



Tømmer mot skipsparter

– Skipsredere i Froland 1850–1905

Av Johnny Østreim

Froland har aldri hatt noen kyststripe. Likevel har kommunen hatt en sterk tilknytning til havet. Frolandsbøndene eide store arealer med skog, og fløtet tømmeret på Nidelva frem mot kysten. Tømmeret ble levert til skipsbyggeriene, og som betaling tok bøndene ofte parter i skip. I 1889 var det 40 frolendinger som hadde parter i skip, og som dermed kunne kalle seg skipsredere.

Maleri av frolandsskonnerten Erik

Dale. AAM.B.637.

Foto: Hannele Fors, KUBEN.

Temaet for denne artikkelen er bytteøkonomien og nettverket som ble bygd opp mellom innlandskommunen Froland og kystkommunene Stokken, Fjære og Grimstad i Aust-Agder i årene ca. 1850–1905. I denne perioden hadde flere titalls frolendinger parter i skip. At skipsbyggerne på kysten samarbeidet med bønder i innlandet, er beskrevet i en rekke hovedoppgaver/masteroppgaver og faglige artikler. Det er imidlertid gjort lite helhetlig forskning på innlandsbøndenes rolle som skipsredere. Her er det duket for mye spennende nybrottsarbeid. De kommunale ligningskladdene kaster nytt lys over frolandsbøndenes betydning i den regionale sjøfartshistorien. Frolandsbøndenes rolle er også interessant fordi de oftere opptrer som skipsredere enn det som er tilfelle i omkringliggende herreder som Åmli og Herefoss.¹

Ett skip var vanligvis ensbetydende med ett rederi, og de som eide parter i skipet ble kalt redere.² Bøndene i innlandet eide skogene og leverte tømmer til skipsbyggeriene ute på kysten. Som betaling fikk de ofte parter i de skipene som skulle bygges.³ Tømmer kanalisert over i skipsparter utgjorde imidlertid bare en del av det tømmeret som ble fløtet ned vassdraget. Store deler av tømmeret ble skilt ut til eksport, hovedsakelig til Storbritannia. I returfrakt fikk de lokale skipene blant annet kull fra Storbritannia og andre europeiske land, samt korn og olje fra USA.⁴

Høydepunktet for frolandsbøndenes satsing på skipsfart kom i første rekke som følge av en generell politisk og økonomisk liberalisering i Norge og utlandet fra midten av 1800-tallet. Det var i denne perioden at leveranser av trevirke til verftene var på det høyeste. Frolendingene fikk



Ligningskladdene er kanskje ikke en fryd for øyet, men desto rikere på informasjon om livet i Froland på slutten av 1800-tallet. I desember 2018 ble denne delen av Frolands kommunearkiver innlemmet i Norges dokumentarv.

Foto: Hannele Fors, KUBEN.

et godt utbytte av skipspartene frem til 1880-årene. En høykonjunktur i 1888–1889 skapte ny interesse for å sette parter i skip. Det resulterte i at det i 1889 var 40 skipsredere i Froland.⁵ Blant annet gikk Gullaug Olsen Jomaas, Jørgen Halvorsen Ugland med flere sammen om bygging av skip i Vikkilen i 1890. Kort etter brøt markedet imidlertid sammen. Treskipsbyggingen gikk sterkt tilbake i årene frem til 1905, og frolendingenes innskudd i form av tømmer ble tilsvarende redusert.⁶ Ved overgang til jernskrog og ny skipsteknologi var det opprinnelige grunnlaget for partsrederiene falt bort. Frolands forbindelser til sjøfarten måtte i fremtiden finne nye former.

Den foreliggende artikkelen baserer seg på undersøkelser jeg har gjort i min masteravhandling fra 2018.⁷ Det har vært lite forskning på Frolands rolle i sjøfartshistorien, og de funnene som presenteres er derfor i stor grad basert på primærkilder, som gårdsarkiv, skipsarkiv, folketellinger og regnskapsbøker. Disse kildene gir verdifull informasjon om skipsbyggingen på verftene, men også om bøndene som leverte tømmer dit. Men selv om kilder av denne typen gir verdifull informasjon, har de også sine begrensninger, blant annet ved at opplysningene kan variere sterkt fra skip til skip, og ved at en ofte får oversikt over en svært begrenset del av skipsverftets historie. Heldigvis finnes det kildeserier i de kommunale arkivene ved KUBEN som gjør det mulig å undersøke fenomenet i større bredde. Den viktigste kilden i mine undersøkelser er derfor de såkalte ligningskladdene fra Froland herred for perioden 1884 til 1905.

Som grunnlagsmateriale for kommunens beregning av skatt gir ligningskladdene opplysninger om den økonomiske aktiviteten som lå til grunn for skattleggingen av innbyggerne i herredet. De forteller hvor innbyggerne – deriblant rederbøndene – fikk sine verdier og inntekter fra. Og de forteller hvordan dette utviklet seg år for år. Materialet gir nye muligheter for å undersøke viktige spørsmål i norsk sjøfartshistorie og viser ikke minst hvordan svarene på denne typen spørsmål kan skjule seg på områder som kan virke uventede – som i kommunalt ligningsmateriale fra en innlandsbygd. Derfor er det kanskje ikke overraskende at materialet er relativt ukjent og at det har vært lite brukt i tidligere forskning. Det er imidlertid all grunn til å trekke det sterkere frem i lyset.

Materialet gir svar på mange spørsmål. Ligningskladdene forteller ikke bare om antall skipsredere og hvilke inntekter de hadde fra skipspartene. Vi kan også finne ut hvordan kjønnsfordelingen var mellom skipsrederne. Da antallet skipsredere i Froland nådde høydepunktet, var åtte av rederne kvinner. Kvinneandelen blant rederne varierte en del utover 1890-årene, men i årene 1904–05 var omkring halvparten av frolandsrederne kvinner. I de aller fleste tilfeller skyldtes dette at kvinnene hadde arvet skipspartene etter sine avdøde ektemenn.⁸

Et annet interessant forhold er den geografiske fordelingen blant skipsrederne over tid. Ligningskladdene er delt inn etter de til enhver tid gjeldende skolekretsene. Dersom en for eksempel sammenligner folketellingen fra 1875 med ligningskladdene fra 1889 og 1900, vil en se en utvikling hvor stadig færre skipsredere var bosatt på gårdene langs den nedre delen av Nidelva. I de øvre delene av Nidelva og i kretsene langs sidevassdragene var det derimot en markert økning i antallet skipsredere fra og med 1880-årene.⁹ Her ser vi en sammenheng med at skogen ute ved kysten og i de nedre delene av Froland ble uthogd.¹⁰



Arendalsvassdraget var en grunnleggende forutsetning for at frolandsbøndene kunne bli redere. Via vassdraget kunne bøndene levere tømmer til skipsverftene på kysten. Som betaling fikk de parter i skipsbyggmesternes skuter.
KUBEN: AAA.PA-2412.L8.032.

I det følgende skal jeg presentere noen av mine funn fra arbeidet med rederbøndene i Froland. I den sammenheng er det naturlig å si litt om hvilke betingelser som lå til grunn for at såpass mange frolandsbønder etter hvert ble partsredere. Den økonomiske liberaliseringen påvirket internasjonale så vel som lokale rammebetingelser på midten av 1800-tallet. Videre skal vi se nærmere på hvordan noen av disse partsrederiene var bygget opp. Ettersom frolendingenes virksomhet som skipsredere utspilte seg i en avgrenset periode, er det også naturlig å se på årsaken til at redervirksomheten opphørte. Søkelyset vil i den sammenheng rettes mot hvordan aktører i byene tok kontroll over de gamle partsrederiene.

Skipsredere i Froland 1850–1905

Redervirksomhet blant frolendingene var ikke av ny dato. Allerede på 1600-tallet var enkelte innenfor Messel-slekten medeiere i skip, men det var først etter 1850 at denne virksomheten tok seg kraftig opp.¹¹ Det var flere årsaker til det. For det første markerte årene ca. 1835–1875 en sterk vekst i norsk skipsfartshistorie. Perioden var preget av internasjonal befolkningsvekst, frihandel og økonomisk vekst. Oppgangen i skipsfarten hang også i høy grad sammen med mellomriksloven av 1827. Tre år tidligere hadde Storbritannia inngått en mestbelegstigningsavtale med Sverige og Norge, som med denne avtalen ble regnet som ett land. Dermed ble det svenske markedet for eksport til Storbritannia åpnet opp for norske skip, til tross for at navigasjonsakten forbød import til Storbritannia fra skip tilhørende et tredje land. Det virkelige løftet for norsk skipsfart kom imidlertid da den britiske navigasjonsakten ble opphevet i 1850, og frihandel ble innført. Samtidig ble Arendal Norges største sjøfartsby. Agder hadde nok av billig arbeidskraft, god tilgang på trelast, og kort avstand til det europeiske markedet. Dette ga betydelige fortrinn for den som drev med skipsbygging og skipsfart. De gode forutsetningene var også til stede nettopp på grunn av Arendals skogrike oppland og langstrakte forbindelse med disse områdene gjennom Arendalsvassdraget. Via vassdraget kunne Froland bli en maritim innlandskommune.¹²

For det andre hadde bøndene på denne tiden fått nye muligheter i vassdraget. Trelasthandlerne i Arendal hadde i flere hundre år vært enerådende når det gjaldt handelen i opplandet, og frem til 1862 var de fortsatt enerådende i fellesfløtingens styre. Da ble monopolet brutt. Bøndene kjempet hardt for å oppnå likeverd i styret, og ved press og aktiv medvirkning fra statens side fikk de til slutt gjennomslag for sine krav. Det avgjørende var at formannen, Isak Kallevig, måtte gi etter fordi staten ved Indredepartementet og Kanaldirektøren lokket med bevilgninger til rensing av vassdraget. Dermed fikk bøndene også helt

nye muligheter for å utnytte vassdragets muligheter for handel. Den gamle motsetningen mellom bøndene i Froland og de kystbaserte trelasthandlerne og skipsbyggerne forsvant mer eller mindre. I skipsbyggingssprosjektene tok både bønder og borgere parter.¹³

Frolandsbøndernes tid som redere er knyttet til den økonomiske veksten i skipsfartsnæringen på 1800-tallet, men preges også av en viss treghet i forhold til konjunktursvingningene. Ikke minst viser rederivirksomheten i Froland påfallende styrke i møte med økonomiske kriser i annen halvdel av 1800-tallet. Under den langvarige høykonjunkturen rundt midten av århundret, hadde skipsfarten gode tider. Men i 1873 ble veksten avløst av en økonomisk krise. Depresjonen varte til 1879, og størsteparten av 1880-årene var preget av stagnasjon. Teknologiske nyvinninger bidro også til at treselskipene ble mindre konkurransedyktige enn tidligere. Høsten 1886 opplevde Arendal sin verste krise noensinne. Da gikk Arendals Privatbank konkurs. I kjølvannet av dette fulgte en rekke andre konkurser, samt omfattende arbeidsledighet.¹⁴ Partsrederiene ble også rammet av denne utviklingen, ved at verdien på skipspartene sank. Men det ser likevel ut til at bøndene kom seg greit gjennom krisen. Ligningskladden for 1887 viser at det fortsatt var 32 skipsredere igjen i Froland, mot 33 i 1886. Det var langt flere enn i 1875, da det i folketellingen ble registrert 19 skipsredere.¹⁵

I 1887 kom det en ny internasjonal konjunkturoppgang, og perioden 1888–1890 var gode år for skipsfarten.¹⁶ Det var i 1889 at antallet skipsredere i Froland nådde sitt høydepunkt med 40 personer. Tabell 1 viser, sortert etter krets, hvordan verdier og inntekter fordelte seg blant

Tabell 1: Ligningsverdier i Froland 1889 (i kr.) etter krets.

Kilde: Ligningskladd for Froland 1890.

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	76.140	2.477.251	1.437.096	4.120.005	560.310

frolendingene i dette året. Tallene som presenteres i tabellen kan langt på vei forklare hvorfor frolandsrederne kom bedre fra krisen i 1886 enn arendalittene. Mens en del redere ved kysten hadde det meste av sine verdier i skipsparter, og derfor gikk konkurs, var frolendingenes verdier i skipsparter under 2 % av den totale formuen. Da bunnen raste ut av skipsmarkedet, kunne de holde hjulene i gang på andre måter. Dessuten var gjelden lav i forhold til formuen. Dette viser at frolendingene ikke satset mer på skipsfarten enn de hadde råd til. Størsteparten av verdiene hadde de i jord og skog, og dernest i hus, løsøre og kapital.¹⁷

Rederienes oppbygging

Frolendingenes tilknytning til sjøfartshistorien handler om det nære avhengighetsforholdet mellom kyst og innland. Partsrederiene ved kysten ble bygd opp med leveranser av skipsvirke, blant annet fra frolandsbønder, og prinsippet med skipsparter førte til at rederienes oppbygging i praksis var svært varierende. Partseierne var imidlertid ikke de eneste interessentene som satte penger i rederiene. I praksis var rederiene finansiert ved en kombinasjon av bytteøkonomi og pengeøkonomi. Bytteøkonomien gjorde seg gjeldende ved at skipsbyggmesteren førte detaljert regnskap over leveranser av tømmer, og avregnet det mot skipsparter til bøndene.¹⁸ Men for å kunne sette skuten i drift trengtes kapital. Etter at skroget var sjøsatt ble det holdt skutegjestebud for hele bygden. Det kunne da tas opp lån for å rigge skuten og betale hyre til mannskapet.

Partsrederiet hadde sine fordeler, men også sine ulemper. Det var nemlig ikke sikkert at skipspartene hadde samme verdi i dårlige som i gode tider. På den andre siden gjorde partseiersystemet det lettere å finansiere skuter i mindre lokalsamfunn. Dessuten hadde bøndene ofte parter i forskjellige skuter som gikk i ulik fart, og dermed var de mindre utsatt for svingningene i markedet. Partsredersystemet fungerte dermed som en form for assurance, fordi det var usannsynlig at alle skuter en hadde part i ville gå under samtidig.¹⁹

Gårdsarkiver og fartøysarkiver kaster lys over de økonomiske omstendighetene ved hvert enkelt rederi, og gir således et unikt innblikk i hvordan partsrederiet var bygget opp. I mitt arbeid har jeg spesielt sett på seks rederier. Det dreier seg om skip bygget i to ulike områder, henholdsvis vest og øst for Arendalsvassdragets utløp. I vest har jeg sett på 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 med briggen *Limpio* 1870, barken *Messel* 1870 og barken *Bøylesta* 1872. Frolandsrederne tok parter både i øst og i vest. Grunnen til dette var trolig at de ville spre risikoen.

	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
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	2/24
Ole Thorsen Fidje	1/12	2/24
Samuel Thorsen Blakstad	1/12	2/24

Tabell 2: Fordeling av parter i briggen *Ask* i 1856.

Kilde: Gårdsarkiv Bjørnetrø, pakke VIII «Brig *Ask*. Regnskaber».

Rederiet *Ask* ble etablert så tidlig som 1855, fem år etter at den britiske navigasjonsakten ble opphevet.²⁰ Farten på Krim og Svartehavet skapte en voldsom oppgang, som resulterte i høye fraktrater og stor fortjeneste.²¹ Regnskaper for briggen *Ask* 1855–1871, viser hvordan fordelingen av parter kunne være i et skip, slik det fremgår av tabell 2.

Eierpartene i rederiet *Ask* viser hvordan de tre primære interessegruppene – skipsbyggmesteren ved kysten, trelasthandlerne i Arendal og bøndene i Froland og Fjære – samarbeidet om å finansiere sine byggeprosjekter. Trelasthandlerne i Arendal var i dette tilfellet representert ved Ole Thommesen. I 1855 hadde dessuten broren Thor Thommesen ved rederiet Thommesen & Søn forskuttert byggingen av briggen *Ask*, men tok i første omgang ikke selv part i skuten. Derimot kjøpte firmaet T. Thommesen & Søn briggen i 1873.²² Generelt er dette representativt for hvordan de tre interessegruppene samarbeidet, slik vi ser det en rekke andre steder. Thommesen så, i likhet med for eksempel Prebensen i Risør, på handelsforholdet med bøndene som en fordel, og han var fullt klar over at han var avhengig av deres leveranser for å kunne bygge opp sin egen virksomhet.²³

Arkivene viser hvordan partenes fordeling på ulike interessegrupper varierte fra rederi til rederi. Vi finner stort sett de samme partseierne i fullriggeren *Ugland* som i briggen *Ask*, men i *Ugland* var det skipsbyggmester Jens Tellefsen og hans familie som hadde flertallet av partene. Jens Tellefsens svoger, Johan N. Olsen, ble kaptein på skipet.²⁴ Til sammenligning hadde bark *Bøylesta* en majoritet av innlandsbønder blant sine eiere, men også her stod skipsbyggerens familie sterkt. Skipsbygger John Aanonsen og hans familie hadde til sammen 45/96 parter i skipet. John Aanonsens bror, Niels Aanonsen, ble korresponderende reder,



I de første årene etter at bark *Bjørnetraa* ble bygget, var over halvparten av skipspartene eid av bønder fra Froland. Bildet er malt av G. M. W. eller Robert Atkinson. AAM.B.615.

Foto: Hannele Fors, KUBEN.

mens sønnen, Aanon Aanonsen, ble kaptein.²⁵ Det var svært vanlig at kapteinene eide parter i skipene de førte, men det var ikke alltid slik. Eksempelvis hadde kapteinene Christian Hammerstad eller Georg Fredrik Sverderup ikke parter i bark *Bjørnetraa*.²⁶

Det var imidlertid ikke gitt at bøndene hadde kontroll over den daglige ledelsen av rederiet selv om de hadde majoritet. Et eksempel på dette ser vi i rederiet *Messel*. Til tross for at innlandsbøndene eide 23/32 parter i skipet, var det likevel handelskontoret *Stephansen & Eyde* i Arendal som med sine 9/32 parter var korresponderende reder. Når flertallet av bøndene valgte å delegeres ansvaret på denne måten, skyldtes det trolig et ønske om en mest mulig profesjonell ledelse av rederiet.²⁷

Sammenlignet med de andre rederiene var briggen *Limpio* langt mindre dominert av frolendinger og andre innlandsbønder. Ole Torjussen Bøylestad og Schelluf Pedersen Messel eide 4/48 parter hver. Skipsbyggmester John Aanonsen eide 12/48 i briggen, og med på byggeprosjektet hadde han også med seg to handelsborgere fra Halden, Anker og Schulz, som hadde 8/48 parter hver. De andre partsrederne var kjøpmenn fra Arendal.²⁸ Vi ser med andre ord at sammensetningen av parter varierer fra rederi til rederi. En maktforskyvning innen rederiene ble også tydeligere mot slutten av 1800-tallet.²⁹

Fra bonderederi til byrederi

I perioden 1869–1876 viser arkivene at utbyttet for skipet *Bjørnetraa* var på 136 800 kroner, mot 28 254 i årene 1878–1883 og 15 080 kroner i 1884–1893. Utbyttet gikk altså drastisk ned til en tiendepart i løpet av 24 år.³⁰ Selv om det ikke finnes eksakte tall for de andre skipene, tyder mye på at den samme utviklingen gjorde seg gjeldende for dem. En langvarig høykonjunktur ble avløst av en internasjonal økonomisk nedgangstid fra 1873. Krisen slo riktignok ikke til samtidig på alle fraktområder. Skipene som seilte i transatlantisk fart gjorde det lenge bedre enn skipene som seilte i europeisk fart.³¹ 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 petroleumsfraktene er jo saa daarlige at dette aldeles ikke lønner sig», skrev kaptein Aanon Aanonsen i januar 1878.³² 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 1886.³³ Det ble holdt auksjon 29. oktober 1886 på Arendal rådhus over Aanonsens parter i skipene *Bøylesta*, *Naja* og *Kobe*.³⁴

Det sviktende utbyttet kan forklare hvorfor mange frolendirer trakk seg ut av skipet *Bjørnetraa* i 1878. Arendalittene gikk imidlertid i motsatt retning. Til tross for at lønnsomheten var dalende, kjøpte borgere i Arendal parter av bøndene. Når mulighetene først bød seg, ønsket borgerne sannsynligvis å kontrollere rederiet. Frolendingenes tid som skipsredere var likevel langt fra over da de solgte sine parter i *Bjørnetraa* i slutten av 1870-årene.³⁵ Antall skipsredere i Froland nådde faktisk sitt



Bark *Messel* ble bygget på Saltrød Verft i 1870. Frolendingen Schelluf Pedersen Messel (1842–1921) var kaptein på skipet i flere år. KUBEN: PA-1935, Fartøybilder.



Utsikt over Nidelva mot Bøylestad, som en av frolandsskutene var oppkalt etter. Dette var en av de gårdene som leverte mest tømmer til skipsverftet på Saltrød.

Foto: Johnny Østreim.

høydepunkt under den forbigående høykonjunkturen i slutten av 1880-årene, og en enkelt partsreder kunne ha nærmere 1000 kroner i inntekt per år fra skipsparter. Omregnet i dagens pengeverdi tilsvarer dette ca. 75000 kroner. Så sent som i 1890-årene var frolandsbønder involvert i bygging av nye skip.³⁶

Det som sannsynliggjør at borgerne selv etter hvert ville kontrollere partsrederiene, viser seg i 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 og forhandle frem fraktavtaler med meglere i fremmede havner i løpet av kort tid. Maktforskyvningen førte også til at beslutningene i praksis ble forskjøvet fra landsbygden til byen, slik at det bondedominerte partsrederiet i større grad ble erstattet av det mer profesjonelle, bydominerte rederiet. Bøndene hadde gjennom tidene vist stor tilpasningsdyktighet. Det gjaldt ikke minst i overgangen fra naturalhusholdning til markedsøkonomi.³⁷ Men overgangen fra treskipskip til jern- og stålskipskip og dampskip, var ikke nødvendigvis en utvikling de så seg tjent med. Yrkesgrupper som var involvert i 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.³⁸

Når ulike hensyn stod mot hverandre i disse nedgangstidene, mente trolig borgerne at en nødvendig omstilling lettest kunne la seg gjennomføre ved at de tok kontroll over rederiet. Dette bekreftes i Anna Svenningsens masteroppgave om avgjørelsesprosessene for utvalgte rederier i Nedenes amt for perioden 1850–1918. Mens det blant bonderederne var viktigst å



Skonnerten *Erik Dale*, oppkalt etter
frolendingen Erik Andersen Dale
(1820–90). AAM.B.673.
Foto: Hannele Fors, KUBEN.

sikre fremtiden for en selv og familien, la redernetverket i byen vekt på økonomisk avkastning.³⁹ Svenningsen påpeker blant annet at samarbeidet mellom bøndene og de mellomstore og store rederiene ble avviklet i perioden 1870–1900. Dette skjedde i to faser: I første omgang ble bestyrelsen av flere bonderederier overlatt til de mellomstore og store byrederne. I neste omgang opphørte samarbeidet, fordi byrederne fikk kontroll over rederiene og kjøpte ut bøndene. Skipet *Bjørnetraa* er et godt eksempel nettopp på denne utviklingen.⁴⁰

Etter at antallet skipsredere i Froland nådde høydepunktet i 1889 med 40 redere, sank det utover 1890-tallet i takt med overgangen fra treskipskip til seil- og dampskip i jern og stål. I 1905 stod treskipskipene for bare litt over en tredel av Nedenes amts totale tonnasje.⁴¹ 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.⁴²

En maritim innlandskommune

Vi har i denne artikkelen sett på nettverket som ble bygget mellom skipsbyggerne på kysten og innlandsbøndene i Froland, og på frolendingenes skipsredervirksomhet i perioden 1850–1905. Gårdsarkiver, fartøysarkiver og regnskapsbøker gir verdifulle opplysninger om skipsbyggingen og hvordan et rederi var sammensatt. Utfordringen med disse arkivene er imidlertid at opplysningene varierer sterkt fra skip til skip, og ofte beskriver kildene en svært begrenset periode av et skips-

verfts historie. I de kommunale ligningskladdene kan man derimot fastslå et eksakt antall skipsredere i Froland, og følge utviklingen år for år. De forteller hvor innbyggerne – deriblant rederbøndene – fikk sine verdier og inntekter fra. Deres gjeld er også tatt med. Ved å studere deres økonomiske utvikling over tid, kan man forklare flere forhold, blant annet hvorfor de kom seg forholdsvis bra gjennom den økonomiske krisen i 1886. Ligningskladdene forteller også noe om kjønnsfordeling og geografisk tilhørighet blant frolandsrederne. Etter at froendingenes tid som partseiere i seilskip tok slutt, hadde mange bønder fortsatt en tilknytning til skipsfarten. Under første verdenskrig var det mange froendinger som kjøpte og solgte aksjer i dampskip. Også på dette området har ligningskladdene mye å fortelle.

Selv om Froland er en innlandskommune, har Nidelva, naturressursene og andre økonomiske forhold gitt kommunen en sterk tilknytning til kysten og havet. De kommunale ligningskladdene danner et godt utgangspunkt når en skal forklare bonderedernes antall over tid, deres økonomiske utvikling og tilknytning til sjøfarten.

Noter

- 1 Folketellinger for Froland, Herefoss og Åmli herreder 1875.
- 2 Sætra 2008: 13.
- 3 Sætra 2008: 43–44.
- 4 Aalholm 1983: 52 og Forretningsarkiv 86 Bøylestad.
- 5 Ligningskladder for Froland herred 1884–1905.
- 6 Dannevig 1979: 78.
- 7 Johnny Østreim 2018: *Look to Froland*. Masteravhandling i historie, UiA.
- 8 Ligningskladder for Froland herred 1884–1905.
- 9 Folketelling for Froland herred 1875 og ligningskladder for Froland herred 1884–1905.
- 10 Dannevig 1979: 93–94.
- 11 Dannevig 1979: 62.
- 12 Johnsen og Sætra 2016: 107–120.
- 13 Sætra 1983–84: 60–72.
- 14 Johnsen og Sætra 2016: 141–148.
- 15 Folketelling for Froland herred 1875 og ligningskladder for Froland herred 1884–1905.
- 16 Johnsen og Sætra 2016: 147.
- 17 Ligningskladder for Froland herred 1884–1905 og Oftedal 1930: 23. For mer tallmateriale, se Østreim 2018.
- 18 Regnskabsbog for Saltrø Værft, s. 1–103.
- 19 Aanby 2012: 69.
- 20 Aanby 2012: 137.
- 21 Sætra 2008: 15.
- 22 Aalholm 1983: 47.
- 23 Ramskjær 1985: 65–70 og Svenningsen 2011: 119.
- 24 Ebbell 1927: 546.
- 25 Forretningsarkiv 86 Bøylestad og Regnskabsbog for Saltrø Værft s. 58.
- 26 Aalholm 1983: 44.
- 27 Regnskabsbog for Saltrø Værft, s. 14–23 og Veritas 1871–1877.
- 28 Regnskabsbog for Saltrø Værft, s. 35.
- 29 Sætra 2008: 46.

- 30 Aalholm 1983: 48–82.
- 31 Aalholm 1983: 80–83.
- 32 Brev fra Aanon Aanonsen til Niels Aanonsen 31.1.1878. Forretningsarkiv Bøylesta.
- 33 Oftedal 1930: 23.
- 34 Agderposten 1.11.1886.
- 35 Gårdsarkiv Bjørnetrø, pakke IV: Kjøpekontrakt 16. mars 1878.
- 36 Likningskladder for Froland herred 1884–1905.
- 37 Sætra 2008: 46.
- 38 Johnsen og Sætra 2016: 178–181.
- 39 Svenningsen 2011: 122.
- 40 Svenningsen 2011: 117.
- 41 Likningskladder for Froland herred 1884–1905 og Sætra 2008: 25.
- 42 Likningskladd for Froland herred 1907.

Kilder

Agderposten 1886.
 Arendals Vasdrags Brugseierforening. Direksjonsforhandlinger 1813–1891. PA-2205, KUBEN/AAma.
Det norske Veritas. Register over norske skip. 1850–1920.
 Folketelling for Froland herred 1875. digitalarkivet.no.
 Folketelling for Herefoss herred 1875. digitalarkivet.no.
 Folketelling for Aamli herred 1875. digitalarkivet.no.
 Forretningsarkivet 86 Bøylestad. Skip. Uordnet. 1870-åra. PA-1060, KUBEN/AAma.
 Gårdsarkiv Bjørnetrø, kopiarkiv nr. 1/1984. PA-1851, KUBEN/AAma.
 Likningskladder 1883–1924 Froland kommunearkiv. KA0919-310, KUBEN/AAma.
 Regnskabsbog for Saltroe Værft. Kopi ved KUBEN/AAma, original ukjent.

Litteratur

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

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

Johnsen, Berit Eide og Gustav Sætra. (2016). *Sørlandsk skipsfart. 1600–1920*. Kristiansand: Portal.

Oftedal, Johan Werner (1930). *Gammelt og nyt fra Barbu*. Arendal: Vestlandske Tidende.

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.

Svenningsen, Anna (2011). *Rederiene og avgjørelsesprosessene. For utvalgte rederier i Nedenes amt i perioden 1850–1918*. Masteroppgave i historie. Universitetet i Agder.

Sætra, Gustav (1983). *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 (2008). *Aust-Agder og sjøfarten – rederens rolle*. Grimstad: Aust-Agder Rederiforening.

Østreim, Johnny (2018). *Look to Froland*. Masteroppgave i historie. Universitetet i Agder.

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.