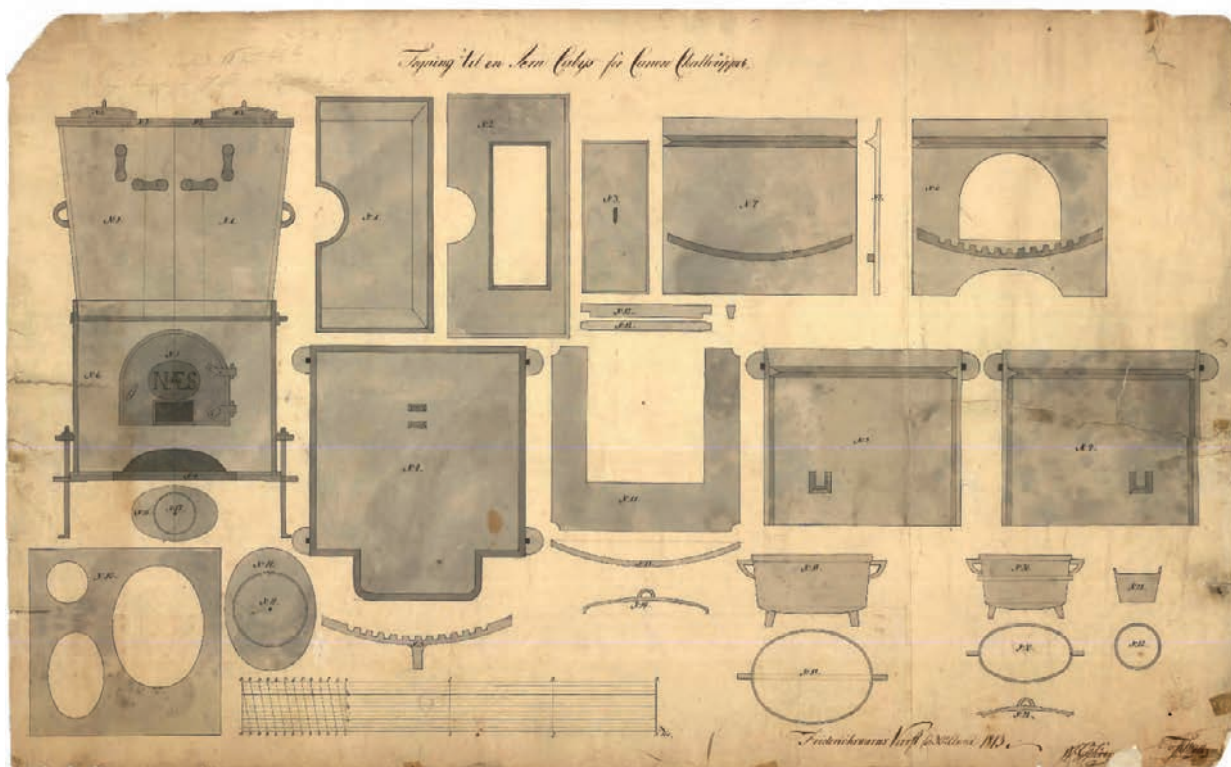
I en innførsel i overinspektørens kopibok, datert 29/10 1748, kan vi f.eks. lese:

... har talt med Skipper Erich Thue, om at faa hans Krejert St. Peter fragtet, til strax at gaa need med en Jern Ladning til Kiøbenhavn ... men hand svarede, som hands Fahrtoey ligger endnu i Nævlunghaun ... med en Malm-Ladning, og hand ej kand vide, hvor snart han kand faae det hid [til Larvik] og udlosset, saa kand han ej, som ere fattig Mand der allerede har lidt Søeskade, paa anden Maade vedtage at lade sig fragte, end om Veyret bliver dertil, og det ej falder ind med Contraire Vind, samt Frost og Kuld for sildig udpaa Aaret; saa og om han tillige maae accorderes een Fragt til neste Vaaer, og nu til denne begierte Reise at faae i Forskud ... da vil han nok paatage sig Fragt, endnu i Aar paa Kiøbenhavn...¹⁵

Sitatet gir et godt bilde på hva slags diskusjoner som kunne foregå mellom grevskapets representanter og skippere når det skulle inngås avtaler. I Erich Thues tilfelle var det viktig å forsikre seg om at han kunne få flere Københavnturer neste år, dersom han skulle si seg villig til å foreta en risikabel reise til København så sent på året.

Næs-ovner, fra verkets katalog 1809. (Gjengitt etter Nygård-Nilssen, *Norsk jernskulptur*).

Ovner og komfyrer, eller – som i dette tilfellet – kabysser til kanonbåter, ble fraktet som flat-pakker. Denne arbeidstegningen viser hvor mange deler et produkt kunne bestå av. (Marinemuseet i Horten).



Lignende forhandlingssituasjoner dokumenteres i brev som angår Larvikskipperen Lars Jacobsen, som ofte fraktet malm, men som også foretok reiser til København.

I et brev fra en av grevens representanter i København, datert 28/7 1756, kan man f.eks. lese:

Efter Hans ... Excellences ... Ordre ... har jeg maattet accordere med Skipper Lars Jacobsen ... om at nedføre [fra Larvik til København] en Ladning Jern Effecter fra Fritzøe Werk til Kjøbenhavn ... hvorhos Skipperen og er bleven tilstaaet at han strax efter Ankomsten skal blive tilladet og have Frihed at indtage Stuaage for sin egen Regning ... Men skulde imod al Forhaabning nu strax ved Opkomsten ingen Jern Ladning for hannem være at erholde, gaar han først til Arendal efter en Malm Ladning, og da gives ham derefter ... ved Verket en Ladning Jern Effecter¹⁶

I et egenhendig brev fra Lars Jacobsen til overinspektøren, datert Stavern 3/1 1765, kan vi lese:

Da jeg nu afvigte Aar, haver ... været Fragtet efter Malm til Fritzøe ... og samme ... løckelig og vel frembringt ... haver jeg maatte ligget 5 a 6 Uger inden ieg den haver kundet faaet udlosset og da siden bleven forundt en liden Fragt ned til Kiøbenhavn med Jern, som andre ei vilde imodtage eller er bleven til overs ...¹⁷

Flere av disse eksemplene inneholder opplysninger som indikerer at flere malmskipperere var misfornøyde med betingelser og andre forhold ved malmfarten og at det var en ønskesituasjon for dem å få kombinert malmturene med frakt til København. Dette er et forhold som må undersøkes nærmere for å bli ordentlig klargjort; her er disse eksemplene først og fremst presentert for å vise at malmfarten regelmessig ble kombinert med annen type fart.

I kopiboka til overinspektøren i Larvik, kan vi forøvrig også finne denne klare meldingen, som bekrefter antagelsen om at turer på København kunne være ettertraktet:

For at overtale de her værende Skippere at paatage sig Malm Transporten fra Arndahl, er jeg nødsaget tillige at accordere Dem ... Fragter paa Kiøbenhavn ... (17/1 1764).¹⁸

Før jeg forlater Vestfold-skipperne vil jeg trekke fram et par eksempler som viser at malmskipperere derfra kunne ha jernprodukter med seg, også i de tilfellene hvor de foretok reiser direkte fra Larvik til Arendal

(eller eventuelt Kragerø) for å hente malm. Fritzøe-skipperne fraktet altså ikke bare jern på København-reisene, men av og til også når de gikk i «skytteltrafikk».

I 1773 har jeg f.eks. registrert at Vestfold-skipperen Guttorm Jensen to ganger har hatt med seg jern til Arendal. 19/5 hadde han med seg bare en kakkelovn, men 11/6 hadde han med seg tre kakkelovner og en god porsjon stangjern (1340 stenger), og i tillegg 54 tønner steinkull, som var blitt innført fra Newcastle.

For det samme året har jeg også registrert at Ole Holm 16/6 hadde med seg fra Larvik til Arendal to kakkelovner og en del stangjern, i tillegg til 1280 pund krutt.

Forøvrig henviser jeg til eksempel på samme type returfrakt, nevnt foran i avsnittet om Preben Pettersen.

Skipperne fra Nedenes

De Fritzøeskipperne jeg har trukket fram til nå har alle vært hjemmehørende i Larvik og omegn. Betyr det at kombinasjonen av malmfart med andre typer fraktfart først og fremst var et fenomen for de som var bosatt i nærheten av Fritzøe jernverk?

Det kan godt hende at skipperne som bodde i nærheten av verket hadde et «konkurransefortrinn» når det gjaldt å få avtaler om frakt fra Larvik til København, som man kan anta har blitt sett på som en attraktiv mulighet. Å være tilstede i nærheten av det stedet hvor beslutninger om frakt ble foretatt (i dette tilfellet Langestrand ved Larvik), er selvsagt alltid en fordel i sånne sammenhenger. Man kan for eksempel tenke seg at det var en fordel hvis man kunne dra av gårde på kort varsel, f.eks. når værforholdene ble gunstige etter at vinteren var over eller når en annen skipper hadde måttet melde avbud eller lignende.

Derfor vil det ikke være overraskende hvis kvantitative undersøkelser kommer til å vise at skipperne fra Vestfold var i overtall innenfor «kombinasjonsfarten» for Fritzøe. Men det fantes allikevel flere skipperne fra Nedenes (Aust-Agder) som var med på dette, og jeg skal trekke fram noen av dem nedenfor.

Tromøyskipperen Christen Andersen var i mange år tilknyttet «Fritzøe-systemet» og kombinerte malmfarten med andre typer fraktfart. Jeg vil presentere hans innsats som skipper i to utvalgte år – 1773 og 1775 – basert på opplysninger i tollbøkene.

For 1773 har jeg registrert at Christen Andersen ankom 19/6 til Christiania med en last han hadde tatt ombord i København (sukker, sirup og rug). Deretter foretok han en reise fra Arendal til Larvik med malm. Etter å ha losset forlot han Larvik 23/7 med kurs for København,

lastet med bjørkeved, spiker og stangjern. I neste omgang ankom han Arendal (19/8) med et skip som var fullastet med «Københavnvarer» (sukker, te, tekstiler, såpe, hamp, rosiner og mye mer). Så ble skipet igjen lastet med malm, som ble fraktet til Larvik (ankomst 6/9). I Larvik tok skipet ombord forskjellige varer som var blitt fraktet dit med et annet skip fra London (hvetemel, byggryn, erter, malt, tobakkspiper og mye mer). Deretter returnerte Christen Andersen til Arendal med denne lasta.

For 1775 har jeg registrert at Christen Andersen foretok fire turer fra Arendal til Larvik med malm. Etter den første malmleveransen, forlot han Larvik 29/4 med kurs for København, lastet med trelast og en god del ovner. 27/5 returnerte han til Arendal med skipet fullt av varer fra København (sukker, te, stivelse og mye mer). 22/6 foretok han nok en tur fra Larvik til København, lastet med trelast, ovner og stangjern. (Her har jeg ikke registrert returen til Norge). 25/8 dro han igjen fra Larvik til København, lastet med trelast, ovner og stangjern. Denne gangen returnerte skipet til Arendal, hvor det ankom 14/10, lastet med te, sago, sukker, strømper, brennevin og mye mer. (For ordens skyld kan vi notere at i hvert fall tre av disse reisene dannet en «perfekt trekant».)

Christen Andersen tilhørte en familie som hadde mange deltakere i malmfarten, bl.a. broren Diderich Andersen, som også var i tjeneste for Fritzøe. Diderich Andersen omkom da skipet hans forliste ved Nevlunghavn i 1771, fullastet med malm.¹⁹

For året 1770 har jeg registrert at Diderich Andersen foretok flere reiser med malm mellom Arendal og Larvik i første halvdel av året. 10/8 reiste han fra Larvik til København, lastet med bøkeved, ovner og stangjern. Senere er han registrert med en tur fra København til Arendal, lastet med te, sukker, tekstiler og mye mer (ankomst 3/9) og en tur fra Arendal til København, lastet med vrakbord, bjørkeved og tømmer (avgang 13/9). Seilingssesongen ser ut til å ha blitt avsluttet med ankomst til Arendal 23/10. Lasta besto da av tekstiler, sukker, tørrfisk og mye mer.

En tredje skipper fra Aust-Agder som kan brukes som eksempel på kombinasjon av malmfart med andre frakttypen er Søren Aanonsen, som jeg tidligere har nevnt som eksempel på spesielle fraktoppdrag man kunne komme borti som skipper i Fritzøes tjeneste (i artikkelen om malmskipperen på Tromøya). Ved et tilfelle hadde nemlig Søren Aanonsen et gedigent hestekjøretøy – en karet – med seg fra Arendal til Larvik, samtidig som han også hadde malmlast ombord. Greven hadde fått laget kareten i London og den var blitt fraktet med et skip til Merdø.

For 1770 har jeg registrert at Søren Aanonsen har levert malm i Larvik flere ganger (malmen ble hentet både i Kragerø og Arendal).

19. august 1773, Christen Andersen fra Nedenes (Aust-Agder) med en snau (snow) av 27 lester, kom fra København med diverse varer (sukker, sirup, te, tekopper, tekstiler, osv.). (Riksarkivet, Arendal inngående tollbok 1773). Christen Andersen bodde i Kjørvinga (Hastensund) på Tromøya.

[illegible]

Didrich Andersen fra Taksedalen på Tromøya tok også mange fraktoppdrag for Fritzø jernverk, både malm og annen frakt. Her har han fått kvittering for å ha fraktet stangjern og kruitt – og en smiebelg – fra Larvik til Arendal. (Statsarkivet i Kongsberg, Larvik grevskap).

Ved en av malmreisene hadde han også med seg fraktgods (flyttegods?) for «Maren Thomasdatter af Thore Sogn i Vendsyssel». På en av returene til Arendal var skuta lastet med stangjern. Fartøyet foretok også en tur fra Larvik til København, lastet med bøke- og bjørkeved, ovner og stangjern, i tillegg til vadmél fra «Christiania Tuugt Huus Fabrique» (avgang 6/7). Deretter kom skuta til Arendal (ankomst 13/8), lastet med krutt, og sukker, stivelse, oliven, kapers, tjære og mye mer.

Men før vi forlater Fritzøeskipperne, vil jeg også kommentere et spørsmål som naturlig melder seg, nemlig om dette fenomenet bare var noe som kom til uttrykk i den delen av 1700-tallet jeg har presentert eksempler på.

Jeg har i liten grad vært borte i kildemateriale som gjelder tidsrommet før 1730, men kan i hvert fall trekke fra en kilde fra 1699 som viser at kombinasjonen av malmfart og andre typer fart ikke var ukjent på dette tidspunktet heller.

N^o 44
 Herrich (Conrad) jagte die zwei merkwürdigsten Vögel der Fauna der Gegend von
 mit Jagd, von Ostsee im Jahre 1870. ¹⁸⁷⁰ ¹⁸⁷¹ ¹⁸⁷² ¹⁸⁷³ ¹⁸⁷⁴ ¹⁸⁷⁵ ¹⁸⁷⁶ ¹⁸⁷⁷ ¹⁸⁷⁸ ¹⁸⁷⁹ ¹⁸⁸⁰ ¹⁸⁸¹ ¹⁸⁸² ¹⁸⁸³ ¹⁸⁸⁴ ¹⁸⁸⁵ ¹⁸⁸⁶ ¹⁸⁸⁷ ¹⁸⁸⁸ ¹⁸⁸⁹ ¹⁸⁹⁰ ¹⁸⁹¹ ¹⁸⁹² ¹⁸⁹³ ¹⁸⁹⁴ ¹⁸⁹⁵ ¹⁸⁹⁶ ¹⁸⁹⁷ ¹⁸⁹⁸ ¹⁸⁹⁹ ¹⁹⁰⁰ ¹⁹⁰¹ ¹⁹⁰² ¹⁹⁰³ ¹⁹⁰⁴ ¹⁹⁰⁵ ¹⁹⁰⁶ ¹⁹⁰⁷ ¹⁹⁰⁸ ¹⁹⁰⁹ ¹⁹¹⁰ ¹⁹¹¹ ¹⁹¹² ¹⁹¹³ ¹⁹¹⁴ ¹⁹¹⁵ ¹⁹¹⁶ ¹⁹¹⁷ ¹⁹¹⁸ ¹⁹¹⁹ ¹⁹²⁰ ¹⁹²¹ ¹⁹²² ¹⁹²³ ¹⁹²⁴ ¹⁹²⁵ ¹⁹²⁶ ¹⁹²⁷ ¹⁹²⁸ ¹⁹²⁹ ¹⁹³⁰ ¹⁹³¹ ¹⁹³² ¹⁹³³ ¹⁹³⁴ ¹⁹³⁵ ¹⁹³⁶ ¹⁹³⁷ ¹⁹³⁸ ¹⁹³⁹ ¹⁹⁴⁰ ¹⁹⁴¹ ¹⁹⁴² ¹⁹⁴³ ¹⁹⁴⁴ ¹⁹⁴⁵ ¹⁹⁴⁶ ¹⁹⁴⁷ ¹⁹⁴⁸ ¹⁹⁴⁹ ¹⁹⁵⁰ ¹⁹⁵¹ ¹⁹⁵² ¹⁹⁵³ ¹⁹⁵⁴ ¹⁹⁵⁵ ¹⁹⁵⁶ ¹⁹⁵⁷ ¹⁹⁵⁸ ¹⁹⁵⁹ ¹⁹⁶⁰ ¹⁹⁶¹ ¹⁹⁶² ¹⁹⁶³ ¹⁹⁶⁴ ¹⁹⁶⁵ ¹⁹⁶⁶ ¹⁹⁶⁷ ¹⁹⁶⁸ ¹⁹⁶⁹ ¹⁹⁷⁰ ¹⁹⁷¹ ¹⁹⁷² ¹⁹⁷³ ¹⁹⁷⁴ ¹⁹⁷⁵ ¹⁹⁷⁶ ¹⁹⁷⁷ ¹⁹⁷⁸ ¹⁹⁷⁹ ¹⁹⁸⁰ ¹⁹⁸¹ ¹⁹⁸² ¹⁹⁸³ ¹⁹⁸⁴ ¹⁹⁸⁵ ¹⁹⁸⁶ ¹⁹⁸⁷ ¹⁹⁸⁸ ¹⁹⁸⁹ ¹⁹⁹⁰ ¹⁹⁹¹ ¹⁹⁹² ¹⁹⁹³ ¹⁹⁹⁴ ¹⁹⁹⁵ ¹⁹⁹⁶ ¹⁹⁹⁷ ¹⁹⁹⁸ ¹⁹⁹⁹ ²⁰⁰⁰ ²⁰⁰¹ ²⁰⁰² ²⁰⁰³ ²⁰⁰⁴ ²⁰⁰⁵ ²⁰⁰⁶ ²⁰⁰⁷ ²⁰⁰⁸ ²⁰⁰⁹ ²⁰¹⁰ ²⁰¹¹ ²⁰¹² ²⁰¹³ ²⁰¹⁴ ²⁰¹⁵ ²⁰¹⁶ ²⁰¹⁷ ²⁰¹⁸ ²⁰¹⁹ ²⁰²⁰ ²⁰²¹ ²⁰²² ²⁰²³ ²⁰²⁴ ²⁰²⁵ ²⁰²⁶ ²⁰²⁷ ²⁰²⁸ ²⁰²⁹ ²⁰³⁰ ²⁰³¹ ²⁰³² ²⁰³³ ²⁰³⁴ ²⁰³⁵ ²⁰³⁶ ²⁰³⁷ ²⁰³⁸ ²⁰³⁹ ²⁰⁴⁰ ²⁰⁴¹ ²⁰⁴² ²⁰⁴³ ²⁰⁴⁴ ²⁰⁴⁵ ²⁰⁴⁶ ²⁰⁴⁷ ²⁰⁴⁸ ²⁰⁴⁹ ²⁰⁵⁰ ²⁰⁵¹ ²⁰⁵² ²⁰⁵³ ²⁰⁵⁴ ²⁰⁵⁵ ²⁰⁵⁶ ²⁰⁵⁷ ²⁰⁵⁸ ²⁰⁵⁹ ²⁰⁶⁰ ²⁰⁶¹ ²⁰⁶² ²⁰⁶³ ²⁰⁶⁴ ²⁰⁶⁵ ²⁰⁶⁶ ²⁰⁶⁷ ²⁰⁶⁸ ²⁰⁶⁹ ²⁰⁷⁰ ²⁰⁷¹ ²⁰⁷² ²⁰⁷³ ²⁰⁷⁴ ²⁰⁷⁵ ²⁰⁷⁶ ²⁰⁷⁷ ²⁰⁷⁸ ²⁰⁷⁹ ²⁰⁸⁰ ²⁰⁸¹ ²⁰⁸² ²⁰⁸³ ²⁰⁸⁴ ²⁰⁸⁵ ²⁰⁸⁶ ²⁰⁸⁷ ²⁰⁸⁸ ²⁰⁸⁹ ²⁰⁹⁰ ²⁰⁹¹ ²⁰⁹² ²⁰⁹³ ²⁰⁹⁴ ²⁰⁹⁵ ²⁰⁹⁶ ²⁰⁹⁷ ²⁰⁹⁸ ²⁰⁹⁹ ²¹⁰⁰ ²¹⁰¹ ²¹⁰² ²¹⁰³ ²¹⁰⁴ ²¹⁰⁵ ²¹⁰⁶ ²¹⁰⁷ ²¹⁰⁸ ²¹⁰⁹ ²¹¹⁰ ²¹¹¹ ²¹¹² ²¹¹³ ²¹¹⁴ ²¹¹⁵ ²¹¹⁶ ²¹¹⁷ ²¹¹⁸ ²¹¹⁹ ²¹²⁰ ²¹²¹ ²¹²² ²¹²³ ²¹²⁴ ²¹²⁵ ²¹²⁶ ²¹²⁷ ²¹²⁸ ²¹²⁹ ²¹³⁰ ²¹³¹ ²¹³² ²¹³³ ²¹³⁴ ²¹³⁵ ²¹³⁶ ²¹³⁷ ²¹³⁸ ²¹³⁹ ²¹⁴⁰ ²¹⁴¹ ²¹⁴² ²¹⁴³ ²¹⁴⁴ ²¹⁴⁵ ²¹⁴⁶ ²¹⁴⁷ ²¹⁴⁸ ²¹⁴⁹ ²¹⁵⁰ ²¹⁵¹ ²¹⁵² ²¹⁵³ ²¹⁵⁴ ²¹⁵⁵ ²¹⁵⁶ ²¹⁵⁷ ²¹⁵⁸ ²¹⁵⁹ ²¹⁶⁰ ²¹⁶¹ ²¹⁶² ²¹⁶³ ²¹⁶⁴ ²¹⁶⁵ ²¹⁶⁶ ²¹⁶⁷ ²¹⁶⁸ ²¹⁶⁹ ²¹⁷⁰ ²¹⁷¹ ²¹⁷² ²¹⁷³ ²¹⁷⁴ ²¹⁷⁵ ²¹⁷⁶ ²¹⁷⁷ ²¹⁷⁸ ²¹⁷⁹ ²¹⁸⁰ ²¹⁸¹ ²¹⁸² ²¹⁸³ ²¹⁸⁴ ²¹⁸⁵ ²¹⁸⁶ ²¹⁸⁷ ²¹⁸⁸ ²¹⁸⁹ ²¹⁹⁰ ²¹⁹¹ ²¹⁹² ²¹⁹³ ²¹⁹⁴ ²¹⁹⁵ ²¹⁹⁶ ²¹⁹⁷ ²¹⁹⁸ ²¹⁹⁹ ²²⁰⁰ ²²⁰¹ ²²⁰² ²²⁰³ ²²⁰⁴ ²²⁰⁵ ²²⁰⁶ ²²⁰⁷ ²²⁰⁸ ²²⁰⁹ ²²¹⁰ ²²¹¹ ²²¹² ²²¹³ ²²¹⁴ ²²¹⁵ ²²¹⁶ ²²¹⁷ ²²¹⁸ ²²¹⁹ ²²²⁰ ²²²¹ ²²²² ²²²³ ²²²⁴ ²²²⁵ ²²²⁶ ²²²⁷ ²²²⁸ ²²²⁹ ²²³⁰ ²²³¹ ²²³² ²²³³ ²²³⁴ ²²³⁵ ²²³⁶ ²²³⁷ ²²³⁸ ²²³⁹ ²²⁴⁰ ²²⁴¹ ²²⁴² ²²⁴³ ²²⁴⁴ ²²⁴⁵ ²²⁴⁶ ²²⁴⁷ ²²⁴⁸ ²²⁴⁹ ²²⁵⁰ ²²⁵¹ ²²⁵² ²²⁵³ ²²⁵⁴ ²²⁵⁵ ²²⁵⁶ ²²⁵⁷ ²²⁵⁸ ²²⁵⁹ ²²⁶⁰ ²²⁶¹ ²²⁶² ²²⁶³ ²²⁶⁴ ²²⁶⁵ ²²⁶⁶ ²²⁶⁷ ²²⁶⁸ ²²⁶⁹ ²²⁷⁰ ²²⁷¹ ²²⁷² ²²⁷

(Jakten «Fritzøe», som her karakteriseres som et skip som kombinerte malmtransport med fart på Danmark og England, er brukt som førstesideoppslag i denne artikkelen).

At «Fritzøe» kombinerte reiser til Danmark, Belgia (hvor skutebildet ble malt) og England - med frakt av malm mellom Arendal (og Kragerø) og Larvik bekreftes av materiale i grevskapsarkivet (bl.a. to skipsjournaler og en rekke regnskapsbilag og kvitteringer).²²

Det var for øvrig ikke bare «Fritzøe» som gjorde det på denne måten. Både de to andre skipene som ble nevnt i sitatet («Thorbjørnsbo» og «Froland») og andre Fritzøe-skip var jevnlig innom Arendal for å hente malm omkring midten av 1800-tallet. Som en kuriositet kan det nevnes at «Thorbjørnsbo», som var oppkalt etter en av gruvelokalitetene ved Arendal, forliste i 1864 på vei til Hamburg. Da var skipet lastet med en last med karve (!) («karweizaad») (*Nieuwe Rotterdamsche courant...*, 15/8 1864).

Malmfart for andre jernverk

Til nå har jeg holdt meg til skipperne som fraktet malm for Fritzøe jernverk, dvs. at de hentet malm ved en av utskipningsplassene som verket brukte ved Arendal eller Kragerø (Langøy) og transporterte den til en av verkets losseplasser, som lå i nærheten av de stedene verket hadde masovner i drift på denne tida (Langestrand og Barkevik). Det er viktig å ha klart for seg at Fritzøe var det største av de norske jernverkene og det var også det enkeltverket som fikk desidert mest malm fra gruver ved Arendal og Kragerø. Det siste forholdet hang delvis sammen med det første, men skyldtes også at Fritzøe var det eneste jernverket som over hodet ikke hadde «hjemmegruver» (gruver som lå i verkets nærhet).

Malmskrivegården i Sandvika.
«Gården tilhørte opprinnelige Bærums Verk og ble oppført omlag 1650 for malmskriveren ved Verket. Malmskriveren kontrollerte lossing, lagring og transport av jernmalmen som kom sjøveien fra Sørlandet og skulle fraktes videre ... opp til Verket» (Wikipedia). Foto: Trond Bjorli (Akershusmuseet).





Et annet forhold som satte sitt preg på skipsfarten for Fritzøe, var at verket (som en del av Larvik grevskap) var svært godt representert i København, både av greven selv og hans embetsmenn på stedet. I København hadde Fritzøe bl.a. et magasin som mottok jernprodukter og trelast og grevskapet hadde gode forbindelser med «storkjøpere» som f.eks. det asiatiske kompaniet og marinen.

Dette innebærer at Fritzøe hadde større behov for både malmtransport og transport av varer til København enn de andre jernverkene. Disse forholdene kan være en del av forklaringen, hvis det viser seg at fenomenet «kombinasjonsfart» har vært mer utbredt blant Fritzøeskipperne enn blant skippere som var i tjeneste for andre verk.

Men det må også understrekes at noe av bakgrunnen for at det fins såpass mye dokumentasjon om Fritzøeskipperne bl.a. skyldes at det i grevskapsarkivet er bevart et ganske omfattende materiale om malm- og jerntransport (spredt rundt omkring i arkivet). Hadde man bare hatt tollboksmaterialet å holde seg til, ville det vært vanskeligere å danne seg et bilde av Fritzøeskippernes virksomhet.

Men det er på ingen måte sann at det ikke går an å finne eksempler på at også andre skippere har kombinert malmfart med andre typer fraktfart. Jeg vil i fortsettelsen trekke fram noen eksempler på dette og vil bestrebe meg på å få fram flest mulig varianter når det gjelder frakttypene.

Den varianten som kommer tydeligst fram i kildematerialet er malmfartøyer som hadde med seg verkets produkter med seg på returreisa fra jernverket. I en del tilfeller ser man også at fartøyet hadde andre produkter på returreisa.

Sandvika, Bærum. I dette området ble malmen fra Arendal og Langøy tatt i land, for videre transport til Bærums Verk. På midten foran ser vi Malm-skri-vergården. Foto: Ole Tobias Olsen (Oslo Museum).



Innseilingen til Skien, 1907. På venstre side (foran) ligger strandstedet Gråten som var et viktig knutepunkt i malmtransporten. Her ble malmen som skulle til Ulefoss Verk tatt i land. Malmen ble fraktet et kort stykke over land til Nordsjø, hvor den igjen ble lastet ombord i fartøyer for videre transport til verket. Foto: Anders Beer Wilse (Norsk Folkemuseum).

Dette er altså snakk om fartøyer som gikk i skytteltrafikk, men som i stedet for å gå i ballast på returen utnyttet lastekapasiteten når de skulle tilbake til utgangspunktet for å hente malm. I utgangspunktet vil det være naturlig å tenke at dette var en veldig ønskelig måte å gjøre dette på, forutsatt at det ikke ble for lang ventetid for å skaffe last og at returfrakten ikke kom i veien for malmtransporten på noen måte.

Jeg har allerede nevnt noen Fritzøeskipperer som hadde med seg trelast og jern på returen til Arendal og det vil ikke være noe problem å legge fram mange lignende eksempler. Når man kjenner til hvordan «jernverkssystemet» fungerte på denne tida, er ikke dette spesielt overraskende. Verkets egne produkter – først og fremst jern – ble brukt som «byttemiddel» i jernverkets forretninger. De som mottok jern som del av betalingen kunne f.eks. være malmskipperer, gruvearbeidere og andre som sto i forbindelse med verkets virksomhet. Fritzøe jernverk hadde f.eks. «kommisjonærer» blant byborgerne i Arendal, som skaffet korn og matvarer til gruvearbeiderne, og de fikk ofte oppgjør i ovner eller stangjern.

Et annet verk som peker seg ut når det gjelder bruk av malmfartøyene til å frakte jern på returen er Egeland's jernverk, som lå i Gjerstad, men hadde utskipning fra Sønedeled og hørte til Risør tolldistrikt. Egeland's verk hadde også gruvedrift ved Arendal og brukte sikkert jern som

betalingsmiddel på samme måte som Fritzøe. Men det er også ting som tyder på at transporten til Arendal var en viktig transportåre når det gjaldt å få verkets produkter ut på markedet. Mens det for Fritzøe verk var naturlig å frakte flest mulig produkter direkte til København, var det for Egeland's verk naturlig å utskipe produktene via Risør og Arendal.

Derfor er det ikke så overraskende at man i tollbøkene ofte kan observere at jern er blitt fraktet fra Egeland's verk til Arendal og at noen av de fartøyene som deltok i denne farten var malmskipperne som tok jernet med seg på returen. Jeg må understreke at mange av skipperne som fraktet malm til Egeland gikk i ballast når de returnerte til Arendal. Mitt inntrykk er at det var noen utvalgte skipperne som sto for «kombinasjonsfarten» og disse har forholdsvis ofte hatt last med på returen.

Nedenes-skipperen Christen Jensen ser ut til å ha vært en av disse «utvalgte». I 1762 foretok han ti turer fra Arendal til Risør med malm. (Når det står Risør betyr det Risør tolldistrikt. Malmen har blitt losset i Søndeled. Om skipperen overhodet har vært innom byen Risør er et åpent spørsmål).

Ved tre av returene dette året er det registrert at fartøyet gikk i ballast. Seks av gangene var fartøyet lastet med jern (mest stangjern, men også ballastjern og modelljern). Ved et av tilfellene hadde man også med seg «endeel Høe», i tillegg til jernet. Ved anledning hadde fartøyet med seg 20 favner bjørkeved som returlast.

Nedenes-skipperen Bjørn Jensen var en annen gjenganger blant Egeland'skipperne som fraktet malm og jern. I 1770 har jeg registrert at han seks ganger har hatt last med på returen. Ved et av tilfellene var det bare «Eendeel der høstet Høe», men ved fem av tilfellene var det jern (både kakkellovner og stangjern). I 1773 har jeg registrert at Bjørn Jensen seks ganger hadde med seg last på returen. Ved fire av tilfellene besto lasta av stangjern. Ved et tilfelle var det snakk om «Blaar» (stry) som var innført til Risør fra Newcastle. Ved et annet tilfelle besto lasta av tekstiler, speil og møbler.

Det fins også eksempler fra andre verk enn Fritzøe og Egeland på at fartøyer som fraktet malm kunne ha last med seg tilbake til utgangspunktet.

Jeg vil bruke Tromøy-skipperen Børre (Børge) Andersen som eksempel på dette. Han var bror til Fritzøe-skipperne Christen og Diderich Andersen, som jeg tidligere har omtalt, men jeg har ikke registrert at han hadde noe «fast forhold» til Fritzøe. Derimot har jeg registrert at han stadig fraktet malm fra Arendal til Langesund og Drammen. Langesund var tolldistriktet for tre jernverk (Fossum, Ulefoss og Bolvik) og var et av de områdene som mottok mest malm fra Arendal. Drammen var tolldistrikt for jernverkene Eidsfoss og Hassel.

De eksemplene jeg vil trekke fram fra Børre Andersens «kombinasjonsfart» er hentet fra 1770 og 1773 og begge disse årene var det til Drammen tolldistrikt fartøyet hans fraktet malmen. Returlasta hans besto både av jernprodukter og andre varer.

I 1770 har jeg registrert at Børre Andersen returnerte fra Drammen fem ganger med last. Alle gangene besto lasta av jern, noen ganger av stål (som er videreforedlet jern). På denne tida var stål et nisjeprodukt som bare ble produsert ved Eidsfoss verk og på Kongsberg. Et av de spesielle bruksområdene for stål var til boreredskaper som ble brukt i gruvene. – I tillegg til jernet hadde fartøyet ved et tilfelle også med seg glassvarer fabrikkert ved norske glassverk, ved et annet salt fra Wallø saltverk i Vestfold, ved et tredje tobakk – og salt fra «St. Ubes» (Setubal i Frankrike). – I løpet av dette året foretok Børre Andersen seks malmturer fra Arendal til Drammen.

I 1773 har jeg registrert at Børre Andersen innkom fra Kalundborg på Sjælland med en typisk «danmarkslast» (ankomst 24/5 – lasta besto av bygg, havre, malt, erter og kornbrennevin). Etter dette har han foretatt flere turer til Drammen med malm. Ved tre anledninger har han hatt returlast til Arendal; alle disse gangene har han hatt med seg tobakk, ved en anledning har han også hatt med seg flyttegoods og husgeråd.

Den ene av disse returreisene gir et godt bilde av hvordan malmfartøyene kunne være med på å spre varer som var kommet fra utlandet til et tollsted ut over landet. Ved ankomsten til Arendal 26/7 hadde Børre Andersens fartøy med seg 200 tønner bygg, som det opplyses var blitt innført til Drammen fra Pilau i Østersjøen med skipper Wilhelm Olsen. Fartøyet hadde dessuten med ytterligere 200 tønner bygg. Av disse var 117 tønner innført fra Amsterdam med skipper Pieter Harms og resten fra Kalundborg med skipper Peder Rasmussen. Ombord i fartøyet var det også 450 pund rulletobakk «der [i Drammen] spunden af indførte Blad med Skipper Ole Ingebregtsen ... fra Amsterdam.»

Andre varianter

De eksemplene jeg til nå har trukket fram har nesten utelukkende dreid seg om to varianter av «kombinasjonsfarten», hvor malmfarten enten har vært kombinert med reiser til København eller med returreiser tilbake til utgangspunktet. I forbindelse med København-reisene har det vært snakk om frakt av jern og trelast for Fritzøe jernverk, i forbindelse med returreisene har det vært snakk om frakt av jern og andre varer fra mottaksstedet for malmen tilbake til stedet hvor malmen var blitt hentet. Såvidt jeg kan skjønne er disse to variantene de mest utbredte.

Jeg har i liten grad funnet eksempler på at malmfarten har vært kombinert med Jyllands-farten, den varianten av Danmarksfarten som

oftest har vært viet virksomhet i den lokalhistoriske litteraturen på Sørlandet. Det fins eksempler på det også, men det må ha vært mye mindre vanlig enn kombinasjonen av malmreiser og reiser til København og andre steder på Sjælland.

«Trekantfarten» mellom et gruveområde, jernverket og København, som jeg tidligere har omtalt i forbindelse med malmfarten, er utvilsomt et fenomen som det fins eksempler på, men det er ikke noe som tyder på at det har vært et hovedmønster og jeg har ikke funnet mange eksempler på dette knyttet til andre jernverk enn Fritzøe.

Men ellers fantes det flere andre kombinasjonsmuligheter enn det som har kommet fram i det materialet jeg har trukket fram til nå.

En variant som man jevnlig legger merke til er utskiping av kalk fra Bærum. Som kjent var Bærum et sted hvor det ble produsert mye kalk på denne tida. I tillegg til de vanlige bruksområdene, i forbindelse med murung og kalking, var kalk også en viktig ingrediens i masovnsproduksjonen ved jernverkene, så på steder hvor det fantes jernverk i nærheten, var det alltid behov for en viss mengde av dette produktet.

En del av denne kalken ble naturlig nok fraktet av fartøyer som hørte hjemme i Bærum (eller Slæben som er betegnelsen på Sandvika på denne tida), men også Nedenes-skipperne var med på denne transporten.

Et eksempel fra 1773. Da forlot skipper Ole Christensen Arendal med malm 22/5. Målet for reisa var Sandvika (Slæben), hvor Bæruns jernverk tok i land malmen fra Sørlandet. 2/6 ble Christensen utklart fra Sandvika, med kalk ombord og Arendal som bestemmelsessted.

Et annet eksempel fra det samme året: Elling Mathisen (fra Bomsholmen, Øyestad), en skipper som i årevis – i likhet med faren Mathias Jensen – fraktet malm for Fritzøe. 17/5 forlot han Sandvika med en ladning kalk, med Arendal som bestemmelsessted. 30/7 har jeg registrert at han foretok en tur med malm fra Arendal til Larvik.

Et tredje eksempel, fra 1770: 24/7 forlot tromøyskipperen Christen Olsen Sandvika med «Eendel Kalck» ombord.

I forbindelse med Christen Olsen kan jeg også trekke fram et litt kuriøst eksempel, som viser at malmfartøyene også kunne ha med seg annen last – og sikkert passasjerer også – samtidig som de fraktet malm. 16/5 1770 ble han utklart med en malmladning fra Arendal, med Slæben (Sandvika, Bærum) som bestemmelsessted. Ved denne anledningen hadde han også med seg flyttelasset til studiosus Christian Kølle, som skulle flytte fra Arendal til Snarøya.²³

Jeg har ovenfor trukket fram noen eksempler fra Fritzøe-materialet som viser at skip som gikk i utenriksfart også innimellom kunne ta med seg en malmladning. Det fins også sporadiske eksempler på at skipperne som fraktet malm for andre verk kunne gjøre det på samme måten.

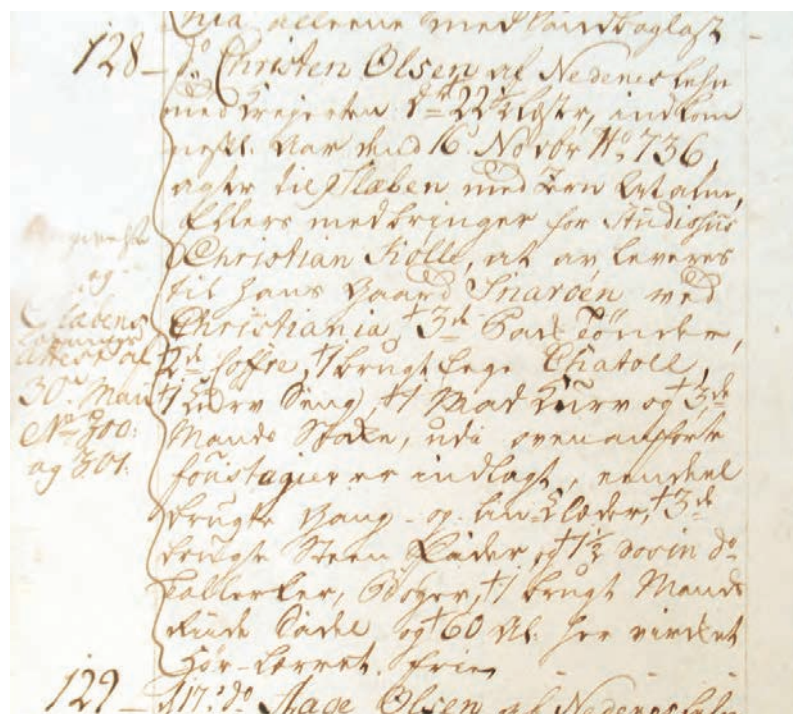
For eksempel Jens Truelsen, en København-skipper som i 1780

innkom til Arendal fra St. Petersburg. Etter å ha lastet med malm, satte han kursen mot Porsgrunn, hvor Bolvik jernverk sannsynligvis var bestemmelsesstedet. Dette er også et eksempel på at andre skipper enn de som hørte hjemme i nærheten av verk eller gruve av og til kunne ta ombord en ladning malm.

Jeg har også kommet over noen få eksempler på at en skuteskipper fra Jylland kunne delta i malmtransporten. 12/7 1770 ble Boye Sørensen fra Hoe (i nærheten av Esbjerg på vestkysten av Jylland) uklart med en malmladning fra Arendal. Bestemmelsesstedet var Slæben (Sandvika). Samme år har jeg registrert at Boye Sørensen fraktet rug og andre danskevarer til Arendal og Risør og jern tilbake til Jylland. - I 1794 var Lars Schaarup, som var hjemmehørende i Klitmøller, fire ganger innom Arendal for å ta en malmladning ombord (avgang 9/7, 31/7, 23/8 og 14/10). Alle gangene var det Slæben som var bestemmelsesstedet.

Jeg har ovenfor trukket fram eksempler som viser at malmfartøylene hadde med seg krutt og steinkull på returreisa; begge deler var produkter som det var god bruk for i forbindelse med gruedriften (krutt til sprenging og steinkull til smievirksomheten som foregikk i tilknytning til gruvevirksomheten). Også redskaper til bruk i gruvene kunne bli fraktet med malmskuter på returen. Et eksempel på dette fra 1770: Da hadde Nedenes-skipperen Elling Mathiesen med seg 202 borjern, 25 slegger og 30 borfeusler, i tillegg til tre tusen spiker av forskjellige dimensjoner og noe stangiern.

16. mai 1770, Christen Olsen fra Nedenes (Aust-Agder) med en kreiert av 22 ½ lester, skal til Slæben (Sandvika, Bærum) med en last malm. I tillegg har han med seg flyttelasset til «Studiosus Christian Kølle», som var i ferd med å flytte fra Arendal til Snarøya. (Riksarkivet, Arendal utgående tollbok 1770). Christen Olsen var en «fast» bærumsskipper. Han bodde på Sandå på Tromøya.





Kvæsthuset på havna i København. I området i nærheten lå malmskipperne og andre skuteskipperne forrtøyd mens de oppholdt seg i København. (Det kongelige Bibliotek).

En sjelden gang kan man også observere at en skipper som går i malmfart, til og med kan ta seg en tur til Bergen. 14/4 dro tromøyskipperen Niels Andersen (Alve) fra Arendal, lastet med bl.a. Setubalsalt, bladtobakk, spiker, og dessuten en del huder og skinn fra «Lassens ... Garverie». Bestemmelsesstedet var Bergen. 1/6 var han tilbake i Arendal, lastet med fisk, tran og «flensburger Rug», som han hadde tatt ombord i Bergen. Disse varene hadde han til hensikt å ta med seg videre «til Langesund eller videre Øster paa Norge» (utklart dit 23/6). Etter dette har jeg registrert at han foretok fem «skyttelturer» med malm i løpet av resten av året, tre til Langesund og to til Holmestrand.

Et artig fenomen i forbindelse med malmskipperne er forøvrig at en del av dem dukker opp i københavneravisene på denne tida, noen ganger som en del av skipslistene, men mange av dem er også navngitt i annonser for frakt. Veldig mange av de eksemplene jeg har funnet på dette dreier seg om Fritzøe-skipperne, men av og til dukker også skipperne som seilte for andre verk opp.

Christen Olsen, som er nevnt foran, var en skipper som i årevis gikk i mer eller mindre fast fart for Bærums jernverk, men som også tok fraktoppdrag for andre jernverk. I *Københavns Efterretninger*, 20/8 1764, finner vi denne annonsen:

Annonse fra København-avis, 1764.

Christen Olsen med Kreperten de fire Søstre fra Arendahl;
Liggende ved Kvæsthuset, agter sig til Abrendahl, hvorhen han
medtager Fragtgoods og Passagerer didhen saavelsom til Øster. Rissør
og Christianssand; Vedkommende behager at adressere sig til Glosse
i No. 3. lige for Holmens Kirke.

Christen Olsen med Kreyerten de fire Søstre fra Arendahl, liggende ved Qvæsthuset, agter sig til Ahrendal, hvorhen han modtager Fragtgoods og Passagerer didhen saavel som til Øster-Riisøer og Christiansand; Vedkommende behager at adressere sig til Glosse i No. 3 lige for Holmens Kirke.

For 1764 har jeg registrert at Chisten Olsen flere ganger fraktet malm fra Arendal til Moss. 1/8 er han utklart fra Moss – fartøyet var da på vei til København med diverse trelast ombord.

Også andre skipper som er trukket fram i denne artikkelen dukker opp i annonser i København-avisene.

For eksempel Christen Andersen:

«Skipper Christen Andersen med sin førende Snow beliggende i Nyehavns Canal lige for Mad. von der Osten, agter sig med samme midt i tilkommende Uge herfra at afseyle, og medtager Fragtgoods og Passagers [sic] til Ahrendal, Christiansand og Øster-Riisøer. Hvo noget haver at medsende, eller som Passagers at medfølge, vilde behageligen melde dem til Skibet eller til mig C. A. Jacobsen». (*Kiøbenhavns Adresse-Contoirs Efterretninger*, 5/10 1774).

Eller Preben Pettersen, som vi begynte denne gjennomgangen med:

Seylfærdige Skipper ... Skipper Præven Petersen agter om 4 eller 5 Dage at seyle til Laurvigen, og modtager Fragtegods og Passagerer saavel til bemeldte Sted som de i Langesunds-Fiorden beliggende Stæder; hvem som behøver hans Tieneste, behager at melde sig ved Fartøyet i Nyhavn eller hos Fallenkamp i Tolbodgaden, hvor Skildtet Amsterdam sees over Døren. (*Kiøbenhavns Adresse-Contoirs Efterretninger*, 16/11 1764).

Avslutning

Malmfarten var en virksomhet som foregikk i hele det tidsrommet man hadde trekullfyrt masovner ved de norske jernverkene (1620-1909). De undersøkelsene som har vært gjort om dette temaet til nå har bare fanget opp bruddstykker om denne historien.

Hensikten med denne artikkelen har først og fremst vært å vise at malmkipperne kunne kombinere frakten av malm med andre typer fraktfart og at det også fins mange eksempler på at de benyttet seg av denne muligheten. Til slutt vil jeg også trekke fram noen momenter som kan ha betydning når man skal kartlegge og analysere dette fenomenet.

Under ideelle forhold må man tro at skipperne ønsket å utnytte



lastekapasiteten fullt ut, og at dersom det var mulig, ville de helst være fullastet også på returen. Siden det er en del ting som tyder på at malmfarten ikke var den mest lukrative fraktfarten, kan man også gå ut ifra at malmskipperne uansett ønsket å kombinere skytteltrafikken med malm med andre typer fraktoppdrag.

Man kan tenke seg flere grunner til at omfanget av «kombinasjonsfarten» kunne variere og at skytteltrafikken sannsynligvis alltid var dominerende. Hvis man skulle forsøke å få alternative fraktoppdrag, måtte man i de fleste tilfeller konkurrere med andre skuteskipper. Det var forskjell fra sted til sted når det gjaldt hva slags muligheter til returlast som forelå i nærområdet. Noen av malmfartøyene var kanskje for små eller i for dårlig stand til å ta på seg frakt til Danmark. Vi kan tenke oss at en malmskipper i noen situasjoner valgte å returnere i ballast, framfor å vente i lang tid på å få med seg returlast.

Man må også ta med i betraktningen at tollsvik ikke var et uvanlig fenomen i det aktuelle tidsrommet. Det er ikke vanskelig å tenke seg at det var gode muligheter til å stikke unna varer i lasten eller ballasten. Det forholdet at både lasting og lossing i mange tilfeller foregikk på et annet sted enn der hvor tollmyndighetene befant seg, kan også ha bidratt

Nyhavn Kanal, København.

Et kjent syn for nordmenn på danmarksferie. I dette området ble mange malmfartøyer fortøyd, mens skipperen ventet på eventuell returfrakt til Norge.

Foto: Chad Kainz, Wikipedia Commons.

til at det var lettere å «glemme» eller la være å oppgi alt man brakte med seg i fartøyet. På bakgrunn av dette kan det være grunn til å tro at «kombinasjonsfart» har vært mer utbredt enn det de skriftlige kildene kan dokumentere.

At malmfarten kunne bli – og til en viss grad ble – kombinert med andre typer fraktfart, kan være et viktig moment når det gjelder å klargjøre sider ved malmfarten som det hadde vært ønskelig å finne ut av.

Det gjelder, for eksempel, et så grunnleggende spørsmål som hva slags fartøyer det var som deltok i denne farten. Var de spesialbygde eller var de identiske med de andre skutene som gikk i kyst- eller danmmarksfart?

Et annet tema som fenomenet er med på å belyse er transport- og kommunikasjonsmønsteret i «jernverkstida», i Aust-Agder og i de områdene som malmfarten satte sitt preg på.

Malmfarten er en viktig del av både sjøfarts- og jernverkshistorien og jeg håper den vil bli viet oppmerksomhet i tida framover, sånn at vi kan få et klarere bilde av både dens karakter og funksjon.

[Takk til fagfeller og venner som har gitt meg tilbakemeldinger i løpet av arbeidet med artikkelen].

Noter

- 1 Jeg bruker uttrykket «replik» for å markere at dette ikke er ment som et motinnlegg til Rodins artikkel, men som en kommentar som jeg håper kan være nyttig for framtidige undersøkelser og drøftelser av malmfartens karakter og betydning.
- 2 Rodin, 2017 (I), s. 110.
- 3 Rodin, 2017 (II), s. 259.
- 4 Rodin, 2017 (II), s. 265.
- 5 Molden, 1989, s. 13. Selv om jeg står inne for hovedinnholdet i det jeg skrev i denne artikkelen, må jeg få lov til å nevne at den ble skrevet på et tidlig tidspunkt i min «karriere» som sørlandshistoriker. I artikkelen brukte jeg f.eks. konsekvent benevnelsen «båt» om fartøyer og det tror jeg aldri jeg noensinne har gjort i ettertid (fikk nemlig en skikkelig tilbakemelding fra kompetent hold etter at artikkelen var kommet på trykk).
- 6 Molden, 2000, s. 118.
- 7 Nissen, s. 43.
- 8 I dette og de andre tilfellene i artikkelen hvor jeg har brukt tollbøker/tollregnskaper som kilde, lar opplysningene seg etterspore i inngående eller utgående tollbok for det tollstedet og det årstallet som er nevnt i teksten. I mange tilfeller har tollbøkene registre over skipperne som gjør det forholdsvis enkelt å finne fram til de aktuelle innførselene. Jeg har derfor ikke brukt fotnoter i den videre teksten, når det går fram av sammenhengen at det er tollmateriale det dreier seg om.
- 9 Larvik grevskap. 40 Jernverket. 487 Produksjon og drift. Transport. 1: 1694-1788. «Skipstransport 1740-55».
- 10 Larvik grevskap. 9 Kommunikasjoner. 921 Skipsvesen. Rekke 1. 5B: 1740-65. «Anna Sophia. Skipperne. 1745-1754». Avtale, Laurvigen, 28/9 1746, undertegnet L. Fabricius og Jan Herman Hoern [sic]. Paragraf 4.
- 11 Larvik grevskap. 0 Kontor. 01 Kopibok. Rekke 1. 33: 1748-49.

- 12 Larvik grevskap. 9 Kommunikasjoner. 921 Skipsvesen. Rekke 1. 5B: 1740-1765.
«Anna Sophia 1747. 3. kvartal. Skipper Johan Herman Horn.»
- 13 Larvik grevskap. 9 Kommunikasjoner. 921 Skipsvesen. Rekke 1. 5B: 1740-1765.
«Anna Sophia. Reise til Plymoth...»
- 14 Larvik grevskap. 9 Kommunikasjoner. 921 Skipsvesen. Rekke 1. 5B: 1740-1765.
«Anna Sophia 1750 juli – november. Skipper Abraham Dahle.»
- 15 Larvik grevskap. 0 Kontor. 01 Kopibok. Rekke 1. 33: 1748-49.
- 16 Larvik grevskap. 0 Kontor. 05 Brev vedk. grevskapsadministrasjonen.
Rekke V. 1: 1755-81. «1755-56».
- 17 Larvik grevskap. 9 Kommunikasjoner. 92 Skipsvesen. Rekke 1. 6: 1745-1813».
«De tvende Brødre 1756-1760, 1765. Skipper Lars Jacobsen».
- 18 Larvik grevskap. 0 Kontor. 01 Kopibok. Rekke 1. 43: 1763-64.
- 19 Se Molden, 1989.
- 20 Larvik grevskap. 9 Kommunikasjoner. 92 Skipsvesen. Rekke 1. 1: 1691-1710.
«... Græven aff Laurwigen...», 1699.
- 21 Omang, s. 99.
- 22 Feks: Fritzøe verk. 1000 Diverse. Journal holden ombord i Jagten «Fritzøe»
tilhørende Herr M. Treschow, ført af Skipper Ellev Olsen.
- 23 Ifølge Wikipedia var Christian Kølbe privatlærer i Fjære og Arendal før han i
1770 slo seg ned på Snarøya i Bærum, hvor han drev egen skole.

Litteratur

Gunnar Molden, «Øster på Norge med malm. Tromøyskipperne som fraktet jernmalm på 1700-tallet», *Tromøy årbok*, 1989.

Gunnar Molden og Jan Henrik Simonsen, *Jerngruvedrift i Arendalsfeltet*, 1994. [Den historiske del av teksten er skrevet av G.M.]

Gunnar Molden, «Ikke bare sol og seil – en oversikt over jernverksdriften i Aust-Agder», *Heimen*, 2/2000.

Nora Rodin, ««Mitt skip er lastet med ...» Skippere fra Nedenes i norsk sjøfarts-handel 1782-86», masteroppgave, Universitetet i Oslo, 2016.

Nora Rodin, «Langs Norskekysten med jernmalm – jernmalmskipperne fra Nedenes 1782-1786», *Aust-Agder-Arv*, 2017. (I)

Nora Rodin, «Skippere fra Nedenes i norsk sjøfartshandel 1782-1786», *Historisk tidsskrift*, 3/2017. (II)

Øystein Rian, Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821, 1980.

Hartvig Nissen, *I.W. Prebensen og Wenche Grove: litt om dem og deres slekt*, 1920.

Reidar Omang, *Fritzøe i slekten Treschows eie: 1835-1935*, 1935.

Kildemateriale

Riksarkivet

Generaltollkammeret, tollregnskaper. [Deler av dette materialet er blitt avfotografert og gjort tilgjengelig på Digitalarkivet i regi av «Tollbokprosjektet», på initiativ fra og under ledelse av Ragnhild Hutchison. Som aktiv kildebruker er jeg evig takknemlig for det arbeidet som her er gjort, og håper det kan bli fortsatt – sånn at alle landets tollbøker tilslutt blir tilgjengelig på nettet.]

Statsarkivet på Kongsberg

Larvik grevskap.
Fritzøe verk.