

Kommisjonærer og rivaler

Kristin Lindqvist

«Ingen uden en meget formuende Mand kan være Havarie-commissionair», skrev juristen, dikteren og forfatteren Conrad N. Schwach i Erindringer af mit Liv.¹ Ikke desto mindre, så var havarikommisjon en svært så innbringende virksomhet for dem som fikk tilgang til den. Det var en næring for de rike – en næring som kunne gjøre dem enda rikere. Da var det kanskje ikke så rart at det ble rivalisering mellom dem.

Havarikommisjonen var en kjent, og til tider litt beryktet virksomhet i byene langs Agderkysten. Været i Skagerak er ofte stormfullt og uforutsigbart, og den store skipstrafikken mellom Bottenviken, Østersjøhavnene og Danmark til England, Holland og andre vestlige land, førte derfor ofte til havarier og sjøskader utenfor kysten. På 1700-tallet, og i begynnelsen av 1800-tallet var det kun eiere av privilegerte verft med kjølhalingskraner som hadde rett til å reparere skip og dermed virke som havarikommisjonærer i Arendal.² Reparasjon og hjelp til de mange havaristene ble dermed en god inntektskilde for kommisjonærene, men

Utsnitt av Wergmanns tegning av Arendal i 1837 med Kallevigs palé.
Arkiv: AAA.PA-2701.L1.A2.060b.



Skuter utenfor tollboden på Tyholmen
ca. 1750.
Arkiv: AAA.PA-2701-L1.A2.018.

også for alle de forskjellige håndverkere, embetsmenn og andre ulike arbeidsfolk som var involvert.

Samtidig var det heller ikke hvem som helst som hadde kapasitet til å bli havarikommisjonær. Kommisjonærenes oppgave var å legge til rette med en slags komplett hjelpepakke for havaristene, og for å kunne gjøre det, måtte de ha sterke økonomiske muskler.

I første halvdel av 1800-tallet var det to handelshus i Arendal som var i en egen liga når det gjaldt formue og velstand. Begge drev havarikommisjon, og de rivaliserte til tider ganske heftig om havaristene. De drev det imidlertid også stort i flere andre næringer - som trelasthandel- og eksport, skipsfart og rederi – og konkurransen mellom dem var til tider ganske tydelig der også.

Med denne artikkelen vil jeg belyse hvordan konkurransen mellom disse havarikommisjonærene og handelshusene artet seg. Da blir det også interessant å undersøke hvordan de i utgangspunktet hadde klart å bygge opp så store formuer.

Sophia av Scarborough

Om kvelden den 22. juli 1829 ble skipet *Sophia* fra Scarborough loset inn til Merdø.

Sophia var på vei fra Ålborg til Hull med en ladning havre - med Robert Sanderson som kaptein. Etter avreise fra Ålborg den 15. juli hadde ferden gått ut Limfjorden til Kattegat. Da de passerte Skagen fyr om ettermiddagen 16. juli hadde vinden tiltatt til kuling. De neste dagene økte vinden fra frisk kuling med regn til sterk storm med høy sjø. Fra 20. juli blåste det vedvarende storm med overordentlig høy sjø, og med svære bølger som styrtet over skipet.



Kongen af Assianthe var bygd i Finland. Skipet ble senere kjøpt av Morten Kallevigs svigerfar, stadshauptmann Isaac Leth. Her er skipet forankret på red med beslåtte seil utenfor Marseilles havn. AAM.B.0556.

I sjøprotesten får vi et godt innblikk i den strabasiøse reisen. Sjøprotesten, som var basert på styrmannens loggbok, var et stadfestelsesdokument (notarialforretning) skipsføreren fikk utarbeidet og som skulle beskrive skipets reiseforløp. Den ble avgitt til Notarius Publicus, som på denne tiden var byfogden i Arendal. Sjøprotesten ble brukt som dokumentasjon for hva som muligens kunne ha medført skade på skip eller last.

Klokken 10 saas land af Jylland. Dreide nordover kl.12. Svær storm og styrtregn med høy Søe som brottede bestandig over Skibet. 22 juli vedvarende Storm av West N, W. med høy Søe og bestandigt Styrtninger over. Pumpede bestandig. Klokken 4 om morgenen befandt at Ladningen var brækket løs og ned i lee Siden, så Skibet lå med største Deel av Dekket i Lee under Vandet. Skipet så lekk at vi måtte pumpe bestandig. Da også Mandskabet var udmattet av den svære Pumpning inødsagedes vi til Liv Skibs og Landnings Frelse at føre forcerede Seil for at indkomme til en Havn i Norge og få Ladningen losset til dens konservation og få Skibet istandsatt.³ Klokken 8 om Aftenen fik Los ombord fra Mærdø og kom til Anker på Mærdø omtrent klokken 22. Fikk folk om bord fra Land for å assistere med Pumpningen.⁴

Sophia var et av de mange skipene som havarerte eller ble skadet utenfor kysten av Arendal i 1829 og som ble tatt hånd om av byens lokale havarikommisjonærer. Hele 18 skip ble reparert i Arendal dette året.

Havaristenes hjelpere

Havarikommisjonærene hadde ansvar for å bistå havarister og andre skip som hadde vært utsatt for skade eller ulykke på sjøen. Deres jobb var å organisere alt det nødvendige og praktiske arbeidet med å få reparert skipene. De måtte sørge for plass i et egnet verft som hadde kran og annet nødvendig teknisk utstyr. Man trengte materialer, ulike varer og utstyr. Kommisjonærene skaffet fagfolk for alle de nødvendige tjenestene – som f. eks. los og slepemannskap, tømring- og bygningskyndige, smed, blikkenslager, repslager, seilmaker o.l. Ikke sjelden måtte lasten losses og oppbevares i pakkhus eller andre egnede lokaler mens reparasjonen av skipet pågikk. Noen ganger måtte den auksjoneres bort – det skjedde gjerne hvis det var fare for at den skulle bli dårlig. Mannskap og offiserer trengte innkvartering og mat.

Som oftest måtte også havarikommisjonæren forskuttere betalingen for disse ulike tjenestene. Kommisjonæren måtte derfor ha særlig solid økonomi, og helst selv ha et eget verft med kran og annet teknisk utstyr, et stort nettverk av ulike arbeidsfolk, og han måtte ha nødvendig administrativ og til dels juridisk kompetanse.



Fiskebryggen før brannen 1840, tegnet av arkitekt N. Thomassen i 1871 etter skisse. Fra venstre: J. Berntsens krambod og våningshus (nr. 204), Anders Dedekams krambod og sjøbod, Anders Dedekams våningshus (nr. 203).
Arkiv: AAA.PA-2140.L1.A2.023.

Når reparasjonen var ferdig, ble havaristen presentert for en oversiktlig *generalregning*, som gir et godt innblikk i hva kommisjonæren hadde bidratt med. Generalregningen inneholder hoved- og diverse underregnskap, med bilag fra alle impliserte bidragsytere. Regningen måtte godkjennes av en offentlig godkjent dispachør før den kunne presenteres for rederen og eventuelt forsikringsselskapet.⁵

Tjenestene og kreditten som kommisjonæren bevilget havaristen under reparasjonstiden ga normalt en fortjeneste på 6 % provisjon av generalregningens sluttbeløp. I tillegg kom selvfølgelig godtgjørelse for det praktiske arbeidet og andre tjenester han selv bidro med under selve reparasjonen.

Det var ellers ikke uvanlig at kommisjonærene måtte bidra med såkalte bodmerilån. Dette var kreditt som kommisjonæren kunne hjelpe med hvis rederen trengte mer tid på å skaffe penger til å betale oppgjøret. Kommisjonæren tok gjerne pant i skipet, men bodmerilån var likevel mer risikable enn normale lån. Derfor kunne kommisjonærene ta en rente på opptil 12 %.

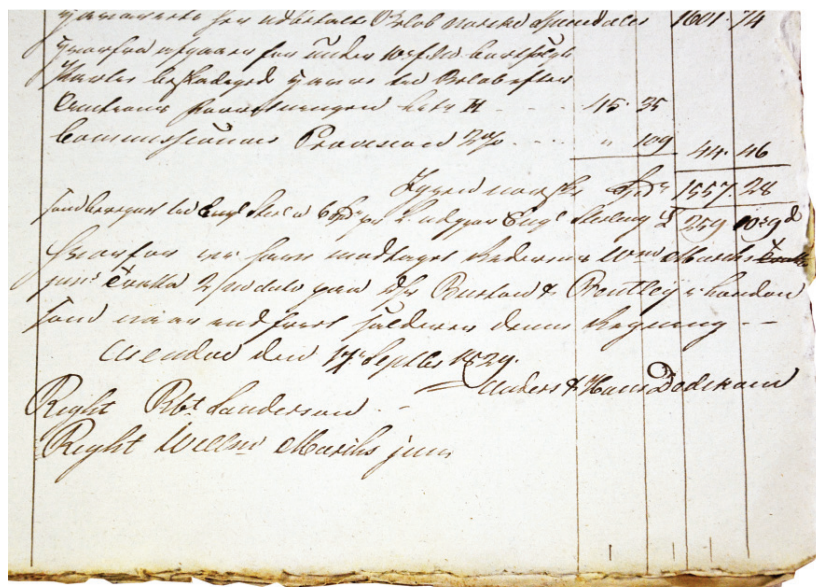
Formuende menn

Slike tjenester var det, som nevnt innledningsvis, «ingen uden en meget formuende Mand» som kunne bidra med. Conrad Schwach forteller videre at «I Arendal vare kun Handelshusene Kallevig og Dedekam Havaricommissionairer».⁶ Schwach drev egen sakførerpraksis i Arendal fra 1820-1830, og han burde ha førstehånds kjennskap til forholdene ettersom han hadde sosial omgang med begge de to kommisjonærene.

Forfatteren Einar Diesen kommer med lignende utsagn i *Slekten Herlofson gjennom 400 år*.⁷ «To tredjeparter av byens skatter bæres av et par hus, Dedekam og Kallevig, og den øvrige by har vanskelig for å klare resten». Han skriver videre at: «De to nevnte handelshus som alle fremmede søkte, hadde stort sett monopol på de innbringende havarikommisjoner».

Frithjof Foss skriver: «Forretningen som Havarikommisjonær var meget indbringende, og Anders & Hans Dedekam skyldte vistnok denne Virksomhedsgren en ikke liden Del af sin Formue og gjorde ikke få Anstrengelser for å få Havarister til huset. Chefene søgte selv ved stor privat Gjæstfrihet at bevare et godt Indtryk hos de fremmede Capteiner hvormed Tilfældet førte dem i Forbindelse.»⁸

Som sitatene viser, så hadde Kallevig og brødrene Dedekam nærmest enerett på havarikommisjonen i Arendal. Begge handelshus hadde store formuer som stort sett var bygget på de samme type næringer. De var alle tre på samme alder, men Kallevig startet sin karriere noen år før brødrene



Bildet er fra Dedekams generalregning for skipet *Sophia*. Regningen var på i alt 28 sider, og besto av bilag fra alle som hadde bidratt til reparasjonen av skipet og til at lasten hadde blitt ivaretatt. Her ser vi nederste del av generalregningens siste side – med Dedekams underskrift nederst. Den er datert 17. september 1829 – altså to måneder etter at den kom inn. Det var forholdsvis raskt utført – enkelte reparasjoner kunne ta opp mot to år. Arkiv: SAK, Arendal byfogds arkiv, serie LB notarialforretninger, boks nr. L0009.



Morten Michael Kallevig (1772-1827) og konen Cathrine Helmer (Kitty) Leth Kallevig (1783-1869). Kitty Kallevig var datter av stadshauptmann Isaac Leth. Hun tilbragte en stor del av sin oppvekst og senere liv i København. Conrad N. Schwach omtaler henne både som «smuk og gavmild». Portretter: P.N. Arbo etter miniatyr av Jens Juel. Foto: Bjørn Hoff. Rådhusgalleriet. Arkiv: AAA.PA-2606.L1.

Arendals første kirke (1670) med steintårnet (1718) og Kirkekleven, senere Kirkebakken, omkring 1820. Vindebro over kanalen mellom Tyholmen og Friholmen. En smuglerscene. Arkiv: AAA.PA-2701.L1.A1.228.

Dedekam. I flere tiår hadde Morten Kallevig hatt en fantastisk status og innflytelse som reder og trelasthandler uten noen egentlig konkurranse fra andre i Arendal. Med tiden skulle han imidlertid merke at brødrene Dedekam fikk en stadig større andel av de viktigste næringene.

Kallevig

Morten Michael Kallevig (1772-1827) ble medeier av firmaet Kallevig & Søn i 1792, bare 20 år gammel.⁹ Samme år hadde firmaet fått privilegium til å drive kjølhaling og reparasjoner på kranen som de hadde bygd to år tidligere på Kallevigholmen på Hisøy. På dette tidspunktet hadde de også rukket å opparbeide seg en betydelig del av trelasthandelen i Arendalsvassdraget, og hadde adskillige avtaler om tømmerhandel med de skogeiende bøndene i innlandet.¹⁰ Så da Morten overtok firmaet etter faren Salves død i 1794, var han, ifølge Frithjof Foss, «datidens ubetinget mektigste mann i Arendal».¹¹

Foss omtaler Morten Kallevig som den rikeste og mest betydningsfulle forretningsmann og skipsreder i Arendal selv i flere år etter at Dedekambrødrene begynte sin virksomhet i 1799.¹² Han var fransk og hanseatisk visekonsul, og som konsul ble han ofte engasjert i besiktigelse av havarister eller andre ulykker/tvister, og dermed kunne han også lett få tilgang til aktuelle kunder. Som konsul var han dessuten pliktig til å yte nødvendig hjelp til gjester fra de land han hadde tjeneste for. Flåten hans overgikk lenge de andre kjøpmennene i Arendal. I 1814 eide han hele 18 skip og en halvpart. Trelasthandelen og eksporten var også betydelig. Kallevigs uttak av trelast viser en økende kurve helt frem til 1820.





Anders og Hans Dedekam, portrettert av P.N. Arbo etter miniatyrer av Boy Johnsen Greve.
Foto: Bjørn Hoff. Rådhusgalleriet.
Arkiv: KUBEN.

Anders & Hans Dedekam

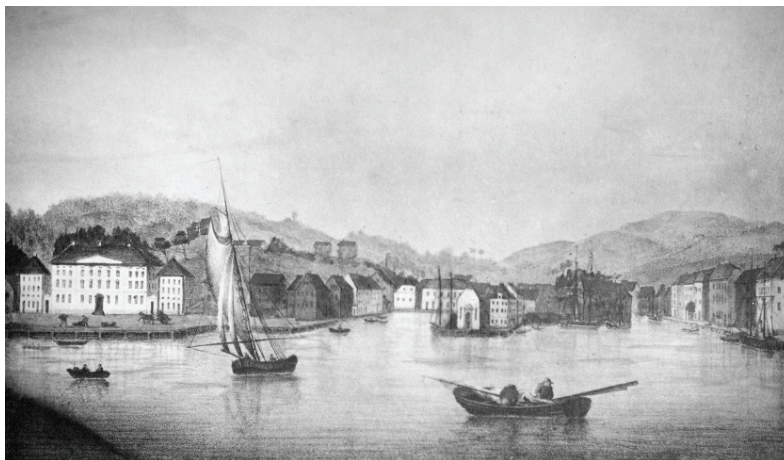
Anders (1771-1843) og Hans Dedekam (1772-1848) startet sin forretningskarriere ved å følge sine foreldres og besteforeldres tradisjon med handel og eksport av trelast. Den viktigste arven de mottok etter familien var trolig eierskapet til Asdal og Messel bom i Arendalsvassdraget.¹⁵ Brødrene Dedekam begynte som trelasthandlere i henholdsvis 1797 og 1799, og de etablerte felles kjøpmannsforretning i 1803. Sin første eksport av trelast drev de faktisk parallelt med både sin mor og bestemor.

Ved siden av trelasthandel og skipsfart hadde de også 1/5 eierskap i kranen og verftet som lå i Kolbjørnsvik. Alt tyder på at de arvet denne femtedelen etter bestemoren, Cathrine Elisabeth Dedekam. Det ser imidlertid ut til at brødrene må ha hatt nærmest full bruksrett til kranen, selv om de resterende 4/5 av kranen først ble kjøpt etter at den andre eieren, Herlof Stiansen Herlofsen, døde i 1820.¹⁶ Generalregninger i arkivet etter Arendal byfogd viser nemlig at Anders og Hans Dedekam var i full sving som havarikommisjonærer allerede i 1806, mens det er heller få vitnesbyrd etter Herlof Herlofsens aktivitet som kommisjonær i disse årene.¹⁷

Dedekambrødrenes forretningsvirksomhet ble raskt mer allsidig. Foruten havarikommisjon, drev de også med skipsbygging, hypotekforretning og oppkjøp av eiendom. Anders var dessuten nordamerikansk og hollandsk visekonsul, mens Hans var engelsk konsul.

På tross av den økonomiske krisen som rammet svært mange handelshus i tiden etter 1814, klarte brødrene Dedekam i løpet av et snaut tiår å bygge seg opp til en økonomisk lederposisjon i Arendal. Så tidlig som i 1804 overgikk de Kallevigs trelastuttak, og i årene 1820-1830 hadde de et gjennomsnittlig eksportvolum av trelast på over det dobbelte av Kallevigs.¹⁸ I perioden 1823-1842 sto de for nesten 60 % av

Arendal i 1837 med Kallevigs palé til venstre, etter tegning av Wergmann. Kallevig bygde paleet i årene 1812-1815.
Arkiv: AAA.PA-2701.L1.A2.060b.



det totale uttaket av trelast fra Arendalsvassdraget.¹⁹ Allerede i 1815 eide de ni skip. I 1829 var flåten økt til 17 skip med en samlet tonnasje på 1319 kommerselester, noe som tilsvarte 27, 9 % av hele Arendals flåte.²⁰ Til sammenligning ble Kallevigs flåte redusert fra 16 skip i 1815 til åtte skip i 1820, og seks skip i 1829.

I tillegg drev Dedekam en betydelig kredittformidling, som de kanaliserte i flere virksomheter. De ga lån til privatpersoner med pant i eiendom eller eiendeler som sikkerhet. Dette ga minimum 4 % rente. I deflasjonsperioden som fulgte etter 1822, kjøpte de opp innskuddskvitteringer som fogden i Raabyggelaget, Johan Rasmus Brandt, skaffet dem.²¹ Dette var kvitteringer på innskudd som alminnelige folk hadde satt i banken. Det var imidlertid mange som ønsket å selge kvitteringene i frykt for at en ny inflasjon skulle føre til at de ble mindre verdt.²² Dedekam drev også en utstrakt kredittformidling i forbindelse med havarikommisjonen.

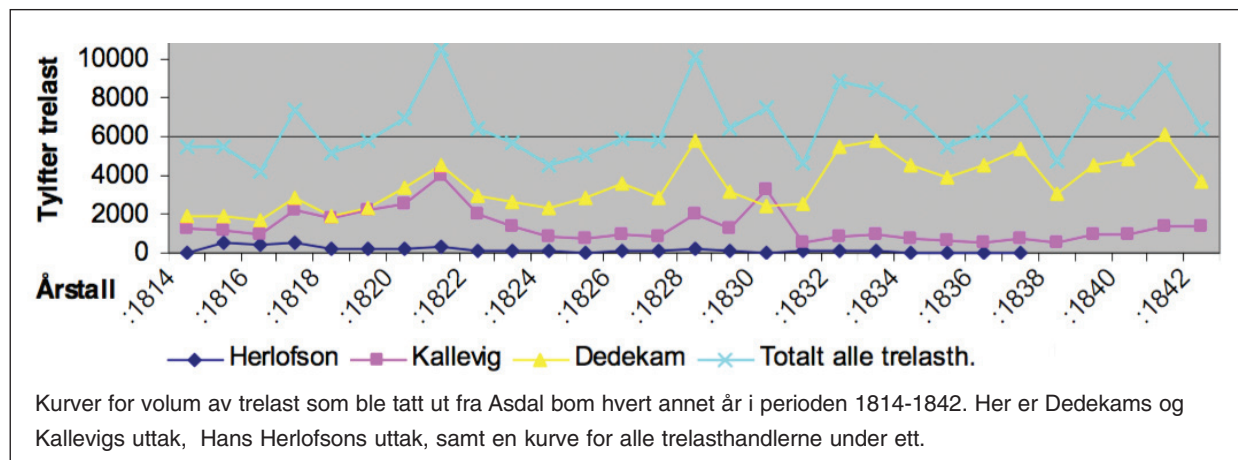
Bygget seg opp på trelasthandel

Det er ingen tvil om at Dedekam drev en allsidig forretningsvirksomhet, men det er samtidig også tydelig at en del av forutsetningene for brødrenes økonomiske suksess og fremgang lå i de før omtalte rettighetene de hadde til trelastbommene ved Asdal og Messel i Arendals vassdraget.²³ De store trelastuttakene sier sitt. Et annet poeng er at de som bomeiere hadde mulighet til å påvirke andres tømmeruttak. I Trelasthandlernes forhandlingsprotokoll kan man følge med på driften av tømmerfløtingen i Arendalsvassdraget. Her kan man lese om klager over dårlig vedlikehold av bommene, om tilstoppede elveløp og om dårlig lønn til fløterne.



Conrad Nicolay Schwach. Juristen, dikteren og forfatteren Schwach bodde og virket i Arendal fra 1820-1830. Som jurist, og gjennom sosial omgang hadde han førstehåndskjennskap til byens borgerskap. I sine nedskrevne «Erindringer af mit Liv» kommer han med ganske åpenhjertige og usminkede beskrivelser av de fleste av «Arendals kjøpmenn, skippere og håndverkere» Schwach gir oss et nesten ubarmhjertig realistisk og til tider nærmest litt intimt innblikk i datidens livsførsel blant Arendals borgerskap.

Foto: Gerd Corrigan, KUBEN. AAM.B.1837.





Anna Sophie Dedekam, født Charisius, gift med Anders S. Dedekam. Portrett av P.N. Arbo etter miniatyr av Boy Johnsen Greve. Foto: Bjørn Hoff. Rådhusgalleriet. Arkiv: KUBEN.

Kart over Nidelva med bommen ved Asdal og utløpet av Lilleelv med Haugerød, Vrengen og Høllen på nordsiden av elva og Rød, Skarpnes og Skarpestangen i sør. Det var bommene ved Asdal og Messel som Dedekam kontrollerte. Arkiv: AAA.PA-2541.T02.L10.589.

Det er flere eksempler på at Dedekam forsinket konkurrentenes uttak, blant annet ved å forsømme vedlikeholdet av bommene.²⁴ Selv opparbeidet de seg etter hvert så god økonomi at de kunne tåle en lang omløpstid for tømmeret. De kunne derfor til enhver tid ha store mengder tømmer liggende i vassdraget og dermed lage hinder for fløtingen for andre trelasthandlere.²⁵ Gustav Sætra har tidligere beskrevet hvordan besteforeldrene deres i sin tid gjorde bruk av samme metode.²⁶

Metoden medførte at mange av konkurrentene fikk liten del i, eller til slutt måtte gi opp trelasthandelen. Det var egentlig bare én konkurrent som frem til 1820 var i nærheten av Dedekams uttaksvolum – og det var Kallevig. Det er derfor god grunn til å hevde at eierskapet til bommene var sentralt for den dominansen Anders og Hans Dedekam oppnådde i trelasthandelen. Og etter alt å dømme var det nettopp eksport av trelast som dannet grunnlaget for den store formuen deres.²⁷

Rivalisering og avtale om fordeling av havaristene

Ifølge Conrad N. Schwach var det tydeligvis en kjent sak at det pågikk en kamp mellom de to handelshusene. Han skriver følgende: «Ligesom disse Huse i flere Henseender rivaliserede med hinanden, saaledes havde de, før jeg kom til Stedet ligget i en evig Kappelstrid om hvo av dem der kunde trekke de fleste Havarister til sig. I dette Øydemed havde mange og deriblandt meget uværdige Midler været anvendte, og hyppige Spændinger havde opstaaet.»²⁸ Dessverre lar ikke Schwach oss få vite hva slags «Midler» og «Spændinger» dette kan ha vært, men det tyder jo i hvert fall på at rivaliseringen mellom dem må ha vært både omfattende og allsidig.

Swach forteller imidlertid videre at Kallevig og Dedekam hadde inngått en avtale om å fordele havaristene mellom seg i henholdsvis forholdet 1:2. Denne avtalen hadde visst nok kommet i stand rett før han selv flyttet til Arendal i 1820, med formål om å få en slutt på rivaliseringen.





Det høres jo unektelig noe forbløffende ut at det skal ha eksistert en slik avtale, og det innbyr derfor til nærmere utforskning. I mangel av å ha funnet noe konkret, skriftlig avtaledokument, er det likevel mulig å undersøke dette forholdet ved hjelp av sjøprotester og generalregninger som finnes i notarialforretningene i Arendal byfogds arkiv. I tillegg er det mulig å gjennomgå en del materiale i firmaet Kallevigs privatarkiv. Det finnes dessverre nesten ikke noe tilsvarende privatarkiv etter Dedekam. Metoden blir da bli å se om fordelingen av havaristene endret seg etter 1820, og da i retning av det forholdstallet Schwach hevder.

Utsikt over Christiania havn fra bordtomtene omkring 1800 av John William Edy, Bildet viser havna i Bjørvika i Christiania, der Bernt Anker hadde bordtomter for utskiping. Foto: Rune Aakvik. Oslo Museum. OB.01591.

Fordelingen av havarister

Fordelingen i perioden 1823-1836

For perioden 1823-1836 finnes det en regnskapsbok for Kallevigs havarikommisjon og kranleie i Kallevigs privatarkiv. I notarialforretningene for samme periode finnes det vitnesbyrd om totalt 104 havarister. 73 av dem kan bekreftes å ha valgt Dedekam som kommisjonær.

Kallevigs regnskapsbok viser at de hadde 23 havarister i løpet av disse 12-13 årene, og alle disse kan gjenfinnes i notarialforretningene. I tillegg finnes det ytterligere fem havarister som ifølge notarialforretningene oppgir

Kallevig som kommisjonær. Det betyr at 28 havarister tilfalt Kallevig i nevnte periode. Totalt sett er det altså mulig å bekrefte fordelingen for 101 av de totalt 104 havaristene for perioden 1823-1836. Om de øvrige tre havaristene kan man jo ikke vite helt sikkert, men hvis vi antar en fordelingsnøkkel på 1:2 for disse også, så vil det si at Kallevig hadde 29 havarister og Dedekam hadde 75 i årene 1823-1836. Dette blir et forholdstall på 2,58. Det er riktignok litt mer enn Schwachs utsagn, men kan likevel sies å være i nærheten, og det bekrefter at en slik avtale kan ha eksistert. Ettersom Kallevigs regnskapsbok bare dreier seg om årene 1823-1836, blir det imidlertid også nødvendig å inkludere årene 1821-1822.²⁹

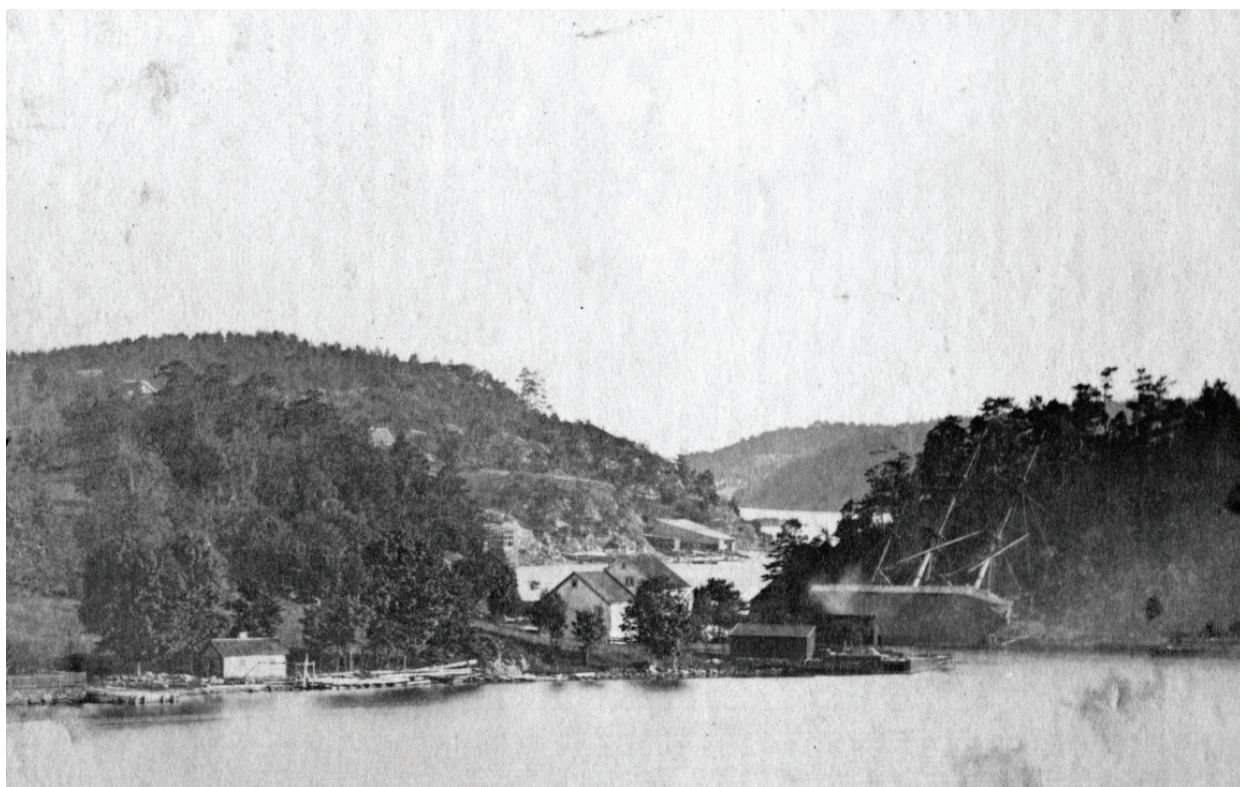
Fordelingen i perioden 1806-1820 (1823)

For å kunne få bekreftet om den såkalte avtalen fra 1820 kan ha gjort en forskjell fra tiden før, kan vi sammenligne med hvordan havaristene ble fordelt frem til 1820. Generalregningene for denne perioden viser at Dedekam hadde 63 havarister mellom 1806 og 1820, mens vi bare finner åtte som kan bekreftes for Kallevig. Utover dette finnes det 12 uidentifiserbare sjøprotester, men fordelingen av disse er usikker. Med forbehold om at arkivmaterialet virker noe mindre komplett for disse årene, så viser tallene at forholdet av havarister mellom Kallevig og Dedekam i årene 1806-1820 var et sted mellom 8:63 og 20:63. Dette tilsvarer et forholdstall som ligger mellom henholdsvis 7,87 og 3,15, det vil si et middeltall på 5,51. Sammenligner man med forholdstallet 2,58 fra perioden 1823-1836, eller 2,87 for perioden 1821-1836, så viser det seg at Dedekam i langt større grad ble forfordelt med havarister frem til 1820. Dermed er det også sannsynlig at avtalen som Schwach refererer til kan ha medført en endring i fordelingen av havarister.

Brigg *Minerva* av Arendal i en utenlandsk havn i 1799. Også dette skipet var i Isaac Leths eie. Han kjøpte det i 1778.

Deponert fra Grimstad sjømannsforening. AAM.B.1078.





Havarister som tilfalt Dedekam i 1829
Havarister og generalregninger

Skip	Hjemsted	General-regning
<i>Warckwarth</i>	Trolig same sted	1 383 85
<i>Sophia</i>	Scarborough	1 557 28
<i>Michlet</i>	Methel	1 297
<i>Asia</i>	Hull	2 088 8
<i>Coureren</i>	Aarhus	1 621 25
<i>Lauret Hull</i>	Hull	1 152
<i>Caucasia</i>	Dangey	2 022 27
<i>Haabet</i>	Aarhus	556 58
<i>Laurel</i>	Liverpool	3 143 51
<i>Rudolf</i>	Travemunde	7 682 6
<i>Elisabeth</i>	Bergen	2 876 56
<i>Wilhelmina Keyser</i>	Nederland	2 106 54

Sum 27 491 Spd. 32 skilling
Provisjon 6% 1 650 Spd. 2 skilling

Her ser vi kjølhaling av et skip ved Grundesund. Bildet er trolig tatt rundt midten av 1800-tallet.

Fotografen kan ha vært Anders Dedekams sønn Anders.

AAma-KUBEN. Fürsts album, nr. 78.

Mange havarister i 1829

I Byfogdarkivet kan vi se at det årlige gjennomsnittet av havarister i Arendal i denne perioden var rundt ni. I 1829, da skipet *Sophia* ble innbrakt, var det imidlertid uvanlig mange havarister. Fra dette året er det faktisk bevart hele 18 generalregninger - det vil si 12 for Dedekam og seks for Kallevig. Denne tabellen kan gi oss en pekepinn på hva inntektene for havarikommisjon kunne utgjøre.

«Lovlig drøye» regninger

Det finnes en del kilder fra samtiden og nær ettertid som mer enn antyder at havarikommisjonen nærmest ble drevet på kanten av det lovlige, og kommisjonærene ble ikke alltid omtalt på fordelaktig vis. Fredrik Scheel skriver i *Arendal fra fortid til nutid* at regningene fra Arendals kommisjonærer kunne være «lovlig drøye». Han forteller også at da det danske konsulatvesen ble opprettet i Norge i 1820 og generalkonsulen skulle oppnevne visekonsuler i kystbyene, var han innforstått med at han ikke måtte henvende seg til de største handelshusene som allerede drev med den slags aktiviteter: «Fordi embetene da ville falde i de uriktige Folks hænder. Den skadeligste fremgangsmåde de benyttet sig av, var at faa kapteinene til at gjøre fælles sag med dem og da ere Assurandørene eller Eierne udsatte for de største Bedragerier som drives uforhindret paa allehaande Mannerer: I Arendal gaae de underligste Ting av denne Sort i Svang, hvor mang en riig Ladning er bleven reduceret til Intet og Vedkommende endnu har måttet lagt Penge til.»³⁰

Conrad N. Schwach ser ut til å ha samme erfaring: «Det tildeels med Rette berygtede Havarievæsen blomstrede i min tid ret i Arendal.(...) Der er ingen Tvivl om at Skipperne ofte stode i Ledtog med Kjøbmændene om at snyde deres respective Rhedere eller Assurandører dyktig; der er heller ingen Tvivl om, at de Tømmermænd, Smede osv. der besiktede den Skade, Skibene havde lidt, og taxerede den, vurderede den overdrevent.»³¹



Langbryggen med Dedekams palé.
Akvarell av Finnur Magnusson 1801.
Add-514.012. Det kgl. bibliotek,
København.



Frithjof Foss forteller at: «Huset (Dedekam) tok seg godt betalt for sine tjenester, mens brødrene endnu levede anførte man gjerne som norm for de i Havariregningen opførte priser at en sopelime ble debiteret med 12 skilling.»³²

Det var ellers ikke bare Arendal som hadde et dårlig rykte når det gjaldt å ta seg godt betalt. Dikteren Johan S. Welhaven, skrev i Norges Dæmring om havarikommisjonærene i Kristiansand at «Byen nærer seg christelig av Vrag».³³

Man må vel nesten kunne si at det var en gjengs oppfatning at kommisjonærene var grådige, men det må også tilføyes at Schwach til slutt konkluderer med at Dedekam og Kallevig på tross av mistenkelige høye inntekter, allikevel holdt seg innenfor lovens grenser.

Det er uansett ikke lett for ettertiden å kunne avgjøre om de drev ulovlig eller ei. Det må i hvert fall ha vært et problem at loven var mangelfull og vanskelig å håndheve, for frem til 1860 var det faktisk sjøretten i den gamle Kristian V's norske lov fra 1687 som var det gyldige lovverket. Den nye Sjøfartsloven av 1860 inneholdt heller ikke noe konkret kapittel om havarikommisjon, men den innskjerpet trolig likevel en mer regulert praksis. Den inneholdt strengere føringer for kapteiner, blant annet klarere retningslinjer ved havari, samt hva som ble godkjent som utgiftsposter ved havariregninger.³⁴

Søren A. Dedekams hus (nr. 203) i Kirkegaten, «opbygget av Faderen Anders Dedekam efter branden i 1840, igjen nedbrent i 1868.»

Arkiv: KUBEN, Fürsts album nr. 55.



Byprospekt 1826, av Mogens Moe,
byen sett fra Feierheia.
Privat eie.

Monopolsituasjon og privilegier

Havarikommisjon skulle fortsette å være en innbringende næring i mange år etter Kallevig og Dedekams tid, men ble nok etter hvert drevet under litt andre og mer regulerende forhold. Monopolsituasjonen i Arendal i første halvdel av 1800-tallet var imidlertid noe for seg selv, og kan på flere måter ses som en rest av den gamle merkantilistiske privilegiepolitikken fra det dansk-norske monarkiet på 1600- og 1700-tallet. Ved å gi makt og privilegier til borgerskapet i kjøpstedene, sørget kongen for at de kunne opparbeide gode inntekter og at borgerskapet til gjengjeld ville være lojale overfor ham. Dessuten var sentralisering av handels- og skipsfartsvirksomheter rundt kjøpstedene en måte å sikre kontroll med tollinntektene.³⁵

Selv om dansketiden var over i 1814, og merkantilismen i økende grad ble erstattet av en fremvoksende liberalisme, så var vilkårene for borgerskapet i Arendal i flere tiår fremdeles preget av privilegiene fra tidligere tider.

Den store rikdommen til Kallevig og Dedekam skyldtes nok trolig en kombinasjon av både talent, kompetanse og privilegier. Morten Kallevig var en dreven reder, kommisjonær og trelasthandler, men han hadde også arvet en kran/verft med privilegier og en opparbeidet stilling i trelasthandelen, som ga ham fortrinn fremfor flere andre handelshus i Arendal. Brødrene Dedekam hadde også arvet en del av en

kran og verft, men de nedarvede rettighetene i Arendalsvassdraget ga dem vel så store fordeler. Disse rettighetene var med på å gi dem stor kontroll over fløtingen i vassdraget. Gjennom denne kontrollen fikk de bedre tilgang på trelast enn noen andre, og det benyttet de seg av. Når vi ser på det store uttaks- og eksportvolumet deres – allerede fra de tidligste årene – er det nærliggende å tenke at det nettopp var trelasthandel og eksport som var innfallsporten til den store formuen de opparbeidet seg. Denne sikre og gode inntekten gjorde det mulig for dem å ekspandere i enda flere næringer, slik at de kunne bli «meget formuende menn». De ble ganske snart formuende nok til å drive havarikommisjon. Etter hvert ga formuen dem også mulighet til å overgå sin største konkurrent i alle de viktigste næringene – både trelasteksport, rederivirksomhet og havarikommisjon.

Noter

- 1 C.N. Schwach 1848/1992, s.187.
- 2 F. Foss 1893/1998, s 96-97 og 130-136, F. Scheel, s 66-69, og H. Haugland 2020.
- 3 Forsere med seil, (etter fransk *forcer de voiles*) føre så mange (store) seil som riggen og fartøyet kan tåle; presse med seil. Det Norske Akademis ordbok, digital side <https://naob.no/ordbok/forsere>
- 4 SAK, Arendal byfogds arkiv, serie LB notarialforretninger, boks nr. L0009.
- 5 Dispachør – var offentlig utdannet og ansatt til å oppklare årsakene til havari/sjøskade og påse at opprøret gikk riktig for seg i forhold til forsikring og erstatning. Det legges særlig vekt på troverdighet. Salomonsens konversasjonsleksikon 1915.
- 6 C.N. Schwach 1848/1992, s.188.
- 7 E. Diesen i *Slekten Herlofson gjennom 400 år* 1973, s 119. Diesen siterer byfogdens uttalelse i forbindelse med de vanskelige forholdene etter Napoleonskrigene.
- 8 F. Foss 1893/1998, s. 237/238 og 135.
- 9 Morten hadde bare en søster å dele arven med.
- 10 K. Lindqvist 2008, s. 45.
- 11 F. Foss 1893/1998, s. 29 og 341.
- 12 F. Foss 1893/1998, s. 341 og 344.
- 13 F. Scheel 1935, s. 92-93.
- 14 F. Foss 1893/1998, s. 342.
- 15 Utredning for Trelasthandlerkommisjonen oppnevnt i 1824/1825. I kommisjonen 1826 blir det bekreftet at brødrene Dedekam eide både Asdal og Messel bom og at inntektene derfra beløp seg til sammen 12 skilling pr tylft som ble fløtet gjennom disse bommene. Herfra måtte det riktignok trekkes fra en sum på 1 skilling pr tylft til tallmennene og 28 spesiedaler årlig til oppsynsmann og grunnleie. Trelasthandlerne forhandlingsprotokoll, s. 207 A-AA.
- 16 F. Foss 1893/1998, s. 130. Bestemoren fornyet privilegiet for kranen før sin død (1799) Se også Håkon Hauglands artikkel i Aust-Agder-Arv 2020.
- 17 Arendal Byfogds arkiv, serie Lb notarialforretninger 1771-1870, boks 0007.

- 18 Dedekambroødrenes trelasteksport var svært omfattende. I perioden 1820-1830 eksporterte de i gjennomsnitt trelast for mer enn 14 000 spesiedaler årlig. I samme periode sendte de også ut trelast for gjennomsnittlig 7000 spesiedaler årlig med hollandske skuter. Dette var over det dobbelte av hva Kallevig eksporterte i samme periode. K. Lindqvist 2008, s.110-113.
- 19 Uttak av trelast fra Asdal bom 1803-1814. Tallene er basert på R. Tank 1923, s. 339 for årene frem til 1813. Året 1814 er basert på trelasthandlernes forhandlingsprotokoll for 1814. Tallene for uttak av tylfter med tømmer fra Asdal bom i perioden 1814-1842 er basert på regnskapene i Trelasthandlernes fløtningsprotokoll, A-AA. K. K. Lindqvist 2008, s. 109 og 133. Asdal bom var den siste bommen tømmeret måtte passere og telles opp før det nådde frem til mottakeren.
- 20 Tallene er hentet fra E. Kallevig, Oslo 1939: *Sjøfarten i Arendal 1815-1830*, s. 57 og 84.
- 21 C.N. Schwach 1848/1992, s. 219-220.
- 22 Hodne/Grytten 2000, s. 34-40.
- 23 Messel bom lå et lite stykke høyere opp i vassdraget enn Asdal bom. Se kart s.16 Uansett hvilke tverr- eller bielver tømmeret kom fra, måtte alle trelasthandlerne fløte tømmeret sitt gjennom disse bommene.
- 24 K. Lindqvist 2008, s. 40-48.
- 25 K. Lindqvist 2008, s. 41-48.
- 26 G. Sætra 1980, s. 25-30.
- 27 K. Lindqvist 2008, s. 93 og 105.
- 28 C.N. Schwach 1848/1992, s. 188.
- 29 Hvis vi inkluderer årene 1821-1822, så hadde Dedekam 15 havarister, mens Kallevig kan ha hatt fem. Fullstendige tall for perioden 1821-1836 vil da være at Kallevig hadde mellom 29 og 34 havarister, mens Dedekam hadde 90. Forholdstallene vil da være h.h.v. 3,1 eller 2,65, eller et middeltall på 2,87.
- 30 F. Scheel 1923, s. 409-410.
- 31 C.N. Schwach 1848/1992, s. 187.
- 32 F. Foss, 1893/1998 s. 237/238 og 135.
- 33 J.S. Welhaven, 1835, s 15.
- 34 B. Eide Johnsen, 1989, s. 19.
- 35 H. Haugland 2020, i Aust-Agder-Arv 2020.

Litteratur

- Diesen, Einar. (1973). *Slekten Herlofson gjennom 400 år*. Oslo: Kirstes boktrykkeri.
- Foss, Frithjof. (1998). *Arendal byes historie*. Arendal: Tvedestrand boktrykkeri.
- Hodne, Fritz og Grytten, Ola H. (2000). *Norsk økonomi i det 19. århundre*. Bergen: Fagbokforlaget Vigmonstad & Bjørke.
- Johnsen, Berit Eide. (1984). *Tradisjon eller kalkulasjon?* (Hovedoppgave). UiO, Oslo.
- Kallevig, Elisabeth. (1939). *Sjøfarten i Arendal 1815-1850*. Oslo: Norsk Sjøfartsmuseum.
- Kanaldirektøren. (1883). *Kanalvæsenets historie*. B.8. Kra: Steenske Boktrykkeri
- Keilhau, Wilhelm. (1929). Tidsrummet 1814 til omkring 1840. I *Det norske folks liv og historie*. Oslo: Aschehoug.
- Rosenberg, Kjell. (1979). Havaricomisarens copibog: et sjøhistorisk aktstykk. *Aust-Agder Arv 1977-1978*.
- Salomonsens Konversationsleksikon* (1915). København: Schultz Forlagsbokhandel.
- Scheel, Fredrik. (1923). Trange tider 1814-1837. I *Arendal fra fortid til nutid*. Kristiania: Gyldendalske bokhandel.
- Scheel, Fredrik. (1935). *Den Norske sjøfarts historie*. Bind 2. Oslo: Steenske forlag.

Schwach, Conrad Nicolai. (1992). *Erindringer af mit liv*. Arendal: Kilden Forlag.

Smith, Sverre Bergh. (1927). Skibsbyggeriet. I *Den Norske sjøfarts historie*. Oslo: Steenske forlag.

Sætra, Gustav G. (1980). *Embetsmann, bonde, borger* (Hovedoppgave). UiB, Bergen.

Tank, Roar. (1923). Arendal under enevellet 1660-1814. I *Arendal fra fortid til nutid*. Kristiania: Gyldendal Bokhandel.

Worm-Müller, Jacob. (1922). *Christiania og krisen etter Napoleonskrigene*. Kristiania: Grøndahl & søns boktrykkeri.

Aalholm, Olav Anton. (1983). *Handelshuset Thommesen – Smith*. Kragerø: Naper Boktrykkeri.

Utrykte kilder - brukt som grunnlag for masteroppgave 2008.

Riksarkivet i Oslo (RA):

Generaltollkammeret:

Tollbøker for inn- og utgående toll ved Arendal tolldistrikt – årene 1796, 1798, 1800, 1802, 1804, 1806, 1808, 1810 og 1812

Revisjonsdepartementet:

Tollbøker for inn- og utgående toll ved Arendal tolldistrikt – årene 1814, 1816, 1817, 1820, 1821, 1822, 1824, 1825, 1826, 1828, 1830, 1832, 1834 og 1836

Statsarkivet i Kristiansand (SAK):

Arendal byfogd:

Panteregistre nr. 4, 5 og 6 – for årene 1797-1842

Notarialforretninger 1796 – 1842

Branntakster for Arendal 1797-1847

Aust-Agder Arkivet i Arendal (A-AA):

Nidarå Fellesfløtningsforening

Trelasthandlernes forhandlingsprotokoll 1789-1852

De eksisterende tallbøkene for de øverste elvefølgings-distriktene for noen av årene mellom 1806-1850:

Drangstvedt-Reinfoss 1806-1858

Kjøruldsfoss-Tvedtsund 1806-1831

Gjøv 1806-1820

Suplandsfoss-Åmfoss 1806-1830

Katterås og Carlselvene 1806-1843

Fyrrisvann 1833-1855

Salve Kallevig & Søns private forretningsarkiv:

Pk.165:Regnskapsbok for havariforretning og kranleie 1823-1836,

Regnskapsbok 1808, def. regnskapsbok 1808, fragment av lastebok 1787 og 1791

Kontrabok 1788-1790