

Fruktbare kystbygder eller nakne steinørkener?

Omkampen om nedenesprivilegiene i Risør tolldistrikt på 1790-tallet

Håkon Haugland

På 1790-tallet ble det strid om nedenesprivilegiene – den gamle retten innbyggerne langs kysten av Nedenes hadde til å frakte trelast til Danmark og korn hjem igjen. Borgerne i Risør ønsket å få dem avskaffet, mens de utenbys boende borgerne, skipperne og bøndene i byens tolldistrikt bad kongen om å stadfeste dem på ny. Blant embetsmennene som ble bedt om å uttale seg i saken, var sorenskriver Andreas Frederich Finne. For ham var saken klar. Sjøfart og handel hadde gjort områdets mange nakne øyer og steinørkener til «fruktbare og velbebygde Stæder». Ble nedenesprivilegiene avskaffet, ville det «giøre kysten til ligesaa nødsom og nøgen en ørken, som den var førend Skibsbyggeriet og handel dannende den i sin nærværende Skjønhed». Privilegiene burde derfor stadfestes på ny.

Kart over Risør tolldistrikt på 1700-tallet. Foto: KUBEN, AAA.PA-2541.T02.L6.1087.

Privilegiestriden som utspilte seg mellom arendalsborgerne og de utenbys boende borgerne, bøndene og trelasthandlerne i Arendal tolldistrikt på 1700-tallet, er velkjent. Utgangspunktet for striden var hvem som hadde rett til å drive med handel. På 1600- og 1700-tallet gikk de dansk-norske myndighetenes bypolitikk ut på at all handel skulle samles i privilegerte kjøpsteder. Dels handlet det om å styrke borgerskapet og de borgerlige næringene, dels handlet det om å kontrollere handelen, og dels handlet det om å sikre at staten fikk inn de skattene og tollavgiftene som lå på handelen. Hver kjøpstad hadde sine egne kjøpstadsprivilegier og sitt eget handels- og tolldistrikt, som regel en omkrets på tre mil rundt byen. For å kunne drive handel i dette distriktet, måtte en ha borgerskap i kjøpstaden. Det fantes imidlertid unntak fra denne regelen. Et av disse unntakene gjaldt Agder. Før Kristiansand ble kjøpstad i 1641, fantes det ingen byer på Agder. Rett til å drive handel her lå i stedet på kjøpstedene Stavanger, Tønsberg, Landskrona og Helsingør.¹ Men i Nedenes fogderi (kystområdene av gamle Aust-Agder fylke) hadde bøndene rett til å drive en viss handel gjennom

nedenesprivilegiene. Privilegiene gav bøndene rett til å frakte trelast fra egen skog på egne skuter til Danmark, og til å frakte korn hjem igjen. Privilegiene er rett nok nevnt for første gang i 1688, over fire tiår etter at Kristiansand ble kjøpstad, men da som en kongelig stadfesting av en gammel sedvanerett. Det er vanlig å anta at privilegiene går tilbake til 1500-tallet.² Til å begynne med var privilegiene gjeldende for skogeiende bønder, men de kom tidlig til å bli oppfattet som gjeldende for alle som bodde langs kysten av fogderiet. Med byveksten på Agder på 1600- og 1700-tallet kom disse privilegiene i spill. Da Kristiansand ble kjøpstad i 1641, hevdet borgerne der at kjøpstadsprivilegiene innebar at nedenesprivilegiene måtte avskaffes, og at alle utenbys boende borgere måtte flytte til den nye kjøpstaden. Det utløste en konflikt mellom kristiansandsborgerne på den ene siden og de utenbys boende borgerne i Arendal og Risør og skipperne, bøndene og trelasthandlerne i Nedenes på den andre siden.³ Kampen mot Kristiansand ble etter hvert kronet med seier. I 1688 ble nedenesprivilegiene stadfestet på ny, to år senere fikk borgerne i Arendal og Risør lov til å fortsette sin handel der uten å måtte flytte til Kristiansand, og i 1723 fikk Arendal og Risør kjøpstadsstatus og foreløpige kjøpstadsprivilegier.

Slaget var kanskje vunnet, men striden om nedenesprivilegiene var ikke over. Etter 1723 kom striden til å stå mellom arendalsborgerne og de utenbys boende borgerne, skipperne og bøndene i byens eget tolldistrikt, det vil si området fra Narestø til Brekkestø.⁴ Nå var det arendalsborgerne som hevdet at nedenesprivilegiene måtte avskaffes, ettersom de foreløpige kjøpstadsprivilegiene fra 1723 og de endelige kjøpstadsprivilegiene fra 1735 gav dem monopol på all handel i tolldistriktet. De dramatiske høydepunktene i striden som fulgte var oppløpene i Arendal i 1725 og 1752. Striden endte også denne gang med en ny stadfesting av nedenesprivilegiene i den dansk-norske tollforordningen fra 1768.⁵

Det er lite som tyder på tilsvarende konflikter i Risør tolldistrikt, et distrikt som bestod av kystsognene mellom Narestø og Gjernerstangen. Oppløpene i 1725 og 1752 var rettet mot borgerne i Arendal, ikke Risør. Brevet fra det store bondemøtet på Angelstad i Holt i 1737, der en rekke av underskriverne var fra Risør tolldistrikt, var et svar på et forsøk fra arendalsborgerne på å få avskaffet nedenesprivilegiene etter at Arendal og Risør hadde fått sine endelige kjøpstadsprivilegier i 1735.⁶ Det er heller ikke bevart klagebrev fra risørborgerne over at folk i tolldistriktet drev handel i tråd med nedenesprivilegiene eller at skipperne som hadde borgerskap i byen bodde utenfor bygrensene. Situasjonen i tolldistriktet var dermed tilsynelatende idyllisk. Bøndene eksporterte trelast til Danmark og fraktet korn hjem igjen, slik nedenesprivilegiene tillot, og et økende antall utenbys boende skipperborgere fraktet trelast og andre varer til Danmark og på utlandet for borgerne i Risør



og skipseiere i tolldistriktet. Mot slutten av 1700-tallet ble det imidlertid slutt på idyllen. I 1789 konfiskerte fire risørborgere trelasten til en skipper fra Dypvåg sogn. Det utløste en flerårig strid som endte med en ny kongelig stadfesting av nedenesprivilegiene i 1793. I det følgende skal denne striden, som i liten grad er blitt drøftet tidligere, undersøkes nærmere.⁷ Hovedkildene er sakspapirene som dannet beslutningsgrunnlaget for stadfestingen i 1793. Blant sakspapirene finner vi brev fra borgerne i Risør, skipperne og bøndene i Risør tolldistrikt og embetsmennene som skulle gi sine høringssvar i saken, samt kopier av flere domsavsigelser. Sakspapirene er nå gjort tilgjengelig digitalt som en del av de tidligere upubliserte arkivene etter Danske Kanselli. Striden er imidlertid ikke bare interessant fordi den er lite kjent, men også fordi argumentene som ble brukt av partene i striden, ble brukt på ny i debattene som førte til Stortingets tildeling av ladestedsrettigheter til Tvedestrand og Lillesand i 1821.

Risør rundt 1810. Midt i bildet ses byens tollbod. Foto: KUBEN, AAM.B.01460.

Aksjonen mot skipperen Torje Ellingsen Eidbo

Omkampen om nedenesprivilegiene begynte i Laget i Holt sogn i juni 1789. Ut fra senere vitneforklaringer kan vi danne oss et forholdsvis klart bilde av hva som skjedde.⁸ Den 30. mai 1789 hadde skipperen Torje Ellingsen forlatt Aalborg med sitt skip *Ingeborg Anne Maria*. Skipet, som ble bygd i 1782 og hadde en tonnasje på 26 ½ lester, var lastet med 20 tønner dansk bygg og andre fødevarer. Ellingsen kom fra Eidbo i Dypvåg sogn, der han drev som gårdbruker og skipper. Han var en erfaren sjømann. I 1789 var han 56 år gammel, og hadde drevet som skipper i flere tiår.⁹ Med seg om bord hadde Torje Ellingsen et mann-

skap på tre. I likhet med ham selv, kom alle fra Dypvåg sogn. Frantz Ellingsen kom fra Dypvåg, Gunder Aanonsen fra Ulevåg og Syver Nielsen fra Åstø. Syver Nielsen giftet seg for øvrig med Torje Ellingsens datter Ingeborg Torjesdatter i 1796.¹⁰

Få dager etter avreise fra Aalborg hadde Ellingsen og mannskapet nådd norskekysten. Her hadde de seilt rett forbi tollboden i Risør uten å klarere lasten, seilt innover Sandnesfjorden og ankret opp i *Querne Killen* i Lagfjorden i Holt sogn. Hvor denne Kvernkilen lå, er usikkert. Det finnes en kil som heter Kvernkilen på Åkvåg, men det lå den gangen i Søndeled sogn eller Risør landsogn, og ligger dessuten ikke i Lagfjorden. Et annet alternativ er Kvernsvika i Sandnesfjorden, men også det lå i Søndeled sogn. En tredje mulighet er Kvernnes ved Kviteberg i Nævestadfjorden, men dit kunne en ikke komme uten å bli varpet opp langs elva fra Laget. Mest sannsynlig er det derfor at Kvernkilen var et annet navn for Kilen i Laget, der Møllebekken renner ut. Det er dessuten uklart hvorfor skipper Ellingsen reiste rett forbi Risør uten å klarere lasten. Ifølge de bevarte tollistene fra Risør, foretok Ellingsen og mannskapet fire andre turer med trelast til Aalborg og korn og andre danske varer hjem igjen i 1789. Alle gangene hadde de tollklarert varene på tollboden i Risør ved avreise og ankomst.¹¹ Hvorfor gjorde de ikke det denne gangen? Var denne turen et eksempel på den smuglingen en antok var så utbredt langs nedeneskysten på 1700-tallet?

I Kvernkilen ble Ellingsen og mannskapet møtt av de fire bøndene Gunlek Gunleksen fra Laget, Lars Jensen fra Dokkenes, Lars Torvildsen fra Songe og Torvild Thorsen. Med seg hadde de trelast som

Skuta *Ingeborg Anna Maria*, som skipper Ellingsen førte da lasten hans ble konfiskert av Risørs borgerråd i 1789. Skuta ble senere tatt over av svigersønnen Ole Jensen fra Skattebunes. Maleriet er en kopi malt av Finn Krafft i 1929, og henger i dag i Allmuestua ved Dypvåg kirke. Foto: Guttorm Eskild Nilsen.



Ellingsen kjøpte. Betalingen var lasten med korn og andre fødevarer som Ellingsen hadde hatt med seg fra Aalborg. De neste dagene brukte Ellingsen, mannskapet og bøndene til å laste trelasten om bord.

Den 9. juni, mens de ennå holdt på med lastingen, kom det en båt inn fjorden. I båten satt Risørs borgerråd. Borgerrådet bestod av fire av byens fremste borgere, og skulle bistå byfogden i bystyringen. I 1789 bestod rådet av Henrik Carstensen, byens fremste reder, samt de tre kjøpmennene Hans Herlofsen junior, Thor Thorstensen og Jens Kiersig. Da rådet ankom Kvernkilen, så de flåter av tømmer ligge rundt Ellingsens skip og de så at mannskapet var i full gang med å laste tømmeret om bord. Etter å ha kommet om bord, skal borgerrådet ha spurt Ellingsen med hvilken rett han drev trelast- og kornhandel med bøndene i området. Han kan ikke ha gitt dem noe tilfredsstillende svar, for rådet gav ham en frist på 24 timer til å komme med en forklaring, hvis ikke ville de konfiskere trelasten. Da de kom tilbake 10. juni og Ellingsen fremdeles ikke kunne gi dem et svar de var fornøyde med, konfiskerte de trelasten. Tre arbeidskarer losset deretter skipet og fløtet tømmeret til Risør.

Problemet var bare at det egentlig ikke var rådets oppgave å konfiskere ulovlig last, det var det tollerne i Risør som skulle gjøre. Slike konfiskasjoner hørte rett nok til sjeldenhetene. På 1700-tallet skrev de norske tollstedene nesten ikke ut konfiskasjonsbøter overhodet.¹² Tollboden i Risør var ikke noe unntak. I 1786 ble det skrevet ut tre bøter, i 1788 to bøter, mens det kun ble skrevet ut en enkel bot i 1790 og 1794.¹³ Borgerrådet kan derfor ha ønsket å statuere et eksempel. De satte foten ned for en praksis de mente var ulovlig og skadelig for byen. Skipper Ellingsen svarte med å stevne rådet for retten. Det skulle bli begynnelsen på en toårig juridisk strid som endte i overhoffretten i Christiania.

Første rettsrunde

Den første rettsrunden fant sted i Laget noen uker senere, 2. juli 1789, i det store huset til skipper Carsten Henrichsen, faren til borgerrepresentanten Henrich Carstensen, en av de tiltalte i saken.¹⁴ Det var sommer, og stua i Henrichsens hus må ha vært både varm og overfylt. Nedenesfogden Lars Weidemann var til stede for å lede rettshøringen. Med seg hadde han åtte lagrettemenn fra Holt sogn. Til stede var også skipper Ellingsen og de fire borgerrepresentantene. Det samme var prokuratorne Lauritz Løcke og Rasmus Lassen, som representerte henholdsvis Ellingsen og borgerrådet, Ellingsens mannskap på tre, de fire bøndene som hadde handlet med Ellingsen, samt de tre mennene som hadde losset skipet for trelast og fraktet den til Risør. I tillegg hadde fogden kalt

inn fire taksasjonsmenn til å vurdere verdien av den konfiskerte lasten og anslå hva Ellingsen hadde tapt på at han hadde blitt forhindret fra å reise til Aalborg med lasten. De fire var Ole Wroldsen Eidbo og Salve Pedersen Eidbo, begge gårdbrukere og sjømenn fra Ellingsens hjemsted Eidbo, Christen Evensen Boraas fra Flosta sogn og gårdbruker Jon Jonsen Torskeberg. De fire var godt kvalifisert til å gjøre takseringen. Pedersen, Evensen og Wroldsen hadde alle vært danmarksskipper på 1760-tallet, Pedersen og Wroldsen endatil med flere turer på Aalborg, og både Wroldsen og Pedersen hadde hatt skipperborgerskap i Risør. Pedersen hadde dessuten vært skipper i utenlandsfart.¹⁵

Til sammen hadde altså minst tretti personer stimlet sammen i stua under rettshøringen. Weidemanns referat gir inntrykk av en amper, opphetet og kaotisk stemning. De to prokuratorene Løcke og Lassen kastet argumenter, anklager og fornærmelser mot hverandre, og avla protest både mot hverandres innlegg og mot vitnene som skulle fortelle hva som hadde skjedd. Anklagene var alvorlige. Løcke anklaget borgerrådet for «voldelig Bortførelse» av Ellingsens trelast. Rådet burde derfor dømmes til å betale 41 riksdaler og 2 skilling til Ellingsen for trelasten, samt 150 riksdaler for tapt fortjeneste. Lassen svarte med å anklage Ellingsen for å ha forbrutt seg både mot Risørs kjøpstadsprivilegier og mot de to kongelige forordningene fra 15. og 21. februar 1771.¹⁶ Her ble han kanskje litt ivrig. Det var bare forordningen fra 21. februar som angikk befolkningen i Nedenes. Forordningen fra 15. februar gjaldt kun handel i Kristiansands omland, det vil si Lister og Mandal amt. Ifølge forordningen fra 21. februar hadde byfogden i Arendal gitt en rekke borgerskap til folk som ikke bodde innenfor bygrensene av Arendal og Risør, og det samme gjaldt også andre steder i Kristiansand stift. Det skulle det nå bli en slutt på. Borgerskap skulle bare gis til de som hadde hus og ildsted i en kjøpstad. Øvrigheten ble også pålagt å sørge for at utenbys boende skipper ikke kjøpte trelast av bøndene til utskipning eller at bønder og forprangerne ble gitt tollsedler på deres varer. Ifølge Lassen hadde ikke Ellingsen borgerskapsbrev, og han burde derfor bøte 40 lod sølv til kongen og til Risør. Her ser det ut til at Lassen hadde rett. Ifølge Risørs byregnskaper hadde riktignok Ellingsen hatt skipperborgerskap i Risør og betalt byskatt dit i flere år. Det siste året han er ført opp som skipperborger i byregnskapet, var i 1787.¹⁷ Det tyder på at han hadde sagt fra seg borgerskapet. Årsaken kan ha vært at han i de siste årene av arbeidslivet kun ønsket å drive med handel på Danmark. Dette bekreftes av tollregnskapene, som viser at Ellingsen holdt seg til danmarksfarten i de påfølgende årene.¹⁸ Siden han heller ikke hadde fortollet varene han hadde med fra Aalborg, hevdet Lassen også at borgerrådet hadde hatt «hiemmel og Ret til omlastede Trælcasts Anholdelse, Confisiation og Opbringelse til Byen».



Rettsmøtet i Laget endte ikke med noen dom. Den falt noen uker senere, 22. juli 1789, på et rettsmøte i Jens Jensens hus i Tvedestrand.¹⁹ Her slo fogden og åtte lagrettemenn fast at Ellingsens handel både var «tilladelig og lovlig», og at rådet hadde opptrådt egenmektig og uten «Aarsag til den paastående Confiscation».²⁰ Rådet ble derfor dømt til å betale 40 riksdaler og 38 skilling til Ellingsen for trelasten og 150 riksdaler for tapt fortjeneste. For selvtekten og «deres egenmægtige Omgang» ble de ilagt en bot på 60 riksdaler. Første rettsrunde endte dermed med frifinnelse av Ellingsen. For borgerrådet var dommen derimot et nederlag de ikke kunne akseptere. De anket derfor saken inn for lagtinget i Kristiansand. Før saken kom opp der, mobiliserte imidlertid skipperne og skipseierne i Risør tolldistrikt til forsvar for Ellingsen.

Klyngetunet Eidbo, der skipper Torje Ellingsen bodde. Foto: KUBEN, AAA. PA-2412.L2.002.

Skipperne og skipseierne mobiliserer

I midten av oktober 1789 ble det holdt ordinært høstting for Strengereid tinglag i Tvedestrand. Høsttinget gikk over flere dager og samlet bønder, skipperne, skipseiere, utenbys boende borgere, strandsittere og andre fra de seks sognene Holt, Dypvåg, Flosta, Østre Moland, Tromøy, Sønedeled og Gjerstad. Tingsamlinger var viktige møteplasser ikke bare

for øvrighet og allmue, men for allmuen fra ulike sogn. Her kunne folk høre nytt fra nabosognene, og her kunne de organisere seg til fellesaksjoner. Den 19. oktober, midt under høsttinget, ble det holdt et møte mellom Ellingsens prokurator Lauritz Løcke og en del av skipperne og skipseierne i tinglaget. Under møtet førte Løcke i pennen et brev på skipperne og skipseiernes vegne der de stevnet flere skipper til å møte på neste tingsamling for å vitne om hvordan danmarkshandelen hadde blitt drevet fra gammelt av.²¹ Vitneopptaket ville kunne gi Ellingsens sak en kontekst før den skulle opp i lagtinget i Kristiansand.

Vitneopptaket ble tatt opp 27. november 1789, under det fjerde og siste tingmøtet for året, det årlige skattetinget, som ble holdt i Tvedestrand i slutten av november.²² Til stede var fogden, åtte lagrettemenn, skipper Ellingsen, Løcke og Lassen, samt en rekke skipper og bønder som hadde blitt kalt inn som vitner.²³ Før vitneopptaket kunne begynne, leverte Lassen inn et protestskriv på vegne av rådet og borgerne i Risør. Skrivet, som ble lest opp i retten, var risørborgernes svar på dommen fra 22. juli. Her gjentok de anklagene mot Ellingsen om brudd på tollrullen, Risørs kjøpstadsprivilegier og de kongelige forordningene, men de kom også med en anklage mot de øvrige skipperne og skipseierne i tinglaget for å ville «giøre Samling og Enighed» mot de kongelige forordningene og drive handel uten å ta del i Risørs kjøpstadsprivilegier. De la derfor ned protest mot at det skulle tas opp noe vitnemål, siden det ville være å betrakte som partsinnlegg for Ellingsen. Men dermed hadde de også gjort saken til noe mer enn en sak mot en enkelt skipper, de hadde gjort den til en omkamp om nedenesprivilegiene. Protesten ble avfeid av Løcke, som påpekte at stiftamtmanden i Kristiansand hadde gitt sin tillatelse til vitneopptaket. Deretter fulgte en amper ordveksling mellom Løcke og Lassen, før selve vitneopptaket kunne begynne.

Til sammen hadde Løcke kalt inn tretten vitner; fem fra Sønedeled sogn, tre fra Holt, fire fra Dypvåg og ett fra den delen av Flosta som

Lagfjorden, Sandnesfjorden og Risør.
Utsnitt av Rasmus Juells kart fra 1708.
Foto: Kartverket



hørte inn under Risør tolldistrikt. Alle var i femti-årene eller eldre.²⁴ Vitneopptaket ble gjort sogn for sogn, men alle måtte svare på den samme rekken med nitten spørsmål som Løcke hadde forberedt. Svarene er både interessante og påfallende like. Det er mulig de hadde snakket sammen på forhånd om hva de skulle svare, eller at Løcke hadde forberedt dem på spørsmålene. Bildet de gav av danmarkshandelen er uansett interessant. Når det kom til muligheten for å få fraktet trelast til Risør, var vitnene enige om at det måtte skilles klart mellom de nordre og sørlige delene av tinglaget, og mellom gårdsbrukene som lå langs kysten og de som lå langs de tømmerfløtende vassdragene. I Søndeled, Gjerstad og de nordre delene av Holt sogn, gjorde vassdrag, elver og fjorder det mulig å frakte tømmeret innaskjærs helt ut til Risør. Dette var tømmer av dimensjoner store nok til å bli eksportert til utlandet, og ble derfor fløtet til Risør og eksportert videre av borgerne der og av de utenbys boende skipperborgerne i tolldistriktet. På gårdsbrukene langs skipsleia og på øyene var tømmeret av mindre dimensjoner og kun egnet for danmarksfarten. Tømmeret var dessuten av så små dimensjoner at det neppe ville lønne seg å frakte det til Risør. Særlig gjaldt det i de sørvestlige delene av tolldistriktet, det vil si i Dypvåg, de nordlige delene av Flosta sogn og de sørlige delene av Holt sogn. Her var det ingen store tømmerfløtende vassdrag som kunne bringe tømmer av store dimensjoner fra skogene i innlandet ut til kysten, bare tømmer fra småskog. For å frakte trelasten til Risør måtte skipperne og bøndene dessuten passere åpne havstrekke forbi Sild, noe som var tidkrevende, kostbart og innebar fare for tap av last og forlis.

Vitnene var også enige om at det lenge hadde vært vanlig at skipperne og skipseierne kjøpte trelast direkte av bøndene, fraktet den til Danmark og kom tilbake med korn og andre danske fødevarer som betaling. Mest interessant her er kanskje vitnemålene til de fire vitnene fra Dypvåg sogn. De forklarte at de siden sin barndoms tid kunne minnes at skipperne og skipseierne i Dypvåg, Holt og Flosta bestandig hadde kjøpt inn trelast hos bøndene først, slik Ellingsen hadde gjort, lastet trelasten om bord, og deretter klarert skipene på tollboden i Risør før de dro til Danmark. Vitnene var også enige om at denne handelen var til fordel for alle. Bøndene fikk avsetning for trelast de hadde vanskelig for å få solgt i Risør, og de fikk korn til lavere priser av skipperne og skipseierne enn i Risør. Det hendte også at de fikk betaling i kontanter for trelasten, kontanter de trengte til å betale sine skatter. De mente dessuten at det var få andre næringsveier for befolkningen langs kysten enn å drive med sjøfart. De fleste av sjøfolkene hadde lite eller ingen jord, og trengte hyren på skipene for å forsørge seg og sine familier. De så heller ikke det å flytte til Risør som et alternativ, for der var det allerede lite plass for nye borgere, skippere og redere. Endelig var de enige om at risør-



Henrich Carstensen, en av de fire medlemmene av Risørs borgerråd i 1789. Carstensen satt senere som grunnlovsrepresentant på Eidsvoll. Foto: Norsk Folkemuseum.

borgerne ikke hadde gjort nok for å forsyne dem med korn og andre nødvendige varer, og at de tok for høye kornpriser.

Da Løcke var ferdig med utspørringen, gjorde Lassen det klart at han ikke ønsket å stille vitnene noen spørsmål. Etter hans mening hadde vitnene vist «saadan Partisk hengivenhed» at han ikke så noe poeng i å spørre dem ut. I stedet mente han det var på tide å gå imot «disse udenbys boende forbrydere» og den ulovlige handelen de bedrev. Det fikk han mulighet til noen måneder senere, da saken skulle opp for lagretten i Kristiansand.

Andre rettsrunde

Lagretten var ankedomstol for de lavere rettsinstansene i lagdømmet.²⁵ Det inkluderte bytingsretten og rådstueretten i kjøpstedene, bygdetingene i tinglagene og det inkluderte sjø- og gjesteretssaker, som den mellom skipper Ellingsen og borgerrådet i Risør. Dom i denne saken falt 21. april 1790.²⁶ I domsavsigelsen startet dommeren, lagmannen Hans Knoph,²⁷ med et hjertesukk:

Hvor Lidet Loven og de Kongelige Anordninger her i Landet, holdes over, det vises dessverre! Den daglige Erfahrenhed foruden alle Data og passata i den indankede saa kaldede Søe og Gieste Rets Akt og Dom samt den hele Sags Behandling, uden at tale om det i Sagen foreviste Tingsvidner, saae det Almindelige Ordsprog til dels ike er ubegrundet: At en Forordning ey Gierne Længre holdes over og befølges, end til den er Læst og henlagt [...]

Knoph fortsatte med å slå fast som et «uimodsigelig» prinsipp at enhver stand burde leve av de næringsveier som tilkommer dem. Bonden og landmannen burde leve av jorddyrking og de produkter som landjorda kunne gi dem, og «Kiøbstadmanden af handel Søefart og Andre Borgerlige Nærings Veye». Skulle folk utenfor kjøpmannsstanden få drive med handel, ville ingen kjøpstad kunne eksistere, noe som ville føre til «Uorden, Tab og Skade for Landet i almindelighed». Han slo deretter fast at det

under denne Sags behandling tydelig [er] Lagt for Dagen, at hverken Kiøbstaden Øster Risørs Privilegier, Loven eller de kongelige Anordninger ere bleven overholdt men at Bønderne inden det Byen tilagde Told-District ikke alene har solgt deres Aarvirkende Træløst imellem Sig, eller til upriviligerede og uberettigende handlende og udenfor Kiøbstæderne i Nedenes Leen, men endog at disse have forhandlet de fra Danmark tilbagebragte Korn-Vare udenfor Byerne og Kiøbstæderne, inde i fiordene under Landets Jurisdiction.

Knoph fant skipper Ellingsen skyldig i å ha solgt korn til bønder mot betaling i trelast i stedet for å losse og selge lasten ved tollboden i Risør, og for ulovlig lasting av ny trelast. Knoph fant imidlertid også de fire borgerrepresentantene skyldige. Selv om de hadde hatt rett i at skipper Ellingsens trelasthandel var ulovlig, og at lasten dermed hadde vært konfiskerbar, hadde de ikke noen rett til å konfiskere den. Det var det tollbetjentene eller byfogden som skulle gjøre. Rådet ble derfor dømt til å betale 40 riksdaler og 38 skilling i erstatning til Ellingsen. Knoph kunne derimot ikke gå med på at de hadde gjort seg skyldig i selvtækt, voldsgjerning eller hærverk mot Ellingsen. De hadde gitt ham en frist på 24 timer til å bevise at han hadde rett til å laste trelasten om bord. Det var først da han ikke kunne bevise dette, og etter at han ikke hadde klarert lasten på tollboden i Risør innen fristen, at de hadde konfiskert lasten. Knoph mente også det bevist at Ellingsen ikke hadde protestert mot konfiskeringen, men at han hadde funnet seg selv skyldig på stedet og godvillig latt dem føre lasten til Risør. Knoph kunne heller ikke se at rådet hadde gjort noe forsøk på å hindre Ellingsen i å reise videre, og at de kun hadde forsvart «Byens Privilegier og deres Rettigheder imot Ulovlig indgreb». Rådet ble derfor frifunnet fra å betale erstatning for å ha forhindret Ellingsen i å reise til Aalborg.

Knoph rettet også sterk kritikk mot dommen fra 22. juli året før. Han kritiserte lovanvendelsen som frikjente Ellingsen, og han kritiserte pålegget om å betale Ellingsen for den planlagte reisen til Aalborg uten at det fantes bevis for at han hadde blitt hindret i å reise. Han rettet også kritikk mot at anslaget på 150 riksdaler i inntekt for en tur til Aalborg hadde blitt gitt av «ukyndige Bønder, og ikke af handlende, eller virkelige Borger Skipper», noe som var både «ulovlig, uordentlig og uefterrettelig». Her kan det hende at Knoph talte imot bedre vitende.



Laget. Huset der første rettsrunde mellom skipper Ellingsen og borgerrådet fant sted, er gården midt i bildet, like ved broa. Bak i høyre billedkant ses Kilen, der skipper Ellingsen trolig hadde ankret opp for å hente trelast noen uker tidligere. Foto: KUBEN, AAA.PA-2412.L2.071.

Som vi har sett, hadde minst en av de fire taksasjonsmennene bakgrunn både som danmarksskipper og skipperborger i utenriksfart, mens to andre hadde bakgrunn som danmarksskipper. Uansett må den sterke kritikken ha gitt risørborgerne berettiget håp om full frifinnelse om de anket saken på ny. Anke gjorde de i alle fall, denne gang til overhoffretten i Christiania.

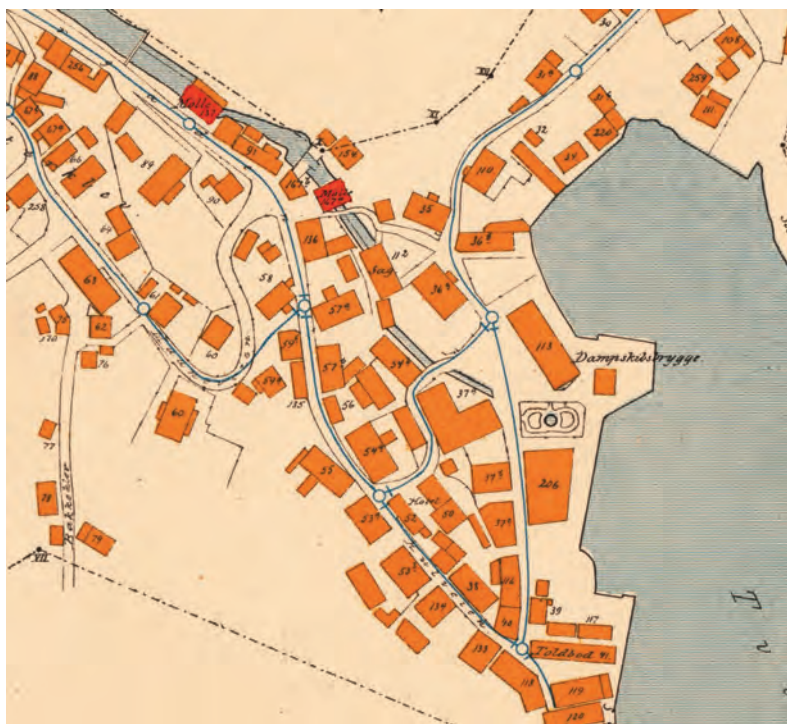
Tredje og siste rettsrunde

Overhoffretten i Christiania var øverste innenlandske rettsinstans i Norge under det dansk-norske eneveldet, og ble ledet av stiftamtmanden i Akershus.²⁸ Overhoffretten hadde ni medlemmer, men det var sjelden at den opptrådte fulltallig. Det var nok med fem dommere for at retten skulle være beslutningsdyktig. Slik var det også da justitarius Peter Tønder von Koss og de fire assessorene Niels Nielsen, Holger Stoltenberg, Mathias Otto Leth Sommerhielm, og Laurids Christian Steen felte sin dom i saken mellom Ellingsen og Risørs borgerråd 14. mars 1791.²⁹

Dommen i overhoffretten var en fullstendig seier til borgerrådet. De fem dommerne slo fast at rådet hadde lovlig rett til å konfiskere Ellingsens last. Ikke bare hadde han seilt rett forbi tollboden i Risør uten å fortolle lasten, han hadde handlet med korn og trevarer med bøndene på et sted der det ikke var lov til å drive handel. Det var i strid med Risørs kjøpstadsprivilegier, de kongelige anordningene og tollforordningen. Han ble derfor dømt til å bøte til kongen verdien av de fem lestene med trelast som var blitt konfiskert, samt bøter på 40 lodd sølv eller 20 riksdaler til kongen og Risør. Dommerne rettet også kritikk mot at borgerrepresentantene hadde blitt stilt for retten på et ekstra sjø- og gjestetting framfor deres eget verneting, bytingsretten i Risør. Endelig slo dommerne fast at nedenesprivilegiene var en eldre rettsbestemmelse som måtte anses som opphevet av de kongelige forordningene av 15. og 21. februar 1771. Dommerne avsluttet med å oppfordre partene til å la videre anker til høyesterett i København ligge. Striden var imidlertid ikke over med det.

Skipperne og skipseierne slår tilbake

Dommen i overhoffretten skulle gjøres kjent innen åtte uker. Den må derfor ha blitt gjort kjent et par uker før sommertinget skulle holdes i Strengereid tinglag i midten av juni. Det gav skipperne og skipseierne i tolldistriktet tid til å mobilisere et nytt utfall, både mot risørborgerne og mot dommen i overhoffretten, som hadde slått fast at nedenesprivilegiene var opphevet.



Utsnitt av Nicolai Solner Krums kart over Tvedestrand fra 1890. Jens Jensens hus, der tingmøtene ble holdt i 1789, var trolig hus nr. 58, som fremdeles ligger der Måneveien møter Hulgata.

Foto: Kartverket. Amtskartsamlingen. Nr. 21. Kart over Tvedestrand.

Den 17. juni 1791, midt under sommertinget i Tvedestrand, hadde tolv skippere og skipseiere fra Dypvåg, Holt, Sønedeled og Flosta gått sammen om å skrive et klagebrev til kongen.³⁰ Aksjonen må ha vært godt organisert, for de tolv skrev under «paa egne og som Indbyrdes Valgte Representanter paa samtlige Skippere og Skipseiernes Veigne».³¹ De tolv tilhørte alle det øvre sosiale og økonomiske sjiktet i distriktet. Med unntak av skipperen Ole Halvorsen fra Barmen i Sønedeled, hadde samtlige skipperborgerskap i Risør, og var dermed utenbys boende risørborgere. Med unntak av Halvorsen var alle dessuten fra områdene sørvest for Sild. Knud Biørnsen fra Ytre Borøya i Dypvåg sogn var for eksempel skipperborger, skipseier og gårdeier, og hadde betalt 80 riksdaler i formueskatt i 1789.³² Christen Thorsen fra Tvedestrand var skipperborger, verftseier, reder og en av Tvedestrands rikeste menn på 1790-tallet.³³ John Christophersen på Bota i Flosta var skipperborger og drev som reder sammen med sin mor, Karen Bjørnsdatter, en av de mest velstående skipseierne i hele tolldistriktet.³⁴

I klagebrevet bad de tolv kongen om å stadfeste nedenesprivilegiene på ny. De forklarte at skipperne og skipseierne i tolldistriktet lenge, og i tråd med nedenesprivilegiene, hadde lastet deres egen og naboenes trelast om bord i egne skip på de mange lasteplassene i distriktet, fraktet trelasten til Danmark, der de hadde kjøpt korn og andre danske fødevarer til egen og naboenes husholdninger som de fraktet hjem igjen.

Fra Sild, det åpne havstrekket mellom Risør og Lyngør. Bildet ble tatt av Peter Wessel Zapffe i 1945.

Foto: Nasjonalbiblioteket .



Her viste de til vitneopptakene på skattetinget i Tvedestrand to år tidligere. De to-tre siste årene hadde de imidlertid «maattet taale usædvanlig Antastelse og Indskrænkninger» fra borgerne i Risør, som hadde forsøkt å hindre dem i å drive med danmarkshandel. Med slike konfiskeringer mente de at risørborgerne forsøkte å ruinere en handel som ikke bare var i tråd med nedenesprivilegiene, men som hadde ført til befolkningsvekst i tolldistriktet og skapt et rikt næringsliv på «disse for det meste ufrugtbare Strandkandter», en flåte bestående av over 60 skip som syselsatte over 300 sjøfolk, ga rekrutteringsgrunnlag for kongens marine, økte tollinntekter og økte skatteinntekter til Risør. De tolv hevdet sågar at de utenbys boende skipperborgerne stod for en større andel av skatteinntektene til Risør enn borgerne som bodde innenfor bygrensene. Alt dette stod på spill, hevdet de, om risørborgerne skulle vinne gjennom med sitt forsøk på å avskaffe nedenesprivilegiene. De bad derfor kongen om å stadfeste privilegiene på ny.

De tolv bad imidlertid om mer. For det første bad de om å slippe å måtte reise innom Risør for å fortolle varene når de skulle ut med trelast eller hjem med korn. Begrunnelsen var omveien de fleste av dem måtte ta for å fortolle varene ved tollboden. Det var ikke bare kostnads- og tidkrevende, det kunne være farlig, særlig når de skulle passere Sild. De ønsket derfor at tollbetjentene fortollet varene deres ved lasteplassene eller på et sted langs skipsleia på deres side av Sild. For det andre bad de om å få selge varene sine andre steder enn i Risør. Det ville i så fall innebære en kongelig stadfesting av den handelen Ellingsen hadde blitt dømt for i overhoffretten noen uker tidligere.

I klagebrevet kom de tolv også opp med et svar på risørborgerne anklager om brudd på forordningene fra 1771. Forordningene hadde nemlig ikke blitt kunngjort i området. Her kan det se ut til at de hadde rett. Forordningene ble i hvert fall ikke gjort kjent hverken på vår- eller sommertinget i Strengereid tinglag i 1771.³⁵ Det ser heller ikke ut til at de ble offentliggjort på bytinget i Arendal, som den gangen var felles byting for Arendal og Risør.³⁶ De tolv påpekte også at årsaken til at det var så mange utenbys boende skipperborgere i tolldistriktet var at det ikke var plass til flere borgere innenfor Risørs bygrenser, «Hvilket Byens Ældre Borgerskab har Indseed og derfor antaget os, endskiønt uden Byes boende, som Med Borgere». Det at borgerskap ble utstedt til skipperne som bodde utenfor byens grenser, var dermed noe som skal ha skjedd i overensstemmelse med byfogden og risørborgerne.

Dagen etter, den 18. juni, ble det skrevet et nytt klagebrev i Tvedestrand.³⁷ Denne gangen var det åtte bønder fra Dypvåg, Holt, Sønedeled og Flosta sogn som skrev under på vegne av samtlige bønder og gårdbrukere i Risør tolldistrikt. Alle åtte kom fra områdene sørvest for Sild. De tre fra Holt sogn var Lars Jonson fra Østerå, Anders Pedersøn fra Ramlet og Christen Halfbjørnson fra Øvre Garta, underskriverne fra Dypvåg sogn var Tore Aslaksen fra Løvdal og Torbjørn Salvesøn fra Nes, mens underskriverne fra Flosta var Anders Larsøn fra Gjerdalen og Jens Tellefsøn fra Staubø. Ifølge de åtte hadde det lenge vært vanlig å selge trelast både til risørborgerne og til de utenbys boende skipperne og skipseierne. De siste to årene hadde imidlertid risørborgerne hindret dem i å selge trelast som skulle til Danmark til de utenbys boende skipperne og skipseierne. De bad derfor kongen om rett til fritt å få velge hvem de solgte trelasten til. De bad også om å få slippe å frakte tømmeret til Risør, men selge det direkte til de skipperne de ville på de mange lasteplassene i distriktet. Begrunnelsen var den samme som skipperne og skipseierne hadde brukt dagen før. De hevdet dessuten at det ofte hadde hendt at de ikke fikk solgt trelasten sin i Risør, at borgerne tilbød dem for lave priser, og at de ofte heller ikke hadde kunnet gi bøndene det kornet og de fødevarene de trengte. De påpekte også at skipperne ofte kjøpte trelasten med kontanter, kontanter bøndene trengte til betaling av skatter og avgifter. De mente derfor at det ville være bedre om bøndene fikk lov til å selge trelasten til skipperne og skipseierne og kjøpe korn av dem.

Etter sommertinget ble de to klagebrevene sendt til København, der de ble mottatt av Danske Kanselli 23. juli 1791. Deretter fulgte en høringsrunde som skulle ta over halvannet år, og som inkluderte høringsvar fra det lokale, regionale og nasjonale embetsverket i Norge, borgerne i Risør og flere av departementene i København.

Svaret fra sorenskriver Finne

Den første som uttalte seg i saken, var sorenskriver Andreas Frederick Finne i Kolbjørnsvik.³⁸ Hans svar er datert 20. august 1791. Finne uttrykte ikke bare sin fulle støtte til skipperne, skipseierne og bøndene, han brukte også mye av deres argumentasjon. Han gikk også imot risørborgernes påstand om at forordningene fra 1771 hadde opphevet nedenesprivilegiene. Forordningene hadde dessuten ikke blitt gjort kjent hverken under bygdetingene eller i tollstedene Arendal og Risør. Siden de ikke hadde blitt offentliggjort, kunne de heller ikke brukes som argument for at nedenesprivilegiene var opphevet. Finne påpekte også at utenbys boende skipperne hadde kunnet ta borgerskap i Risør helt uhindret de siste tjue årene uten at det hadde ført til klager fra risørborgerne. Hvorfor klaget de først nå? Finne mente også at det var mangel på tomter i Risør til nye hus og trelastopplag. Det ville derfor være vanskelig å tvinge de utenbys boende skipperne til å flytte til byen. Finne berømmet dessuten skipperne og skuteeierne for deres «Mod, Tarvelighed og flittighed», og hvordan de gjennom sjøfarten, trelasthandelen og «understøttet af Fiskeriet om Vinteren» hadde gjort havbukter, øyer og steinørkener til «fruktbare og velbebygde stæder». Å tvinge dem til å flytte til byen, ville «udrydde det dueligste Søefolk, og gjøre kysten til ligesaa nødsom og nøgen en ørken, som den var førend Skibsbyggeriet og handel dannende den i sin nærværende Skønhed». Finne spurte også syrlig om ikke risørborgerne kunne trekke til seg mer handel om de behandlet skogeierne bedre. Han støttet dermed påstandene som hadde blitt fremmet under vitneopptakene i 1789 og i brevet fra 18. juni 1791 om at bøndene hadde funnet det vanskelig å få solgt trelasten sin i Risør og få tak i korn eller andre varer de trengte der.



Christiania i 1820 med Akershus festning, der møtene i overhoffretten fant sted, i venstre billedkant. Malt av Hans Peter Christian Dahm.
Foto: Oslo Museum. Byhistorisk samling



Borøykilen.

318
Eneret P. M. Danielsen, Arendal.

Risørborgerne uttaler seg

Den 30. september var det risørborgernes tur til å uttale seg.³⁹ Hørings-svaret, som ble underskrevet av borgerrådet og tolv andre borgere, var en sammenhengende tirade mot skipperborgerne, skipseierne og bøndene i deres eget omland. Borgerne anklaget de utenbys boende skipperne og skipseierne for å kjøpe den beste kjøpmannslasten i om-landet til utskipning både til utlandet og til Danmark, og for å laste og losse i viker, uthavner og fjorder langt avsides fra tollbod og tollbetjenter. Tuskhandelen de drev med bøndene var dessuten ikke bare med innenrikske varer, men med varer fra utlandet. Denne handelen hadde ført til at beboerne i Tvedestrand og andre deler av tolldistriktet hadde blitt velstående «Capitalister» på Risørs bekostning. Risørborgerne avviste også påstanden om at det var risikabelt å frakte trelast til Risør over Sild: «Bøndernes Klage over besværlig framkomst med sin Trælast og mangel paa afsætning er blot et opspind af de uden Byes skippere og Skipsejere. [...] Det saa kaldede Sild er ey Vanskeligere End Hamborside Vesten for Arendahl hvor forhen Lasten fra Vestere De-strectet og Lillesand i Aabne Jagter i mængde føres til Arendahl». Ifølge risørborgerne var hensikten med forslagene simpelthen «å ruinere Byens hjemlede handelsrett», samt «Defraudere Hans Majestets Told

Borøykilen der skipperborgeren Knud Biørnsen bodde. Biørnsen var en av underskriverne av klagebrevet som skipperborgerne og rederne i Risør tolldistrikt sendte til kongen i 1791.
Foto: KUBEN, AAA.PA-2412.L1.069.

og Consumtions Intrader». De håpet derfor at København ville innse «ubilligheden af Supplicanternes Andragende samt de skadelige følger der af kunde flyde, og saa ledes Befordrer den sin Vel fortiente afvisning Uden mindste Reflection».

Risørborgernes svar ble sendt videre til fogden i Nedenes få dager senere, sammen med en erklæring fra risørbyfogden Paul von Aphelen, som slo fast at det borgerne hadde skrevet var sant, og at ingen hadde større kunnskap om byen og handelen enn byens egne borgere.⁴⁰ Akkurat det skulle imidlertid raskt bli betvilt, og det av embetsmennene som skulle gi sine høringssvar i saken.

Fogd Weidemanns høringssvar

Nedenesfogden Lars Weidemann, som holdt til i Vrengen i Øyestad sogn, skrev sitt høringssvar den 19. november.⁴¹ I likhet med Finne gav Weidemann sin klare støtte til skipperne, skipseierne og bøndene i Risør tolldistrikt. Den handelen de hadde bedrevet med trelast til Danmark og korn og andre varer tilbake igjen, hadde vært tillatt siden «de Ældste Tide», og var i tråd med nedenesprivilegiene og tollforordningen fra 1768. Han hevdet også at det hadde vært helt vanlig at betjenter fra tollboden i Risør hadde oppsikt med lasting og lossing når den foregikk i tolldistriktets mange bukter og vik. Den foregikk dermed ikke utenfor tollvesenets kontroll. Han uttrykte også sympati med allmuen, som bodde på øyer og i sjøkanten på gårder med lite skog, og med lang vei delvis over åpne havstrekninger til Risør. Trelasten de skipet ut var dessuten av liten verdi, og gikk ikke til utlandet. Når denne handelen holdt 50 skip og noen hundre sjøfolk i arbeid, mente Weidemann at kongen burde tillate at den fortsatte. Fogden hadde derimot lite til overs for risørborgernes «skammelige Skrivemaade og Bagvaselse». Både aksjonen mot Ellingsen og borgernes høringssvar hadde sin bakgrunn i «nogle unge Borgeres mindre Indsigt i handelens og Landets Wel, ja til dels Missundelse over nogle af de Uden Byes boende Skippernes Velstand». Flere av underskriverne hadde heller aldri drevet med trelasthandel. Borgerrådet hadde dessuten opptrådt egenrådig da de konfiskerte skipper Ellingsens last. Han mente også at lagmannen Knoph i Kristiansand hadde felt en feilaktig dom, og at han hadde gått utover sin kompetanse når han med sine «ubeviiselige og dristige Udtrykke» hadde hevdet at kongelige betjenter hadde tillatt handelen som Ellingsen hadde blitt tatt for. Fogden avsluttet med å understreke sakens viktighet for kongens interesser og landets vel. Det stod mellom å gi en handel som omfattet over 50 skip og en tallrik landbefolkning «denne riktige Handsrækning», eller å la godene og trelasthandelen være forbeholdt «5 a 6 Riisørs Borgere».



Stiftamtmann Levetzaus svar

Den 29. november 1791, ti dager etter at fogden hadde skrevet sitt svar, skrev stiftamtmannen Hans Levetzau sitt høringssvar.⁴² I likhet med Finne og Weidemann uttrykte han sin støtte til ønskene fra skipperne, skipseierne og bøndene i Risør tolldistrikt. Etter hans mening var det ikke å nekte for at ønskene gikk «nøged uden for det, som Nedenæs Lehns Privilegier Stricte tillate», men fordelene var klart flere enn ulemper. Utenbyshandelen i Risør tolldistrikt hadde gitt «langt Større Velstand, [...] Større Folkemængde, større Vindskibelihood, Større Søefart og altsaa flere Sømænd tilvændelse, samt Større Sikkerhed for krig og Kaars ulykkelige følger». Risør derimot, var en «liden ubetydelig Bye, hvis beliggenhed til Indenlands Handel, dog aldrig spaar den uden maadelig Opkomst». Han trakk også frem vanskelighetene bøndene i toll-distriktet hadde hatt med å få solgt trelast og få tak i korn i Risør. Hvis risørborgerne fikk det som de ville, ville det «udpine og ødelegge den fattige Almue», føre til brødløshet for folk som alt var fattige, de

Kolbjørnsvik med Skrivergården, der sorenskriver Finne holdt til, merket med X. Utsnitt av arendalsprospekt fra 1760. Foto: Riksarkivet.

beste sjøfolkene ville utvandre til Holland og England, og små gårder ville gå med tap. Var det ikke bedre, spurte han, om byene var til for landet enn at landet var til for byenes skyld?

Saken stopper opp

Etter å ha skrevet sitt høringssvar, sendte Levetzau alle høringssvarene videre til stiftamtmannen i Akershus, Frederik Moltke, som mottok papirene 3. desember.⁴³ Det var den dansk-norske sentraladministrasjonen i København som hadde spurt Moltke om å uttale seg. Årsaken var hans omfattende kunnskaper om sakskomplekset. Moltke hadde vært stiftamtmann i Bratsberg amt fra 1781 til 1788. Her hørte han klager fra bøndene i Vest-Telemark, øverst i Arendalsvassdraget, om måten arendalsborgerne handlet til seg tømmer på.⁴⁴ Deretter var han stiftamtmann i Kristiansand i et knapt år, før han ble ny stiftamtmann i Akershus i 1789. Mens han var stiftamtmann i Kristiansand, kom han inn i den såkalte Lofthuskommisjonen, som hadde blitt etablert i 1787 for å undersøke de mange klagenes allmuen i Nedenes amt hadde rettet mot borgerne i Arendal under Lofthusreisinga, deriblant anklager om utnyttning av de skogeiende bøndene og om borgernes forsøk på omkamp om nedenesprivilegiene. I 1788 hadde han blitt utnevnt til leder av en kommisjon som skulle se på tømmerfløtingen i Arendalsvassdraget og forholdet mellom de skogeiende bøndene der og borgerne i Arendal, også det en kommisjon som hadde blitt satt ned som følge av Lofthusreisinga. Moltke satt dermed på mye kunnskap om saken som skulle til behandling i København etter at høringsrunden i Norge var avsluttet.

Hos Moltke stoppet imidlertid saken opp i over et år. Først 15. desember 1792 kom hans uttalelse i saken.⁴⁵ En årsak til det kan ha vært det tidkrevende arbeidet i kommisjonen som hadde blitt satt til å undersøke trelasthandelen i Arendalsvassdraget, og som kom med flere av sine konklusjoner i 1792. I sitt svar tok Moltke klart side med de utenbys boende skipperne, skipseierne og bøndene. Nedenes len var fra naturens side slik at skipsfart, skipsbygging, fiskeri og trelasthandel alltid hadde vært innbyggernes viktigste næringsveier ved siden av jordbruket. Det var det som hadde ført til nedenesprivilegiene, og det var det som hadde ført til at styresmaktene hadde måttet gå tilbake på forbudene mot at utenbys boende skippere og borgere drev handel både etter stiftingen av Kristiansand i 1641 og Arendal og Risør i 1723. Forbudene mot slik handel, mente Moltke, «stride saa gandske imot Naturen [...]». Derfor blev ogsaa disse Forbude ikke fulgt, husene blev ikke nedrevne, Borgerne flyttet ikke ind til Byen og Distriktets Indvaanere tiltog i Velstand». For Moltke var innrømmelsene fra styresmaktene side et uttrykk for en erkjennelse av at næringsgrunnlaget i Nedenes

måtte tilsi at handelen ikke kunne forbeholdes kjøpstadborgerne. Det var naturlig for innbyggerne i fogderiet å drive med handel og sjøfart, og det måtte de få fortsette med. Etter Moltkes mening ville dessuten en mer liberal handelspolitikk være til det beste både for staten og undersåttene. Han mente at «Statens Vel [...] ikke kan bestaa med de nyttigste Undersaatters Undertrykkelse og Monopolyets Tvang». Han stilte også spørsmål ved om det var riktig for staten

at en indskrænket Kiøbstad som Risør nyder udelukkende Rettigheder der legge Baand paa Almuens, indskrænke Bondens Raadighed over sin Eiendom, betager al Concurrence og binder Bonden til en vis Classe av Medborgere der saa at sige skal have Lov til at bestemme hvad fordeel han af sine Producter skal høste.

Fikk risørborgerne det slik de ønsket, mente Moltke at det ville føre til slutten på en handel som hadde «fremstillet over 50 Skibe; dets Ungdom dannes tillig til Søfolk, og det afgiver Statens Tieneste og flaadens bemanning en betydelig Antal Matroser». Det ville i sin tur føre til lavere skatteinntekter for Risør og lavere tollinntekter, stikk i strid med det risørborgerne hevdet. Det beste, mente han, ville derfor være om kongen gav skipperne, skipseierne og bøndene de frihetene de ønsket, mot at de av dem som var borgere i Risør fortsatt betalte sin andel av byskatten, og mot at alle varer som ble lastet og losset i tolldistriktets mange vikar og bukter, ble fortollet av betjenter fra tollboden i Risør.

Nedenesprivilegiene blir stadfestet på ny

Etter at Moltke hadde sendt sakspapirene videre til Danske Kanselli i København, ble det ny forgang i saken. Kanselliet mottok sakspapirene 3. januar 1793, og sendte saken videre til Rente- og Generaltollkammeret 19. januar. Svaret herfra kom 9. februar, og 5. april falt kronprins Frederiks avgjørelse i saken.⁴⁶

Avgjørelsen var en fullstendig seier for skipperne, skipseierne og bøndene i Risør tolldistrikt. Ikke bare ble nedenesprivilegiene stadfestet på ny, bøndene ble gitt rett til å velge fritt hvem de ville selge trelasten til, og hvor. De utenbys boende skipperne og skipseierne fikk rett til fritt å kjøpe bøndenes trelast, frakte den til andre innenlandske steder og frakte korn og andre danske fødevarer hjem igjen. Forutsetningen var at de hadde borgerskap i Risør og betalte sin andel av byskatten der, og at de gav beskjed til en tollbetjent før lastingen eller lossingen skulle begynne, slik at han kunne fortolle varene som ble lastet og losset, og «efter af ham at være attesteret, ved Øster-Riisørs Toldsted vorder angivet til Rettighedernes Erlæggelse af Skib og Varer». I praksis betød



Frederik Moltke, en av embetsmennene som var for ny stadfesting av nedenesprivilegiene. Malt av H. V. Westergaard rundt 1800. Foto: Oslo Museum. Byhistorisk samling

det en tilsidesettelse av forordningene fra 1771. Vedtaket innebar også at de sørvestlige delene av tolldistriktet fikk lade- og losserettigheter som om området var et ladested. Vedtaket dreide seg med andre ord ikke bare om en stadfesting av nedenesprivilegiene i den formen vi finner dem i tollforordningen fra 1768, men om gjennomslag for nye rettigheter.⁴⁷ Endelig bad kongen Rente- og general tollkammeret om å komme tilbake med en egen sak om ansettelse av en egen tollbetjent som skulle betjene de sørvestlige delene av tolldistriktet, slik at skipperne og skipseierne kunne laste og losse sine varer lovlig der uten å måtte dra omveien om Risør. En egen tollbetjent for de sørvestlige delene av Risør tolldistrikt ble utnevnt allerede halvannen måned senere. Den 22. mai 1793 ble Andreas Aall Biering (1759–1829) utnevnt til toll- og kryssbetjent på Borøya.⁴⁸

Stadfestingen av nedenesprivilegiene i 1793 fikk flere følger. For det første befestet den tvedestrandsdistriktets posisjon som et sentrum for sjøfarten i Risør tolldistrikt. I 1800 var 53 av tolldistriktets 72 skip og 70 prosent av tonnasje hjemmehørende i Dypvåg, Holt og Flosta sogn. I toppåret 1807 hadde antallet skip i de tre sognene økt til 64 og tonnasje hadde økt fra 2 592 til 3 272 kommerselester (se tabell). Rett nok hadde andelen av tolldistriktets flåte gått ned, fra 70 til 57 prosent, men årsaken til det var ikke en tilbakegang i flåten i de tre sognene, men en dobling i antallet skip og tonnasje hjemmehørende i Risør. Frykten for nedgang i handelen som risørborgerne hadde gitt uttrykk for i 1791, var med andre ord ubegrunnet. Tvedestrandsdistriktets posisjon blir enda tydeligere om vi ser på antallet skipperborgere. De tre siste tiårene av 1700-tallet og det første tiåret av 1800-tallet så en kraftig økning i antallet utenbys boende skipperborgere i tolldistriktet.⁴⁹ I 1776 var antallet 20, i 1789, året da borgerrådet i Risør konfiskerte skipper Ellingens last, hadde tallet økt til 52, og i 1808 hadde tallet økt til 122. Den største veksten kom med andre ord etter vedtaket i 1793, som hadde tillatt at skipperborgere kunne bo utenfor Risør, forutsatt at de betalte sin andel av byskatten. De aller fleste av de nye skipperborgerne

Tabell: Skipsflåten i Risør tolldistrikt i 1807, fordelt på områder (Kilde: Riksarkivet. General tollkammeret. Tollbok for Øster-Risør 1807. Liste over skip hjemmehørende i Risør tolldistrikt)⁵¹

Område	Antall	Kommerselester ⁵²	Gjennomsnittstonnasje	% av tonnasje
Dypvåg sogn	32	1 688	52,75	29,5
Flosta sogn	5	329	65,8	5,8
Holt sogn	13	591	45,5	10,3
Tvedestrand ladested	14	663,5	47,4	11,6
Søndeled sogn	5	207,5	41,5	3,6
Risør kjøpstad	40	2 234,5	55,9	39,1
Risør tolldistrikt	109	5 713,5	52,4	99,9



holdt til i Dypvåg, Flosta og Holt. De mange skipperborgerne her førte faktisk til at Risør hadde en egen ligningsmann, som regel valgt blant skipperborgerne som bodde sørvest for Sild, til å samle inn skatter og avgifter til byen fra borgerne som bodde utenfor bygrensene. Skipperborgerne herfra førte dessuten mange av skipene som hørte hjemme i Risør og i Søndeled sogn. Stadfesting av nederprivilegiene befestet dermed tvedestrandsdistriktets posisjon som sjøfartsdistrikt, og det dannet en del av grunnlaget for at Dypvåg herred senere ble landets største sjøfartsherred.⁵⁰

For det andre markerte stadfesting begynnelsen på tvedestrandsdistriktets løsrivelse fra Risør. Arrogansen og forakten risørborgerne hadde vist ovenfor skipperborgerne og skipseierne og bøndene i de sørvestlige delene av tolldistriktet, hadde ført dem sammen i en felles front. Under høykonjunkturen mot slutten av 1700-tallet og begynnelsen av 1800-tallet, og midt under striden med borgerne i Risør, utgjorde skipperne og skipseierne her både økonomisk og kulturelt en utenbys borgerlig motsats til borgerskapet i Risør. I løpet av få år stod dette miljøet bak etableringen av to kanonbatterier og et frivillig kystforsvar på Borøya (1788),⁵³ en navigasjonsskole på Borøya (1798),⁵⁴ borgerklubben Dypvaag Leseselskab (1802),⁵⁵ samt *Oxeffjorden gjensidige Skibsassuranceforening* (1806), som var Norges første sjøforsikringsselskap.⁵⁶ Alt dette ble etablert etter stadfesting av nederprivilegiene i 1793, og av de samme utenbys boende skipperborgerne og rederne som hadde stått i samlet front mot borgerne i Risør.

Sia på Borøya, der tollbetjent Andreas Aall Biering bodde fra 1799.

Foto: KUBEN, AAA.PA-2412.L1.111.



Jernverkseier og stortingsrepresentant Jacob Aall, som stod bak forslaget om å gjeninnføre nedenesprivilegiene i 1821. Portrettet er malt av Jacob Munch rundt 1821. Foto: Stiftelsen Næs Jernverksmuseum.

Nedenesprivilegiene svanesang

Etter oppløsningen av unionen med Danmark i 1814 ble danmarksfarten, som til da hadde blitt regnet som innenrikshandel, regnet som utenrikshandel. Siden all utenrikshandel var forbeholdt kjøpstadborgene, innebar det i praksis en avskaffelse av nedenesprivilegiene. Likevel markerte ikke 1814 den endelige slutten for privilegiene. Få år senere dukket spørsmålet om gjeninnføring av privilegiene opp i Stortinget, under debattene som førte til at Tvedestrand og Lillesand fikk begrensede ladedesrettigheter i 1821. Debattene i Stortinget er interessante, ikke bare fordi mange av argumentene var de samme som ble brukt under omkampen om privilegiene på 1790-tallet, men også fordi utfallet av debattene ble en gjeninnføring av privilegiene, vel å merke innskrenket til å gjelde innbyggerne i Tvedestrand og Lillesand.

I 1818 la stortingsrepresentanten Ole Ribbe frem et forslag på vegne av allmuen i Nedenes fogderi om å gjeninnføre nedenesprivilegiene.⁵⁷ Bakgrunnen for forslaget var at bortfallet av privilegiene og etterkrigsdepresjonen i det internasjonale fraktmarkedet hadde rammet befolkningen langs nedeneskysten hardt. Høringsuttalelsen fra regjeringens 5. departement, som tollvesenet hørte inn under, var imidlertid negativ. Argumentasjonen lignet den risørborgerne hadde brukt tre tiår tidligere. En gjeninnføring ville kunne føre til tollsvik, men ville også kunne åpne for kjøp av andre varer enn korn og fødevarer, varer som innbyggerne i fogderiet egentlig skulle kjøpe i kjøpstedene. En gjeninnføring ville derfor kunne svekke kjøpstedene. Firemannskomiteen som ble satt ned av Odelstinget for å forberede saken, innstilte derfor på å henlegge den, en innstilling som også fikk flertall da saken ble behandlet i Odelsstinget og Lagtinget.

I 1821 ble forslaget om gjeninnføring fremmet på ny, denne gang av Jacob Aall, som nå satt på Stortinget som representant for Nedenes amt, og som fremla forslaget på vegne av innbyggerne i Nedenes fogderi. Aall så hvor vanskelige tider det var for skipperne, rederne og bøndene i fogderiet. Problemet, mente han, var at nedenesprivilegiene falt bort da Norge gikk ut av union med Danmark. Han ønsket derfor å gjeninnføre privilegiene.⁵⁸ Argumentasjonen var den samme som ble brukt til forsvar for privilegiene i 1793. Privilegiene var en rettighet innbyggerne i fogderiet hadde hatt i over hundre år. Tømmeret fra kysten av fogderiet egnet seg ikke for eksport til andre land enn Danmark. Mange av innbyggerne i fogderiet hadde dessuten en lang, besværlig og farefull vei til kjøpstedene. Det ville derfor være urimelig å pålegge dem å frakte tømmeret dit. Mange av dem som drev med danmarksfart hadde heller ikke muligheter til å drive med andre næringer. Aall foreslo også at Tvedestrand og Lillesand «maae forundes samme Rettigheder,

som andre Ladestæder i det søndenfeldske Norge». Det innebar rett til å eksportere norske varer til Danmark og frakte korn og andre danske varer tilbake igjen. Forslaget fremstår som noe sekundært. Aalls argumentasjon handlet om nedenesprivilegiene, ikke ladestedsrettigheter. Men fikk han ikke gjennomslag for gjeninnføringen, skulle i hvert fall rett til danmarkshandel gis til Tvedestrand og Lillesand.

Da Aalls forslag ble behandlet i Comiteen for Told- og Consumptionsvæsenet, gikk flertallet nok en gang inn for å avise forslaget om gjeninnføring.⁵⁹ Igjen lignet argumentasjonen den som risørborgerne hadde brukt på 1790-tallet. Innbyggerne langs nedeneskysten hadde ingen farlig, lang eller besværlig vei til nærmeste kjøpstad. En gjeninnføring ville dessuten kunne føre til tap for kjøpstedene i Nedenes, «der langsomt, men sikkert beredede deres Undergang». Endelig kunne en gjeninnføring gi ubegrensede muligheter til smugling, slik det ble hevdet både på 1790-tallet og i 1818. Derimot mente flertallet at det kunne være fordelaktig å gi Lillesand og Tvedestrand rett til eksport av innenlandske produkter til Danmark og import av korn og andre varer fra Danmark, slik Aall hadde foreslått.

Da saken ble drøftet i Odelstinget, holdt Aall et nytt innlegg til forsvar for sitt opprinnelige forslag. Igjen var argumentasjonen et ekko av høringsrunden i 1791, og igjen var argumentasjonen et forsvar for gjeninnføring av nedenesprivilegiene, ikke for ladestedsrettigheter til Tvedestrand og Lillesand.⁶⁰ Deriblant påpekte han, som Moltke, at nedeneskysten var velegnet til handel og sjøfart, og han trakk frem den farlige havstrekningen over Sild. Aall møtte sterk motbør fra stortingsrepresentant Peter Herlofsen fra Arendal.⁶¹ Herlofsen hevdet at en gjeninnføring ville føre til kjøpstedenes undergang og økt fare for smugling. Det var nok et ekko fra høringsrunden fra 1791. Det var fler-

Tvedestrand på 1840-tallet. Tegnet av
fyrdirektør Carl Fredrik Diriks.
Foto: Nasjonalbiblioteket



Nedre bydel i Tvedestrand rundt 1900. Hvor tollboden lå etter at Tvedestrand ble eget tolldistrikt i 1838 er usikkert, men fra 1847 lå den i det hvite huset med et stort vindu i gavlen som skimtes bak Tvedestrand Uldvarefabrik. Senere ble tollboden flyttet til det hvite huset til høyre for Aalls store pakkbod, i huset som i dag kalles Bokbanken, deretter til huset lengst til venstre langs havnen, til venstre for skuta som ligger til kai, før den ble flyttet ut i Bakkeskåt i 1918. Foto: Gustav Norberg. Arkiv: Stiftelsen Lingard Skuteminne



tallsinnstillingen fra toll og konsumpsjonskomiteen som fikk flertall, og det samme skjedde da lagtinget behandlet saken.⁶² Loven ble stadfestet av kongen 26. august 1821.⁶³ Tvedestrand og Lillesand hadde nå fått begrensede ladestedsrettigheter. Det som hadde begynt som et forsøk på å gjeninnføre nedenesprivilegiene, hadde ført til at Tvedestrand og Lillesand hadde fått formelle ladestedsrettigheter. I praksis var det en gjeninnføring av nedenesprivilegiene, men innskrenket til bare å gjelde innbyggerne i Tvedestrand og Lillesand.

Vedtaket i 1821 markerte imidlertid ikke den endelige slutten på nedenesprivilegiene. I ni år til levde de videre som en rettighet for innbyggerne i de to ladestedene. Og etter at Lillesand fikk fulle handelsrettigheter, det vil si rett til å eksportere alle norske varer til utlandet og importere alle utenlandske varer til Norge, i 1830,⁶⁴ levde privilegiene videre i ytterligere seks år som en rettighet for Tvedestrand, inntil også Tvedestrand fikk fulle handelsrettigheter i 1836.⁶⁵

Epilog

Hvordan gikk det med skipperen Torje Ellingsen Eidbo? Ellingsen ser ut til å ha gitt seg som skipper etter at han tapte i overhoffretten i 1791. De neste årene bodde han i follaug hos datteren Anne Torjesdatter og Ole Larsen Østerå, inntil han døde i 1803, 70 år gammel.⁶⁶ Skipet hans, *Ingeborg Anna Maria*, ble overtatt av en annen svigersønn, Ole Jensen Skattebunes, som hadde skipperborgerskap i Risør. De neste årene ser han ut til å ha delt på å være skipsfører på *Ingeborg Anna Maria* med sin bror Even Jensen Skattebunes, også han skipperborger i Risør, inntil skipet ble tatt av engelskmennene i 1808.⁶⁷ I 1812 fikk Ole Jensen bygd en ny brigg, *Ingeborg Anne*, som han også seilte med i årene etter krigen.⁶⁸

Noter

- 1 Sætra 1995: 24–25.
- 2 Fløystad 2007; Sætra 1984, samme 1995: 31–34.
- 3 Ersland 2006; Holberg og Dørum 2016; Steen 1941.
- 4 For mer om striden, se Haugland 2020a: 144–161.
- 5 *Tollforordningen av 1768*, kapittel 6, artikkel 5.
- 6 Riksarkivet. Danske Kanselli. Norske innlegg 31. januar 1738. *Allmuen i Nedenes til With 9. oktober 1737*. For mer, se Haugland 2020a: 147, Sætra 1984: 316–17 og 336–37 (liste over underskriverne).
- 7 Striden nevnes kort av Gustav Sætra i hans hovedoppgave fra 1980, men er hverken blitt drøftet inngående eller undersøkt nærmere (Sætra 1980: 17).
- 8 Dette og de følgende avsnittene er, når ikke annet er oppgitt, basert på vitneforklaringene som ble gitt i Laget 2. juli 1789 (Statsarkivet i Kristiansand. Nedenes sorenskriveri før 1824, *Ekstraretsprotokoll nr. 2*, s. 174–180).
- 9 I formueskattelisten fra 1789 er han oppført som gårdbruker og danmarksskipper (Riksarkivet. Rentekammeret inntil 1814. *Formueskatten Nedenes fogderi 1789*). Det er mulig at Ellingsen tidligere hadde drevet med frakt på utlandet. I 1768 betalte en Torger Ellingsen fra Risør tolldistrikt øresundtoll på vei fra Liebau til Aalborg, og året etter betalte han øresundtoll på vei fra Memel til Aalborg (Se øresundtollen på nett). Det er ikke urimelig å anta at denne skipperen er identisk med Torje Ellingsen Eidbo, som var 37 år i 1768. På 1780-tallet viser tollregnskapene fra Risør at han i hovedsak var involvert i danmarksfarten (Riksarkivet. Generaltollkammeret. *Tollregnskaper Øster-Risør, 1786*; samme. R14/L0099. *Tollregnskaper Øster-Risør, 1788*; Rodin 2016).
- 10 Danielsen og Jenssen 1965: 278–79; 318; 1286.
- 11 Riksarkivet. Generaltollkammeret. Tollregnskaper Øster-Risør. Protokoll 102. Inngående hovedtollbok 1789. *Liste over innkomne skipper*; samme. Protokoll 103. Utgående hovedtollbok 1789. *Liste over utgående skipper*).
- 12 Jørgensen 1969: 359–60.
- 13 Riksarkivet. Generaltollkammeret. Tollregnskaper Øster-Risør, 1786, *Inngående tollbok* s. 92a–b; samme. R14/L0099. Tollregnskaper Øster-Risør, 1788, *Inngående tollbok*, s. 87a; samme. R14/L0105. Tollregnskaper Øster-Risør, 1790, *Inngående tollbok*, s. 108a; samme. R14/L0116. Tollregnskaper Øster-Risør, 1794, *Inngående tollbok*, s. 177a–b.
- 14 Statsarkivet i Kristiansand. Nedenes sorenskriveri før 1824, *Ekstraretsprotokoll nr. 2*, s. 174–180; Svensen 1940: 110.
- 15 Samme; Statsarkivet i Kristiansand. Stiftamtmanden i Kristiansand. *Byregnskap Risør 1767*; *Byregnskap Risør 1784*; Riksarkivet. Rentekammeret inntil 1814. *Formueskatten Nedenes fogderi 1789*; samme. Generaltollkammeret. Tollregnskaper Øster-Risør 1764. *Liste over inngående skipper*; Rodin 2016: 125).
- 16 *Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegial-Breve for Norge*, bind 2, s. 507–510.
- 17 Riksarkivet. Danske Kanselli, Årsregnskaper Risør 1782–1789, s. 29–30 (1782), s. 52 (1785), s. 272 (1786).
- 18 Se note 9, samt Rodin 2016.
- 19 Statsarkivet i Kristiansand. Nedenes sorenskriveri før 1824, *Ekstraretsprotokoll nr. 2*, s. 182a–183a.
- 20 Samme. De åtte var Torkild Ellingsen Gliddi, Ole Christensen Fosstveit, Tjøstolv Tjøstolvsen Berge, Lars Jonsen Østerå, Lars Olsen Lunde, Salve Olsen Fosstveit, Grunde Ellingsen Gliddi og Christen Jørgensen Østerå, alle fra Holt sogn.
- 21 Stevningen er nevnt i referatet fra den neste tingsamlingen, som ble holdt i slutten av november samme år (Statsarkivet i Kristiansand, Nedenes sorenskriveri før 1824, *Tingbok nr. 33*, s. 373a).
- 22 Samme, s. 373a–379a.
- 23 Samme. De åtte lagrettemennene var Guttorm Erichsen Kvastad, Torkild Ellingsen Gliddi, Grunde Ellingsen Gliddi, Bernt Olsen Solberg, Ole Jørgensen Langtvedt, Bjørn Bjørnsen Tvedestrand, Salve Thorsen Lilleholt og Reyer Thorsen Lilleholt, alle fra Holt sogn.

- 24 Samme. De fem vitnene fra Sønedeled var Kittel Thorsen Ytre Tangen (62), Jon Aanonsen Egeland (51), Joen Poulsen Sandnes (66 år), Haavor Andersen Moland (62) og Ole Andersen Dale (55), de tre vitnene fra Holt var Peder Nielsen Hanto (64 år), Aslak Christensen Laget (51 år) og Thor Gjeruldsen Hvideberg (50 år), de fire fra Dypvåg var Tarald Olsen Askerøya (57), Aslak Jensen Størdal (48), Thor Aasuldsen Kråkvåg (59) og Knud Gundersen Dyrnge (74 år), mens vitnet fra Flosta var Christen Hansen Tverdal (69).
- 25 Lagtingene ble lagt ned i 1787 og Kristiansand stiftsloverrett kom inn som ny anke-domstol for underdomstolene i Kristiansand stift. Samme år ble også rådstueretten i kjøpstedene lagt ned.
- 26 De neste avsnittene og sitatene er, når ikke annet er oppgitt, hentet fra dommen i lagretten (Statsarkivet i Kristiansand. Kristiansand lagdømme, *Tingbok nr. 7*, s. 519a–520a). Dommen finnes også i kopi i arkivet etter Danske Kanselli (Riksarkivet. Danske Kanselli, Norske innlegg 1793, april, s. 26–29).
- 27 Knoph var lagmann i Kristiansand fra 1786 til 1797 (Kvernvoll 1938).
- 28 Imsen. «Overhoffretten». Norsk historisk leksikon.
- 29 Riksarkivet. Overhoffretten 1667–1797, *Voteringsprotokoll 1791*, s. 34b–36b; samme, *Domsprotokoll 1791*, s. 70–77. Se også Riksarkivet. Danske Kanselli, Norske innlegg 1793, april, s. 30–32.
- 30 Riksarkivet. Danske Kanselli. Norske Innlegg, 1793, s. 6–11. *Skipperborgerne og skipseierne i Risør tolldistrikt 17. juni 1791*.
- 31 Samme. De fire fra Dypvåg sogn var Knud Biørnsen Ytre Borøya, Berul Ellingsen Hovdan, Bjørn Pedersøn Vestre Sandøya og Jens Olsen fra Borøya. De tre fra Holt sogn var Christen Thorsen fra Tvedestrand, Gunder Thorsen fra Østerå og John Halvorsen Råkenes. De tre fra Flosta sogn var John Christophersen fra Bota, Joen Biørnsen fra Tverdal og Nils Olsøn fra Brårvik. De to fra Sønedeled sogn var Anders Biørnsen fra Lyngør og Ole Halvorsen fra Barmen. Med unntak av Halvorsen er alle ført opp som utenbys boende skipper i Risør tolldistrikt i det bevarte byregnskapet for Risør fra 1790 (Statsarkivet i Kristiansand. Stiftamtmanden i Kristiansand. *Byregnskap Risør 1790*).
- 32 Riksarkivet. Rentekammeret inntil 1814. *Formueskatten Nedenes fogderi*, s. 182–195.
- 33 Haugland 2020b: 45.
- 34 Haugland 2020a: 42–43; Bakka jr. 2010: 30–42; Aanby 2014: 22–27.
- 35 Statsarkivet i Kristiansand. Nedenes sorenskriveri før 1824. *Tingbok nr. 28*.
- 36 Statsarkivet i Kristiansand. Arendal byfogd. *Tingbok nr. 13*. For mer om bytingsretten i Arendal, se Haugland 2020a: 106–107.
- 37 Riksarkivet. Danske Kanselli. Norske Innlegg 1793, april, s. 33–36. *Bøndene og gårdeierne i Risør tolldistrikt 18. juni 1791*.
- 38 Samme, s. 15–17. *Sorenskriver Finne 20. august 1791*.
- 39 Samme, s. 18–21, 32. *Borgerrådet og borgerrådet i Risør 30. september 1791*.
- 40 Aphelen var Risørs første byfogd etter at det ble bestemt at Risør skulle ha egen byfogd i 1779. Aphelen satt som byfogd fra 1779 til 1797 (Lindstøl 1923; Haugland 2020a: 101–102, 120–121).
- 41 Riksarkivet. Danske Kanselli. Norske Innlegg 1793, april, s. 21–24. *Fogd Weidemann 19. november 1791*.
- 42 Samme, s. 12–14. *Stiftamtmand Levetzou 29. november 1791*.
- 43 Moltke var stiftamtmand i Akershus fra 1789 til 1795 (Weidling 2000: 34–38).
- 44 For mer om Lofthusreisinga og de ulike kommisjonene, se Sætra 1980; samme 2014; Løyland 2018.
- 45 Riksarkivet. Danske Kanselli, Norske innlegg 1793, april, s. 38–45. *Moltke 15. desember 1792*.
- 46 Samme, s. 3; 4–5. *Rente- og general tollkammeret 9. februar 1793*. For kongens avgjørelse, se *Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegial-Breve for Norge*, bind 3, 651–52. Formelt var det Christian 7. som var konge, men i praksis var det kronprins Frederik og geheimerådet som styrte riket.

- 47 Sætra har hevdet at vedtaket innebar en stadfesting av nedenesprivilegiene slik de er utformet i tollforordningen fra 1768 (Sætra 1980: 17). I og med at vedtaket gav skipperne, borgerne og bøndene i de sørvestlige delene av tolldistriktet rett til å handle korn og trelast seg imellom, uten å måtte dra innom Risør for å fortolle varene og i stedet fortolle dem der, er det klart at det også dreide seg om nye rettigheter.
- 48 Tønnesen 1989: 123. Hvor han holdt til de første årene er usikkert, men fra 1799 bodde han i et hus på Sia på Ytre Borøya (Danielsen og Jenssen 1965: 479; Borgen m. fl. 2001: 69). Der bodde han fremdeles i 1815 (Riksarkivet. Folketelling 1815 for Dypvåg sogn, s. 101). Selve tollstasjonen lå ikke på Borøya til å begynne med, men på Kalvøya på utsiden av Tverrdalsøya. Når den ble flyttet til Utgårdsstrand på Borøya, er uklart. Ifølge Tønnesen var det i 1864 (Tønnesen 1989: 97–99). Imidlertid ble det foretatt en branntaksering av «Krydsstationen Borøy» i Utgårdsstrand i 1847 (Statsarkivet i Kristiansand. Norges Brannkasse Dypvåg og Flosta, Branntakstprotokoll nr. 1, fol. 147b). Det kan tyde på at tollstasjonen ble flyttet dit alt på 1840-tallet.
- 49 Tallene er hentet Risørs byregnskaper (Statsarkivet i Kristiansand. Stiftamtmanden i Kristiansand. Byregnskaper. *Risør 1776; Risør 1808*; Riksarkivet. Danske Kanselli. *Byregnskap Risør 1789*, s. 487–88).
- 50 Wisth 1977.
- 51 Tvedestrand lå i Holt sogn, men er skilt ut, slik at tabellen lettere kan sammenlignes med Lindstøls tabell over fordelingen i 1800 (Lindstøl 1923: 62). På listen i tollboken er flere av Jacob Aalls skip ført opp som hjemmehørende i Tvedestrand. Det kan forklare den tilsynelatende økningen fra åtte til 14 skip her mellom 1800 og 1807.
- 52 Tonnasjen er oppgitt slik de er i tollistene. Det er vanlig å regne at norske skip hadde en tonnasje som i gjennomsnitt lå 16,7 prosent høyere enn det som ble oppgitt i tollistene (Hutchison 2017). Det viktige i denne tabellen er imidlertid ikke tonnasje i seg selv, men fordelingen av tonnasje på de ulike områdene av tolldistriktet.
- 53 For mer om etableringen av de to batteriene på Dirnes og Hesnesholm på Borøya, se Heidem 2012: 64–67.
- 54 For mer om skolen, se Danielsen og Jenssen 1965: 623–24.
- 55 For mer om leseselskapet, se Haugland 2012; samme 2020: 234–35. Vedtektene for selskapet, samt lister over medlemmene, er oppbevart på Kuben (Kuben. PA-1902. A/L0001. *Love for Dybvaaes Læse Selskab*).
- 56 For mer om sjøforsikringsselskapet, se Haugland 2020a: 171–172. Av de 29 kom 16 fra Dypvåg, 5 fra Tvedestrand, 4 fra de øvrige delene av Holt, og tre fra Flosta. Bortsett fra jernverkseier Jacob Aall, hadde de alle borgerskap i Risør (Kuben. PA-1060a. Osefjordens indbyrdes Assuranceselskab. *Regnskabsbog for Assurance-Foreningen i Osefjorden 1806–1819*; Statsarkivet i Kristiansand. Stiftamtmanden i Kristiansand. Byregnskap Risør 1804, 1805, 1807).
- 57 *Stortingsforhandlinger*, 1818, s. 273–277.
- 58 Samme, 1821, s. 407–415.
- 59 Samme, 1821, s. 407–415.
- 60 Samme, 1821, s. 417–423.
- 61 Samme, 1821, s. 423–426.
- 62 Samme, 1821, s. 416–417, 645.
- 63 Samme, 1821, vol. 3, nr. 5, s. 345.
- 64 Samme, 1830, vol. 6, nr. 3, s. 240.
- 65 Samme, 1836–1837, vol. 8, nr. 1, s. 461. Se også Svensen 1936: 67–86).
- 66 Danielsen og Jenssen 1965: 121–22.
- 67 Danielsen og Jenssen 1965: 348–49; Riksarkivet. General tollkammeret. Tollbok for Øster-Risør 1807. *Liste over skip hjemmehørende i Risør tolldistrikt 1807*; samme. Tollbok for Øster-Risør 1808. *Liste over skip hjemmehørende i Risør tolldistrikt 1808*.
- 68 Statsarkivet i Kristiansand. Risør tollsted. H/Ha/L0321. *Liste over hjemmehørende skip 1825*.

Kilder og litteratur

Utrykte kilder

Kuben (Aust-Agder museum og arkiv, avdeling KUBEN)
PA-1902 Dypvåg Leseselskap
PA-1060a. Oxefjordens indbyrdes Assuranceselskab

Riksarkivet
Danske Kanselli
 Kjøpstadregnskaper Risør
 Norske innlegg
Generaltollkammeret
 Tollregnskaper Øster-Risør
Overhoffretten 1667–1797
 Domsprotokoller
Voteringsprotokoller
Rentekammeret inntil 1814
 Formueskatten Nedenes fogderi 1789
Folketelling 1815 for Dypvåg sogn

Statsarkivet i Kristiansand
Arendal byfogd
 Tingbøker
Kristiansand lagdømme
 Tingbøker
Nedenes sorenskriveri før 1824
 Ekstraretsprotokoller
 Tingbøker
Norges Brannkasse
 Branntakstprotokoller Dypvåg og Flosta
Risør tollsted
Stiftamtmanden i Kristiansand
 Byregnskaper Risør

Trykte kilder og litteratur

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

Borgen, Solveig, Auslaug Eirheim, Grethe K. P. Walsh, Aud Holm og Tone Holter. (2001). *Hus og folk på Borøya ved tusenårsskiftet*. Borøy: Borøy Vels historiegruppe.

Danielsen, Daniel og Jenssen, Sophus. (1965). *Dypvåg. Gårds- og slektshistorie*. Oslo: Sverre Kildahls Boktrykkeri.

Ersland, Geir Atle. (2006). Byar i vest 1500–1850. I K. Helle, O. Grepstad, A. Lillehammer og A. E. Tryti (red.), *Vestlandets historie* (bind 2, s. 168–195). Bergen: Vigmostad Bjørke.

Fløystad, Ingeborg. (2007). *Agders historie 1641–1723. Bønder, byvekst og borgarar*. Kristiansand: Agder historielag.

Haugland, Håkon. (2012). Dypvåg leseselskap – Opplysningskristendom på lokalnivå. *Kunnskap og opplysning – til nytelse og nytte* (Jacob Aall-prosjektet, skrift nr. 7, s. 111–122). Tvedestrand: Næs Jernverksmuseum.

Haugland, Håkon. (2020a). *I sjøfartens tid*. Arendal by- og regionhistorie, bind 2, 1723–1900. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.

Haugland, Håkon. (2020b). Skipsbyggingens bankestokker: De borgerlige reparasjonsverftene i Nedenes fogderi på 1700- og begynnelsen av 1800-tallet. *Aust-Agder-Arv*, 2020, s. 26–59.

Holberg, Eirin og Dørum, Knut. (2018). *Arendal før kjøpstaden. Fram til 1723. Arendal by- og regionhistorie* (bind 1). Oslo: Cappelen Damm Akademisk.

Hutchison, Ragnhild. (2017). Historiske toll- og skipsanløpslister – tollregnskap som kilde. *Heimen*, 03/2017 (volum 54), s. 275–287.

Imsen, Steinar. «Overhoffretten». *Store Norske Leksikon*

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

Jørgensen, Hans-Jørgen. (1969). *Det Norske Tollvesens historie. Fra middelalderen til 1814*. Oslo: Tolldirektoratet.

Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegial-Breve for Norge, bind 1–4. Fredrik August Wessel Berg (red.) 1841–1847. Christiania: J. W. Cappelen forlag.
Tilgjengelig på www.nb.no

Kvernvoll, Olav. (1938). Lagmenn på Agder. *Bidrag til Agders historie XXI*, s. 4–34. Kristiansand: Agders historielag.

Lindstøl, Tallak. (1923). *Risør gjennom 200 aar 1723–1923*. Risør: Risør kommune.

Løyland, Margit. (2018). *Lofthusoppheisten. Rettsmateriale frå kommisjon og høgsterett 1787–99* (Kildeutgivelser fra Riksarkivet 4). Oslo: Arkivverket.

Rodin, Nora. (2016). «Mitt skip er lastet med ...». Skippere fra Nedenes i norsk sjøfartshandel 1782–1786 (Masteroppgave). Universitetet i Oslo, Oslo.

Stortingsforhandlinger 1818, 1821, 1830 og 1836–37

Steen, Sverre. (1941). *Kristiansands historie. 1641–1814* (bind I). Oslo: Grøndahl & Søn.

Svensen, Sven. (1936). *Tvedestrand 1836–1936. Bidrag til stedets historie*. Tvedestrand: Tvedestrand kommune.

Svensen, Sven. (1940). *Holt: En bygdebok*. Tvedestrand: Holtsbok-komiteén.

Sætra, Gustav. (1980). *Embetsmann, bonde, borger: Konflikten mellom trelasthandlerne i Arendal og bøndene i opplandet* (Hovedoppgave). Universitetet i Bergen, Bergen.

Sætra, Gustav. (1984). Skutehandelen i Nedenes. Kampen om liggedagsordningen og Nedenes-privilegiene 1723–1756. I K. Bäck mfl., *Skog och brännvin. Studier i näringspolitiskt beslutsfattande i Norden på 1700-tallet* (s. 303–344). Oslo: Universitetsforlaget.

Sætra, Gustav. (2014). Bondepolitikk. Lofthusreisninga som lærestykke. I A. H. Nagel og S. Dyrvik (red.), *Folkestyre? Kritisk lys på 1814-demokratiet* (s. 49–64). Bergen: Bodoni forlag.

Tollforordningen av 1768. *Forordning med hoføret tarif over hvad i Told, Consumption og Accise skal betales i Danmark og Norge Paris, den 26de November. Ao. 1768*. København: Hans kongel. Majestets og Universitetets boktrykkeri, 1768

Tønnesen, Kjeld. (1989). *Tollvesenets utvikling på Agderkysten. Fra ca. 1300 til ca. 1930*. Kristiansand: Eget forlag.

Weidling, Tor. (2000). *Eneveldets menn i Norge. Sivile sentralorganer og embetsmenn 1660–1814* (Riksarkivaren skriftserie 7). Oslo: Riksarkivaren og Messel Forlag.

Wisth, Svein. (1977). *Skipsfart som bygdenæring. Et nærstudium av skipsfarten i Dypvåg sogn på 1800-tallet* (Hovedoppgave). Universitetet i Oslo, Oslo.

Øresundtollen på nett (www.soundtoll.nl)

Aanby, Anne Tone. (2014). *Gårder, bruk og beboere. Flosta bygdebok II. Tverdal, Staubø og Ytrebø* (bind 1). Arendal: Flosta historielag.