



# NORGES DOKUMENTARIV

Seilskutearkivene fra Aust-Agder 1820–1920

Aust-Agder Museum og Arkiv

er innført i registeret Norges dokumentariv  
7. desember 2018

Tora Aasland  
leder av Den norske UNESCO-kommisjonen

Øyvind Ødegaard  
leder av Den norske komiteen for  
verdens dokumentariv

# Aust-Agders seilskutehistorie

## representert på Norges dokumentarv

av Yngve Schulstad Kristensen, Gaute Christian Molaug og Kristoffer Vadum

*Den 7. desember 2018 ble seilskutearkivene fra Aust-Agder endelig innlemmet i Norges dokumentarv, den norske delen av UNESCOs Memory of the World-register. Med dette er registeret ajourført på et område som tidligere har vært relativt svakt representert. Seilskutearkivene fra Aust-Agder vil nemlig være de første som dokumenterer bredden i de maritime næringer og deres betydning som historisk fenomen. Samlet står arkivene som representanter for Norge som sjøfartsnasjon i seilskutetiden.*

Seilskuter Arendal havn. I 1875 var en fjerdedel av den norske handelsflåten hjemmehørende i kystområdene i Aust-Agder og Arendal var Norges største sjøfartsby.  
Foto: KUBEN.



KUBEN forvalter en omfattende samling med maritime arkiver og mye stammer fra seilskutetiden. Her er arkivet etter Prebensens rederi.  
Foto: Gerd Corrigan, KUBEN.



Med den nye anførselen på dokumentarvlista har KUBEN fått en spesiell anerkjennelse som forvaltere av et maritimt kildemateriale av særlig nasjonal interesse. At akkurat KUBENs arkiver løftes frem som spesielt representative for denne delen av norsk historie, er heller ingen tilfeldighet. I «Norsk sjømandsang» fra 1868 oppsummerte Bjørnstjerne Bjørnson seilskutenes nasjonale betydning i frasen «vor ære og vor magt har hvide seil os bragt». Ingen steder kan dette ha hatt tydeligere klangbunn enn i kyststrøkene på Agder. Området hadde en spesiell posisjon i den voldsomme ekspansjonen i norsk sjøfartshandel i annen halvdel av 1800-tallet. Fra 1850 til 1875 ble den norske handelsflåten nidoblet. Den enorme ekspansjonen skyldtes i hovedsak liberalisering av verdenshandelen og økning av varetransportens volum. Norge var en av verdens ledende skipsfartsnasjoner og Aust-Agderkysten var blant de ledende sjøfartsregionene i landet. I 1875 var en fjerdedel av den norske handelsflåten hjemmehørende i kystområdene i Aust-Agder, og Arendal var Norges største sjøfartsby!

Et viktig trekk ved de arkivene som nå er innlemmet i dokumentarven, er deres evne til å dokumentere bredden i de maritime næringene. Seilskutearkivene fra Aust-Agder er spesielt godt egnet til å belyse kompleksiteten i disse næringene. Skipsfart med bruk av seilskip på Agder var sterkt vevd inn i regionens næringsliv i bred forstand, der handel, skogbruk, trelast, maritimt håndverk, og ikke minst skipsbygging, forenet kyst og innland i et økonomisk interessefellesskap. I innlandet ga tømmeret grunnlag for trelasthandel, men også for den voldsomme aktiviteten blant verftene langs kysten. De maritime klyngene, og særlig partsrederiene som var så karakteristiske for næringslivet på Agder, førte til at risiko og rikdom ble spredt over i byenes oppland. Ingen andre regioner opplevde den eventyrlige veksten mer enn tettstedene ved





Rederiarkivene på KUBEN består av millioner av dokumenter. Her ser vi utsnitt av et brev fra Prebensens rederiarkiv.

Foto: Gerd Corrigan, KUBEN.

sørlandskysten. Men det var også her nedgangen i seilskipsflåten fikk størst konsekvenser. Da skipsfarten mot slutten av 1800-tallet gikk inn i en dyp bølgedal, rammet det næringslivet i hele regionen. På begynnelsen av 1900-tallet var seilskutetiden definitivt over. Men arkivene som dokumenterer denne historien har nå fått fornyet vern ved innlemmelsen i Norges dokumentarv.<sup>1</sup>

## Norges dokumentarv

Det at seilskutearkivene nå er innlemmet i Norges dokumentarv innebærer at de får status som unike og uerstattelige kilder til norsk historie – på linje med en lang rekke ikoniske dokumenter, slik som originalmanuskriptet til Grunnloven, dronning Margretes valgbrev fra 1338, LOs stiftelsesprotokoll fra 1899 og kongens nei 10. april 1940. Norges dokumentarv har siden 2012 vært en nasjonal utgave av UNESCOs Memory of the World-program, som skal bidra til å verne og tilgjengeliggjøre verdens dokumentarv. Dokumentene som nomineres til registeret må være unike, autentiske og uerstattelige, og de må ha vesentlig samfunnsmessig betydning eller representere hendelser eller fenomener som har hatt slik betydning.<sup>2</sup> Konkurransen om å få innpass er ekstremt hard. Det er hovedsakelig arkivinstitusjoner, museer og biblioteker som nominerer dokumenter til registeret, og nominasjonene er gjennomgående svært sterke. I 2018 kom det inn 24 slike nominasjoner. Kun syv av dem, deriblant seilskutearkivene fra Aust-Agder, kom gjennom nåløyet.

Seilskutearkivene er den tredje innførselen fra Aust-Agder så langt. De tidligere innlemmelsene, begge fra KUBEN, er arkivet fra Arendal Turnforening i 2014 og originalmanuskriptet til Conrad Nicolai Schwachs selvbiografi «Erindringer av mit Liv» i 2016. Arkivene kaster på hver sin



O. Terjesens rederi var et familiedrevet rederi lokalisert i Lillesand, og en av skutene rederiet drev var stålarken *Pestalozzi*. Her avbildet under 1. verdenskrig. PA-1935, Fartøysbilder. Foto: KUBEN.

måte unikt lys over sentrale deler av norsk historie. Likevel er det spesielt gledelig at sjøfartsarkivene denne gang er blitt tatt inn i registeret. Med tanke på temaets historiske betydning – for ikke å snakke om sjøfartsnæringenes helt sentrale posisjon i KUBENs samlinger – har dette lenge vært en ambisjon fra vår side.

## Seilskutearkivene fra Aust-Agder

Aust-Agder museum og arkiv, avdeling KUBEN har en omfattende samling med arkiver knyttet til maritim virksomhet. Sjøfartsarkivene utgjør omlag 1200 hyllemeter fordelt på omlag 300 arkiver og arkivsamlinger. Disse arkivene utgjør nærmere 40 % av alle privatarkiv oppbevart ved institusjonen, noe som viser hvor viktig sjøfarten har vært i fylket. En stor del av de maritime arkivene er knyttet til seilskutetiden i perioden 1820–1920.

Seilskutearkivene fra Aust-Agder som er innført i Norges dokumentarv er et representativt utvalg bestående av 13 arkiver. Arkivene baserer seg på en geografisk fordeling, slik at hele kysten i Aust-Agder er representert. Arkivene dokumenterer også ulike sider ved seilskutetidens vekst og fall for perioden 1820–1920. Ikke minst viser utvalget den store variasjonen i det materialet som er bevart fra seilskutetiden. Arkivene er like varierte og unike som den næringsaktiviteten de har sprunget ut fra.

## Rederiarkivenes mangfoldighet

Det største arkivet i samlingen – arkivet etter Prebensens rederi i Risør – er i seg selv et eksempel på seilskutetidens varierte og mangfoldige næringsliv, i dette tilfellet iscenesatt innen rammene av ett og samme arkiv. Etter at rederiets grunnlegger, Jacob Wetlesen Prebensen, etablerte egen forretning i Risør i 1833, utviklet virksomheten seg nemlig til et stort handelshus som omfattet skipsfart, forretningsvirksomhet, skipshandel, skipsbygging, iseksport, trelasthandel, sagbruk, skogsdrift og mølledrift. I 1860-årene var handelshuset den største og viktigste bedriften i Risør. Selve rederivirksomheten til Prebensen var en av landets største. Arkivet etter Prebensens rederi er dermed et bedriftsarkiv som dokumenterer fremvekst, drift og avvikling av et av de fremste seilskuterederiene i Norge. Arkivet inneholder tusenvis av historier. En av dem er historien om barken *Vasco de Gama*.<sup>3</sup>

### *Vasco de Gama* – fra gullalder til krise og forlis

6. april 1875 gikk et seilskip av stabelen ved Vardøen verft i Søndeled. Skipet var bygget av tre og rigget som bark, og skipsbyggermester Thor Jensen Vardøen stod i spissen for byggingen. Eierskapet til skipet fordelte seg blant annet på kapteinen, en enke og skipsbyggermesteren selv, men den største parten tilhørte J. W. Prebensen i Risør. Det var også han som hadde navngitt skipet *Vasco de Gama*.

*Vasco de Gama* var kun ett av mange skip som ble bygget langs kysten av Agder i denne perioden, og de aller fleste ga eierne gode inntekter i en periode som ofte omtales som seilskutetidens siste gullalder. Jern- og stålskip drevet med motorkraft var på full fart inn over verdenshavene,



I 1812 etablerte Knud Pedersen sitt eget seilmakerverksted i Kolbjørnsvik. Ordrene i regnskapsprotokollen hans vitner om en næring i vekst.  
Foto: Gerd Corrigan, KUBEN.





Kunnskap var nødvendig for å føre en seilskute på 1800-tallet, og i navigasjonsbøkene kommer mye av denne kunnskapen til syne. Foto: Gerd Corrigan, KUBEN.

men billigere seilskip kunne fortsatt konkurrere på frakter som krevde transport over lange avstander og der varene ikke ble ødelagt av lang reisetid. Til tross for en gullalder, gikk seilskutetiden mot slutten. I 1879 var toppunktet nådd, og på begynnelsen av 1900-tallet var seilskutetiden over. Mange av de gamle seilskuterederiene klarte ikke omstillingen til damp- og motorskip, og flere av dem ble derfor lagt ned.

For barken *Vasco de Gama* ble det en dramatisk avslutning. Lastet med tømmer, dro barken ut fra Progreso i Mexico den 13. juli 1908. Målet var Falmouth i England, men 1. august møtte skipet en voldsom storm. På kvelden ble både stuert og matros skylt over bord, og på morgenkvisten dagen etter kantret fartøyet. Kun fire av mannskapet på 11 overlevde forliset.

## Pionér innen internasjonal fraktfart

I 1832 kjøpte sjøkapteinen Lauritz Christian Stephansen (1801–1863) sin første skute. Stephansen etablerte også skipsverft og tegnet flere av skutene han fikk bygd. Stephansen var en av pionerene innen langfart med seilskip i starten av 1800-tallet og etablerte allerede i 1837 en direkterute mellom Bordeaux og New Orleans. I 1851 gikk svigersønnen Samuel Eyde (1819–1902), far til den senere industrigründeren Sam Eyde, inn i rederiet. Da Stephansen døde 8. august 1863 overtok Eyde delvis rederiet, sammen med Lauritz Christians bror, Julius Stephansen (1818–1894).

Rederiet ble i løpet av perioden et av de største rederiene i Arendal – en by som i samtiden utviklet seg til å bli Norges største sjøfartsby. Arkivet etter Stephansen-Eyde representerer dermed både de store rederiene i Aust-Agder, men også den rederivirksomheten som i stor grad drev med fraktfart mellom tredjeland. Stephansen-Eydes arkiv dokumenterer dermed etablering og drift av en av pionerene innen spesialisert drift av seilskuter i internasjonal langfart. Et av skipene rederiet drev var briggen *17de Mai* og i dokumentene etter denne skuta finner en blant annet en litt spesiell overenskomst.<sup>4</sup>

## Alle for En, og En for Alle

Høsten 1836 forlot briggen *17de Mai* Arendal. Det skulle bli en langvarig reise. Først etter fem år kom seilskuta tilbake til hjembyen. Da hadde briggen blant annet vært innom London, Antwerpen, Lisboa, St. Croix, Montevideo, Rio de Janeiro, Buenos Aires og New York. Livet om bord på en seilskute var hardt og ikke alle taklet flere uker i rom sjø like godt. Da skuta ankom New York for første gang sommeren 1837 rømte fire av sjømennene. Kaptein A. Bie Jørgensen fikk etter hvert tak i tre av dem og låste dem inne om bord. Etter at skuta gikk til sjøs igjen slapp han dem ut, men ved neste landligge i New York ble de på nytt låst inne nattestid. Kapteinen synes imidlertid ikke dette var en spesielt god løsning. Etter noen dager ble mannskapet innkalt til rådsmøte på kapteinens lugar. Kaptein Bie Jørgensen ønsket å sette de tre fri, men først når han «blot kunde være Betrygget og Forsikkert om, at disse ikke igjen Skulde Forlade Skibet, og dermed sætte Ham i Omkostninger, og Forlegenhed.» Det øvrige mannskapet forsikret kapteinen om at de tre rømlingene hadde angret på det de hadde gjort og svarte kapteinen at de «Alle for En, og En for Alle ... vilde Garanteere for disse Tre Mand», slik at de ikke rømte igjen. Avtalen ble formalisert i en kontrakt signert av mannskapet 18. desember 1837. Hvorvidt noen





Sjøfolkene i seilskutetiden opplevde mye. Randi Olsen Skjulestad fra Austre Moland mottok flere brev med beretninger fra sine brødre som var seilskuteskipperere.

Foto: Gerd Corrigan, KUBEN.

av de tre forsøkte å rømme igjen, sier kontrakten lite om, men ifølge mannskapenes «Contra-bog» (lønningsbøker) seilte alle de tre tidligere rømlingene med briggen frem til 1841.

## Kapteinsrederiet

Ikke alle rederiene i Aust-Agder ble like store som J.W. Prebensen og Stephansen-Eyde. De aller fleste var mindre rederier med ett eller et fåtall med skip. Mange var såkalte kapteinsrederier der kapteinen om bord eide parter i skipet og i tillegg hadde ansvaret for driften. Et av disse rederiene var O. Terjesens rederi. O. Terjesens rederi var et familiedrevet rederi lokalisert i Lillesand.<sup>5</sup> Rederiet drev utenriksfart og var eid av skipsfører Ole Terjesen (1834–1910). Virksomheten startet i 1870-årene med seilskuta *Kepha* og senere utvidet rederiet sin tonnasje med kjøp av flere skip. Rederiet ble drevet som en familiebedrift med far og sønn, Stian Terjesen, som skipsførere. I Lillesand var det mor og to døtre, Martha og Bertha, som styrte både hjemmet og kontoret.

Etter Ole Terjesens død i 1910 overtok datteren Bertha Terjesen ansvaret for rederiet frem til det ble avviklet i 1916.

Arkivet etter O. Terjesens rederi dokumenterer dermed etablering, drift og avvikling av et lite seilskuterederi. Spesielt er brevene mellom Ole Terjesen og Martha Terjesen interessante da de beskriver hvordan familieliv og forretningsdrift ofte var svært knyttet opp mot hverandre. De gir også et godt bilde på kvinnes deltagelse i mindre familieeide bedrifter.

## Yrende næringsliv

Ved siden av de store rederiarkivene, er sjøfartsarkivene ved KUBEN dominert av et mylder av mindre arkiver som dokumenterer et bredt spekter av maritime virksomheter. Frakt av varer med seilskuter skapte mange ringvirkninger, ikke minst med tanke på skipsbygging, utrustning av skip og vedlikehold. Selv om arkivene som dokumenterer denne virksomheten ofte har en beskjeden størrelse, gir de viktige opplysninger om hvordan små og mellomstore aktører i kystområdene kunne høste frukter av det økonomiske oppsvinget som fulgte med skipsfarten. Av de mange aktørene som kunne vært nevnt, ønsker vi her å løfte frem seilmaker Knud Pedersen (1786–1854) fra Kolbjørnsvik på Hisøy. Arkivet etter seilmakeren gir et godt innblikk i kunder og kundegrunnlag. Disse arkivene er små, men kan på sine premisser fortelle mye om hvordan de maritime støttenæringene ved kysten var organisert og hvordan de fungerte i praksis.<sup>6</sup>

## Maritime bondenæringer

Ikke minst understreker disse små arkivene hvordan kyst og innland var flettet sammen i gjensidige interessefellesskap. Flere av rederiene i denne perioden var såkalte bonderederier der skipsbygging og skipsfart ofte var en utvidet del av kystnære gårdsbruk. Partsrederiet ga imidlertid også mulighet for bindinger over lengre avstander. I Aust-Agder var det en utbredt praksis at innlandsbønder som leverte varer og tjenester til skipsbyggingen fikk parter i de skipene som ble bygget. Sporene etter denne praksisen finner en også i de kommunale arkivene, deriblant i ligningskladdene for Froland kommune.<sup>7</sup> Mer enn noe annet viser dette hvordan sjøfartsrelatert arkivmateriale ikke er noen enhetlig størrelse. De kommunale ligningskladdene som oppbevares på KUBEN er en nøkkelkilde til å belyse hvordan partsrederiet ga folk i innlandsbygdene et aktivt interessentskap i skipsbygging og skipsfart, og har derfor en fortjent plass på UNESCO-lista.

## Skipper nest etter Gud

Seilskutene dro langt av sted og kunne være borte fra hjemmehavnen i årevis. Om bord hadde kapteinen utvidede fullmakter. Som skipsfører var han både kommandør og navigatør – og kunne også fylle rollen som doktor, prest, forretningsmann og regnskapsfører. Han inngikk avtaler om frakter og ordnet toll. Han kjøpte mat og utstyr, og betalte ut lønn. All denne aktiviteten har etterlatt seg svært variert dokumentasjon i form av skipsjournaler, kontrakter, korrespondanse, lastelister, mannskapslistene og regnskap. Det store spekteret av kilder som belyser livet ombord, er svært godt representert i det såkalte Fartøysarkivet ved KUBEN. Dokumentene der gir også et godt innblikk i seilskutenes reiseruter, hva de fraktet og hva folk om bord opplevde under seilas og ved landligge. Ikke minst dokumenterer de kapteinens utvidede rolle som rederiets stedfortreder i en periode da kommunikasjonen mellom reder og fartøy var mer sporadisk. En av skutene som ligger dokumentert i Fartøysarkivet, er barken *Pehr Ugland*.<sup>8</sup>

### *Pehr Ugland* på rekordseilas

Den 3. april 1916 var barken *Pehr Ugland* endelig klar for avreise. Arendalsskuta hadde i flere måneder ligget til reparasjon i Plymouth i England. Barkens forrige tur hadde nemlig nesten blitt dens siste. I Atlanteren hadde *Pehr Ugland* ved juletider blitt rammet av sterk storm og høy sjø. En brottsjø hadde splintret rorkassen og gjort roret ubrukelig. Samtidig hadde ballasten blitt forskjøvet og skipet hadde lagt seg faretruende over på den ene siden. I flere dager hadde mannskapet jobbet med å få kontroll over situasjonen og først 5. januar kom de seg inn til Plymouth som var nærmeste havn. Fire måneder senere var skuta klar for ny seilas. Den 56 år gamle Nils Halvorsen fra Dypvåg hadde mønstret på som ny kaptein og klokken 06:00 ble fortøyningene trukket inn. Været var preget av dis og tåke da barken ble buksert ut fra land med slepebåt. Deretter satte skuta kurs for Barbados i Karibien. I motsetning til forrige tur skulle imidlertid dette bli en drømmeseilas.

I skipsjournalen kunne kaptein Halvorsen dag etter dag notere gode vindforhold og fulle seil. Den største dramatikken underveis synes å ha vært knyttet til morgenkaffen. Tidlig en morgen ønsket kaptein Halvorsen en kopp kaffe, men kokken hadde i stedet henvist ham til messegutten og samtidig delt ut en del ukvemsord. Forholdet mellom kaptein og kokk ble tydeligvis ikke bedre. 13. april står det i skipsjournalen: «Kokken blev af Kapteinen beordret til at gaa til sit arbejde, eller og saa at blive indlagt i Sygelugaren. Hans opførsel er noget besynderlig.» De gode seilingsforholdene fortsatte imidlertid, og allerede 26. april nådde barken Barbados. Seilasen hadde tatt kun 23 dager og Norsk handels- og sjøfartstidende meldte at dette vel måtte være rekord.