

Knut Roger Arnesen

Farsunds sjøfartshistorie

Hvilke fortrinn lå til grunn for at Farsund ble verdens største sjøfartsby i 1938?

Veileder

Førstemanuensis Jens Johan Hyvik

Antall ord: 33917

Universitetet i Sørøst-Norge
Fakultet for USN Handelshøyskolen
Institutt for økonomi, historie og samfunnsvitenskap
Postboks 4
3199 Borre

<http://www.usn.no>

© 2023 Knut Roger Arnesen

Denne avhandlingen representerer 60 studiepoeng

Sammendrag

Denne mastergradsavhandlingen undersøker hvilke fortrinn Farsunds sjøfartsnæring besatt i perioden mellom 1880 og 1938, som resulterte i en kraftig utvikling i byens maritime næring. I løpet av denne perioden gikk Farsund fra å være en relativt liten uthavn langs sørlandskysten av Norge, til å bli en av landets største sjøfartsbyer i totale tall, og verdens største sjøfartsby i forhold til tonnasje pr. innbygger. De sentrale rederiene; Brøvig, Mosvold, Lundegaard & Stray, Samuelsen & Olsen og Salvesen blir presentert og anvendt for å gi spesifikke eksempler på datidens trender og hendelser.

Opgaven benytter et teoretisk rammeverk for å diskutere den lokale sjøfartsnæringens utvikling i perioden. Michael E. Porters teorier om konkurranse og næringsklynge anvendes på næringer innen et geografisk avgrenset område for å kartlegge *næringsklyngens* faktorer for suksess. Konkurranseteorien hans vektlegger aktørens konkurransestrategi for drift i markedet. Teorien om næringsklynger plasseres i Porters *diamantmodell* der faktorene; *faktorforhold*, *etterspørselsforhold*, *konkurransforhold* og *klyngeforhold* blir undersøkt og diskutert med formålet om å kartlegge hvilke faktorer klyngens aktører drar nytte av fra å være en del av næringsklyngen. Sentrale elementer gjennom denne avhandlingen er å diskutere og kartlegge hvilke fortrinn Farsunds sjøfartsnæring besatt, som skilte byen fra den øvrige regionale og nasjonale sjøfartsutviklingen.

Avhandlingen konkluderer med at det hovedsakelig var tre fortrinn som lå til grunn for utviklingen Farsunds sjøfartsnæring opplevde i perioden frem mot 1938. Det første er den geografiske beliggenheten på Norges sørlandskyst, sentralt på en av Europas viktigste handelsruter, mellom Østersjøen og Nordsjøen. Den tidlige avskjeden med lokalt konstruerte treskip allerede i 1857 gjorde sjøfartsnæringen mindre avhengig av lokale hensyn med tanke på lokal sysselsetting, det la til rette for at rederiene kunne gå til anskaffelse av rimelig second-hand tonnasje. Og kanskje det viktigste fortrinnet var den lokale sjøfartskulturen i Farsund. Hele byen var konstruert for og rundt sjøfart, rederne var overrepresentert blant lokale myndigheter i mangelen på konkurrerende sosial elite, og fra den posisjonen maktet de å styre lokalsamfunnet via formannskap, bankeierskap og sosial makt til å gi dem best mulig utgangspunkt til suksess i næringen.

Abstract

This master's thesis examines which advantages Farsund's shipping industry possessed in the period between 1880 and 1938, which resulted in a major development within the city's maritime industries. During this period, Farsund went from being a relatively small port along the southern coast of Norway, to becoming one of the country's largest cities within maritime business in terms of total tonnage, and the world's largest maritime city in terms of tonnage per inhabitant. Farsund's leading shipping companies; Brøvig, Mosvold, Lundegaard & Stray, Samuelsen & Olsen and Salvesen are presented and used to provide specific examples of trends and events of the time.

The theoretical approach used throughout the thesis to discuss the development of the local shipping industry, stems from Michael E. Porter's theories on *competitive strategy* and *national advantages*. Porter's theories apply to industries within a geographically defined area and is used to map the industry cluster's factors for success. The theory of competitive strategy emphasizes the company's competitive strategy for operating in a global market and the theory of national advantages is placed within Porter's model *The Determinants of National Advantages*, which contains four factors; *Factor conditions*, *Demand conditions*, *Related and supporting industries* and *Firm strategy, structure, and rivalry*. The factors help to map the advantages the companies have from existing in an industry cluster. The central elements throughout this thesis are to discuss and map which advantages Farsund's maritime industry possessed, and how they contributed to the development of the city's maritime industry.

The thesis concludes that there were three main advantages which underlays Farsund's shipping industry's development in the period leading up to 1938. The first advantage is Farsund's geographical location on Norway's southern coast, centrally on one of Europe's most important trade routes between the Baltic Sea and the North Sea. Secondly, the early dismissal of locally constructed wooden ships in 1857 made the local shipping industry less dependent on local considerations in terms of local employment, which again led to it being more attainable to acquire affordable second-hand tonnage. Thirdly, and perhaps the most important advantage, was the local maritime culture within Farsund. The entire city was constructed for and around shipping. The shipowners were highly represented among local authorities in lack of other social elite-groups. From their positions in power, they were able to manage the local community through chairmanship, bank ownership and social power. All to give the shipping industry the best possible starting point for success.

Forord

Med denne masteroppgaven klar for innlevering, markerer det slutten på Lektorutdanninga ved USN. De siste fem årene har flydd forbi, og jeg sitter igjen med mange fantastiske minner, takket være gode studiekamerater og en meget vellykket utvekslingstur. Arbeidet med denne oppgaven har vært krevende, men fremfor alt veldig lærerikt. Jeg har fått muligheten til å fordype meg i kanskje en av de viktigste periodene av min hjembys historie, og jeg ønsker å vise min takknemlighet for den muligheten. Temaet faller meg personlig nært både grunnet min tilknytning til Farsund, men også siden jeg selv vokste opp på et rederikontor på Farøy, der hele familien tidvis drev rederivirksomhet. Endelig har arbeidet mitt gjennom året blitt materialisert til en ferdig masteroppgave, og jeg har mange å takke for at jeg kom meg helskinnet gjennom dette siste året.

Først og fremst ønsker jeg å rekke en stor takk til min veileder, og med-sørledning Jens Johan Hyvik, for kontinuerlig tett og god oppfølging. Interessen hans for temaet mitt var det aldri noen tvil over, og han møtte teksten min med kritiske spørsmål og gode tilbakemeldinger, samt introduserte meg til flere interessante vinklinger og teorier. Jeg ønsker videre å takke mine gode kollegaer for å ha vist forståelse for at mitt hovedfokus ikke alltid var på jobb dette skoleåret, dere har hjulpet meg mer enn dere aner. Jeg ønsker å rekke en utvidet takk til familien min hjemme i Farsund, dere har kommet med interessante diskusjoner og viktigst av alt, moralsk støtte.

Til slutt fortjener min kjære samboer Benedikte kanskje den største takken av alle. Du har latt meg barrikadere spisebordet med *hjemmekontoret* mitt, og vært min viktigste støttespiller gjennom prosessen. Jeg setter stor pris på at du har vært villig til å lytte til mine noe spesifikke sjøfartsdiskusjoner fra 1800- og 1900-tallets Farsund, og til og med latet som du var interessert.

Denne mastergradsavhandlingen hadde ikke vært mulig om ikke det hadde vært for personene rundt meg – *Tusen hjertelig takk!*

Knut Roger Arnesen

Tønsberg, 14.mai 2023

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	8
1.1. Problemstilling og avgrensning	9
1.2. Oppgavens disposisjon	10
2. Teori og metode	11
2.1. Kildemateriell og metode.....	11
2.2. Teori - Porter	14
2.2.1. Konkurransestrategi.....	15
2.2.2. Næringsklynge.....	17
3. Nasjonal og regional sjøfartshistorie	22
3.1. Norges sjøfartsnæring	22
3.2. Regional sjøfartsnæring	27
3.3. Årsakene til vekst og nedgang, eksterne eller interne?.....	33
4. Farsunds sjøfartshistorie	37
4.1. Konjunkturblaffet	39
4.2. Jern- og stålskuter tar over	41
4.3. Krig og etterkrigsboom.....	47
4.4. Det store hamskiftet.....	51
4.5. «Norges Største Sjøfartsby».....	55
5. Teoretisk drøfting.....	58
5.1. Konkurransestrategi.....	59
5.2. Næringsklynge	62
5.2.1. Faktorforhold	63
5.2.2. Etterspørselsforhold.....	67
5.2.3. Konkurranseforhold	70
5.2.4. Klyngeforhold.....	74
5.3. Oppsummering teoretisk drøfting	84
6. Diskusjon og sammenligning	88
6.1. Konservative holdninger eller økonomisk rasjonalitet?	88
6.2. Sammenligning mot øvrige Sørlandsbyer	90
7. Konklusjon.....	95
Kilder og litteratur	100
Arkivmateriale.....	100
Avismateriale	101
Figurer	102
Litteraturliste	103

1. Innledning

Norsk sjøfart har i flere århundrer vært en stor del av norsk økonomi. Sjøfartsnæringen har vist seg som en økonomisk hjørnestein sammen med trelast og fiske som eksportnæringer fra så tidlig som 1600- og 1700-tallet, da globaliseringen og industrialiseringen for alvor skjøt fart. Varer og tjenester ble produsert i rekordfart og sjøveien var det foretrukne fraktmiddelet. Norsk sjøfart utviklet seg gjennom 1800-tallet fra å i hovedsak frakte norske eksportvarer, hovedsakelig trelast og fiske, til å bli en selvstendig næring der skip fraktet varer og personell mellom fremmede havner uten å komme tilbake til hjemlige strøk på mange år. Den internasjonale økningen i handel som lå til grunn for veksten til norsk sjøfart, startet ved at nasjonal-proteksjonistiske tanker fra merkantilismen falt mer og mer bort. Kapitalisme og ideer om frihandel, fri flyt av varer og tjenester stod i sentrum, og verden ble knyttet sammen i et globalt handelsmarked. Likeså skulle uthavnen *Farsund* vise til en utvikling mot å bli en relativt stor del av verdens fraktmarked.

Norske redere hadde fra midten av 1800-tallet et stort fortrinn innen sjøfart sammenlignet med konkurrerende internasjonale rederier. Billig norsk kvalitetstømmer som vokste helt ned til havkanten, lange håndverkstradisjoner for skipsbygning, seil- og taumaking samt dyktige sjømenn sammen med kanskje den viktigste forutsetningen, lav hyre. Økonomihistoriker Fritz Hodne hevder at mannskapet om bord på norske skuter i perioden fra 1840 til 1910 lå i underkant av 50% sammenlignet med britene.¹ Det er klart at et fortrinn med lav hyre og stødige håndverkstradisjoner, sammen med en rederistruktur bestående hovedsakelig av partsrederier, der behovet for oppstartskapital var minimalt, stilte norske rederier og sjømenn sterkt i konkurransen mot internasjonale redere. Det norske sjøfartseventyret som fikk et enormt oppsving på 1800-tallet bidro til en stor vekst av Norges kystdistrikter. Få Sør-norske kystområder forble uberørt av fraktnæringens oppgang, dette gjelder særlig på Sørlandskysten, hovedsakelig øst i Agder mot Arendal og Grimstad, men også vest for Lindesnes som Farsund og Flekkefjord.

Farsunds redere tilhørte tradisjonelt til den vestnorske sjøfartsflåten, som seilte med frakter tilknyttet handelsmenn og utførsel av saltet sild, noe som gjenspeilet seg i flåtestrukturen. Hovedstammen i Farsundsflåten før 1850 var i all hovedsak småskuter på

¹ Hodne 1981: 136 & 139

under 25 kommerselester.² En kommerselst tilsvarer 2,08 netto registertonn.³ Farsund og det omliggende området Lista, som i lengre tid hadde vært et ladested for handel på Sørlandet, ble imidlertid så sent som i 1850 regnet som en ubetydelig sjøfartsby.⁴ Farsund utviklet seg derimot til å bli en stolt skipsfartsby med lokale redere som gjorde seg gjeldende på landsbasis. Farsund nådde sin absolutte topp da byen ble regnet som verdens største sjøfartsby i 1938, regnet i forhold til innbyggertallet.⁵ Denne betegnelsen plasserte Farsund på kartet i internasjonal sammenheng, men hva kan være årsaker til en slik utvikling? Var det redernes fortjeneste? Og i hvilken grad bidro andre faktorer?

1.1. Problemstilling og avgrensning

Oppgavens hovedmål er å besvare følgende problemstilling:

Hvilke fortrinn lå til grunn for at Farsund ble verdens største sjøfartsby i 1938?

Problemstillingen legger opp til at Farsund besatt den *uoffisielle* betegnelsen som *verdens største sjøfartsby*. Tittelen har det forbeholdet ved at det dreide seg om byflåtens samlede tonnasje fordelt på antall innbyggere, med andre ord: den byen i verden med høyest antall bruttotonn pr. hode. Hvorvidt tittelen var en objektiv sannhet, eller et rykte flytende rundt på lokalt folkemunne, tas opp til drøfting siden. Oppgaven ønsker å undersøke hvilke faktorer byen Farsund og områdene rundt dro nytte av for å kunne stable en slik utvikling på beina.

I sørnorsk sjøfartshistorie er Aust-Agder, tidligere Nedenes Amt., representert ved Arendal og Grimstad, de byene som oftest blir dratt frem i lyset som landsdelens sjøfartssentrum. Det er ikke til å stikke under en stol at Aust-Agderbyene i totale tall sysselsatte flere mennesker, drog inn høyere inntekter til landsdelen, og hadde generelt større skip og flåter gjennom store deler av perioden, men disse var også større byer med flere ressurser - sammenlignet med Farsund. Samtidig blir det også feil å hevde at Farsunds sjøfartshistorie er blitt underkommunisert av faglitteraturen, da det finnes flere litterære verk om byens sjøfartshistorie. Imidlertid ønsker jeg å nyansere landsdelens sjøfartshistorie i større grad enn den er i dag, gjennom å undersøke Farsunds fortrinn for vekst.

Det er perioden fra konjunkturblaffet rundt 1890, og frem til 1938, det året Farsund ble omtalt som verdens største sjøfartsby, som blir den aktuelle perioden oppgaven tar for seg.

² Abrahamsen 2001: 29

³ Hofstad 2023

⁴ Abrahamsen 2001: 24

⁵ Abrahamsen 2001: 379

Imidlertid var bortfallet til britenes Navigasjonsakt i 1850 sentral i forklaringen til utviklingen av det globale fraktmarkedet, samtidig som oppgaven også vil gjøre rede for både nasjonal, regional og lokal sjøfartshistorie i tiden før den aktuelle perioden for å kunne plassere begivenhetene i en historisk kontekst.

1.2. Oppgavens disposisjon

Oppgaven består av syv kapitler inkludert innledningen. I kapittel to vil min metodikk redegjøres for, og oppgavens teoretiske rammer vil bli presentert. Innledningsvis blir metoden og kildematerialet jeg anvender presentert og diskutert, før jeg i teoridelen forklarer mitt valg av Michael Porters teorier om *competitive advantages*, og gir en innføring i teoriene hans om konkurransestrategi og næringsklynger. Disse teoriene, særlig teorien om næringsklynger, vil fungere som knagger for drøftingen og diskusjonen min, et verktøy for å avdekke sjøfartsnæringen i Farsunds kompetitive fortrinn. Deretter vil jeg i kapittel tre redegjøre for nasjonal og regional sjøfartshistorie i perioden fra 1850 til andre verdenskrig, for å gi et historisk bakteppe og diskutere hvorvidt regionens sjøfartsutvikling hektes på interne eller eksterne faktorer. Kapittelets hovedoppgave er å gi neste kapittel sammenligningsgrunnlag med de øvrige regionale sjøfartsbyene, og belyse de nasjonale og regionale utviklingstrendene. Kapittel fire gjør rede for Farsunds lokale sjøfartshistorie, enkelte linjer trekkes bakover for å understreke kontinuitet, dog vil perioden fra konjunkturblaffet rundt 1890 markere startskuddet for næringens utvikling i denne sammenheng.

Kapittel fem inneholder teoretisk drøfting. Lokal sjøfart blir plassert inn i teoriene om konkurransestrategier og næringsklynger, og bli diskutert for å avdekke Farsunds fortrinn. Teorien om næringsklynger gir meg flere innfallsvinkler til diskusjon, der opplysninger fra redegjørelseskapitlene tre og fire blir løftet opp, diskutert og sett i lys av problemstillingen. Deretter i kapittel seks vil jeg diskutere konservatisme mot økonomisk rasjonalitet før jeg i sammenligningsdelen tar for meg de øvrige sørlandsbyene, der byenes utvikling gjennom den aktuelle perioden blir løftet opp og drøftet i sammenheng med Farsunds. Siste og syvende kapittel er konklusjonen, der fortrinnene jeg avdekket i kapittel fem og seks blir sortert, trådene fra diskusjonskapittelet samles og til slutt vil en endelig konklusjon på problemstillingen min formuleres.

2. Teori og metode

2.1. Kildemateriell og metode

Lokalhistorie i Farsund er relativt godt forsket på og dokumentert. Spesielt har den lokale sjøfartshistorien vært en kjær del av lokalhistorien, det var på mange måter Farsunds storhetstid. Det har medført at en rekke lokale og regionale historikere har skrevet bøker, artikler og generelt forsket på byens historie i lengre tid. Birger Dannevig skrev *Farsunds sjøfartshistorie* i 1967, og Arild Olav Abrahamsen dedikerte mye plass til sjøfarten da han skrev trebindsserien *Farsund bys historie* på bestilling fra kommunen mellom 1997-2007. Disse verkene blir som oversiktsverk å regne, og de har gitt meg et solid fundament av lokalhistorisk kunnskap, spesielt Abrahamsens verk da det er særs godt gjennomarbeidet hva gjelder kildehenvisninger til annen litteratur samt avis- og arkivmaterieell.

Både Brøvigs og Mosvolds rederi har egne Rederibiografier. Brøvigs er et trebindsverk, og de to første bindene er skrevet av Dannevig. Mosvolds bok *Mannen og verket* er det Johannes Seland som har skrevet, som også skrev *En by og en bank*, som var jubileumsboken til Farsund Sparebank. Også på regionalt nivå er det skrevet oversiktsverk i to bind, *Sørlandsk skipsfart*. Første bind av Berit Eide Johnsen og Gustav Sætra, siste bind av Abrahamsen. Som vi kan se er det publisert flere lokalhistoriske bøker om Farsund, både oversiktsverk og mer spesifiserte

Min oppfattelse er at sekundærlitteraturen om Farsunds sjøfartshistorie, i relativ liten grad har forsket på fortrinnene som lå til grunn for at byen ble omtalt som *verdens største sjøfartsby* i forhold til innbyggertall, der grundige diskusjoner og drøftinger om de bakenforliggende faktorene ikke nødvendigvis har blitt undersøkt tilstrekkelig. Det er forståelig, da Abrahamsens trebindsverk om Farsund var finansiert av kommunen, og Dannevigs *Farsunds Sjøfartshistorie* finansiert av Farsunds Sjømannsforening, siden lokale aktører i hovedsak ønsker at bøkene skal være interessante for lokalbefolkningen, ikke «en byggestein for norsk rikshistorie».⁶ Flere historikere har redegjort for lokal sjøfartshistorie og drøftet utviklingen i forhold til regionen, men så vidt meg bekjent, mangler det en systematisk gjennomgang av lokale faktorer som løftet Farsunds posisjon i næringen. Imidlertid har de

⁶ Kjeldstadli 1992: 84

nevnte verkene gitt meg bred tilgang på regional- og lokal sjøfartshistorie, samt henvist meg til andre relevante, og kanskje mer diskuterende artikler, avhandlinger og bøker.

I Farsund var det to lokalaviser, *Lister* og *Farsunds Avis*, som drev parallelt i perioden. Årganger fra den aktuelle perioden finnes tilgjengelige digitalt på Nasjonalbiblioteket. *Farsunds Avis* fra første nummer i 1889, Nasjonalbiblioteket mangler årgangene fra 1900, 1902 og 1906. *Lister* fra første nummer i 1878 til avisen gikk under i 1881, før den oppstod igjen i 1883 og drev frem til 1934, årgangene 1900, 1901, 1902, 1903, 1911 og 1912 mangler i Nasjonalbiblioteket. Det er *Farsunds Avis* jeg hovedsakelig har brukt som aviskilde i denne besvarelsen. Rederfamilien Brøvig var del- eller hovedeiere av avisen helt frem til 2008, og Th. Brøvig fungerte som sjefsredaktør i avisen fra 1903 til 1915.⁷ *Farsunds Avis* var tradisjonelt en høyreavis, på lik politisk linje som majoriteten av Farsunds sjøfartsmiljø, derimot var *Lister* venstresidens talerør. Lokalavisene dekket en rekke lokale temaer, inkludert handelsvirksomhet, politikk, sjøfart og kultur, og *Farsunds Avis*' tette bånd til sjøfarten gjennom Brøvig førte naturligvis til at skipsfarten fikk tilstrekkelig spalteplass.

Aviskilder som levning gir meg et nærrere bilde om hva lokalbefolkningen og datidens samfunn mente om diverse begivenheter gjennom å speile samtiden, aviskilder i denne sammenheng kan beskrives som å måle «tidens puls». ⁸ Imidlertid er det viktig å poengtere at aviser, på lik linje som øvrige kilder, kan benyttes både som *levning* og *beretning*. Aviskilder som beretninger kan berette noe som har hendt og meddele noe av faktisk art.⁹ *Farsunds Avis* og *Lister* har altså bidratt til å kontekstualisere diverse historiske hendelser, men det er viktig å poengtere at *Farsunds Avis*' partiskhet, både politisk og tilknyttet Brøvigs rederi, kan ha påvirket den objektive framstillingen av hendelsene.

Enkelte av avisartiklene jeg har brukt som kilder var henvist til i Abrahamsens litteratur, men jeg foretok også en systematisk gjennomgang av avisene digitalt på Nasjonalbiblioteket. En av metodene jeg anvendte var å filtrere søkeresultatene etter den aktuelle perioden, og søke etter spesifikke ord og personer, eksempelvis: *sjøfart*, *skipsfart*, *Brøvig*, *verft*, *Mosvold*, *Salvesen*, *sjømannskole*, diverse skipsnavn, *Norges Rederforbund*, *formannskap*, for å nevne noen. En annen metode var å filtrere årgangene etter bestemte hendelser jeg hadde lest om, datoer og diverse jubileumsnummere. Fordelene ved å søke slikt i digitale avisarkiver er at kan forholdsvis raskt og enkelt kan få tilgang til relevant informasjon. Ulemper ved en slik metode at det blir vanskelig å gå bredt ut og finne

⁷ Kalleberg 2021. 6. juli; «Lister» 2022. 1. august

⁸ Tjelmeland 2004: 114

⁹ Dahl 2002: 37

informasjon, om hendelsene ikke er beskrevet med de spesifikke søkeordene, og at avisene i perioden brukte en eldre gotisk skrifttype som gjorde det vanskelig for søkemotoren å tyde diverse navn og ord i teksten som jeg søkte etter.

Arkivkilder har blitt anvendt som primærkilder i arbeidet med denne oppgaven. Kilder fra arkiv er sentrale for historieforskning, og kan bidra til å gi oss bedre innsikt om bestemte hendelser.¹⁰ Privatarkivene til Brøvig- og Jac. Salvesens Rederi inneholdt kilder både fra rederivirksomheten, men også noe privat. Rederiarkivene inneholdt notater, protokoller, certepartier, korrespondanse, regnskap og diverse avtaler og eierbevis, for å nevne noe. Arkivet til *Farsund Privatbank A/S* var å finne i arkivet til *Farsund og Opland Privatbank*, samt enkelte bankinspeksjoner lå i *Norges Bank Avdeling Kristiansands* arkiver. Alle nevnte arkiver er plassert hos Statsarkivet i Kristiansand.

Arkivmaterialet jeg henviser til ble hovedsakelig funnet ved undersøkelse av hvilke relevante arkiv som eksisterte for mitt tema. Arkivportalens søkefunksjon førte meg til arkivene jeg undersøkte, ved å søke etter de samme søkeordene jeg nevnte over. Derfra navigerte jeg meg frem til de arkivkildene som virket interessante for min oppgave, arkivaren i Kristiansand var også til god hjelp. Av arbeidskapasitetsmessige grunner hadde jeg ikke mulighet til å se gjennom samtlige arkivdokumenter, men ved å lete frem og notere ned arkivmateriale som passet inn tids- og innholdsmessig, på Statsarkivets nettsider på forhånd, fikk jeg gjennomgått store deler av Brøvig, Salvesens og Farsunds Privatbanks arkiver.

Metoden jeg anvendte for å besvare min problemstilling var å systematisk tilegne meg kunnskap ved å lese meg opp på sekundærlitteraturen, deretter å ettergå verkenes kildehenvisninger for å utvide kunnskapshorizonten min på temaet. Jeg har også brukt søkbare databaser fra Oria og Tønsberg Bibliotek for å innhente relevante bøker og artikler. Søkeordene har vært forskjellige versjoner av «Farsund», «Farsund Sjøfart/sjøfartshistorie», «Sørlandsk Skipsfart/skipsfartshistorie», navn på lokale rederier, historikere og regionale byer i et forsøk på å saumfare tilgjengelig litteratur på temaet. Andre sekundærlitterære verk har blitt nærlest og inkludert i redegjørelse-, sammenlignings- og/eller diskusjonskapittelet hvis relevant. Metoden min kan oppsummeres ved at jeg har undersøkt majoriteten av den informasjonen jeg har kommet over, vurdert relevansen, egnetheten og utført kildekritiske vurderinger, for å sikre en så objektiv sannhet som kildeomfanget tillater, for å være best egnet til å svare på problemstillingen.

¹⁰ Kjelstadli 1992: 154-155

I søken etter litteratur ble det klart for meg at det finnes relativt lite selvstendig forskning på Farsunds sjøfartsnæring i den aktuelle perioden, sett bort fra oversiktsverkene til Dannevig og Abrahamsen. Ved å søke i Oria etter *All items, Any field contains Farsund AND any field contains sjøfart*, får vi åtte treff, nettopp oversiktsverkene til Dannevig og Abrahamsen, biografiserien til Brøvig og et lokalhistorisk verk om Fedas sjøfart. Av diskuterende litteratur, eksisterer det i større grad omhandlende regional sjøfart, som ved doktorgradsavhandlingen til Berit Eide Johnsen. Jeg nevner dette for å understreke at selv om emnet «Farsunds sjøfartshistorie» relativt sett er godt dokumentert i form av litterære verk, eksisterer relevante faglige diskusjoner og drøftinger i mindre grad. Dermed mener jeg det er på høy tid å tilføye emnet faglig drøfting, og denne masteroppgaven ønsker å kunne nyansere bildet av lokalhistorien.

2.2. Teori - Porter

Bruken av teori i historiefaget skiller seg noe ut fra bruken av teori i andre samfunnsfaglige grener. Historikeren er først og fremst ikke opptatt av hva som kan skje eller som burde ha skjedd, dersom visse gitte betingelser lå til grunn. Historiefagets hensikt er ifølge Francis Sejersted «å gripe en – individuell – virkelighet».¹¹ Historikere skal forsøke å kaste lys over *hva* som skjedde, og analysere *hvorfor* det skjedde med et mål om å avdekke spesifikke prosesser og enkeltstående begivenheter. Bygging av teoretiske modeller er i historiefaget ikke noe mål i seg selv, men teoretiske modeller kan likevel være av interesse for historikeren. Historikere anvender som oftest en induktiv metode, der andre samfunnsfaglige grener ofte benytter seg av en deduktiv metode. Induktiv tilnærming til historien tar utgangspunkt i de enkelte fakta og begivenheter, og forsøker å sette det inn i en sammenheng med de allmenne prinsipper vi kjenner til, de store historiske linjene. Deduktiv tilnærming ønsker å trekke logiske slutninger fra det allmenne som en forklaring til de enkelte fakta og begivenheter. Historiefaget som idiografisk disiplin ønsker å studere spesifikke historiske hendelser, for så å analysere om hendelsene passer inn i, eller går imot, den generelle strømmingen i faget.

I dette kapitlet skal jeg redegjøre for den teoretiske rammen jeg skal bruke i drøftingen min. Farsunds sjøfartsnæring i den relevante tidsperioden kan sees på som en samling av aktører både med like og forskjellige konkurranseposisjoner i samme marked. Aktørene kommuniserer sammen både horisontalt mellom rederiene på toppen av næringen, men kommunikasjonen foregår også vertikalt mellom leverandører, kunder, rederier og

¹¹ Sejersted 1991: 139

ressurser. Porters teori om næringsklynger danner en diamantmodell som tar opp diskusjonen hvorvidt fortrinnene til en næring ligger i det lokale samarbeidet, i spennet mellom det lokale og det internasjonale markedet eller om det er markedet i seg selv som danner åpninger og muligheter for aktører til å hevde seg. Teorien om næringsklynger og den medfølgende diamantmodellen brukes til å nyansere tematikken som videre brukes i drøftingen for å forsøke å formulere en konklusjon på min aktuelle problemstilling.

Dr. Michael Porter, amerikansk økonomisk historiker fra 1980- og 90-tallet, forsket på økonomiske teorier og strategier, ved Harvard Business School. Han var interessert i å finne ut hvorfor diverse regioner og land klarte å tilegne seg klare fortrinn innenfor ulike markeder, til tross for likt ressursgrunnlag i et globalt marked. Var det naturgitte forhold eller dyktig entreprenørskap som var utslagsgivende, kanskje en kombinasjon? I hans utgivelse *The Competitive Advantages of Nations* (1990) tar han for seg ulike nasjoner og deres ledende næringsklynger i ulike markeder, eksempelvis klynger innen italiensk fottøy og sveitsisk bankvesen for å nevne et par. I hans analyse av næringsklyngene anvendte Dr. Porter en diamantmodell med fire ulike faktorer han mener er nødvendige for dannelsen av en suksessfull næringsklynge, der hver faktor på diamantmodellen påvirker essensielle elementer for å oppnå internasjonale fortrinn. Det Porters studier kulminerte i, forteller han senere i en magasinartikkel fra Harvard Business Review, var at han kunne slå fast at nasjonal velstand blir skapt, ikke arvet.¹² Han legger stor vekt på evne til innovasjon og valg av konkurransestrategi.

Porters teori om næringsklynge er interessant for denne oppgaven, da jeg ønsker å se på hvilke fortrinn Farsunds sjøfartsnæring hadde å spille på i deres utvikling mot å bli en sjøfartsby av internasjonal betydning. Konkurransestrategien hjelper oss å kartlegge inngangen Farsunds redere hadde til det globale handelsmarkedet. Klyngeteorien ser på viktigheten og sammenhengen mellom ulike faktorer, som kan visualiseres gjennom *diamantmodellen*. Teoriene om konkurransestrategi og næringsklynge har ingen direkte tilknytning til hverandre, men de utfyller hverandre på den måte at det kan gi oss et klarere helhetsbilde av aktørene i næringsklyngen, og koblingen til det globale marked.

2.2.1. Konkurransestrategi

Porter omtaler konkurranse som et av fundamentene til dannelsene av handelsmarkeder. Uten konkurranse mellom aktører som ønsker å selge varer og tjenester, ville det ikke vært et behov for markeder eller flere bedrifter innenfor samme marked. Porter mener at bedriftenes

¹² Porter 1990b: 73

konkurransestrategier bør analyseres nøye, for at en bedrift skal kunne hevde seg i et marked. Bedriftens ønske er å finne en inngang til et marked, og at konkurransestrategien deres både er profitabel og bærekraftig over tid.¹³ Innovasjon er også en av markedets drivkraft. En bedrift kan i prinsippet endre hele markedets attraktivitet og konkurranseposisjon gjennom en ny og banebrytende innovasjon. Innovasjonsbegrepet behøver ikke bety nye oppfinnelser, eller mer effektive prosesser, innovasjon i denne sammenheng handler mer om å kunne tilby innovativt lavere pris for tilsvarende tjenester.

Redegjørelse av Farsundsredernes konkurransestrategi er av interesse for å kunne kartlegge deres markedsposisjon for å se nærmere på hvordan deres konkurrenter og markedet påvirker faktorene i klyngeteorien. Det er også interessant å kartlegge konkurransestrategien deres for å se om byens redere valgte en annerledes markedsposisjon som skiller seg ut fra andre nasjonale sjøfartsbyer. Porter understreker at det ikke finnes noe universell konkurransestrategi som er overførbart fra marked til marked. Det finnes kun skreddersydde strategier for innpass i forskjellige markeder, og disse strategiene bygger på bedriftens egne fordeler og faktorer. Det finnes to sentrale faktorer som bedriftene må tenke over når de danner sin konkurransestrategi: *strukturen til markedet*, og *bedriftens posisjonering* innad i markedet. Strukturen til markedet som bedriften ønsker seg inn i kan ha varierende form for konkurranse og lønnsomhet, hvor er det en åpning for lønnsom og stabil drift? Posisjoneringen innad i markedet dreier seg om langs hvilken akse bedriften ønskes drevet på. Skal bedriften gå inn som et lavpris-selskap der fokuser ligger på kvantitet, eller produsere avanserte produkter for en mer eksklusiv del av samme markedet?

Konkurransestrategien til en bedrift bestemmes ut ifra fem faktorer ifølge Porter.¹⁴ (1) *Trusselen fra nye konkurrenter*, en frykt som alltid er tilstedeværende i de fleste markeder. En konkurrent kan komme inn på et marked og underprise de etablerte bedriftene. (2) *Trusselen fra nye og bedre varer/tjenester*, der frykten for innovasjon og billigere priser fra konkurrentene ofte er tilstedeværende. (3) *Forhandlingsmakten til leverandørene*, som kan sette opp priser på nødvendige varer som vil gjøre det mindre lønnsomt å drifte, eller sette bedriften utenfor konkurransen i markedet. (4) *Forhandlingsmakten til kjøpere/kunder*, en viktig del av konkurransestrategien er å være sikker på at bedriften kan tilby kvalitetsvarer/tjenester for en lønnsom pris for alle parter, slik at kundene ikke velger andre alternativer, her vektet kunnskap til markedet og økonomi. (5) *Rivaliseringen blant*

¹³ Porter 1990a: 34

¹⁴ Porter 1990a: 35

eksisterende konkurrenter, slik at konkurrenter ikke priser deg ut av markedet, eller at rivaliseringen bidrar til lavere priser slik at ingen av bedriftene kan overleve i markedet.

En kartlegging av Farsundsredernes konkurransestrategi er interessant for at vi skal kunne forstå hvilken del av markedet den lokale sjøfarten tilhørte. Selv om konkurransestrategien ikke direkte er tilknyttet teorien om næringsklynger, tar den opp nødvendige diskusjoner vi kan bruke videre i drøftingen, da en av faktorene på diamantmodellen til Porter tar for seg klyngens konkurransefaktorer. En analyse av Farsunds konkurransestrategi, vil imidlertid bidra til å gi oss en klarere forståelse av enkelte historiske hendelser, og hvordan Farsundsredernes konkurransestrategi kan argumenteres var en lokal *identitet*.

2.2.2. Næringsklynge

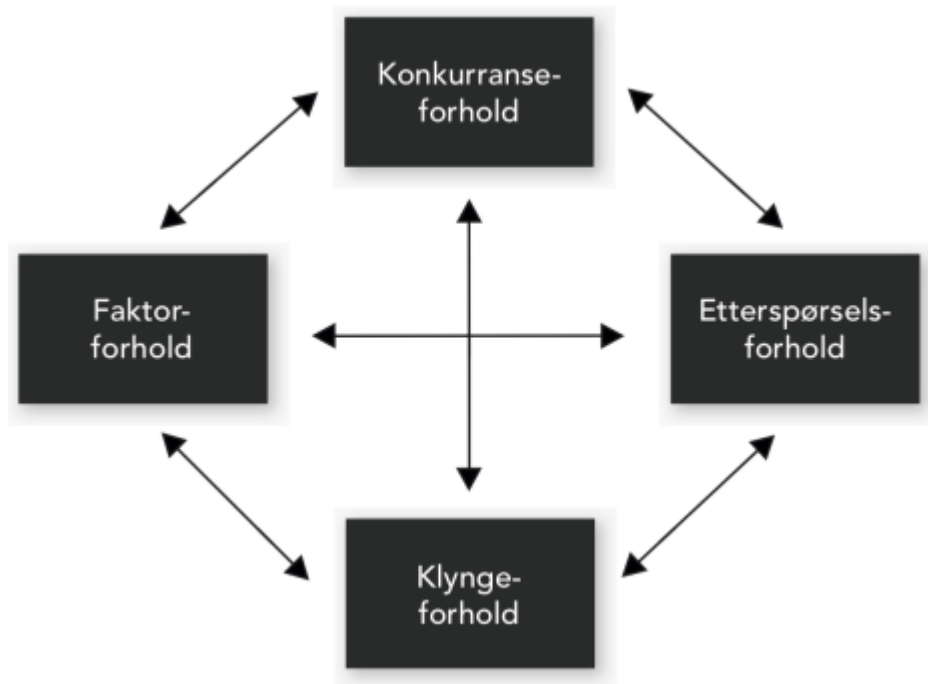
Diamantmodellen til Porter er en visualisering av hvordan forholdene i klyngeteorien er heftet sammen, og dermed også påvirker hverandre. Begrepet *næringsklynge* er ifølge Porter en samling av tilknyttede næringer, innen tilsvarende felt, i et geografisk avgrenset område som på ulike måter er gjensidig avhengig av hverandre.¹⁵ Porters definisjon av en suksessfull næringsklynge er at den skal være i et geografisk avgrenset område med uvanlig konkurransesuksess innenfor et bestemt felt. De globale konkurransefordelene til en næringsklynge; rask og enkel tilgang til relevant kunnskap, gode relasjoner og motivasjon for videre drift av næringsklyngen, finnes ofte lokalt. Bedriftene skal fungere sammenknyttet på tvers av samme næringsfelt. Klyngen skal inneholde leverandører for spesialiserte varer og tilpasset kompetanse, der flere av næringsklyngens aktører driver med salg av klyngens «hovedvare» på et globalt marked. Klyngen skal også ha konkurranse internt i klyngen mellom forskjellige aktører. Porter mener at Klyngen vil utvikles om både samarbeid og konkurranse står sterkt blant næringsklyngens aktører. En klynge uten konkurranse i alle ledd av næringskjeden vil kunne kollapse om en av aktørene kan vokse seg for mektige, og dermed tippe hele næringskjeden.

Alle faktorer, geografisk avgrenset område, sammenknyttede aktører, leverandører med spesialisert kunnskap og konkurranse innad i klyngen, er ifølge Porter nødvendig for at en næringsklynge skal være suksessfull.¹⁶ Videre viser diamantmodellen at suksessrike næringer kjennetegnes gjennom en selvforsterkende vekst der konkurranse, innovasjonspress,

¹⁵ Porter 1998: 81

¹⁶ Porter 1998: 78-79

kunnskapsutvikling og samarbeid blant aktører innenfor samme geografiske område virker som en drivkraft for klyngens utvikling.¹⁷



Figur 1: Porters Diamantmodell

Porters diamantmodell ønsker å modellere hvilke faktorer som ligger til grunne for at et land eller en region kan oppnå en internasjonal suksess innen et bestemt marked. Modellen bruker fire faktorer for å forklare hvordan regioners særtrekk kan være formet av omgivelsene, og at konkurranse og samarbeid innad i samme klynge kan bidra til å utvikle klyngens næring på det globale marked.¹⁸

1. *Faktorforhold.* Klyngens tilgang på nødvendige og/eller konkurransefremmende faktorer innen den geografiske avgrensningen. Tilgang på råvarer av en viss kvalitet og pris, teknologi og tilgjengelig arbeidskraft med relevant kompetanse er eksempler på faktorer som kan finnes innenfor klyngens geografisk avgrensede område.
2. *Etterspørselsforhold.* Klyngens etterspørselsforhold dreier seg hovedsakelig om etterspørselen på klyngens varer og tjenester fra det hjemlige markedet, regionalt og nasjonalt. Den «hjemlige» etterspørselen, innenlandsk, mener Porter er den første og den viktigste i dannelsen av en næringsklynge, for at klyngens produksjon, strategi og profittmargin skal evalueres etter markedets etterspørsel. Det er gjennom denne

¹⁷ Jakobsen 2008: 8

¹⁸ Porter 1990: 70-124

«slipingen» av næringen at klyngen skal styrke sine fortrinn. Videre i utviklingen av en næringsklynge som ønsker seg ut på et globalt marked, der den globale etterspørselen ofte vil utkonkurrere den hjemlige, vil globalmarkedet føre med seg en annerledes etterspørsel, som igjen kan endre klyngens strategi og profittmargin.

3. *Konkurransforhold.* Klyngens interne og eksterne tilstedeværelse, eller fravær, av konkurranse kan bidra til at konkurransestrategien forandres. Ekstern konkurranse dreier seg hovedsakelig om hjemlige aktører i samme eller tilnærmet lik næring, som er konkurrenter på det internasjonale markedet. Intern konkurranse ligger mellom klyngens interne aktører og dreier seg om konkurransen for klyngens underleverandørers varer og tjenester. Intern konkurranse har ingen *direkte* positiv effekt på aktørene, men konkurransen vil kunne fremme klyngens næring i det lange løp. Paradoksalt nok så er konkurranse og samarbeid knyttet tett opp mot hverandre, da konkurranse mellom aktører, eller andre klynger, tvinger aktører til å samarbeide om de ønsker å drifte næringen lønnsomt, noe som kan fremme klyngens posisjon i markedet.<zs
4. *Klyngeforhold.* Klyngens tilgang på interne aktører som besitter relevant kunnskap og som kan bidra til kompetanseoverføring, nærmere forklart, tilgang på varierte næringsaktører med relevant kunnskap og kompetanse. Jo mer komplett en næringskjede er, jo større og mer spesifisert kunnskapsnettverk vil klyngen ha tilgang på. Jeg vil undersøke om delingskultur og den generelle befolkningens og stedets kultur knyttet til sjøfartsnæringen kan være en mulig positiv faktor. Kunnskapsflyt mellom ulike aktører i klyngen på tvers av næringskjeden er nødvendig for at klyngen skal kunne være suksessfull i det lange løp da kunnskapsflyten vil fungere som en kalibrering av klyngen opp mot markedet.

Hver av disse faktorene definerer et punkt på diamantmodellen over et av klyngens fortrinn. Effekten én faktor har på klyngen kommer ofte ann på tilstanden de andre faktorene befinner seg i. Imidlertid understreker Porter at om én av faktorene har en klar svakhet, vil det ha en negativ effekt på resten av klyngen.¹⁹ Så balansen og summen mellom de ulike faktorene er viktigere enn å aktivt arbeide med å øke kun en av dem.

En klynge vil imidlertid aldri være konstant over lengre tid, Porter mener at konkurranse, innovasjon, markedet og lokale faktorer vil endre strukturen til klyngen, og behovet som finnes. Utviklingen til en klynge skjer av den grunn følgelig både internt og ekstern.²⁰ *Internt* vil en økning i andelen konkurransedyktige bedrifter innad i klyngen, øke

¹⁹ Porter 1998: 83

²⁰ Porter 1998: 85

dens markedsandel, samtidig som den minsker den profitable marginen til bedriftene. Samtidig kan «overkonsolidasjon» og tilstedeværelse av for mange avtaler og enigheter mellom konkurrerende bedrifter innad i næringsklyngen, undergrave konkurransen som Porter understreker som en av de grunnleggende faktorene for en klynges utvikling. *Eksternt* kan markedet, samt kravene og behovene til bedriftene i næringsklyngen forandres gjennom innovasjon, som kan nøytralisere de eksisterende konkurransefordelene klyngen tidligere har besatt.

Kunnskapsflyt innad i en klynge kan foregå både vertikalt og horisontalt. Horisontal informasjonsflyt dreier seg om de bedriftene som produserer eller leverer lignende produkter. Her er ikke kommunikasjonen nødvendigvis så tett da konkurransen råder, men det er nettopp denne konkurransen som medfører seg ønske om innovasjon blant bedriftene, som kommer frem i Porters klyngeteori. Den vertikale informasjonsflyten representerer forbindelsene bedriften har med leverandører, kunder og tjenesteytere. Her er ikke relasjonene til hverandre konkurrerende, men komplimenterende, som tillater mer kunnskapsdeling. Den vertikale kunnskapsflyten stimuleres av antall rivaliserende (horisontale) bedrifter i klyngen. Innovasjoner, som kan skape et behov for nye forsyninger og tjenester, øker den vertikale informasjonsflyten gjennom konkurranse mellom konkurrerende bedrifter.²¹

Porter har imidlertid blitt kritisert for å bruke en for vag definisjon av en klynge. Kritikken retter seg mot den geografiske avgrensningen Porter anvender. Porter mener at en klynge kan være lokal, men samtidig være en del av en større regional eller nasjonal næringsklynge, og at en næringsklynge ikke kan eksistere på tvers av landegrenser.²² Det finnes ingen konsensus blant forskerne rundt definisjonen av en næringsklynge, men Malmberg & Power har utviklet fire kriterier for «virkelige klynger», som er en spissing av Porters vage definisjon for hvordan en klynge kan avgrenses.²³ (1) En geografisk samling av relaterte og like virksomheter. (2) At virksomhetene er sammenknyttet gjennom forskjellige former for kunnskapsflyt, lokalt samarbeid og konkurranse. (3) Felleskapsforståelse blant aktørene i klyngen, og at besitter et felles ønske om å utvikle seg sammen. (4) Og at klyngen er vellykket og konkurransedyktig.

Det er viktig å påpeke at Malmberg & Powers definisjon av virkelige klynger er en idealtipe som sjeldent finnes i virkeligheten. Imidlertid er klyngebegrepet til Porter populært innen moderne økonomisk historie da den forsøker å forklare sammenhengen mellom

²¹ Bathelt, Malmberg & Maskell 2004: 37

²² Aasheim, Cooke & Martin 2006; Malmberg & Power 2006; Njøs et al. 2017

²³ Malmberg & Power 2001: 57

kunnskap, innovasjon og framgang i vellykkede næringsklynger. Aktørene i en vellykket næringsklynge ønsker å tilfredsstille kriteriene som definerer en næringsklynge, uavhengig om de er klar over det eller ikke, da de positive faktorene en vellykket næringsklynge medfører, ofte er svært konkurransefremmende for aktørene. Jeg velger å bruke kritikken mot Porter som en nyansering av klyngebegrepet, det jeg etter drøftingen ønsker å finne ut om det er Porters eller Malmberg & Powers definisjon av næringsklynger som er best beskrivende for Farsunds sjøfartsnæring.

Porters teorier om konkurranse og næringsklynger vil få en sentral rolle i drøftingskapittelet i denne oppgaven. Spesielt teorien om næringsklynger gir meg mange knagger jeg kan anvende i min drøfting av Farsunds konkurransefortrinn. Det er interessant å undersøke om det var samhold, geografiske, konkurrerende eller kulturelle faktorer som gir byen et fortrinn, kanskje er det var i spennet mellom de forskjellige faktorene at fortrinnene fantes?

3. Nasjonal og regional sjøfartshistorie

For å snakke om utviklingen Farsund hadde som sjøfartsby fra slutten av 1800- og innover 1900-tallet opplever jeg det er viktig å redegjøre for sjøfartsnæringens posisjon og utvikling innenfor både de nasjonale og regionale rammene, for å kunne gi kontekst til den lokale historien. En av hovedgrunnene til at vi i det hele tatt kan tale om en norsk sjøfartsnæring ligger i bortfallet av proteksjonistiske lovverk som stammet fra merkantilismen, og en overgang til kapitalistiske tankesett som fremmet et stort, fritt og globalt verdensmarked, samtidig som verdens produksjon økte. Dette verdensmarkedet som globaliseringen førte med seg åpnet opp et enormt fraktmarked der varer, tjenester og befolkning skulle fraktes. Norske redere, og spesielt sørlandske redere grep sjansen og viste seg gjeldende på verdensmarkedet gjennom 1800-tallet. På starten av 1800-tallet var den norske sjøfartsnæringen knyttet tett opp mot norske eksportvarer, hovedsakelig fiske og trelast ut til europeiske havner.

3.1. Norges sjøfartsnæring

Norske skip var foretrukket da prisene til de norske rederne ofte var lavere enn konkurrentene. Økonomisk historiker Fritz Hodne beskriver at norsk mannskap på norske skip ofte arbeidet for relativ lav hyre.²⁴ De lave utgiftene til mannskapet i kombinasjon med billig tømmer til å bygge rimelige seilskuter et klare forutsetninger for at norske skip kunne seile på lave priser. I 1840-årene var prisen på å bygge et 500-tonns seilskip i Norge om lag halvparten av prisen om vi sammenligner med kostnadene for å bygge tilsvarende skip i Storbritannia.²⁵ Rimelige frakter, og 50 prosent økning i verdenshandelen mellom 1850-1870 er viktige faktorer som lå til grunne for at den norske sjøfartsnæringen opplevde den grandiose veksten den gjorde.²⁶ Vi kan se på utviklingen til den norske handelsflåten fra 1850 der den var registrert med 284.000 netto registertonn, til 1878 der den var kommet opp i hele 1.5 millioner.²⁷ Utviklingen i netto registertonn førte også til at antall norske sjøfolk økte fra 11.000 i 1835 til 60.000 bemannede sjømenn i 1875.²⁸ Altså mangedoblinger innenfor direkte sysselsatte i sjøfartsnæringen og registertonn registrert i landet.

²⁴ Hodne 1981: 137

²⁵ Berggreen 1989: 278

²⁶ Berggreen 1989: 289

²⁷ Hodne 1981: 136

²⁸ Johnsen & Sætra 2016: 107

Trelasteksporten var lenge ryggraden i norsk sjøfartsnæring og stod for hele 53 prosent av den norske bruttofrakten i 1870-årene.²⁹ Imidlertid var det ikke bare trelast som var fraktet på norske skip, norske redere var villige til å ta på seg mange ulike frakter, til mange forskjellige havner. Den norske sjøfartsnæring ble særs omstillingsdyktig etter hvert som varesammensetningen endret seg. Veksten som den norske sjøfartsnæringen opplevde på 1800-tallet var uten sidestykke i norsk økonomisk historie frem til oljeeventyret startet på 1970-tallet, noe som indikerer viktigheten skipsfarten hadde for Norges økonomi. Norge ble etablert som verdens tredje største sjøfartsnasjon bak Storbritannia og USA i denne perioden.³⁰

Det foreløpige beste året for norsk sjøfartsnæring i seilskutetiden var 1880, da var hele 7761 seilskuter registret i den norske handelsflåten.³¹ Mot slutten av århundret skulle utviklingen stoppe opp, sett bort fra et kort konjunkturblaff rundt 1890. Det blir vanskelig å kunne svare på om denne internasjonale nedgangen i tonnasjeetterspørsel dreide seg om mislighold mellom tilbud og etterspørsel, eller om teknologiske fremskritt og økt effektivitet i internasjonal sjøfart senket behovet for tonnasje, siden begge kan resultere i det samme utfallet. Maritim historiker Yrjö Kaukiainen legger ansvaret for nedgangen i tonnasjeetterspørsel på både effektiviseringen og synkende frakter. Han beskriver at gjennomsnittlig skipsstørrelse i perioden fra 1800 økte kontinuerlig, noe som resulterte i at verdens maritime totale tonnasje ble doblet fra 1870 til 1910, men at effektiviseringen på fartøyene og havnene bidro til at den reelle lastekapasiteten minst ble firedoblet.³² Imidlertid skulle Norges sjøfartsnæring oppleve nedgang fra slutten av 1800-tallet i det som var blitt landets største selvstendige eksportnæring.

Nedgangen ligger sterkt knyttet opp mot overgangen fra seil til damp, eller rettere sagt norske reders sene overgang. Konkurransen fra dampskip var merkbar allerede fra 1870-årene. Stagnasjon og tilbakegang for seilskuter og vekst for dampskip betyde nedgangstider da norske redere i stor grad ikke hadde investert i den nye teknologien. For å understreke hvor uniform Norges handelsflåte var, i 1878 utgjorde seilskuter hele 97% av Norges samlede tonnasje, dette skulle by på problemer på det globale markedet.³³ Dampskipenes teknologiske fortrinn tillot dem raskere gjennomsnittsfart, mer punktlighet og størst av alt, mer forutsigbarhet da de ikke var avhengig av vind som fremkomstmiddel. Seilskutene ble revet

²⁹ Johnsen & Sætra 2016: 111

³⁰ Hodne 1981: 136

³¹ Berggreen 1989: 313

³² Kaukiainen 2008: 68-73

³³ Sandvik 2018: 111

bort fra sine tradisjonelle frakter og var nødt til å satse på nisjer i markedet, som ofte var tilfeldige eller marginale. Vi kan se at denne utviklingen fikk følger ved at sjøfartsnæringen stod for hele 45 prosent av Norges totale eksportinntekter i 1875, men falt til 33 prosent innen utgangen av 1905.³⁴ Imidlertid var det faktorer som hjalp seilskipsflåten å overleve i perioden frem over århundreskiftet, som nisjefart og langfart, der seilskipene fremdeles var konkurransedyktige. At seilskipene ble tvunget over på langfart førte til at norsk sjøfart ble stadig mer global mot slutten av århundret, og næringen dreide seg bort fra å være eksportorientert.³⁵ Alt tatt i betraktning resulterte den sene overgangen fra seil til damp at norsk sjøfartsnæring skulle finne seg i en vanskelig situasjon fra århundreskiftet.

Hva kan være årsakene til at norske redere ikke satset på dampskip? Sandvik peker på en forholdsvis enkel forklaring i *Nasjonens Velstand* ved at det norske sjøfartsmiljøet ikke besatt noe konkurransefortrinn innen dampfart og at Norges teknologiske kompetansegrunnlag innen damp var relativt svak.³⁶ Noe som står i direkte kontrast til Norges konkurransefortrinn og kompetansegrunnlag innen seilskutefart. For å nyansere den svake utviklingen mot dampskip kan vi se på den nasjonale flåteutviklingen. Den viser at flåten i 1902 var omtrent balansert med like stor damp- og seiltonnasje, men allerede seks år senere var damptonnasjen den dobbelte av seiltonnasjen.³⁷ Her er det viktig å poengtere at Norges totale dampskipstonnasje ikke ble doblet på seks år, men at den kraftige tilbakegangen for seilskipene i samme periode, setter dampskip utviklingen i et forholdsvis godt lys.

Overgangen fra seil til damp gikk saktest på Sørlandskysten, noe som resulterte i at landsdelen mistet sin tidligere lederposisjon innen norsk sjøfart. Sørlandsflåten bestod av hele 99 prosent seilskuter i 1890, og i 1909 var seilskipene fremdeles tungt representert i regionen med en tonnasjeandel på 65 prosent.³⁸ Årsakene bak Sørlandsregionens sakte omstilling til dampskip skal jeg gå mer i dybden på i neste delkapittel. På landsbasis førte overgangen til dampskip at Kristiania og Bergen tok over som nasjonens tyngdepunkt innen sjøfart fra rundt 1900. Frem mot utbruddet av første verdenskrig utgjorde den norske handelsflåten kun rundt 5 prosent av verdens samlede flåte.³⁹ Som er en tydelig nedgang fra siste halvdel av 1800-tallet da Norge var globens tredje største sjøfartsnasjon.

³⁴ Bjerke 1966: 64 tabell 30

³⁵ Sandvik 2018: 112

³⁶ Sandvik 2018: 139

³⁷ Dannevig 1967: 343

³⁸ Sandvik 2018: 112

³⁹ Stugu 2015: 32

Den nedadgående utviklingen innen norsk sjøfart varte i all hovedsak frem til krigsutbruddet i 1914 da krigsfart betalte godt grunnet høy risiko. Prisene skjøt i været, og atlantehavsfrakten var svært viktig. Eksempelvis kan vi se på prisene på frakt av 100 kilo korn fra USA til Norge steg fra 1,60 kroner i 1914, til 17,40 kroner i 1917, og prisen på kullfart fra Storbritannia over Nordsjøen ble trettidoblet i samme periode. Norge hadde inngått avtaler med Frankrike, Storbritannia og USA som i praksis innrullet Norge som forsyningsapparatet til de allierte. De høye prisene kom ikke uten risiko. Tyskerne lanserte ubåtkrig mot alle båter i områdene rundt den engelske kanal i 1917, og nærmere 1200 norske krigsseilere og 700 utenlandske sjømenn mistet livet på norske kjøler under krigsårene.⁴⁰

De økonomisk gode tidene og de høye fraktene Norges sjøfartsnæring opplevde under første verdenskrig, til tross for store menneskelige kostnader i form av sjømenns dødsfall, skulle foreløpig ingen ende ta. Fraktene opplevde et kraftig oppsving i perioden etter krigens slutt, og perioden er på mange måter seilskutenes siste renessanse. Norske redere gikk i all hovedsak til innkjøp av mindre dampskip beregnet for trampfart utover 1920-årene, særs få fikk innpass i linjefarten. Trampfart er frakt av mer eller mindre tilfeldig gods mellom ulike havner, mens linjefart er faste ruteopplegg.⁴¹ Det internasjonale fraktmarkedet fikk økte priser og tonnasjeetterspørselen skjøt i været da den internasjonale varehandelen opplevde en kraftig etterkrigsboom. Optimismen steg samtidig med prisene fra høsten 1918. Gleden skulle vise seg å være kortvarig, og allerede sommeren 1920 ble høykonjunkturen avløst med prisfall og lavere tonnasjeetterspørsel. Sjøfarten og det øvrige samfunn ble hardt preget av 1920-tallets internasjonale bankkriser. Etterkrigsboomen var kun et konjunkturblaff, og et resultat av en forsinket omstilling til fredsøkonomi. Inflasjonen i Norge var høy i perioden, som resulterte i et enda hardere tilbakeslag sammenlignet med andre land. Abrahamsen skriver at bunnen falt ut av fraktmarkedet, og allerede sommeren 1921 lå en tredjedel av den norske tonnasjen i opplag.⁴²

Etter at bunnen fra lavkonjunkturen som fulgte etterkrigsboomen var nådd, bygget norske redere flåten ut med moderne skip i et raskt tempo. Norge hadde ved krigsutbruddet i 1939 verdens mest effektive flåte.⁴³ Det var et resultat av den store investeringsbølgen som fant sted mellom 1924 og 1931, der landets tonnasje økte med 60 prosent. En relativ stor andel av skipene som ble anskaffet i perioden var motorskip.⁴⁴ Anskaffelse av motorskip

⁴⁰ Stugu 2015: 50

⁴¹ Worm-Müller 1951: 359-460; Andersen og Collett 1989: 57-60

⁴² Abrahamsen 2001: 347

⁴³ Berg, Hanisch, Lange & Pharo 1983: 122

⁴⁴ Abrahamsen 2001: 379

passet bedre inn i den norske sjøfartsnæringens struktur rundt 1910- og 1920-årene, enn hva dampskipene gjorde i perioden fra 1880-årene. Motorteknologien lot seg enklere tilpasse den allerede eksisterende næringsstrukturen, gjennom lavere pris og at de var enklere å ta i bruk og vedlikeholde enn den mer kompliserte dampmaskinen.⁴⁵ Imidlertid startet 1930-årene med dårlige tider for landets redere innen trampfart, men innen mellomkrigstiden var over var Norge igjen en ledende nasjon i sjøfarten, denne gang innen tankfart.

Mot slutten av 1920-årene endret store oljeselskaper transportstrategi, der de tidligere eide egne tankskip for å selv stå for oljefrakten til kundene. Oljeselskapene ønsket å minske sin egen risiko da svingningene i oljemarkedet var store. Transport var ikke oljeselskapenes primær oppgave, og de mente uavhengige skipsredere kunne drifte skipene billigere og mer effektivt.⁴⁶ De engasjerte uavhengige redere til å kunne overta tankskipene til en rimelig pris, mot en avtalt kontraktperiode for drift av oljetankerne. På denne måten hadde oljeselskapene fremdeles kontroll over tankskipene i kontraktperioden, men fraktprisene fulgte oljemarkedet. Dette var meget godt nytt for flere Sørlandsredere som valgte å gå til innkjøp av eldre Anglo-Saxon tankdampere i 1927, fra oljeselskapet Shell.⁴⁷ De rimelige prisene, sammen med gunstige låneavtaler fra oljeselskapene, gjorde at kravet til oppstartskapital holdt seg relativt lavt. Anglo-Saxons damptankere skal jeg komme tilbake til i neste kapittel da de spilte en stor rolle for Farsunds sjøfartsnæring, to av byens redere gikk til innkjøp, Martin Mosvold og Tharald Brøvig.

Løfter vi blikket over den nasjonale sjøfarten i perioden fra midten av 1800-tallet frem til andre verdenskrig, kan vi se at utviklingen var ustabil, men fulgte den øvrige verdensøkonomien i stor grad. Det skildrer sjøfartens nære tilknytning til globalmarkedet, og dermed er store forutsetninger for en vellykket sjøfartsnæring lagt utenfor redernes kontroll, og den norske sjøfarten kan i all hovedsak kun reagere på markedet etter beste evne. Det som gjorde Norges skipsfart konkurransedyktig var i første ledd, var den lave prisen rederne kunne tilby. Under seilskutenes storhetstid, frem til rundt 1880-årene, opplevde norsk skipsfart en kraftig positiv utvikling. Disse oppgangstidene ble derimot skiftet ut med en nedadgående utvikling fra rundt århundreskiftet, mye grunnet redernes sene overgang fra seilskuter til dampskip.

⁴⁵ Sandvik 2018: 146. *Her må jeg poengtere at overgangen til motorskip, kontra overgang til dampskip, er mer komplekst enn hva jeg fremstiller det som her, men faktum var at overgang til motorskip var enklere gitt 1910- og 1920-årenes omstendigheter, enn overgang til damp var under 1880-årenes omstendigheter.*

⁴⁶ Nørgård 1961: 20

⁴⁷ Sandvik 2018: 209

Den negative utviklingen varte frem til krigsutbruddet i 1914, da krigsøkonomien drev prisene i været. På den ene siden var første verdenskrig en god økonomisk periode for mange av landets redere, men på den andre siden gikk nærmere 2000 liv tapt på norske skip. Den positive økonomiske perioden skulle fortsette ett par år etter krigen, men etterkrigsboomet var kun et blaff, og ble etterfulgt av bankkriser og nedgangstider utover 1920-tallet. Bunnåret for norsk sjøfart i perioden har vi sett var 1921, der om lag 33 prosent av Norges handelsflåte lå i opplag.⁴⁸ Derimot skulle norske redere bygge ut og modernisere den norske handelsflåten i stor grad i tiårene fremover, hovedsakelig gjennom anskaffelser av motorskip og investeringen i tankfarten. Utviklingen ser vi gjennom den norske handelsflåtes tonnasjesammensetning, som viser at 83,5 prosent av landets tonnasje var bestående av dampskip i 1920, til kun 35 prosent i 1939, og at motorskip stod oppført med de resterende 65 prosentene.⁴⁹ Det hersker liten tvil om at det var i denne perioden på i underkant av 20 år at Norge gjenoppstod som en ledende sjøfartsnasjon. En utvikling Farsund bidrog sterkt til.

3.2. Regional sjøfartsnæring

Vekst og nedgang i norsk og internasjonalt fraktmarked ga store utslag regionalt på Sørlandet. Vi kan se at Agders seilskipsflåte i praksis tidoblet seg mellom 1835 og 1875 og økte fra 27 prosent til 31 prosent av den totale nasjonale flåten.⁵⁰ Sørlandets vekst var altså relativt sterkere enn landets i perioden. Antall sørnorske arbeidere bemannet i sjøfartsnæringen økte drastisk i samme periode fra 3.362 til 14.561 mann.⁵¹ Nasjonens og regionens vekst innen sjøfart på 1800-tallet gikk nedover før århundret var omme. Allerede i 1873 skulle en internasjonal krise, omtalt som «den store depresjonen» i samtiden, gjøre slutt på den langvarige høykonjunkturen.⁵² Det resulterte i umiddelbar stagnasjon, og en turbulent periode fulgte for sørlandsk sjøfart frem til slutten av 1920 – årene. Utviklingen i landets sjøfartsnæring etter 1870-årene gikk som nevnt noe tilbake. Mesteparten av 1880-årene var preget av stagnasjon og svak tilbakegang, men under høykonjunkturblaffet fra 1887 til 1890 steg Norges handelsflåte noe igjen før den fra 1893 og utover ble kraftig redusert.⁵³

⁴⁸ Abrahamsen 2001: 347

⁴⁹ Abrahamsen 2022: 16 *Diagram 1* (Kilde: Nerheim og Gjerde 1996)

⁵⁰ *Tabel over de i Norge hjemmehørende fartøiers antal, drægtighed og besætning ved udgangen af aaret 1835-1863 og den norske handelsflaade ved udgangen af aaret 1866-1875.* Statistisk Sentralbyrå

⁵¹ *Tabel over de i Norge hjemmehørende fartøiers antal, drægtighed og besætning.* Statistisk Sentralbyrå

⁵² Johnsen 2013: 119; Abrahamsen 2001: 45

⁵³ Johnsen 2013: 111-112

Agders samlede tonnasje nådde sitt foreløpige høydepunkt på toppen av høykonjunkturblaffet i 1892 med 528.797 netto registertonn. Det utgjorde 31 prosent av landets handelsflåte, der Lister og Mandals Amt. samlede andel var 8 prosent av landets totale flåte. Tilbakegangen i regionen ser vi er markant da Sørlandets tonnasje allerede i 1905 er nede på 20 prosent av Norges handelsflåte. Imidlertid er det viktig å legge merke til at Lister og Mandals Amt. samlet enda opprettholder sin andel på 8 prosent av landets handelsflåte i 1905, dermed ser vi at nedgangen vest i regionen var svakere enn i øst.⁵⁴

Synkende frakter resulterte i mindre utbytte for seilskutene, de mistet terreng ovenfor dampskip og de ble utkonkurrert fra de fleste fraktmarkeder. Innover 1900-tallet var seilskuter fremdeles sørlandsflåtens dominerende skipstype. Konkurransefortrinnene regionens redere hadde under seilskutetiden, tilgang på tømmer og lave lønninger, var nå skiftet ut i favør til Storbritannia og andre land med råvarer som kull og jern. Sørnorske redere ble akterutseilt i forhold til konkurrentene, samtidig som Storbritannias sjøfartsnæring og skipsbygging utviklet seg til nye høyder og tok en stadig større del av markedet.⁵⁵ Vi kan dermed se at eksterne faktorer på mange måter «kveler» sørnorsk sjøfart som hadde en sen overgang til damp og jern, men hva gjorde at Agderrederne ikke klarte å omstille seg markedets krav?

Overgangen fra rimelige og ofte lokalt bygde seilskuter til dyrere jern- og stålskuter, eller dampskip, førte til at kravet til oppstartskapital økte. Nedenes Amt. opplevde et bankkrakk i Arendal i 1886 som resulterte i mange konkurser og at mye kapital forsvant fra regionen.⁵⁶ Det ble avdekket uforsvarlig bankdrift av banksjefen, men noe av årsaken til banksjefens handlinger lå i å dekke over dårlige resultat fra sjøfarten.⁵⁷ Dermed kan vi ikke ilegge for mye skyld på banksjefens valg. Det lokale næringslivet i Agder ville før eller siden bli innhentet av lavkonjunktoren, treseilskipene hadde ikke lenger en fremtid.

Underslaget i Arendals Privatbank, og konkursene som fulgte etter bankkrakket var ikke annet enn en fortsettelse på og et resultat av den dårlige økonomiske situasjonen Agderredere befant seg i fra 1870-årene. Mangel på tilgjengelig kapital i landsdelen gis en del av forklaringen på den sene og nærmest fraværende omstillingen til damp- og jernskip mot slutten av 1800-tallet, men vi kan se at regionens redere fremdeles gikk til innkjøp og kontraherte nybyggede seilskuter i samme periode.⁵⁸ Det viser at regionens redere fremdeles ønsket å satse i sjøfartsnæringen, men ikke ønsket omstilling til dampskip, hvorfor?

⁵⁴ Norges skibsfart i aaret 1875–1925. Statistisk sentralbyrå.

⁵⁵ Kaukiainen 2008: 71-72

⁵⁶ Johnsen 2013: 121-122

⁵⁷ Torstveit 2012: 115

⁵⁸ Johnsen 2013: 125

Kaukiainen antyder at rederne mot slutten av 1800-tallet fortsatte å satse på seil grunnet overoptimisme og at seilskip fortsatt kunne føre til kortsiktig gevinst.⁵⁹ Tidshorisonen til rederne ble kortere, og dette kan være en naturlig følge av at markedene var ustabile og vanskelig å manøvrere i.

Rederistrukturen, *partsrederi*, var beviselig en stor del av forklaringen for næringens vekstperiode, men den kunne også ha vært en hindring for overgang til damp og jernskip. Rent strukturelt var ikke partsrederiet i seg selv noe hinder for en omstilling fra treseilskuter. Det var normalt at skipenes eierstruktur var et partsrederi, der eierskapet var fordelt på flere aktører, og hvert rederi var strukturert rundt én skute. Partsrederier spredde risikoen på flere personer, men da også gevinsten. Det spesielle med denne rederistrukturen var at den i stor grad hadde eliminert det store behovet for oppstartskapital ved anskaffelse av seilskuter, da det ofte var kapteiner, skogsdrivere, seilmakere, bønder og andre tilknyttede yrker som bidro med kompetanse, skipsbygningskunnskap og kapteinserfaring til å drifte seilskuta.

Det er tilknytningen partredernes yrker hadde til sjøfartsnæringen, og de tette kontaktene mellom næringene i lokalsamfunnene som blir viktig i forståelsen av hvordan disse rederiene vevde sammen yrker og næringer i lokalsamfunnet. Langs agderkysten var ofte skogbruk, sjøfart, håndverk og handel forskjellige sider av samme sak.⁶⁰ Det er viktig å understreke at andre yrkesgrupper også var en del av partsrederier langs kysten, selv om yrkene ikke direkte var knyttet til skipsbygging og sjøfart. Det er en bred enighet blant landets sjøfartshistorikere at partsrederiet som rederistruktur var en vesentlig faktor for handelsflåten oppbygning og utvikling på 1800-tallet.⁶¹ Det var gjerne de lokale næringer som var sentrert rundt eierskapet av de forskjellige skutene, som gjorde en overgang vekk fra treseilskuter vanskelig for sørlandsredere. En overgang til dampskip hadde resultert i at færre aktører kunne delta i næringen og mange arbeidsplasser hadde gått bort. Hele lokalsamfunn ville gått under.

Sammenvevingen av lokal næring som inngikk i partsrederi var skreddersydd for seilskuter langs sørlandskystens småsamfunn. Et dampskip kunne koste tre-fire ganger mer enn ei treskute, og resulterte ikke i på langt nær samme antall arbeidsplasser målt opp mot en lik investering på treseilskuter.⁶² Rederiene og lokalsamfunnene de var knyttet opp mot

⁵⁹ Kaukiainen 1991: 300

⁶⁰ Johnsen 2013: 116

⁶¹ Johnsen 2013: 117

⁶² Johnsen 2013: 124

bremset dermed en omstilling til damp og jern, og med det fulgte også nedgangstidene når treskutene ikke lengre var tilstrekkelige i konkurransen på verdensmarkedet.

Nedgangen i tonnasjeetterspørsel som fulgte effektiviseringen av sjøfartsnæringen resulterte i en nedgang for Sørnorsk skipsfart. Omstillingen fra treseilskuter til damp var sen, men det er verdt å nevne at det ble kjøpt inn brukte utenlandske, relativt rimelige jern- og stålseilskip til landsdelen rundt 1890-årene.⁶³ Vi ser eksempelvis at Farsundsredere gikk til innkjøp av billige «second-hand» jern- og stålseilskuter fra England og Frankrike, og så på dette som aktuelle investeringer.⁶⁴ Når det gjaldt investeringsmuligheter for sørlendinger med kapital, var det kommet flere andre interessante næringer enn kun sjøfarten som hadde vært foretrukket i en årrekke, som skogbruk, treforedlingsindustri og jordbruk.⁶⁵

Mange av rederne flyttet ut av landsdelen etter første verdenskrig og dermed var mye av kapitalen også forsvunnet. I 1925 tilhørte kun 5 prosent av norsk tonnasje til i Agder, en markant nedgang fra 31 prosent i 1892.⁶⁶ Etter krig og påfølgende krise hadde regionen en aldrende flåte med en stor andel treskuter. Kristiansand var en mektig sjøfartsby å regne i 1920, da over halvparten av Agders tonnasje var registrert i byen. Men allerede i 1926 var tonnasjen redusert til om lag 17.000 tonn som tilsvarte rundt en tiendedel av byens flåte bare ti år tidligere. Tvedestrand og Lillesand, som primært besatt stål- og jernseilskip før krigen, fikk mulig den hardeste medfarten. Tvedestrand satt igjen med 1/27 av deres førkrigsflåte, og Lillesand med 1/9 av deres. Øvrig ble Grimstads flåte redusert til en fjerdedel, og Risør til en tredjedel.⁶⁷

I total tonnasje seilet både Arendal og Farsund forbi Kristiansand på 1920-tallet som regionens største sjøfartsbyer, ikke nødvendigvis gjennom investeringer, men situasjonen i de byene var ikke like mørke som de øvrige. Arendals tonnasje ble imidlertid halvert fra 1914 til 1920, men det relativt mindre dystre utfallet til Arendal kan forklares ved at byens redere i større grad valgte å gå over til dampskip, og dermed besatt en mer konkurransedyktig flåte. Flekkefjord og Mandal var blitt industribyer, som en følge av at store deler av førkrigsflåten deres gikk enten tapt under krigen, eller i den påfølgende krisen. Farsund stikker seg ut i denne sammenheng som den sjøfartsbyen i Agder som var minst rystet av nedgangstidene. Derimot ble byens flåte mer enn halvert fra 1914 til 1920, men det som skiller seg ut er at byens flåte ble doblet frem til 1926. Tonnasjen steg fra om lag 20.000 til rundt 40.000

⁶³ Johnsen 2013: 126

⁶⁴ Abrahamsen 2001: 325

⁶⁵ Johnsen 2013: 126

⁶⁶ Johnsen 2013: 126

⁶⁷ Abrahamsen 2022: 19-20

bruttotonn, som står i klar kontrast til de øvrige sørlandsbyer som ikke kunne vise til noe flåtevekst i perioden.⁶⁸ Imidlertid er sørlandske sjøfartshistorikere jevnt over samstemte når det gjelder Sørlandets sjøfartsnæringens posisjon utover 1920-tallet, de omtaler den som «nede for telling» med «brukket rygg» og «hadde nærmest opphørt å eksistere».⁶⁹ Bunnåret for Agders sjøfart ble nådd i 1927.

Året 1927 står imidlertid frem som et viktig år for snuoperasjonen til Sørlandsk skipsfart. Året var både ett bunnår der regionen fremdeles ikke besatt ett eneste tankskip, imidlertid markerer året også sørlandsredernes inngang i tankfarten med innkjøp av Anglo-Saxon damptankere. I alt ble 26 Anglo-Saxon damptankere kjøpt av norske redere, og 17 av dem ble registrert på Sørlandet.⁷⁰ Tankfraktmarkedet skulle bli tilgjengelig for redere uten stor kapitaltilgang. Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd i London, rederiet til oljeutvinningselskapet Royal Dutch Shell, ønsket å selge flere av sine eldre damptankere med utgående teknologi, bygget mellom 1918 og 1921. Skipene ble utlyst for salg på gunstige, men risikable betingelser. Prisene var rimelige, mellom 60.000 og 76.000 pund, og det britiske rederiet var villig til å yte kreditt på opptil 80 prosent av kjøpesummen i opptil ti år. Kjøpet av disse damptankerne bar med seg betingelser, blant annet at Anglo-Saxon kunne befrakte skipet i en tiårsperiode.⁷¹

For Anglo-Saxon var dette en gunstig avtale, men det var også en spennende mulighet for kapitalfattige sørlandsredere. Selskapet hadde gått til anskaffelse av en ny flåte dieseldrevne tankskip, og ved å selge de eldre damptankerne med en tiårig kontraktfestet befraktningsperiode, var risikoen plassert over på rederne, om oljemarkedet skulle synke, eller stige.⁷² Mange sørlandsredere viste skepsis til Anglo-Saxon skipene, og omtalte den som svært risikabel. Usikkerheten til rederne gjaldt flere aspekter ved avtalen, først og fremst den kontraktsbindende tiårs perioden der Anglo-Saxon i teorien har full råderett over skipet, men også alderen til skipene og medfølgende vedlikeholdskostnader.⁷³

De sørlandsrederne som valgte å ta den åpenbare risikoen for å komme inn på et av de mest avkastbare markedene fulgte en gammel strategi ifølge Thowsen, der de satte skipene på «sparebluss», mannskapet ble redusert til det ytterst nødvendige for å spare på utgiftene, og

⁶⁸ Abrahamsen 2022: 20-21 *Farsundsflåtens utvikling i perioden blir nærmere redegjort for i neste kapittel.*

⁶⁹ Sitert: Johnsen 1999: 57; Sætra 2008: 120; Molaug 2008: 269; Hentet fra: Abrahamsen 2022: 18

⁷⁰ Abrahamsen 2022: 27

⁷¹ Seland 1956: 69

⁷² Abrahamsen 2001: 387

⁷³ Thowsen 1994: 67

drifte skipet bedre økonomisk enn de tidligere britiske eierne.⁷⁴ Kjøpene av disse Anglo-Saxon damptankerne var et uttrykk for modig investering for å delta i et nytt marked. Skipene var som nevnt av den eldre teknologien sammenlignet med nykontraherte skip.

Betydningen Anglo-Saxon tankskipene hadde for Agders sjøfartsnæring kan ikke overvurderes. «Det har lagt grunnlag til ny utvikling av gamle rederier og dannet grunnlag for nye», hevdet Seland.⁷⁵ Skipene ble en suksess, og forretningsmessig fikk Anglo-Saxon rederne drahjelp av gunstig valutakurs, og at andre tankrederier ble tvunget i opplag etter børskrakket i 1929.⁷⁶ Sørlandsredernes investeringer i tankfart og motorskip la et solid grunnlag for vekst i perioden de stod fremfor. Utviklingen kan vi se ved at de seks største rederiene i Agder i 1939 var alle Anglo-Saxon redere.⁷⁷ Norges, og Sørlandets rederne var tidlig ute og stod helt i front ved teknologiutviklingene når de gikk fra kullfrakt til tankfart, og fra dampskip til diesel drevne tankskip 1930-årene.⁷⁸ En klar kontrast sammenlignet med teknologiutviklingen ved regionens overgang fra seil til damp.

Agders sjøfartshistorie inneholder både gyldne topper, og mørke daler i løpet av en relativ kort tidshorisont. Oppgangen næringen opplevde fra midten av 1800-tallet skulle vise seg å være et startskudd for drift av sjøfartsnæring langs sørlandskysten. Hele samfunn dreide seg rundt bygging, vedlikehold og drift av treseilskip, der partsrederier ga en stor andel av lokalbefolkningene mulighet til å være med i rederivirksomhet. Treskutenes storhetstid i Agder er tett knyttet til partsrederistrukturen, og til gjengjeld er rederistrukturen like tett knyttet til seilskipenes, og regionens nedgang, få tiår etter. Dampskipene utkonkurrerte seilskipene på de fleste profitable fartene, og den regionale overgangen til dampskip kom for sent. Dampskip krevde mer oppstartskapital, noe Sørlandets seilskutebaserte sjøfartsnæring ikke besatt i perioden. Dette forsterket på mange måter nedgangen i regionen, som varte fra konjunkturblaffet rundt 1890 og frem til 1920-årene, med enkelte unntaksår rundt første verdenskrig.

Agders samlede tonnasje ved seilskipenes topp i 1892 var på om lag 528.000 nettotonn, og ved utgangen av 1920 var flåten samlet nede på 262.000 bruttotonn.⁷⁹ Tiåret etter første verdenskrig var en sammenhengende nedgangstid for Sørlandets sjøfartsbyer, med store tap av tonnasje i alle byer, foruten Farsund. *Kaperbyen* kunne vise til en enestående

⁷⁴ Thowsen 1994: 68-69

⁷⁵ Seland 1959: 280

⁷⁶ Abrahamsen 2022: 33

⁷⁷ Johnsen 1999: 70

⁷⁸ Abrahamsen 2022: 34

⁷⁹ Abrahamsen 2022: 19 *Nettotonn er skipenes virkelige lastekapasitet, bruttotonn er skipenes totale vekt*

vekst i perioden, men sett under ett hadde Agder nådd bunnen i 1927. Anglo-Saxon skipene representerte *høy risiko, høy belønning*, og sammen med en rask og markant overgang til tankfart og motorskip, klarte sørlandsrederne å stable regionens næring på beinene igjen. Utviklingen resulterte at redere fra Arendal, Farsund, Grimstad, Kristiansand og Risør disponerte om lag 15 prosent av Norges samlede tankskipstonnasje i 1939.⁸⁰ En signifikant snuoperasjon sett i sammenheng med 1920-tallets utvikling.

3.3. Årsakene til vekst og nedgang, eksterne eller interne?

For å forklare veksten og nedgangen til regionen i perioden er det interessant å undersøke om utviklingen har utspring i eksterne eller interne faktorer. Hodne skriver i *Norges Økonomiske Historie 1815-1970* at det kan forklares som eksportledet vekst der han legger stor vekt på de eksterne faktorene knyttet opp til etterspørsel. Han hevder at Norges mulighet til eksport førte til utviklingen av en produktiv virksomhet som ikke ville vært mulig i fravær av denne eksportmuligheten.⁸¹ Han vektlegger at transportmarkedene åpnes fra 1840-årene, og trekker frem trelasteksport, fiskeeksport, men også skipsfart som egen eksportnæring, som eksterne forklaringer. Francis Sejersted er imidlertid uenig med Hodne, og beskriver at forklaringen må ligge på tilbudssiden, altså i regionale faktorer. Sejersted vektlegger regionens aktive tilpasning til den eksterne etterspørselen i større grad for å kunne utnytte mulighetene som lå der.⁸² Berit Eide Johnsen mener vi kan tale om flere heldige omstendigheter, der noen er knyttet til regionale forhold, og noen til internasjonale forhold.⁸³ Vi kan starte med å ta for oss de eksterne forholdene.

De eksterne faktorene til Agders utvikling innen sjøfartsnæringen i perioden ligger tett opp mot de store migrasjonstrendene og utviklingen til industrialiseringen som var gjeldende i perioden. Internasjonalt var den økonomiske utviklingen på 1800-tallet preget av kraftig befolkningsvekst, mye ut- og innvandring mellom europeiske land, men også utvandring fra Europa, og utviklingen innen industri med økende spesialisering og transportmetoder. Befolkningen i Europa gikk fra 187 millioner i år 1800, til 266 millioner allerede i 1850, og i 1913 var den oppe i totalt 468 millioner innbyggere. Dette til tross for den merkbare utvandringen til Amerika som var gjeldende i perioden.⁸⁴ Den store utvandringen fra Europa

⁸⁰ Thowsen 1983: 288-289

⁸¹ Hodne 1981: 19

⁸² Sejersted 1993: 61

⁸³ Johnsen 2013: 113

⁸⁴ Moch 2003: 108

bidro til at industriell og kapitalistisk kunnskap spredde seg utover de Europeiske landegrensene og det ble dyrket opp nye landområder, samt nye råvarekilder ble utvinnert i de «nye» verdensdelene. Disse varene og råvarene skulle nå fraktes til industriområdene, hovedsakelig Europeiske havner, og ferdige varer ble fraktet ut fra Europa i større omfang som en følge av større tilgang på råvarer. Befolkningsutvandringen i seg selv var også et fraktmarked som førte med seg transportbehov.

Generelt var det en enorm ekspansjon i verdenshandelen i perioden som førte med seg et økt transportbehov og etterspørsel etter billig skipstonnasje. Dette er selvsagt et viktig grunnlag for at den sørlandske sjøfartsnæringen hadde et fraktmarked å ta del i. Noe av forklaringen på at det ble satset i den grad det ble gjort på sjøfart i regionen ligger i at Sverige-Norge hadde forhandlet med Storbritannia i 1827 som resulterte i *Mellomriksloven*. Den definerte Sverige og Norge som én nasjon, og dermed var transporten mellom den svenske trelastindustrien og Storbritannia åpnet opp for norske redere til tross for at Navigasjonsakten la begrensninger på hvem som kunne frakte mellom Storbritannia og deres handelspartnere. Sørnorske redere fikk dermed innpass i et stort fraktmarked som rent geografisk lå like utenfor landsdelens kyst. Mellomriksloven er en viktig faktor for at landsdelens sjøfartsnæring fortsatte å vokse utover 1800 – tallet. Navigasjonsaktens bortfall 1. januar 1850 førte til at store britiske fraktmarkeder var tilgjengelig for alle, samt norske redere. Johnsen trekker dette frem som den viktigste vekstfremmende begivenheten sett fra norske redere ståsted.⁸⁵ Derimot kan ikke de eksterne faktorene utelukkende forklare utviklingen Agders sjøfartsnæring opplevde i perioden, vi må også undersøke de interne forholdene.

Landsdelens interne faktorer starter rent geografisk, med beliggenheten og nærheten til kontinentet for øvrig. Geografien er en særskilt viktig faktor for å kunne beskrive sjøfartsnæringens utvikling. Agder er på mange måter klemt mellom tilgang til havet med relativt kort reisevei til større Europeiske havner, og store eikeskoger som gir tilgang til billig kvalitetstømmer til å bygge seilskuter. Dette gjelder kanskje i større grad øst i regionen enn i vest, men likeså står det fram som en viktig komponent for å forklare interne faktorer.

Befolkningsveksten som nevnt tidligere, var også en gjeldende faktor internt i regionen. Norge hadde en kraftig befolkningsvekst på 1800- og 1900-tallet mye grunnet bedre levevilkår, gode avlinger og lavere barnedødelighet.⁸⁶ Dette førte til overskudd på arbeidskraft

⁸⁵ Johnsen 2013: 115

⁸⁶ Johnsen 2013: 115

i primærnæringene og folk måtte migrere fra landsbygda til kysten, eller videre, for å finne arbeid. Dette medførte til billig og lett tilgjengelig arbeidskraft. Agderkysten var det tettest befolkede område i landet fra midten av 1800-tallet.⁸⁷ Den billige og lett tilgjengelige arbeidskraften kan argumenteres som avgjørende for næringens vekst i landsdelen. En annen regional faktor for å forklare Agders utvikling i perioden kan ligge i rederistrukturen, partsrederi, som jeg diskuterte tidligere. Det viktigste som fulgte organiseringen av partsrederier, var at det minsket behovet for oppstartskapital. Det gjorde sjøfart, og rederivirksomhet mulig for den generelle befolkning, ikke bare de med kapital.

Som nevnt i innledningen skulle den norske sjøfartsnæringen løsrive seg fra de norske eksportnæringene, fisk og trelast, til å bli en egen selvstendig næring i perioden fra 1800 – tallet. Det innebar en omlegging til frakter hovedsakelig mellom fremmede havner, uten at skipene kom «hjem» mellom hver frakt. Liberaliseringen det internasjonale verdensmarkedet opplevde i perioden, ligger som et stort bakteppe for forklaringen til regionens utvikling innen skipsfart. Med gradvis mer åpne tollbarrierer, frie markeder og økt verdenshandel kunne Agders redere utnytte sine interne fortrinn, som geografisk god beliggenhet, enkel tilgang til kvalitetstømmer, billig og lett tilgjengelig arbeidskraft og en svært gunstig rederistruktur på eiersiden, til å hevde seg i næringen. Både eksterne og interne faktorer viser seg å være gjeldende for å forklare regionens utvikling i perioden.

Vi kan se at årsakene til både vekst og nedgang i Agders sjøfartsnæring i perioden ble funnet både i regionen, nasjonalt og i utlandet. De internasjonale rammevilkårene fikk stor innvirkning på Agders sjøfartsnæring, de var både gunstige og katastrofale. Det er viktig å vektlegge regionens evne til å omstille seg de internasjonale omstendighetene, samt de strukturelle fortrinnene som partsrederi bidro med, for å forklare veksten næringen opplevde. Følgelig har vi argumentert for at det var mangel på omstilling fra regionens redere som resulterte i tilbakegangen mot slutten av 1800-tallet, og viljen til omstilling i Arendal og Farsund som førte til byenes mindre markante nedgang rundt 1920. Dermed kan vi konkludere med at faktorene for både oppgang og tilbakegang i regionens sjøfartsnæring er å finne både i utland og på Sørlandet. Det at forklaringen på oppganger og nedganger kan finnes både eksternt og internt underbygger viktigheten av å se på den lokale sjøfartsnæringen som en del av en større utvikling. De lokale rederiene kan ikke gjøre annet enn å reagere, eller la være å reagere, på de internasjonale markedene og svingningene etter best mulig evne. Samtidig er det viktig å poengtere at lokale forhold kan være en hindring mot å reagere på

⁸⁷ Johnsen 2013: 115

markedets utvikling, som var tilfelle ved den sene overgangen til dampskip, grunnet regionens sjøfartsnærings tette tilknytning mot treskipsbygging og lokal sysselsetting.

4. Farsunds sjøfartshistorie

De nasjonale og regionale rammevilkårene jeg redegjorde for i kapittel 3, gir dette kapittelet om den lokale sjøfartshistorien et solid fundament for å forstå Farsunds utvikling. Den lokale sjøfartsnæringen fulgte de regionale svingningene i stor grad, men det er også perioder der den står i kontrast til regionens utvikling. Oppgavens periodiske avgrensning er fra 1880-årene frem mot andre verdenskrig, men jeg tenker det vil være naturlig å trekke linjer helt bak til den lokale sjøfartsnæringens start, rundt ett århundre før min aktuelle periode.

Farsund var i lang tid en beskjeden uthavn på sydspissen av Norge. Familien Lund slo seg opp innen handels- og havarivirksomhet på 1700-tallet, og *Lunddynastiet* eide i praksis Farsund på sitt mektigste. Jochum Brinch Lund overtok farens privilegium som kommisjonær for skadede, værslitte og havarerte skip som søkte ly i Farsund for assistanse. Lundene drev skipsverft og kranbrygger og gjorde god suksess innen skipshavari.⁸⁸ Mye grunnet Jochum B. Lunds initiativ i småbyen fikk Farsund status som losse- og ladested i 1795, med retten til å drive handel og sjøfart.⁸⁹

Lund Dynastiets mektige handelshus markerer starten på Farsund som et sted for virksomhetsdrivere, der de kan etablere næringer tilknyttet handel og sjøfart. Etter Lundenes bortgang fra bybildet rundt 1815, overtok Fried. Otto & Søn og P.C. Ohlsen stafettspinnene som byens virksomhetsdrivere innen krambuhandel, fiske, skipsbygging, havarivirksomhet og skipsfart. Og det var under disse handelshusene, en periode som varte frem mot slutten av 1860-årene, at byens sjøfart dreide mot mer internasjonal fraktfart, spesielt eksport av lokalt saltet sild til England og Østersjøen.⁹⁰

På 1850-tallet var Farsund fremdeles å regne som en ubetydelig sjøfartsby. Det var registrert 90 skip med en samlet fraktevne på 2503 registertonn i tolldistriktet, det holdt til en beskjeden 24. plass over landets tolldistrikter.⁹¹ Skipene var mange, men små av størrelse og tilpasset småfrakter, ikke internasjonal fraktfart. Lokale næringsdrivere gikk til anskaffelse av større fartøyer for å kunne hevde seg internasjonalt fra 1850. Handelshuset P.C. Ohlsen bygget skipet *Concurrent* på hele 148,5 kommerseselester. *Concurrent* var det første skipet som

⁸⁸ Abrahamsen 2022. 29. juni

⁸⁹ Nilsen, Thorsnæs, Lauritzen 2022. 18. mars

⁹⁰ Abrahamsen 2001: 31-32

⁹¹ Worm-Müller 1950: 414; Abrahamsen 2001: 24

var spesialbygget for verdensfart ved Farsunds Verft.⁹² Otto & Søn kontraherte barken *Mercator* ved Farsund Verft i 1854, på 196 kommerselester, den hittil største lokalbygde seilskuta.⁹³ Nyanskaffelsene i årene mellom 1850-54 tegner et bilde av lokale næringsdrivers ønske om deltakelse i internasjonal sjøfart etter bortfallet av Navigasjonsakten. Perioden markerer starten på drift av moderne lokal-styrt sjøfart i internasjonalt omfang.

Etter Navigasjonsaktens bortfall i 1850 fulgte en høykonjunktur. Storbritannia og deres kolonier kunne nå frakte varer på skip under alle flagg, ikke bare på britisktilhørende eller handelspartnerens kjøler. Dermed var et stort marked åpnet for utenlandske skuter som lokale redere siktet seg inn på. De gode tidene i internasjonalt fraktmarked førte til ytterligere ekspansjon i byens skipsbyggningsvirksomhet. Fried. Otto & Søn kontraherte tre nye skip ved Farsunds Verft, barken *Nor* på 184,5 kommerselester, briggen *Gyller* på 95 kommerselester og skonnerten *Rap* på beskjedne 45,5 kommerselester.⁹⁴ Det ble ifølge Amtmannens femårsberetninger, i perioden fra 1856 til 1860 bygget fem nye fartøyer ved det lokale verftet men vi vet at ferdigstillingen av *Rap* i 1857/58 var den siste treskuten som ble bygget i Farsund.⁹⁵ De største av disse nybygde fartøyene ble satt i fraktfart på fjerne farvann, nærmere spesifisert Nord- og Sør-Amerika, Vestindia og Australia.⁹⁶

Handelshusene i Farsund, fra tilbake i *Lundenes* tid på 1700-tallet, frem til P.C. Ohlsen og Otto & Søn gjennom 1860-årene, la grunnlaget for næringsvirksomhet basert på Farsunds håndverks- og maritime tradisjoner. Lokalkonstruerte skip rettet mot internasjonal fraktfart etter Navigasjonsaktens bortfall førte til en periode for vekst og ekspansjon lokalt i næringen. Imidlertid skulle 1860-årene vise til en utvikling rammet av stagnasjon grunnet handelshusenes nedgang og bortfall fra bybildet. Abrahamsen beretter i andre bind av *Farsund Bys Historie* at Farsund som sjøfartsby sakk akterut frem mot 1865.⁹⁷ Likevel fungerte perioden som et startskudd for drift av internasjonal fraktfart av lokale næringsvirksomheter. Påfølgende periode bygget videre på lokalnæringens internasjonale dreining.

⁹² Dannevig 1967: 141-142

⁹³ Abrahamsen 2001: 30

⁹⁴ Dannevig 1967: 142

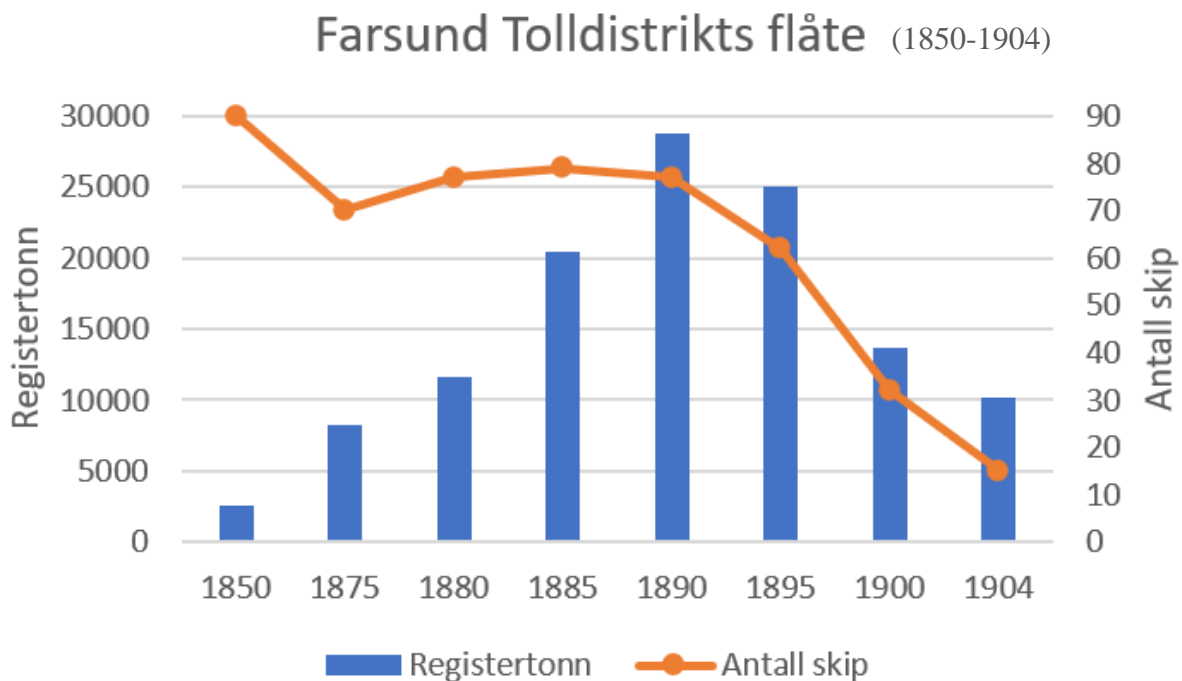
⁹⁵ Abrahamsen 2001: 32

⁹⁶ Abrahamsen 2001: 30

⁹⁷ Abrahamsen 2001: 31

4.1. Konjunkturblaffet

Norsk skipsfart var inne i et kort oppsving i årene etter 1870 frem til den store depresjonen inntraff i 1873. Den tysk-franske krigen mellom 1870-1871 presset fraktene oppover og den generelle verdenshandelen økte samtidig. Dette var godt nytt for en svekket lokal sjøfartsnæring som kunne tjene god profitt på frakter med relativ lav risiko. Inntektene lokale redere tjente i denne perioden kan være en forklaring på den voldsomme investeringsbølgen som skulle komme mot slutten av 1880-årene og ende i katastrofe for flere Farsunds partsrederier.⁹⁸ Utviklingen i byens sjøfartsnæring frem mot århundreskiftet viste seg å være turbulent. Som vi kan tyde på *Figur 2*, går Farsunds tolldistrikts samlede tonnasje fra rundt 8000 registertonn i 1875 til nærmest 29000 registertonn i 1890. Over tredobling av tolldistriktets lastekapasitet på femten år. Utviklingen var et resultat både av Arendalskrakket i 1886 og den store spekulasjonsbølgen under konjunkturblaffet årene rundt 1890. Skip fra Arendal ble kjøpt relativt billig av Farsundsredere, og tidene så ut til å bli svært gunstige for byens aktører i internasjonal fraktfart.



Figur 2

Derimot skulle utviklingen fra midten 1890-årene vise til en markant nedadgående trend. Vi kan spore nedgangen allerede i 1895, flåten var registrert en samlet lasteevne på om lag 25000

⁹⁸ Abrahamsen 2001: 32

registertonn i Farsund tolldistrikt, og den nedadgående utviklingstrenden ser vi fortsetter over århundreskiftet. Nedgangen sjøfartsnæringen i Nedenes opplevde etterfulgt av Arendalskrakket i 1886 står i kontrast til den kortvarige oppgangen Farsund opplevde under konjunkturblaffet rundt 1887-1890. Det forteller oss at Farsunds utvikling var i utakt med den øvrige regionale utviklingen. Historiker Worm-Müller hevder at Farsunds redere i denne perioden «kom sent til [...] og de kom heller ikke godt».⁹⁹ Han peker på den store spekulasjonsfeberen Farsund opplevde i perioden. Men hvordan kunne Farsunds redere satse så tungt i et nedadgående marked?

Jeg har nevnt at i perioden mellom den tysk-franske krigen i 1870-71 og den store depresjonen inntraff i 1873, erfarte Farsunds redere en kortvarig oppgang for norsk skipsfart. Rederne kunne i disse årene tjene, og legge til sides kapital i sjøfartsnæringen, og det kan være en av årsakene bak spekulasjonsfeber blant distriktets redere i årene etter Arendalskrakket. Treseilskipene, som allerede var dødsdømte mot konkurransen med dampskip og jern- og stålseilskip, fikk i årene 1887-1888 sin siste renessanse, og det utløste en kjøpsrekord. Treskuter ble kjøpt inn til distriktet i et omfang som aldri før. *Farsund Avis* kunne i januar 1890 skrive at året 1889 hadde gitt distriktet vårt «en forholdsvis storartet indtægt». Avisen hevder at tolldistriktet, dette året alene, hadde brukt en samlet kjøpesum på 734.400 kroner.¹⁰⁰ 1889 var et rekordår med tanke på antall kroner investert i skuter, men rekorden ble slått allerede året etter med en samlet sum på drøyt 900.000 kroner.¹⁰¹ I 1891 skulle investeringsfeberen avkjøles litt, men lokalavisen *Lister* berettet at det til tross for nedgang var det likevel nedlagt «en vakker sum» på treskuter fra distriktets redere.¹⁰²

De gode tidene som var forespeilet da nyinnkjøpte treseilskuter kom seilende inn i distriktet ble kortvarig. Den prosjekterte høykonjunkturen var kun ett blaff. Fraktene var dårlige allerede fra 1890 og nedgangen skulle vise seg å bli langvarig. Etter den store innkjøpsperioden av treskuter, skulle markedet snu kraftig. 1892 viste til en avgang på hele 17 skuter fra distriktet med samlet tonnasje på om lag 8.000 registertonn, der åtte av skipene ble sendt til opphugging. Nedgangen som fulgte varte frem over 1900. Nedgangen skulle ingen ende ta. Flere av distriktets skip gikk tapt i de påfølgende årene, enten gjennom salg, kondemnering eller forlis. Perioden var et skudd i baugen for treseilskipene i distriktet. Mye

⁹⁹ Worm-Müller 1950: 414

¹⁰⁰ Farsunds Avis nr. 1 4.1.1890

¹⁰¹ Abrahamsen 2001: 45

¹⁰² Lister nr. 74 20.9.1893

tyder på at mange av treskutene som ble anskaffet i innkjøpsperioden var i dårlig stand, det kan forklare noe av årsaken til det høye antallet av forliste og kondemnerte skuter i perioden.

Spekulasjonsfeberen resulterte i katastrofe for mange av distriktets redere. En bølge av konkurser rammet byen hardt fra midten av 1890-årene. Tønnesen & Ytreberg skriver at «knappt en tjenestepike var uberørt» av de økonomiske vanskelighetene som fulgte, mye grunnet rederistrukturen.¹⁰³ Noe som stod til klar kontrast til det avisen Lister skrev i mai 1891, på toppen av konjunkturblaffet; «Fraktene er gode og skibsfarten florerer - og nesten ann hver mann her vest er skibsreder og tjener penger som gress».¹⁰⁴ Partsrederiet som rederistruktur gjorde at mange flere aspekter ved det sosiale livet i byen tjente penger i oppgang, men også rammet av nedgang. Sjøfartsnæringen i distriktet fikk et langvarig grunnskudd. Mange måtte gå fra gård og grunn, hele bygdelag ble ruinert.¹⁰⁵ Som nevnt tidligere så kom ikke Farsund sine redere bare sent til, men også svært dårlig. I perioden etter århundreskiftet kunne det se ut til at Farsunds tid som sjøfartsby var omme, og det hjalp heller ikke av rundt fire femdel av byen brant ned under bybrannen i 1901.¹⁰⁶ Farsund ble omtalt som en «hensyknende by» som ikke hadde noe å falle tilbake på når sjøfarten stanset opp.¹⁰⁷ Men det var i disse trange år at grunnlaget for Farsund sin gjenreisning som sjøfartsby ble lagt.

4.2. Jern- og stålskuter tar over

De dystre fremtidsutsiktene fra lokale redere rundt 1900, skulle derimot ikke speile byens utvikling i de påfølgende tiårene. Relativt kort tid etter bybrannen var Farsund på bedringens vei som sjøfartsby. Byen hadde opparbeidet seg en samlet tonnasje på 54.644 brutto registertonn allerede i 1914 fordelt mellom 34.333 tonn på seilskip, og hele 20.311 tonn på dampskip.¹⁰⁸ Dermed hadde byens totale flåte passert rekordåret fra toppen av konjunkturblaffet i 1891. Birger Dannevig skriver i *Farsunds Sjøfartshistorie* at størrelsen på flåten ikke var det viktigste, men at «hele rederinæringen av kommet over på et langt sunnere plan».¹⁰⁹ Veksten i denne perioden befinner seg i en periode i norsk sjøfartshistorie kalt «jern- og stålseilskutetiden», som strakk seg fra slutten av 1890-årene og frem til første verdenskrig.

¹⁰³ Tønnesen & Ytreberg 1951: 79

¹⁰⁴ Lister, sitert i Rudjord 1990: 14

¹⁰⁵ Worm-Müller 1950: 350

¹⁰⁶ Tønnesen & Ytreberg 1951: 79

¹⁰⁷ Tønnesen & Ytreberg 1951: 79

¹⁰⁸ Abrahamsen 2001: 325

¹⁰⁹ Dannevig 1967: 347

Tønnesen peker på perioden som et naturlig ledd i utviklingen for overgang til dampskip, og hevder de gamle treskuterederiene ikke klarte følge utviklingen til næringens krav. Mye av kapitalen de gamle treskuterederiene hadde brukt på treskuter var tapt, uten jern- og stålseilskip som en overgangsfase, kunne ruinen vært fullstendig for sørnorske redere.¹¹⁰

Lokale redere, gikk som kjent til innkjøp av second-hand jern- og stålskip fra utlandet, gjerne fra Frankrike og England. Overtagelsene av disse eldre skipene med utkonkurrert fremkommelighetsteknologi, seil, møtte kritikk fra enkelte hold i samtiden. Kritikerne mente at disse investeringene ikke ville bringe den lokale rederinæringen videre.¹¹¹ Fra ettertiden er det lett å argumentere mot denne kritikken da historien viser oss fasiten, at innkjøpene av nettopp disse skipene endret Farsunds sjøfartshistorie. Rundt århundreskiftet var Farsund en relativt kapitalfattig by grunnet bybrannen og konjunkturblaffet. Rimelige bruktskuter var en av få muligheter lokale redere kunne investere i for opprettholdelse av næringen. Vi kan blant annet se at alle lokale nyanskaffelsene mellom 1900-1914 var utelukkende bruktkjøp.¹¹² Tønnesen hevder at både lokalbefolkning og rederne fikk troen på at det var mulig å drive lønnsom rederivirksomhet på Sørlandet, uten de «gamle naturgitte grunnlag: skogen, treskuten, partsrederiet».¹¹³ I tiden som fulgte fra krigsutbruddet, gikk rederistrukturen i Farsund gradvis bort fra partsrederier etter den gamle målestokken, og over til en aksjebasert struktur der lokale storrederier sikret seg majoriteten av eierskapene. Dermed fikk storrederne kontroll over skipene, men kunne spre risikoen i større grad. Det var i denne perioden at Farsunds handelsflåte ble gjenreist, og grunnlaget for en eventyrlig sjøfartsutvikling ble lagt.

Et reelt spørsmål å stille er hvorfor utenlandske redere valgte å selge unna jern- og stålbarker rimelig, om det enda fantes lønnsomme frakter for disse skipene? For å understreke hvor rimelige disse skipene var, beskriver Abrahamsen mange av seilskipenes verdi ned mot opphuggingspris, dermed var risikoen og kapitalkravet for anskaffelse svært lave. Kombinerer vi den lave inngangsprisen med norske redere *identitet* med å drifte skipene rimelig, kunne selv lavbetalende frakter betale tilstrekkelig for å dekke skipenes utgifter og holde næringen flytende. Norske redere disponerte en mer kompetent sjømannsstand, hadde lavere hyre- og assuranceavgifter og et mindre restriktivt lovverk enn britene.¹¹⁴ Med andre ord maktet lokale redere å drifte skipene profitabelt, noe britene ikke gjorde. Imidlertid peker Johnsen på at nordmenn hadde andre frakter enn britene, og seilte på fjernere farvann som britene ikke

¹¹⁰ Tønnesen & Ytreberg 1951: 1-33

¹¹¹ Abrahamsen 2001: 335

¹¹² Abrahamsen 2001: 335

¹¹³ Tønnesen & Ytreberg 1951: 80-81

¹¹⁴ Abrahamsen 2001: 325

lenger så på som hensiktsmessig.¹¹⁵ De franske rederiene solgte sine skuter rimelig grunnet en særfransk subsidiepolitikk. Franske redere fikk statsstøtte for alle skipene de rådet over frem til skipene var ti år gamle.¹¹⁶ Derfor var rederne klar for å selge skipene når subsidiene tok slutt, og prisene var ofte svært gunstige.

Selv etter konjunkturblaffet, viste næringens utvikling etter århundreskiftet at lokalbefolkning hadde troen på at skipsfart kunne drives lønnsomt i Farsund, selv om de naturgitte grunnlag som nærhet til skog og trelast som Nedenes besatt, manglet her i vest. Forrige gang Farsundsredere forsøkte å solidifisere sin plass i sjøfartsnæringen, rundt 1890-årene, ble det satset på toppen av en kortvarig konjunkturkurve. Denne gangen ble det bygget opp en stål- og jernskipsflåte på bunnen av den påfølgende konjunkturkurven. Det skulle vise å sikre et stødigere grunnlag for rederiene. Tønnesen uthever særlig Farsundsreder C.C. Brøvig og tildeler han stor forklaringsverdi næringens utvikling i perioden. Tønnesen hevder Brøvig la grunnlaget for byens etter hvert fremtredende plass blant landets sjøfartsbyer gjennom å være en pioner og vise drivkraft.¹¹⁷ Han var dog ikke den eneste bidragsyter for løftet Farsunds sjøfartsnæring skulle få, men Brøvigs rederi skulle utvikle seg til å bli et moderne storrederi som disponerte både damp- og motorskip. Grunnlaget for rederiet ble lagt i førkrigsperioden med kjøp av jern- og stålskuter.

Gunder Christian Brøvig var den eneste av distriktets større redere som klarte seg gjennom de karrige årene etter konjunkturblaffet. G.C. Brøvig, drev rederiet frem til 1916, sønnen Tharald gikk inn i rederinæringen allerede i 1905 og overtok driften etter faren trakk seg tilbake.¹¹⁸ Brøvigs rederi gikk til anskaffelse av jernskip allerede i 1898, ved *Parnook* på 827 bruttotonn gjennom et partsrederi. Innskuddsprisen til rederiet var 45.000 kroner, der Brøvig tegnet seg opp med flest andeler, 21 av 90 på 500 kroner stykk.¹¹⁹ Fordelingen av andeler viser oss hvordan rederiene i perioden fordelte risiko utover lokalsamfunnet, samtidig som de sikret seg majoriteten av eierskapet for å sikre driften av skipene. *Parnook* var en lønnsom investering og skipet viste til en årlig avkastning på 22 prosent de første årene.¹²⁰

De gode erfaringene Brøvig fikk med sin første jernseilskute ga mersmak, og rederiet fortsatte å investere i jern- og ståltonnasje. I en periode med lave priser fra 1903 til 1906 gikk

¹¹⁵ Johnsen 1998: 468-472

¹¹⁶ Abrahamsen 2001: 327

¹¹⁷ Tønnesen & Ytreberg 1951: 80-81

¹¹⁸ Dannevig 1974b: 160 & 285 *G.C. Brøvig og Th. Brøvig vil bli kun omtalt som «Brøvig» gjennom store deler av denne teksten da de to var unisone hva gjaldt rederinæringen, og overtakelsen av sønnen ikke utgjorde store endringer til rederiets beslutninger eller form.*

¹¹⁹ Dannevig 1974a: 99

¹²⁰ Abrahamsen 2001: 326

Brøvig til innkjøp av totalt fire skuter, tre jern- og stålskuter, samt en Engelsk treskute. Jernskutene gjorde det bra frem til 1907 da fraktene og skipsprisene falt mer enn noen gang før.¹²¹ Trebarken, *Njaal*, resulterte i en fiasko. Det var vanskelig å finne lønnsomme, og skuta slet med høye vedlikeholdsutgifter og assuransepremiene var skyhøye. Det var krevende å finne mannskap som ønsket å mønstre på grunnnet sikkerhetsmessige årsaker. *Njaal* ble solgt allerede i 1910, og dermed var det satt et punktum for treseilskip i Farsund.¹²²

Selv om tidene var dårlige etter fallet i tonnasjeprisene fra høsten 1907 frem til 1910, valgte imidlertid Brøvig i perioden å gå til anskaffelse av fem skuter.¹²³ Brøvig oppsøkte investeringer med lavest mulig risiko, så partsrederier og enskipsrederier var fremdeles den foretrukne rederistrukturen for å spre kapitalbehov og risiko. Rederistrukturen ga Brøvig stor innflytelse over skipene, samtidig som rederiet ikke satt med all risikoen om konjunktorene skulle snu. Gjennom beregninger av markedssvingningene klarte Brøvigs Rederi å bygge opp et jern- og stålseilskipsrederi, som skulle vise seg å være startskuddet for utviklingen rederiet skulle oppleve.

Satsingen og den følgende fremgangen Brøvig opplevde etter århundreskiftet viste at det fremdeles var mulig å drive seilskipsrederi fra Farsund, noe flere Farsundsfolk noterte seg. Allerede i 1905 gikk Jens Samuelson og Benjamin Olsen sammen for å kjøpe *Thekla*, et jernseilskip på 851 netto registertonn. Skipet ble satt i langfart rundt kloden «som alle andre farsundsskip på den tiden». ¹²⁴ Både Samuelson og Olsen kunne vise til mange års fartstid som kapteiner da de gikk til innkjøp av sin første skute. Anskaffelsen av jernbarken skulle vise seg å være en god investering, og rederne utvidet rederiet med innkjøpet av jernbarken *Victor*, på 1.442 bruttotonn allerede i 1906.¹²⁵ De følgende åtte årene skulle rederiet gå til anskaffelse av ytterligere 7 skuter, alle av typen jern- og stålseilskip.¹²⁶

Rederiet startet med at Samuelson og Olsen tok opp gjeld for å kunne gå til innkjøp av skutene. De styrte skutene selv som kapteiner og med riktige valg under turbulente konjunkturer, hadde de allerede i 1909 betalt ned gjelden på begge skipene. De ønsket videre ekspansjon, og Samuelson bestemte seg for å gå i land og være heltidsreder.¹²⁷ Samuelson og Olsen ekspanderte rederiet sitt med ytterligere fire skip før første verdenskrig. De var

¹²¹ Tønnesen & Ytreberg 1951: 80

¹²² Dannevig 1974a: 164-171

¹²³ Dannevig 1974a: 181-202

¹²⁴ Tønnesen & Ytreberg 1951: 80

¹²⁵ Dannevig 1967: 308

¹²⁶ Tønnesen & Ytreberg 1951: 80

¹²⁷ Dannevig 1967: 310-312

uheldige og opplevde enkelte forlis, men Samuelson og Olsen stod ved inngangen av 1914 bokført med fire skip på 264.000 kroner og kun 64.000 kroner i gjeld.¹²⁸ Dette regnskapet forklarer oss at lokale kapteiner, som startet relativt tomhendt kan bygge seg opp innen sjøfart, om de besitter de riktige menneskene om bord og på land, som viser forståelse for verdensmarkedet.

En annen stor skikkelse innen Farsunds sjøfartshistorie er Martin Mosvold, han drev rederivirksomhet i Farsund i periodene mellom 1911-1915 og igjen fra 1932.¹²⁹ Like før første verdenskrig skulle Martin Mosvold og Rasmus Pedersen gå til innkjøp av deres første skute. I 1911 kjøpte de stålseilskuten *Sainte Anne* på 1.629 bruttotonn fra Frankrike som ble omdøpt til *Knygen*.¹³⁰ Mosvold hadde ingen tidligere relevant erfaring innen sjøfart, som står i motsetning til Samuelson og Olsen. Mosvold hadde vært trappesnekker i USA fra 1902 til 1909, men han allierte seg med kompetente forretningspartnere i medreder Pedersen og skipsfører Peder Bjørnstad.¹³¹ På kun få år hadde Mosvold gått til innkjøp av ytterligere fem stålskuter, alle større enn *Knygen* og alle var kjøpt fra Frankrike grunnet de lave prisene den franske subsidiepolitikken medførte for second-hand skip.¹³²

Allerede innen 1915 flyttet Mosvold til Kristiansand, og med det flyttet han med seg rederiet sitt, så Farsund mistet et rederi og flere av skutene på sin statistikk. Mosvold var en profittsøker og ikke redd for å ta risiko for å skape fortjeneste, og viste dette med at han i 1915 og 1916 solgte samtlige stålskuter. Han og broren Joachim Johannesen gikk sammen og kjøpte flere skip på spekulasjonsbasis i årene som fulgte, og samtlige skip ble solgt allerede innen 1917, med en betydelig fortjeneste.¹³³ Johannes Seland beskriver Mosvold i Mosvolds rederbiografi som «en velholden mann [...] med vel én million i likvide midler».¹³⁴ Martin Mosvold er en viktig mann i forklaringen på Farsunds tittel som verdens største sjøfartsby, han skal senere flytte tilbake til Farsund, men veien hans tilbake var skulle vise seg å bli kronglete.

Brøvig, Samuelson & Olsen og Mosvold var allerede før krigsutbruddet relativt store rederier om man ser på antall skip de rådet over gjennom perioden. Det rederiene hadde til felles var flåtestrukturen bestående av rimelige second-hand jern- og stålseilskip hovedsakelig

¹²⁸ Abrahamsen 2001: 330; Dannevig 1967: 318-320

¹²⁹ Abrahamsen 2001: 343 & 394

¹³⁰ Seland 1956: 52-53

¹³¹ Abrahamsen 2001: 331

¹³² Tønnesen & Ytreberg 1951: 80

¹³³ Abrahamsen 2001: 343

¹³⁴ Seland 1956: 56-57

fra Frankrike, men også eldre britiske stålskuter. Som vi har vært inne på mistet seilskutene jevnt over terreng til dampskipene i det internasjonale fraktmarkedet. Skulle Farsundsrederne la være å gå over til damp, og hvorfor var satsingen laber? Lokalavisen *Lister* kritiserte byens redere for mangel på dampskip allerede i 1896:

«vi maa gaa over fra seil til damp, det hjelper ikke, om det gamle idylliske smaarederi med parter baade her og der hos slægt og venner maa vige pladsen for foretagender, der kun magtes af pengestærke mænd eller selskaber. Den koselige gamle bedriff kan være tiltalende, men den føder ikke sin mand længe».¹³⁵

Avisens kritikk av lokale redere karakteriserer byens sjøfartsnæring rett før århundreskiftet som en lite aktiv- og lite pengesterk næring som foretrakk «kos» og «idyll» over fortjeneste. Realiteten, som vi har vært inne på, var at det var kapitalmangel blant distriktets redere i perioden rundt århundreskiftet. Det var kun ett dampskip tilhørende byen før 1910, og det var Brøvigs anskaffelse av dampskipet *Eva* på 736 nettotonn. Dampskipet var dessverre for Brøvig ingen god investering. *Eva* var forfulgt av uhell, tjente mindre profitt enn jern- og stålskutene og som Dannevig beskriver skipet i Rederihistoriens første bind, så skapte *Eva* en «uendelighet av komplikasjoner, både på det økonomiske, tekniske og det menneskelige plan». Dampskipet kjølnet Brøvigs håp om å drive et damprederi da han fikk konnotasjoner for dampskip tilknyttet «ubehageligheter».¹³⁶ Imidlertid må vi huske at Farsunds flåte var bestående av dampskip med en samlet dødvekt på i overkant av 20.000 bruttotonn ved krigsutbruddet i 1914.

Det var derimot ikke alle som satset på damp som skulle kjenne på de samme elendigheter som Brøvig opplevde med *Eva*. Torkel Lundegaard og Gunnstein Stray gikk sammen og overtok jerndamperen *Wally*, omdøpt til *Amarone*, på 1.855 bruttotonn i april i 1910.¹³⁷ Med dette kjøpet skulle Lundegaard og Stray danne det største dampskipsrederiet i distriktet, og frem til 1914 anskaffet de seg en flåte på hele ni dampskip, med de fleste over 1.000 nettotonn.¹³⁸ Samtlige av skipene de gikk til innkjøp av var av eldre karakter og var bygget mellom 1882 og 1889.¹³⁹ Dampskipene til Lundegaard & Stray gikk hovedsakelig i Europafart. Rederne Lundegaard og Stray en samlet fartstid på godt over 60 år som kapteiner

¹³⁵ Lister nr. 95: 1.12.1896

¹³⁶ Dannevig 1974a: 117-140

¹³⁷ Abrahamsen 2001: 333

¹³⁸ Tønnesen & Ytreberg 1951: 352

¹³⁹ Dannevig 1967: 344

på både seil- og dampskip.¹⁴⁰ Skipene de gikk til anskaffelse av ble kjøpt inn på tampen av en lavkonjunktur, dermed kunne de høste profitt under oppsvinget som fulgte kort tid etter.¹⁴¹ Her kan vi trekke paralleller til lokale jern- og stålseilskipsrederne som også gikk til innkjøp av skip på bunnen av konjunkturkurven, samt strategien bak innkjøp av eldre, rimelige skip.¹⁴²

På mange måter gjenspeiler Lundegaard & Strays rederiutvikling, den lokale sjøfartsutviklingen som fulgte etter århundreskiftet. Med Mosvold og Brøvig som unntak fra regelen, var det hovedsakelig eldre sjømenn som satset sparepenger sammen med et banklån for anskaffelse av rimelig tonnasje. Perioden fra århundreskiftet til krigsutbruddet i 1914, symboliserer starten for Farsunds etter hvert styrkede posisjon innen internasjonal sjøfart. Investeringene i perioden var på et bedre økonomisk plan enn under konjunkturblaffet, og satsingen på ny teknologi som dampskip og jern- og stålskuter viste at rederne hadde en lengre tidshorisont, enn i perioden før. Denne forsiktige begynnelsen fra flere lokale rederier la grunnlaget som neste periodes vekts skulle bygge videre på.

4.3. Krig og etterkrigsboom

De usikre tidene krigen og påfølgende periode medførte, resulterte i spekulasjonsperioder i forskjellige næringer tilknyttet krigshverdagen. Aktører med tilgjengelig kunne tjene gode penger ved å spekulere i etterspurte varer og tjenester om de aksepterte risikoen. Denne spekulasjonsfeberen var ikke Farsundsrederne villige til å delta i, da store deler av lokalbefolkningen hadde sett spekulasjonens bakside under konjunkturblaffet drøyt 25 år tidligere.¹⁴³ Fraktprisene var skyhøye grunnet økt tonnasjeetterspørsel. Et eksempel på disse usikre tidene finner vi da Brøvig kontraherte et nybygget dampskip ved Moss Verft i 1914 med en kontraktsum på 315.000 kroner. Allerede året etter, før skipet var ferdigstilt, mottok Brøvig bud på mellom 1.500.000 og 1.700.000 kroner for skipet.¹⁴⁴

Krigen skulle vise seg å gå hardt utover farsundsflåten. Sjømennene som mønstret på dampfartøyer, visste at de med høy sannsynlighet ville møte krigshverdagen. At Farsundsskip ble torpedert eller beskyttet av tyske krigsskip var ikke uvanlig. Rederne assurerte skipene godt mot krigshandlinger, og i praksis tjente skipseierne gode penger uten særlig økonomisk risiko.

¹⁴⁰ Abrahamsen 2001: 334

¹⁴¹ Abrahamsen 2001: 334

¹⁴² Dannevig 1967: 345

¹⁴³ Dannevig 1967: 351

¹⁴⁴ Dannevig 1967: 353-356

Derimot seilte mannskapene med livet som innsats. Farsund mistet totalt 15 skip under krigen, gjennom krigsforlis og salg, og med det var byens flåte minsket med 27.000 bruttotonn. Det var totalt 36 sjømenn som mistet livet på lokale kjøler under krigen, ni av dem var fra Farsundsdistriktet.¹⁴⁵ Farsunds gjenværende flåte hadde en samlet tonnasje på 14.000 bruttotonn, bestående hovedsakelig av seks seilskuter da krigsforlisene i all hovedsak var dampfartøyer.¹⁴⁶ Det fantes brukbare frakter til seilskutene under etterkrigsboomet, men når støvet fra perioden hadde lagt seg fantes det ikke lenger et marked for den type aldrende skipsteknologi. Allerede i 1925 ble Farsunds siste seilskip solgt ut av byen, dermed var et ærerikt kapittel for Farsunds historie over.¹⁴⁷

Selv om Farsunds flåte var skadeskutt etter krigen skal neste periode vise at på kun 20 år hadde Farsunds redere løftet den lokale sjøfartsnæringen opp i verdensformat. En av fordelene Farsunds sjøfartsnæring hadde på 1920-tallet, var at Farsunds to mektigste rederier møtte nedgangsperioden uten særlige gjeldsforpliktelser. Lundegaard & Stray mistet 7 skip under krigen, og hadde fått utbetalt krigsforsikring for rederiets tap.¹⁴⁸ Brøvig var økonomisk godt stilt i perioden, så distriktets redere hadde tilgjengelig kapital og mulighet til å unngå tvangssalg ved skip i opplag.¹⁴⁹

I 1938 var Farsundsflåtens tonnasje oppe i hele 127.000 bruttotonn, som var nok til å bli rangert som nummer åtte blant landets sjøfartsbyer i totale tall. Grunnet byens beskjedne befolkningstall kunne byen hevde seg i verdenstoppen over byene med størst tonnasje fordelt på innbyggertallet, en tittel jeg tar opp mot slutten av kapittel fire.¹⁵⁰ I perioden etter krigen ekspanderte den lokale flåten i takt med den nasjonale. Den lokale ekspansjonen under etterkrigsboomen var ikke ulik de øvrige Sørlandsbyene. Det som derimot skilte seg ut fra regionen var utviklingen etter at støvet fra etterkrigsboomen hadde lagt seg.

Farsundsflåten som ble bygget opp i 1920-årene bar preg av å bestå av mindre dampskip beregnet for trampfart. På starten av 1920-tallet, mens flere av distriktets skip lå i opplag, gikk Farsundsredere til innkjøp av brukte dampskip. Prisene var lave grunnet det dårlige fraktmarkedet, og byens redere tok i bruk en gammel strategi, kjøpe eldre og billige skip i lavkonjunkturer. I perioden mellom 1922 og 1925 gikk byens redere til innkjøp av hele

¹⁴⁵ Dannevig 1967: 360-365

¹⁴⁶ Dannevig 1967: 365 & 413

¹⁴⁷ Abrahamsen 2001: 381

¹⁴⁸ Dannevig 1967: 359-360

¹⁴⁹ Abrahamsen 2022: 24

¹⁵⁰ Abrahamsen 2001: 379

15 dampskip.¹⁵¹ Veksten i denne perioden blir ofte forklart med at Farsundsrederne kjøpte mens andre ville selge, en strategi byens redere var vel kjent med fra tidligere. Antall skipanskaffelser viser at byen ikke ble særlig rystet av skipsfartskrisen på 1920-tallet. Tonnasjen fra 1920 til 1926 steg fra 20.000 til 40.000 bruttotonn, som står i klar kontrast til regionen for øvrig, som ikke kunne vise til noen andre byer med flåtevekst i perioden. Likevel forteller ikke tallene alt, som nevnt var nyanskaffelsene preget av å være gamle og små av størrelse.¹⁵²

Dampskipene som Farsundsrederne gikk til innkjøp av var konstruert for trampfart, som førte til at store deler av den samlede Farsundsflåten var noe ensformig oppbygget. Det gjorde byens flåte skjør mot stagnasjonen og tilbakegangen i trampfartmarkedet som fulgte. Fra tiden før første verdenskrig var det trampfarten som stod for hoveddelen av den oversjøiske transporten. Trampfart er betegnelsen på vilkårlige frakter, der skipene frakter ulike varer til havner på enkeltstående avtaler, linjefart derimot foregår ved inngåelse av lengre avtaler for varefrakt, ofte til faste tider og destinasjoner. Det som talte for trampskipene, var deres evne til rask omstilling fra å frakte en type vare til en annen. Denne styrken ble mindre gjeldene i tiden etter krigen, og derfor mindre viktig. Markedet hadde endret varesammensetningen, og andre behov var nå viktigere. En av de største forandringene var at olje hadde erstattet kull som primær energikilde. Oljen måtte fraktes over store avstander, noe som krevde spesialskip, som dampskipene fra trampfarten ikke var gunstige for.

Parallelt med økningen i produksjon og etterspørsel etter olje, økte også industrialiseringen og behovet etter regelmessige forsyninger av råmaterialer og utførsler av ferdigvarer. Denne utviklingen førte med seg et økende marked for linjefarten, som kunne passe dampskipene i Farsundsflåten bedre enn tankfart. Tramp- og linjefart forble grunnstammen for lokale redere. Linjeskipsmarkedet skulle vise seg å være et marked i vekst og fremdeles være en mulighet for lokale redere å tjene profitt. Selv om Farsundsrederne innen trampfart og linjefart ikke opplevde noe eventyrlig vekst i perioden fra 1930, så viste de at det fremdeles var mulighet for drift av sjøfartsnæring i byen, selv om ikke alle rederne var like kapitalsterke til å kunne gå til innkjøp av tank- og motorskip.

Imidlertid skulle det gå 15 år før Farsunds tonnasje passerte førkrigsflåten på 54.000 bruttotonn, og i 1929 var byens flåte kommet opp i 67.000 bruttotonn.¹⁵³ Farsundsrederne var

¹⁵¹ Dannevig 1967: 414-419

¹⁵² Abrahamsen 2022: 21

¹⁵³ Dannevig 1967: 423

nå på toppen av sørlandstatistikken blant de største rederne, med Brøvig og Lundegaard & Stray sterkt representert høyt oppe på den årlige statistikken fra 1925 til 1930.¹⁵⁴ Farsund som sjøfartsby var i 1929 Norges tiende største sjøfartsby i totale tall.¹⁵⁵ En del av forklaringen på at Farsundsrederne erobret sørlandstoppen har vi sett ligger i regionens fall og store Kristiansandsrederier som gikk over ende under bruddet i fraktmarkeder i 1920-1921.¹⁵⁶ Selv om distriktets redere satset på et utgående marked, slik som de gjorde under innkjøpene av jern- og stålskutene i tiåret før krigens utbrudd og ved anskaffelse av eldre dampskip i 1920-årene, skulle Farsunds posisjon som en av Sørlandets ledende sjøfartsby solidifiseres i enda større grad i 1930-årene. Martin Mosvold og Anglo-Saxon skipene skulle være en stor grunn til det.

Overgangen til tankfarten og bruken av motorskip var sen blant Farsunds redere, likesom overgangen til jern- og stålskuter, samt dampskip var i tidligere perioder. Igjen var det mangel på kapitaltilgang som skulle by på problemer for de lokale rederne for å komme seg inn på tankfarten, som gjennom 1920-tallet var forbeholdt de rike rederne fra storbyene Kristiania og Bergen.¹⁵⁷ Ikke før slutten av tiåret skulle muligheten by seg for Farsundsredere å komme inn på tankfraktmarkedet, da eldre skip fra Anglo-Saxon ble utlyst for salg. Det var Martin Mosvold, enda boende i Kristiansandsområdet, som var den første rederen på Sørlandet som aksepterte Anglo-Saxons betingede tilbud. Våren 1927 skulle Mosvold bli kontakten av sin tidligere meglerforbindelse fra England.¹⁵⁸ Mosvold hadde drevet en landhandel i Vennesla etter at banken overtok midlene hans under sammenbruddet i fraktmarkedet 1921. Han var på utkikk etter en retur inn i sjøfartsnæringen, og sirkulæret han mottok skulle bli redningen for han sammen med flere andre sørlandsredere.

I Farsund var det kun én reder som skulle godta betingelsene til Anglo-Saxon. Høsten 1927 overtok Brøvig damptankeren *Anomia* bygget i 1918, og omdøpte skipet til *Andrea*.¹⁵⁹ Og med det var Farsund representert i det skulle vise seg å bli et Anglo-Saxon eventyr. Det er verdt å nevne at selv om Farsund kun gikk til innkjøp av ett Anglo-Saxon skip, er det interessant at Martin Mosvold i alt kjøpte inn fire damptankere. Disse anskaffelsene skulle gjøre han til en av Sørlandets største redere. Han flyttet tilbake til Farsund i 1932, og tok med seg rederivirksomheten tilbake til Farsund.

¹⁵⁴ Abrahamsen 2022: 21

¹⁵⁵ Dannevig 1967: 425

¹⁵⁶ Abrahamsen 2001: 386

¹⁵⁷ Thowsen 1990: 63-66

¹⁵⁸ Abrahamsen 2001: 387

¹⁵⁹ Abrahamsen 2001: 388

Bekymringer angående alder og tilstand til Anglo-Saxon skipene skulle vise seg å ikke være noe problem. *Andrea* hadde kun litt lekk i noen av naglene på skroget, men i generell god stand og bar preg av å ha blitt tatt godt vare på av de tidligere britiske eierne.¹⁶⁰ Farsundsrederne klarte å drifte damptankerne billigere enn britene, eksempel på det er da britene disponerte skipet seilte de med fem maskinister om bord, samtidig som det meste av vedlikeholdet ble gjennomført ved verksteder. Kaptein om bord på *Andrea*, Selmer Ludvig Pedersen, skrev i en av sine rapporter at «våre maskinister er da Gudsjelov av en annen klasse mennesker», da skipet under Brøvig klarte seg med tre maskinister som utførte mye av vedlikeholdet selv.¹⁶¹ Innkjøpet av *Andrea* skulle vise seg å bære frukter for Brøvig, og være avgjørende i utviklingen for rederiet. *Andrea* la grunnlaget for byens etter hvert store tankflåte.

Tiden fra krigens slutt og gjennom 1920-årene var en turbulent periode for internasjonal sjøfart. Krigsøkonomi og etterkrigsboom skapte profitable, men usikre tider for rederiene. 1920-tallets økonomiske nedgang fikk konsekvenser for fraktfarten, men Farsundsredernes styrkede økonomiske posisjon holdt lokale skip fra tvangssalg ved opplag, og rederiene kunne godta lavere priser å fremdeles drifte skipene. Anskaffelsene av Anglo-Saxon skipene innledet en kraftig tonnasjeekspansjon i Farsund og på Sørlandet fra slutten av 1920-årene og frem til andre verdenskrig. Distriktets redere satset i nesten ekstrem grad på tankfrakten.¹⁶² Samtlige av Sørlandets seks største rederier ved krigsutbruddet i 1939 var Anglo-Saxon redere, den største og tredje største var, Tharald Brøvig og Martin Mosvold. Begge hadde diversifisert sin virksomhet ved å være i besittelse av annen tonnasje i tillegg, trampskip.¹⁶³ Farsund som sjøfartsby var oppe blant Norges største sjøfartsbyer i samlet tonnasje.

4.4. Det store hamskiftet

Atle Thowsen hevder «Det *virkelige* hamskiftet i sørlandsk skipsfartsnæring ble først innvarslet i 1929», og begrunner det med at flere Sørlandsredere gikk til innkjøp av dieseldrevne skip det året.¹⁶⁴ Det store hamskiftet fulgte med seg en tilførsel av tolv dieseltankere og to dieseldrevne tørrlastskip til regionen, der alle unntatt ett av skipene var

¹⁶⁰ Dannevig 1974b: 78

¹⁶¹ Dannevig 1974b: 78, 145-146

¹⁶² Abrahamsen 2001: 389, 397

¹⁶³ Thowsen 1994: 112-113

¹⁶⁴ Thowsen 1995: 69-70

moderne nybygg fra 1929 til 1931.¹⁶⁵ I Farsund var det Brøvig som igjen var den første rederen fra distriktet som satset på ny motorteknologi. Allerede på vårfarten av 1929 kontaktet Brøvig Götaverken i Sverige og kontraherte et motortankskip på 9.718 bruttotonn til en kontraktspris på 3.232.500 kroner. Under et år senere, januar 1930, undertegnet Brøvig en kontrakt med verftet *Burmeister & Wein* i Danmark om bygningen av et tilsvarende motorskip med en kontraktspris på 3.500.000 millioner.¹⁶⁶ Investeringer av denne størrelsen viser at Farsunds redere, representert ved Brøvig, gjennom klok disponering, innsatsvilje og dyktig risikoanalyse hadde bygget opp store selskaper som kunne investere ytterligere i næringen for å følge utviklingen og etterspørselen i verdensmarkedet.

Det store hamskiftet resulterte at Farsunds sjøfartsnæring endret flåtesammensetning. Dampskipene ble etter hvert skiftet ut med motorskip, hovedsakelig tankfart på bekostning av tramp- og linjefarten som livnærte den lokale næringen i mange år. Brøvigs store investeringer i tankfarten, både i Anglo-Saxonskipet *Andrea*, men også de to store nybyggene solidifiserer Brøvigs plass som en pioner i lokal og regional sammenheng. Han skulle etter 1932 få følge av Mosvold som Farsunds mest innflytelsesrike redere. Sammen skulle de danne grunnlaget for byens største og viktigste næring, og bringe Farsund opp som verdens største sjøfartsby.

Da børskrakket slo ut verdensøkonomien i 1929 forplantet krisen seg raskt over til Europa. Norges eksportnæringer merket ringvirkningene allerede i 1930. Norges sjøfartsnæring var på mot sin verste depresjon siden 1880-årene.¹⁶⁷ Problemene i distriktet skulle starte med at Farsundsredere fikk vanskeligheter med å sette sine største trampskip inn i frakter, de ble forsøkt satt inn i trelastfarten fra Russland til Europa, men bunnen skulle falle ut av dette markedet også.¹⁶⁸ De tilgjengelige fraktene sank i pris og antall utover 1930-årene og Brøvig konstaterte at det ikke fantes regningsvarende frakter for trampskipene og samtlige trampfartøyer returnerte hjem for å settes i opplag i Farsunds Havn og Lundevågen i påvente av bedre tider. Byen var i 1931 full av opplagsskip i bøyene.¹⁶⁹ Selv om markedet for internasjonale frakter var dårlige, ble Farsund også rammet av bankkrisen som fulgte etter børskrakket i 1929. Flere av byens mindre redere var i denne perioden avhengige av bankenes utbetalinger og lån, og da banken måtte tilbakekreve sine utbetalinger måtte mange selge deler av tonnasje for å innfri bankens krav. Flere av skipene ble solgt med betydelig tap.

¹⁶⁵ Abrahamsen 2001: 391

¹⁶⁶ Dannevig 1974b: 111-112

¹⁶⁷ Abrahamsen 2001: 390

¹⁶⁸ Abrahamsen 2022: 39-40

¹⁶⁹ Dannevig 1967: 426-428

Årene 1931 og 1932 måtte hele ni skip forlate distriktet, syv gjennom salg og to til opphugging.¹⁷⁰

Opplagstiden fortsatte ut i første halvdel av 1932 da samtlige av Brøvig's skip og totalt 16 av byens 21 tørrlastskip lå i bøyene. I løpet av 1932 skulle de fleste skipene finne frakter, men dog av beskjedne inntekter som imidlertid kunne sette hundrevis av arbeidsledige sjømenn ut i arbeid igjen. Krakket i trampfarten rundt 1930 satte på mange måter spikeren i kisten for den sørlandske trampflåten, selv om det skulle komme enkelte lysglimt i markedet fremdeles.¹⁷¹ I totale tall hadde Farsunds sjøfartsnæring den nest største samlede tonnasje på Sørlandet i 1935, kun slått av Arendal. Farsunds Avis skriver at ifølge Det norske Veritas' skipsregister for 1935 besitter Arendal en samlet bruttotonnasje på 113.781 tonn, Farsund med 79.733 tonn foran Kristiansand med 67.697 tonn.¹⁷²

Et lite sidesprang i Farsunds sjøfartshistorie omhandler en kort periode innen fruktfarten i årene før andre verdenskrig. Mosvold blir sitert av Seland i rederibiografien: «livet har lært meg at man økonomisk sett ikke skal satse alt på et eneste kort».¹⁷³ Mosvold hevdet flåten han disponerte var for avhengig av tankfartens markeder, og han ønsket ikke å «stå på ett bein» ved en nedgang i tankfarten. Dermed bestemte han seg for å utvide rederiets horisont ved å gå inn i fruktfarten fra 1937. Rederiet kontraherte to fruktkjøleskip på 2700 bruttotonn ved Eriksberg Verft i Sverige, med en stykkpris på 2,2 millioner kroner.¹⁷⁴ Skipene var spesialbygd til fruktfart, inkludert kjølerom med lastekapasitet på 180.000 kubikkfot og en relativ høy marsjfart på 16 knop.¹⁷⁵ Resultatet fra fruktkjøleskipene var tilfredsstillende, og Mosvold ønsket å utvide fruktflåten ved flere nye kontraheringer, men krigsutbruddet i 1939 satte en stopper for planene, fruktfarten ble avbrutt.¹⁷⁶

Farsundsflåten gjennomgikk en omlegging av teknisk art fra siste halvdel av 1920-tallet, inn mot 1930-årene. Byens flåte gikk fra å være utelukkende dampskip, til å inneholde en blanding av damp- og motorskip i perioden. Men hvordan var denne omleggingen av flåten mulig? Perioden mellom århundreskiftet og første verdenskrig mener jeg legger et godt grunnlag for næringens utvikling. Farsundsredernes innkjøp av eldre jern- og stålseilskip, som andre ønsket å selge i et nedadgående marked, senket innkjøpsprisen ned mot

¹⁷⁰ Dannevig 1967: 428

¹⁷¹ Abrahamsen 2022: 42

¹⁷² Farsund Avis nr. 6 15.01.1935

¹⁷³ Seland 1956: 93

¹⁷⁴ Dannevig 1967: 451

¹⁷⁵ Seland 1956: 92

¹⁷⁶ Dannevig 1967: 451

oppbyggingsverdi. Dermed var risikoen ekstremt lav, og kapitalen som ble investert var relativt trygt plassert. Skipene ble driftet gjennom lave utgifter, sett både på hyren, assuranceavgiftene og vedlikeholdskostnader. Kanskje det viktigste var at rederne unngikk å ta opp stor gjeld i perioden, og gode resultater førte til at gjelden ble raskt tilbakebetalt, som vi så har sett ved Lundegaard & Stray i perioden.

Gjennom krigsårene stod rederne uten særlig økonomisk risiko ved krigsforlis. Eksempelvis kjøpte Brøvig jernbarken *Cedarbank* senhøsten 1916 for 875.000 kroner, skuta forliste påfølgende vår, og forsikringsutbetalingen var på 830.000 kroner.¹⁷⁷ Farsundsredernes stabile økonomiske posisjon ved inngangen av 1920-årenes nedgangsperiode, førte til at flere av rederne hadde råd til å sette skipene i opplag, uten å være nevneverdig bekymret for gjeld, og bankenes tilbaketrekning av utbetalinger.¹⁷⁸ Den lave prisen rederne investerte i jern- og stålskuter før krigen, kunne raskt likvideres ved å sende skipene til opphugging og få igjen store deler av kjøpesummen, for å unngå opplag. Dermed kunne Farsundsrederne følge sin utprøvde strategi med å utvide flåten når andre ønsket å selge. Skipene de gikk til innkjøp av i første del av 1920-årene, var hovedsakelig eldre og små dampskip, som rederne i stor grad fant profitable frakter til.

Men var Farsund tidligere eller mer markante i overgangen til dampskip, sammenlignet med andre sørlandsbyer? En statistikk over seks av Sørlandskystens sjøfartsbyer viser at Risør, Tvedestrand, Grimstad, Lillesand, Kristiansand og Arendal besatt en samlet netto dampskipstonnasje på 73.949 tonn i 1914.¹⁷⁹ Tidligere har vi sett at Farsunds netto dampskipstonnasje var på 20.311 tonn samme år. Slår vi tonnasjen sammen ser vi at Farsunds dampflåte utgjorde drøyt 22 prosent av de syv sørlandsbyene samlede dampstonnasje. Farsund var på ingen måte størst i regionen, men tallene viser oss at de lokale rederne allerede før krigsårene var godt på vei inn i trampfarten, kanskje i større grad enn regionens øvrige byer. Dermed kan vi langt på vei være enig i at Farsundsredernes nøysomme investeringer i perioden før krigsutbruddet, var med på å legge et godt grunnlag for byens sjøfartsnæring.

Tonnasjeekspansjonen til Farsundsrederne i perioden fra midten av 1920-årene frem til krigsutbruddet forteller oss at rederne i stor grad har investert i tankfarten, en utvikling Anglo-Saxon rederne hadde stor betydning for. Det er imidlertid viktig å poengtere at Farsundsflåten i glanstiden på 1930-tallet bestod av mer enn tankskip. Trampfartens posisjon fikk stadige

¹⁷⁷ Dannevig 1967: 365; Abrahamsen 2001: 346

¹⁷⁸ Dannevig 1974b: 121-122

¹⁷⁹ Tønnesen 1951: 73

mindre betydning i internasjonale fraktmarkeder fra 1929. Trampfarten stod imidlertid frem lokalt som en av grunnpilarene til flere av byens eldre rederier, og hjalp til å holde liv i en viktig del av Farsunds sjøfartsnæring. Ved krigsutbruddet i 1939 hadde Farsund et innbyggertall på 1800, og i alt 11 sjøfartsrederier av forskjellige størrelser som sysselsatte om lag 1000 arbeidere.¹⁸⁰ Helhetsbildet av Farsunds sjøfartsnæring i mellomkrigsperioden viser til en utvikling mot en mer allsidig sjøfartsflåte. Ved utgangen av perioden drev Farsundsrederier innen mange fraktmarkeder, blant annet tramp-, linje-, tank- og fruktfart. Kanskje det viktigste var flåtens og redernes evne til både endring av flåten etter forskjellige varesammensetninger, og følge utviklingen til verdensmarkedets tonnasjebehov.

Sjøfartsmiljøet var til stede i Farsund en tid fremover. Perioden under og etter andre verdenskrig førte til at flere av byens mindre rederier falt bort, og ved 1980-tallet var kun Mosvolds og Brøvigs rederi flytende av de eldre rederiene. Farsund startet også med aluminiumsindustri på 1970-tallet, som fungerte som et alternativ for lokal investering og rekruttering av lokal arbeidskraft. Enkelte internasjonale rederier kom til, som Arnesens rederi fra slutten av 70-tallet, men på internasjonal basis var Farsunds sjøfartsnæring av ubetydelig omfang etter at storrederiene Mosvold og Brøvig spredte sine virksomheter til London, Hong Kong, Oslo og New York mot slutten av 80-tallet.¹⁸¹

4.5. «Norges Største Sjøfartsby»

Oppgavens problemstilling baserer seg på at Farsund i 1938 besatt tittelen som *verdens største sjøfartsby*. Det er en bemerkning som tar for seg antall tonnasje per innbygger. Tittelen har gjennom årene vandret rundt på folkemunne som en objektiv sannhet, og jeg har hørt den av flere forskjellige lærere, familiemedlemmer og andre «voksne» opp gjennom barndommen. Det at min hjemby kan ha hatt denne tittelen har i lengre tid vekket en stor interesse hos meg, og dermed ønsker jeg å undersøke om det i det hele tatt kan stemme.

Kildene forteller oss at Farsund allerede i 1936 ble omtalt av Farsunds Avis som den byen med den største relative flåten: «Som et kuriosum kan tilføies at i forhold til innbyggertallet skal Farsund ha en større flåte enn noen annen by i verden».¹⁸² I tillegg ved 50-årsjubileet til Farsunds Avis i 1939 utga avisen et jubileumsnummer. I dette nummeret tok avisen for seg flere av Farsunds historiske hovedlinjer gjennom perioden, og sjøfarten fikk naturligvis godt med spalteplass, og her hevder flere av datidens aktører Farsund som verdens

¹⁸⁰ Seland 1956: 97

¹⁸¹ Abrahamsen 2001: 338-339

¹⁸² Farsunds Avis nr. 119 04.08.1936

største sjøfartsby. Direktør i Norges Rederforbund, Wilhelm Klavenes, uttalte at «Farsund er den driftigste skibsfartsby i verden, den by som har største tonnasje pr. innvåner».

Sjefsredaktør i *Norges Handels- og Sjøfartstidende*, Knut Domaas, berettet også noe langs de linjene senere i avisnummeret: «Farsund er så vidt jeg vet alle tiders mest markante sjøfartsby. Enten man ser på tonnassen i forhold til befolkningen, eller fremgangen i løpet av et par tiår...».¹⁸³ Posisjonene til Klavenes og Domaas' som direktør og sjefsredaktør for viktige institusjoner for datidens sjøfart, betyr at utsagnene deres inneholder en viss etos. Imidlertid savner jeg noe håndfast statistikk for å støtte opp påstandene deres.

Sørlandshistoriker Johannes Seland peker derimot på konkrete tall da han skriver «Farsund [var] på dette tidspunkt verdens største sjøfartsby» i rederibiografien *Martin Mosvold: Mannen og verket* i 1956. Videre poengterer han at Farsunds flåte allerede i 1929 hadde inntatt en plass blant skipsfartens stormakter, da byen plasserte seg bak en liten gresk øy i kappløpet om å ha størst bruttotonnasje per innvåner med 57 brt. pr. hode. Videre beretter han at Farsund ikke lenge etter seilte forbi den greske motstanderen med hele 81 bruttotonn per innbygger i 1937.¹⁸⁴ Navnet på det greske stedet forblir ukjent, men øyen og konkurransen blir også nevnt i forbindelse med et radioprogram fra NRK i 1950. Programmet omhandlet Farsund og byens historie, og Harald Brøvig, sønn av Tharald, ble intervjuet av radiovert Julius Hougen. Her svarer Brøvig på spørsmål om hvordan det kunne ha seg at Farsund var verdens største sjøfartsby med at: «Ja det er vitsnok et faktum. Således konkurrerte vi før krigen med en gresk by om hegemoniet».¹⁸⁵ Også Dannevig og Abrahamsen understreker i bøkene at Farsund i 1937-38 hadde om lag 80 bruttotonn per innbygger, mot landssnittet på 1,5, og befester dermed at Farsundsflåten var overlegent på topp, og større enn noen ann by på kloden i forhold til innbyggertallet.¹⁸⁶

På bakgrunn av kildeomfanget jeg besitter, velger jeg å konkludere med at det er grunnlag for å akseptere påstanden om at Farsund var verdens største sjøfartsby tatt innbyggertallet i betraktning. Det skal poengteres at Farsundsbefolkningens valg om å betrakte seg selv som verdens største sjøfartsby ikke drar med seg noe heder, utenom verdien av selvskryt. Imidlertid vil jeg problematisere at kildeomfanget jeg besitter hovedsakelig stammer fra lokale aviser, lokale historikere og lokale skikkelser, dermed må objektiviteten bak kildene tas med en liten klype salt. Det lar seg vanskelig gjøre noe grundigere empirisk

¹⁸³ Farsunds Avis jubileumsnummer 30.12.1939

¹⁸⁴ Seland 1956: 79

¹⁸⁵ Hougen 1950

¹⁸⁶ Dannevig 1967: 460; Abrahamsen 2001: 379

forskning utover det tilgjengelige kildeomfanget jeg besitter, for å sikre kildene mines påstander som historisk korrekte. Det som derimot kan argumenteres for, er betydningen dette hadde for lokalbefolkningens ånd og tillit til sjøfarten. Lille Farsund hadde da noe «håndfast» å slå seg på brystet med, og kunne dermed takke sjøfarten med et takknemlig klapp på skulderen for å plassere deres hjemby på det internasjonale kartet.

5. Teoretisk drøfting

I kapittel 2 redegjorde jeg for hvilken teori og hva slags teoretisk vinkling jeg anvender i drøftingen av oppgaven. Michael E. Porters teori om næringsklynge og konkurransestrategi gir meg et teoretisk grunnlag for å kunne diskutere ulike faktorer ved Farsunds skipsfart, og dermed forsøke å kartlegge byens fortrinn for å forklare utviklingen sjøfartsnæring opplevde i den aktuelle perioden. Teorien om næringsklynge poengterer at det er omgivelsene, ikke selve aktørene, som ligger til grunne for graden av suksess klyngen kan oppleve. Næringsklyngen må inneholde en velfungerende infrastruktur, ha tilgang på kompetent arbeidskraft og rikelig kapital, samt fysiske faktorer som havn og gode sjøveier, knyttet opp mot stedets geografi.¹⁸⁷

Jeg vil, av praktiske grunner, omtale Farsunds sjøfartsnæring som en næringsklynge gjennom dette kapittelet, før jeg mot slutten diskuterer OM vi kan bruke begrepet deskriptivt for byens Rederne og byens sjøfartsnæring, når teoriens faktorer er kartlagt. Det er hele byens sjøfartsnæring jeg forsker på, ikke enkelte rederier. Redernes eventuelle negative eller positive personlige egenskaper, som entreprenørskap, konservative holdninger, tilpasningsdyktighet og lignende blir i denne sammenheng mindre vektlagt. Byens redere blir analysert som en del av et miljø, som en aktør tilknyttet et marked underlagt lokale, nasjonale og internasjonale rammebetingelser. Målet med å ta utgangspunkt i Porters klyngeteori er å løfte opp de generelle fortrinnene byens næring opplevde og brukte. Jeg vil i dette kapittelet diskutere de overordnede linjene, slik som syn på marked, konkurransestrategi, geografiske faktorer, demografi, tilknytning til marked, tilgang på ressurser, samarbeid og kultur for å nevne noen. Jeg vil imidlertid nevne enkelte rederier og redere der eksempler fra virkeligheten kan begrunne eller styrke argumenter eller aspekter jeg ønsker å belyse.

Det er som sagt de generelle fortrinnene og ikke de rederispesifikke som vil bli satt lys på i dette kapittelet. Imidlertid hadde ikke perioden like forutsetninger gjennom hele epoken fra slutten av 1880 til 1938, da sjøfartsteknologien utvikler seg og skipstypene og behovet fra markedet endret seg betraktelig i den aktuelle perioden, men jeg velger å se på de lange linjene og ta for meg epoken som «ett», med lave priser, innkjøp av rimelige skip og generelt investeringer i utadgående markeder. Jeg vil også løfte blikket over regionen for å se om noen av faktorene for Farsunds fortrinn og utvikling var særegent for byen, eller om det var andre forklaringer for at det var nettopp i Farsund at denne utviklingen skjedde. Jeg vil starte med å

¹⁸⁷ Dørum 2022: 242

undersøke og kartlegge hvilken konkurransestrategi Farsunds redere benyttet seg av, og hvordan de valgte å posisjonere seg i markedet. Deretter ønsker jeg å drøfte hvilke fortrinn redernes valg av konkurransestrategi medførte. Videre plasserer jeg Farsunds sjøfartsnæring inn i Porters diamantmodell, for å diskutere hvilke generelle fortrinn byens lokale redere kunne dra nytte av fra sitt geografiske sted, lokalt samarbeid og konkurranse, og tilgang på ressurser.

5.1. Konkurransestrategi

Porter uttaler at konkurranse er en fundamental del av dannelsen av et marked. Uten konkurranse og kun én aktør vil det ikke være noe marked å tale om, men én bedrift som vil ha et monopol på salgssituasjonen og i praksis all makt. For at konkurransen skal være bærekraftig er aktører nødt til å finne seg en profitabel posisjon i markedet, og en nøye gjennomtenkt konkurransestrategi vil hjelpe bedriften å posisjonere seg. I teorikapittelet nevner jeg Porters fem faktorer bedrifter må kartlegge når de skal utvikle sin konkurransestrategi; *trusselen fra nye konkurrenter, trusselen fra nye og bedre varer/tjenester, forhandlingsmakten til leverandørene, forhandlingsmakten til kundene, og rivalisering mellom eksisterende aktører*. Disse faktorene hjelper bedrifter å kartlegge markedet, og til å finne sin markedsposisjon. En måte å danne seg en profitabel posisjon i markedet er gjennom innovasjon, altså å tilby noe nytt til markedet, som kundene ønsker.

For Farsundsredere skulle deres «innovasjon» være lave priser og etter hvert et særs godt omdømme. For å kunne slå fast at Farsunds redere var plassert langs lavpris-aksen i markedet er det viktig at vi ser på, og sammenligne den lokale sjøfarten med den nasjonale og den regionale. Vi vet at en norsk sjømann tjente rundt halvparten av en britisk sjømann for samme stilling.¹⁸⁸ Vi vet også at rederistrukturen sentrert rundt partsrederier var et resultat av kapitalmangel som dro med seg lav risikovilje blant de lokale investorene for å satse alene. På det lokale planet kan vi se at det under konjunkturlaffet rundt 1890 gikk tapt store mengder kapital i regionen, og at næringen måtte se til anskaffelse av rimelige second-hand skip i utgående markeder for å kunne delta i det globale markedet. Atle Thowsen nevner også at under innkjøpene av Anglo-Saxons damptankere ble «det hele satt på sparebluss» som var «en gammel og velkjent oppskrift» for sørlandsrederne.¹⁸⁹ Som vi ser så var ikke Farsund alene om å tilby lave priser på frakter, dette gjaldt hele Norges sjøfartsnæring i perioden,¹⁹⁰ likevel

¹⁸⁸ Hodne 1981: 136

¹⁸⁹ Thowsen 1994: 68-69

¹⁹⁰ Hodne 1981: 136-141

klarte «små» Farsundsredere å karre til seg en del av markedet, og bygge ut den lokale næringen. Farsundsredere kunne tilby denne lave prisen på frakter av flere grunner, men de samles rundt et ønske om å komme seg rimelig inn på markedet, som nevnt, ved å gå til innkjøp av rimelige skip, gi relativt lav hyre til mannskapet, og søke lav risiko ved investeringene i sjøfartsnæringen ved å spre risikoen gjennom partsrederier og aksjeselskaper. Her er det viktig å poengtere at denne konkurransestrategien ikke var et særskilt valg fra Farsundsrederne, store deler av Norges redere fulgte samme konkurransestrategi.

Farsunds sjøfartsnæring valgte en konkurransestrategi de mente skulle fungere for profitabel drift i det lange løp. Og etter konkursbølgen som fulgte etter spekulasjonsfeberen under konjunkturlaffet mellom 1887 og 1890, valgte rederne å satse kapitalen på utgående markedet. Med utgående markedet mener jeg at Farsunds redere, gjennom flere faser av epoken, gikk til innkjøp av eldre skip for å ta del av markedet som ikke lenger var ettertraktet, og som tilbød lavere frakter siden teknologien og behovene hadde gått videre. Eksempelvis når treskutene fikk sin siste renessanse i perioden under konjunkturlaffet rundt 1890, og Farsundsredere kastet seg over investeringsmulighetene, og ved deres anskaffelser av dampskip for trampfart i siste halvdel av 1920-tallet. Dette var for å skaffe seg en rimeligere inngangsbillett, selv om markedene var marginale. Vi kan plassere Farsundsredernes konkurransestrategi inn i Porters fem faktorer.

1. *Trusselen fra nye konkurrenter.* Det var alltid en frykt for at nye konkurrenter skulle komme inn på markedet og posisjonere seg i nærheten til Farsundsredernes markedsposisjon. Men ved å presse ned egne utgifter, og sette skip på «sparebluss» som Thowsen kaller det, vil marginene for billigere drift minske.¹⁹¹ I praksis betyr det at de lave fraktprisene Farsundsrederne kunne tilby kundene sine, vil kunne minske sannsynligheten for å danne en åpning i markedet andre aktører kan utnytte.
2. *Trusselen fra nye og bedre varer/tjenester.* De fraktene Farsundsrederne kunne tilby var i flere forskjellige tidsepoker innenfor flere markedet, som ikke hadde like stor markedsandel, og med færre konkurrerende aktører. Det var imidlertid fullt mulig for andre aktører å tilby samme, og til og med bedre tjenester til kundene, men ved å opprettholde presset på lav fraktpris, lyktes Farsundsrederne i stor grad å unngå å bli presset ut fra markedet. Det er klart at næringens

¹⁹¹ Thowsen 1994: 68-69

teknologiske utviklinger gjennom tidene var en stor og kontinuerlig utfordring, men Farsundsrederne endret deler av sin konkurransestrategi etter markedet for å fremdeles holde profitabel drift i rederiene.

3. *Forhandlingsmakten til leverandørene.* Leverandører i denne sammenhengen vil hovedsakelig være andre rederier eller verft som bygget og solgte skip til Farsundsrederne. Som nevnt tidligere så ble strategien til byens redere prinsipielt endret etter konkjunkturblaffet. De lokale rederiene gikk til innkjøp av skip fra aktører som ønsket å selge. Dermed fikk Farsundsrederne eldre skip til en rimelig penge, siden leverandørene ikke lenger var interessert i å drifte skipene. Det ga rederne fra Farsund en fordel i forhandlingen, som kunne føre til lavere innkjøpspris på fullt brukbare, men eldre skip.
4. *Forhandlingsmakten til kjøpere/kunder.* Denne forhandlingsmakten til kundene henger i denne sammenheng tett opp mot *Trusselen fra nye og bedre varer/tjenester.* Så lenge konkurransestrategien og posisjonen i markedet dreide seg om lave priser, ville kundene ha færre valgmuligheter. Kundene ønsket så klart å betale så lite de kunne for å øke sin egen profittmargin, da lyktes lavprismodellen til Farsundsrederne også i å minske forhandlingsmakten til kundene ved å eliminere mange av alternativene allerede ved å prise dem ut av markedet.¹⁹²
5. *Rivalisering blant eksisterende konkurrenter.* Igjen så viser det seg at lavprisstrategien til Farsundsrederne, som nevnt i forrige punkt, førte til at det var færre konkurransedyktige rivaler å konkurrere mot på det internasjonale markedet. Flere av konkurrentene til byens lokale redere, var andre lokale redere. Byens redere, som jeg går nærmere inn på senere, kan argumenteres besatt en fellesskapsideologi som fremmet samarbeid fremfor konkurranse og rivalisering. Blant annet ble byens redere ble omtalt som «Farsund Kreds», som stammet fra inndelingen av kretser fra Norges Rederforbund.¹⁹³

På mange måter kan vi si at konkurransestrategien til Farsundsredere i perioden var effektiv i å minske konkurranse fra andre aktører. Å posisjonere seg som et lavprisalternativ i markedet var en strategi som plasserte dem i en del av markedet det allerede var stort trykk på aktørene.

¹⁹² Porter 1990a: 46-47

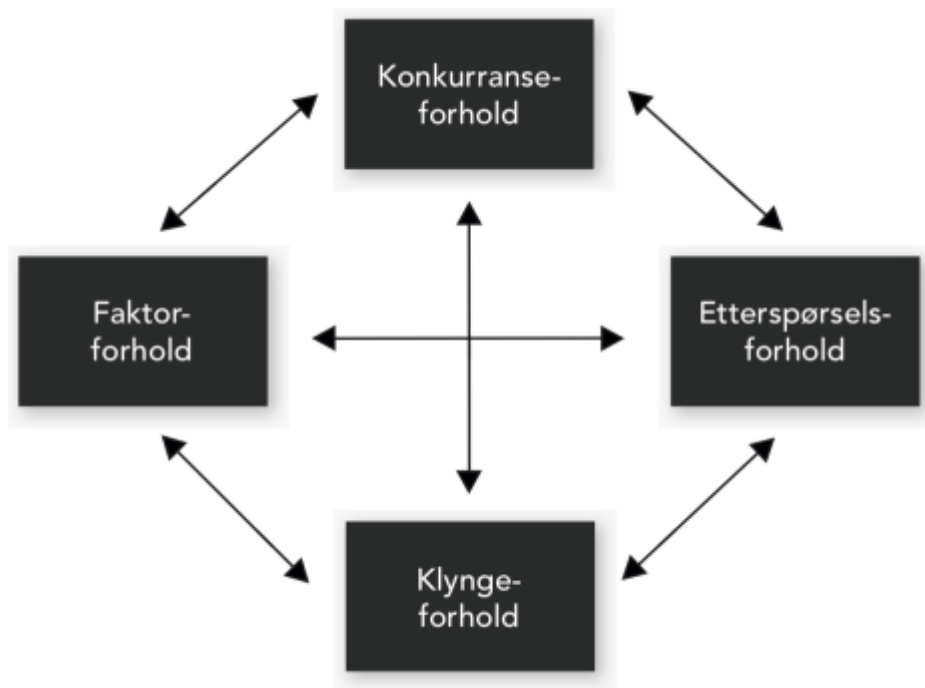
¹⁹³ Inng. Korrespondanse, sirkulær 1922-1928. Th. Brøvig's Rederi 1851-1991

Gjennom relativt lave hyrer til mannskapet, innkjøp av rimelig second-hand tonnasje og ønske om lav risiko,¹⁹⁴ sammen med en investeringsiver fra lokale innbyggere gjennom partsrederier og aksjeselskaper, klarte Farsundsredere å lykkes med sin konkurransestrategi i perioden. Den vellykkede strategien med å kjøpe rimelig når andre ønsket å selge, brukte rederne ved flere anledninger både ved Arendalskrakket i 1886, og da de kjøpte eldre franske og britiske jern- og stålskip før første verdenskrig. Den samme strategien ble også anvendt ved innkjøp av eldre dampskip for trampfart etter krigen, og ikke minst ved Mosvolds og Brøvig's anskaffelse av Anglo-Saxons damptankere mot slutten av 1920-tallet. Denne konkurransestrategien ble en del av identiteten til rederiene fra Farsund, da den gang på gang viste seg å bære frukter. Lavprismodell som konkurransestrategi kan sees på som et nasjonalt fortrinn, og det fungerte i å skille Norges redere fra internasjonal konkurranse, men hvilke faktorer skilte Farsund fra den øvrige regionale og nasjonale sjøfartsnæringen?

5.2. Næringsklynge

For å kunne undersøke hvilke faktorer som skilte Farsund fra regional og nasjonal sjøfart tar jeg i bruk Porters teori om næringsklynger. Næringsklynger kjennetegnes ved høy kvalitet på næringsomgivelser og at klyngen fremmer konkurransedyktigheten samt innovasjonsevnen til de aktuelle bedriftene i klyngen. For at vi skal kunne forstå hvilken merverdi rederiene fra Farsund kunne dra nytte av fra å være i en næringsklynge er det nødvendig at vi ser på næringsomgivelsene og diskuterer fordelene ved hver enkelt faktor i *diamantmodellen*. Det er viktig å påpeke at de fire faktorene delvis flyter inn i hverandre. Noen aspekter kan knyttes opp mot flere av faktorene, de vil bli presentert ved første relevante faktor, og trekkes frem igjen senere. Avslutningsvis vil jeg poengtere viktigheten, og eventuelt hvilke fortrinn byens lokale redere kunne dra nytte fra hverandre og om vi kan kalle Farsunds sjøfartsnæring for en næringsklynge.

¹⁹⁴ Hodne 1981: 136-141; Abrahamsen 2001: 325



Figur 1: Porters Diamantmodell

5.2.1. Faktorforhold

Faktorforholdene til en næringsklynge dreier seg om de nødvendige og/eller konkurransfremmende faktorene som finnes innenfor den geografiske avgrensningen til klyngen, som for eksempel tilgang på ressurser og arbeidskraft. Farsund, på lik linje som mange andre byer langs Sørlandskysten, har tradisjon for sjøfart og skipsbygging som strekker seg langt tilbake i historien. Som nevnt i tidligere kapitler så fikk Farsund status som losse- og ladested i 1795 mye grunnet stedets omfattende havarivirksomhet.¹⁹⁵ Det dro med seg rettigheter til å drive med handel og sjøfart i havnen. Dette viser oss at sjøfartstradisjoner for området har pågått i mye lengre tid enn fra slutten av 1700-tallet. Jochum Brinch Lund og hans familie har drevet med havarivirksomhet og reparasjonsarbeid på forbi passerende treskuter i lang tid, og Birger Dannevig beskriver et relativt tett samarbeid mellom regionens sjøfart og Holland allerede fra 1600-tallet.¹⁹⁶ Skipsfartstradisjonen i regionen blant arbeidere og eiere av virksomhetene plasserer en lokal kompetanse i byen. Når sjøfartseventyret i Farsund virkelig skulle skyte fart fra rundt 1890-tallet, var disse håndverks- og sjømennstradisjonene dypt integrert i byens virksomheter som kunne gi aktørene et fortrinn i næringen. Nyholmens Verft hadde drevet med skipsbygging og reparasjon av store og små

¹⁹⁵ Abrahamsen 2001: 84

¹⁹⁶ Dannevig 1967: 51-55

skip allerede fra 1803 på Gåseholmen, og Farsunds Verft ved Svinehagen var blitt et omfattende skipsverft allerede i 1850.¹⁹⁷

En av de kanskje viktigste faktorene Farsunds sjøfartsnæring besitter forbundet til det geografiske området og stedets ressurser, er befolkningens tradisjoner og kultur for sjøhåndverket. I lange tider, har tilknytning til sjøen vært en nødvendighet for beboelse og overlevelse i distriktet. Rederne har selv omtalt seg om viktigheten den sterke kulturen og den tradisjonsrike befolkningens tilknytning til sjøen har vært for dannelsen og opprettholdelsen av en solid sjøfartsnæring i byen.¹⁹⁸ Haugesund-skipsreder og president for Norges Rederforbund Christian Haaland berettet i sin tale i anledning *Farsund Kreds av Norges Rederforbund 25-års jubileum* i 1937:

Farsund og distr. har alltid sett på sjøen, på havet som sitt særlige element. – Worm-Müller har så ofte og så levende fortalt om nordmennenes «spirit of the sea» som forklaringen på vårt lands sukses når det gjaldt sjøhåndverket. Og neppe noe sted i landet er vel denne «spirit of the sea» mere utviklet enn her i Farsunds Krets.¹⁹⁹

Denne kulturen blant distriktets innbyggere og kompetansen slike håndverkstradisjoner bidrar med har hatt stor betydning for byens sjøfartsnæring. Et leserinnlegg i Farsunds Avis året før understreker også tradisjonene og betydningen av kunnskaper og ikke minst innstillingen til aktørene var særs viktige: «Så langt vi kan følge vårt lands historie tilbake i tiden vet vi at nordmennene ferdedes på havnene. [...] På dette område har vi mer ærerike tradisjoner enn noe sjøfartsland».²⁰⁰ De kulturelle fortrinnene undersøker jeg grundigere i *Klyngeforhold*.

Kompetansen og tradisjonene som var internalisert i mange av Farsunds innbyggere legger et godt fundament for byens rederinæring, og sammen med tilgang på rimelig og tilgjengelig arbeidskraft kunne denne kunnskapen spres til flere aktører i klyngen. Befolkningsveksten som befant seg i Norge på 1800-tallet, sammen med effektiviseringen i primærnæringene i samme periode, frigjorde mengder av arbeidskraft fra innlandet, og mange av disse søkte til kysten for arbeid. Som nevnt i kapittel 3 var Agderkysten det tettest befolkede området i landet fra 1800-tallet. Denne rimelige, ledige arbeidskraften ga muligheter for lokale aktører til å øke bedriftene sine, og ta på seg mer omfattende jobber.

¹⁹⁷ Lister nr. 62 25. april 2015; Abrahamsen 2001: 84

¹⁹⁸ Farsunds Avis nr. 129 25.08.1937

¹⁹⁹ Farsunds Avis nr. 129 25.08.1937

²⁰⁰ Farsunds Avis nr. 7 14.01.1936

Eksempelvis ved Farsund Verft kan tilgangen på mengder av tilgjengelig arbeidskraft bidratt til at verftet kunne ta på seg flere oppdrag, som å bygge flere og større skip, noe flere av rederiene i byen valgte å benytte seg av i oppstarten av den aktuelle perioden.

Etter hvert som antall lokale rederier og skip økte, økte også bestanden av arbeidere som hadde høstet erfaringer fra sjøfarten, enten som mannskap på skip, eller i andre næringer tilknyttet sjøfarten. I 1933 kunne Th. Brøvig konstatere at det var 334 lokale menn sysselsatt på Farsundsskip ut ifra mannskapslistene, dette tar ikke hensyn til Farsundsmenn som hadde tatt hyre på skip som var hjemmehørende i andre distrikter, eller som arbeidet i tilknyttede yrker.²⁰¹ Det befant seg en kultur og en mulighet for unge menn å reise til sjøs for arbeid. Denne selvfosterkningen i arbeidskraft ga de ledende aktørene i klyngen, rederne, verftene mm., en fordel med å ikke være bekymret for å gå tom for nødvendig, arbeidsom og kompetent arbeidskraft. Dette ble forsterket da Farsund Sjømannskole ble dannet 1854 som en privat navigasjonsskole, før den ble offentlig – kommunal – i 1897 for å utdanne blant annet lokale skippere, maskinister og kapteiner.²⁰² Disse måtte tidligere reise til Kristiansand for å avlegge eksamener for samme utdanning. Th. Brøvig påpeker dyktigheten byens maritime arbeidstakere besatt i 1937: «Våre sjømenn kan vi trygt sende ut i verden og vinne ære – våre sjømenn er de beste av de beste – innen alle grader – fra deksgutten til føreren på broen».²⁰³ Det kan argumenteres for at en lokal utdanningsinstitusjon i Sjømannsskolen, var en viktig faktor for å bygge formalisert kompetanse, og for byens videre utvikling innen sjøfart.

Selv om arbeidskraften sjøfartsnæringen benytter seg av blir omtalt som rimelig, var lønningene til de norske sjømennene høyere enn andre yrker med samme kompetansenivå (jordbruk, skogbruk og fiske), selv om de lå på rundt halvparten av lønnen til en britisk sjømann av samme yrkesstatus.²⁰⁴ Ved en lang tradisjon blant arbeidere i sjøfartsnæringen som bygget kompetanse, sammen med driften av Farsunds Sjømannskole, førte det til stor kunnskap og formell kompetanse i byen som var spesialtilpasset klyngens behov, dette skal jeg gå mer inn på under *Klyngeforhold*.

Det kanskje viktigste fortrinnet innen faktorforhold vil jeg definere som den geografiske lokasjonen til Farsund. President for Norges Rederforbund Christian Haaland derimot, omtalte Farsunds geografiske lokasjon som noe negativt i sin tale ved 25-årsjubileet:

²⁰¹ Farsunds Avis nr. 86 02.11.1933

²⁰² Salen 2005a: 211

²⁰³ Farsunds Avis nr. 129 25.08.1937

²⁰⁴ Hodne 1981: 136-141 & 179-182

For oss tilreisende, og i det hele tatt for folk utenfor dette distrikt, kan det synes nokså vanskelig å forstå hvorledes det har vært mulig å bygge op en så omfattende rederibedrift på et lite sted, som hverken fra geografis eller fra naturens side for øvrig kan sies å være særlig begunstiget.²⁰⁵

Her er jeg uenig i Haalands bedømmelse av gunstigheten den geografiske beliggenheten til byen medfører. Det er viktig å poengtere at Haaland er en ekstern personlighet, som nevnt kommer han fra Haugesund, så han representerer et perspektiv utenfra, som kanskje ikke var kjent med Farsunds geografiske fortrinn. På lokal målestokk ligger havnebassenget et lite stykke inn fra åpent hav, men ikke for langt inn eller bak for smale passasjer slik at det blir avansert å manøvrere seg frem. Havnen ligger naturlig beskyttet fra sterke vindkast og store bølger da skjærgården og høye omkringliggende fjell skaper noe livd for både innseiling og bryggekant. Løfter vi blikket ser vi at Farsund ligger nær Lindesnes, som fikk Norges første offisielle fyr allerede i 1655, som ble bygget for skip å navigere inn til trygge havner, grunnet de harde vær- og vindforholdene i området.²⁰⁶ Sørlandskysten ligger mellom Østersjøen og Nordsjøen, på en av Europas viktigste handelsruter. Østersjøen er hjemstedet til mange viktige havner, spesielt ved frakt av tømmer i perioden fra 1800-tallet. Skagerak er et værhardt område, der skip ofte søkte ly ved å seile nærme norskekysten da den norske topografien kunne beskytte fra vinden i større grad enn den flatere danskekysten kunne i sør. Dette førte til flere anløp av skip til Agderkystens byer, deriblant Farsund, der diverse reparasjoner måtte gjøres, eller havarier kunne fastslås.

Farsund hadde fortrinnsnivende faktorer som fremmet næringen i byen innenfor byens geografiske avgrensning. Disse faktorforholdene ser vi igjen i flere av Sørlandets kystbyer, og det tegner oss det bildet at Sørlandets sjøfartsnæring hadde gode geografiske fortrinn. Likevel ser vi at Farsund har lokale faktorer som skiller seg ut fra regionen. Farsund hadde i liten grad, verken i den aktuelle perioden eller tidligere, noe annen konkurrerende næring som kunne friste arbeiderne eller investorene i samme grad, et poeng jeg går dypere inn på i *klyngeforhold*. Det var på mange måter «opplagt» hva Farsunds hovednæring skulle bestå av, sjøfart.

²⁰⁵ Farsunds Avis nr. 129 25.08.1937

²⁰⁶ Dannevig 1967: 37

5.2.2. Etterspørselsforhold

Etterspørselsforhold dreier seg hovedsakelig, ifølge Porter om hjemlig etterspørsel, og beskriver etterspørselen i det hjemlige markedet som nasjonale og regionale aktører har til næringsklyngen. Sjøfartsnæringen i Farsund, på lik linje som den nasjonale, hadde sin grobunn fra etterspørsel fra det hjemlige markedet blant annet som linjefart og kystfart. Imidlertid skulle næringen etter rimelig kort tid bevege seg over til å bli en aktiv aktør på det globale markedet, og etterspørselen fra utlandet skulle overgå den hjemlige etterspørselen både i omfang og profittmargin. Derfor velger jeg å utvide Porters definisjon av etterspørselsforhold fra kun å omtale den hjemlige etterspørselen, til å få en tredelt definisjon som tar for seg både den hjemlige og den globale etterspørselen, samt etterspørselen innad blant klyngens aktører. Sistnevnte er for å forsøke å diskutere hvordan etterspørsel blant klyngens interne aktører på ulike varer og tjenester kan styrke klyngens posisjon og tilstedeværelse i markedet gjennom konkurranse.

Den tidligste hjemlige etterspørselen kan i Farsunds sjøfartsnærings sammenheng beskrives som den faktoren som la grunnmuren for hvilke fortrinn næringen skulle dra nytte av senere i utviklingen. Begrunnelsen for det mener jeg er i at den hjemlige etterspørselen både slipte næringen og dyttet den ut i det globale marked. Kystfarten var allerede i tiårene etter Napoleonskrigene den mest ekspansive næringen i Farsunds tolldistrikt.²⁰⁷ Små skip fraktet varer og befolkning langs kysten til store og små havner, både i nærdistriktet som Austad, Spind og Loshavn, og til større byer som Flekkefjord, Mandal og Kristiansand. Her måtte rederne tilpasse utgiftene etter inntektene som kom inn for ikke å prise seg ut av markedet. Distriktet var i perioden ikke rikt av noe slag, så for å holde skipene langs kystfarten gående måtte skipene driftes billig, settes i «sparebluss». Denne tankegangen om å drifte sjøfart langs kysten rimelig har lenge vært til stede blant distriktets redere, og derfor argumenterer jeg for at den tidlige hjemlige etterspørselen har slipt næringen til å være kostnadseffektive. Et fortrinn distriktets redere skulle dra stor nytte av på det globale markedet.

Det er viktig å tenke at før den norske sjøfartsnæring ble en egen eksportvare, dreide den seg rundt eksport av hovedsakelig trelast og fisk fra norske og svenske byer. Norge og Sverige var under union frem til 1905, så svensk etterspørsel regnes som «hjemlig» frem til unionsoppløsningen. Behovet for frakt av fisk og trelast var en hjemlig etterspørsel som introduserte og dyttet norske skip ut i den store verden. I starten hadde de med seg salt eller

²⁰⁷ Abrahamsen 2001: 24

andre varer på hjemveien, før skipene etter hvert nærmest utelukkende fraktet mellom utenlandske havner. Ved at de lokale rederiene og sjømannsstanden fikk erfaring fra å seile, og ikke minst korrespondere med fjerne og fremmede havner, kan ha sådd tanker om å delta i det globale fraktmarked. Profittmarinen økte, rederne så en mulighet for økt avkastning og sjømennene om bord i skipene kunne også heve høyere hyre fra lengre frakter. Dermed kan den hjemlige etterspørselen introdusert næringen til det globale marked, og lokale skip dyttet ut på det globale farvannet i søken etter frakter og rikdom.

Næringsklyngens etterspørselsforhold dreier seg også om klyngens etterspørsel innad i klyngen, nærmere forklart den etterspørselen klyngens aktører har til andre aktører i klyngen. Farsunds sjøfartsnæring var en næringsklynge der de internasjonale rederiene tronet øverst, som den delen av klyngen som handlet med det store markedet, og dro kapital inn til de lokale aktørene. Både rederiene og verftene hadde en stor etterspørsel av råvarer i starten av seilskutetiden rettet mot kvalitetstømmer og kompetent arbeidskraft, og om disse kunne finnes lokalt var det en kostbesparende fordel. Etterspørselen av tømmeret til nybygg og reparasjoner var det lokale bønder og skogseiere som kunne tjene penger på, og ofte var tømmeret en del av betalingen for sin del av et partsrederi. Kompetent arbeidskraft må sees på som en lokal råvare, og den var det høy etterspørsel av. Det var særlig lokale håndverkstradisjoner rundt seilmaking, skipsbygging og taumaking etterspørselen dreide seg om frem til jern- og stålskutetiden, før etterspørselen dreiet mot kompetente sjømenn.

Etterspørselen etter kompetente arbeidere var jevnt over høy, så det dannet seg en kompetansekultur i Farsund. Etter mange år i arbeid, mange arbeidere og mye høstet erfaring, var det mye kunnskap i befolkningen. Rekrutteringen av nye unge sjømenn var som sagt høy, og for mange av disse var det klart for dem fra tidlige alder at de skulle reise til sjøs å skaffe arbeid så fort de var konfirmert eller ferdige på grunnskolen. Sjømannskolen var også en bidragende faktor på rekrutteringen. Mange, spesielt gutter, hadde vært rundt fedre og onkler som seilet siden de var små. Dette førte til at den unge arbeidskraften allerede hadde en del kunnskap om næringene før de startet i arbeid. Denne kompetansekulturen som etter hvert utartet seg i Farsund, ble dannet grunnet en høy etterspørsel etter kompetente arbeidere fra klyngen, arbeidere ønsket å vise seg attraktive for sine fremtidige arbeidsgivere. Det var også en tradisjon, og et ønske for Farsunds redere å rekruttere mannskap fra egne hjemtrakter da de ofte var lojale mot sin arbeidsgiver.²⁰⁸ Eksempelvis hadde Brøvigsskipet skipet *G.C. Brøvig* i

²⁰⁸ Abrahamsen 2001: 45; Abrahamsen 2014: 128

1933 en totalbesetning på 36 mann, der hele 33 av dem var fra Farsund og nabokommunene Lyngdal, Spind, Lista og Herad.²⁰⁹

Det var også en etterspørsel etter lokal tilgjengelig kapital. Farsund hadde i den aktuelle tidsperioden både en Sparebank og en Privatbank. Farsund Privatbank A/S hadde en særlig tett tilknytning til byens redere, med flere av dem sittende i styret, og som undertegnede garantister for banken, garantistene for Farsund Privatbank kommer jeg grundigere tilbake til i *klyngeforhold*.²¹⁰ Den fortrukne rederistrukturen var i perioden partsrederier og aksjeselskaper strukturert rundt enkelte skip, som var ment for å spre risikoen, og minske behovet for oppstartskapital. Både de store skipsrederne, og de alminnelige arbeidere ønsket denne rederistrukturen da etterspørselen etter investeringsklare skip og partsredere var stor fra begge sider av avtalen. Alle ville ha de best egnede personene til å samarbeide med. Vi kan se at etterspørselen innad i klyngen rundt kvalitetstømmer, kompetent arbeidskraft, tilgjengelig kapital og best mulig sammensetning av partsredere har bidratt via konkurranse til å få de beste varene, arbeiderne, rederne og generelt omstendighetene for det enkelte skip. Denne interne etterspørselen bidro til at næringen i distriktet ble effektivisert for drift under de beste omstendigheter.

Etterspørselen klyngen opplevde utad fra det globale markedet, var variabel, men til tider veldig høy. Dette representeres i antall skip Farsundsrederne har i aktiv fart gjennom perioden. Jevnt over har det vist seg at de lokale rederne har vært vellykkede i å tilby de tjenestene som markedet har etterspurt, men byens rederier opplevde også dårlige perioder med konkurser og mange skip i opplag. Det som talte for Farsundsrederiene var deres konkurransedyktighet, til og med i marginale tider og lite profitable markeder. Etterspørsel etter lavprismuligheter vil alltid være til stede i alle markeder, unektelig kan vi argumentere for at lavprissetterspørselen vil være høyest i lavkonjunkturer. Etterspørsel etter frakter med lav pris, og Farsundsredernes evne til pålitelighet og bruken av dyktig mannskap, førte til at byens redere fikk et godt omdømme blant de aktørene som brukte deres tjenester, som igjen økte etterspørselen etter næringsklyngens hovedvare, sjøfart.

En næringsklynges etterspørsel, både innad i klyngen, men også fra markedet fungerer som en indikator for å forklare om en klynge er vellykket eller ikke. Ved lav etterspørsel fra markedet vil færre av klyngens interne varer og tjenester bli betalt for. Om etterspørselen innad i klyngen er lav vil det vise oss et mett marked, som ikke opprettholder sin

²⁰⁹ Dannevig 1974b: 158

²¹⁰ Abrahamsen 2001: 351; Farsund Privatbank A/S, Farsund / Rekonstruksjon 1931-. Norges Bank Avdeling Kristiansand 1816-2001

konkurransedyktighet. Konkurransen og etterspørsel henger tett sammen. Høy intern etterspørsel fører til flere produserte varer fra leverandørene, høyere press på kunnskap og kompetanse blant arbeiderne og vil resultere i et høyere utbytte fra klyngens hovedaktører som selger varer og tjenester ut mot et marked.

Fortrinnene Farsunds sjøfartsnæring fikk fra etterspørsel, både hjemlig, intern og global kan beskrives som en nødvendighet for at rederne kunne drifte lønnsomt i både profitable og marginale tider. De hjemlige markedets etterspørsel som slipte kostnadene og dyttet Farsunds sjøfartsnæring ut mot det globale markedet vil jeg beskrive som grunnmuren for det kanskje viktigste fortrinnet byens – og Sørlandets – redere hadde, nemlig å kunne drifte rederier på lave utgifter, samtidig som de var aktive aktører på et globalt marked. Den interne etterspørselen var også med på denne sliping av næringen, men på andre områder. Min påstand er at den interne etterspørselen bidro til at det ofte var de mest kompetente som drev næringen, på alle nivåer i klyngen. Og etterspørselen fra det globale markedet var høyest nødvendig for at vi i det hele tatt kan tale om en norsk sjøfartsnæring. Uten etterspørsel etter norske skip ville aldri Farsunds redere kunne hevde seg i den internasjonale konkurransen.

5.2.3. Konkurransforhold

Klyngens konkurranseforhold dreier seg også om interne og eksterne forhold. Fravær eller tilstedeværelse av både intern og ekstern konkurranse kan endre forutsetningene til klyngen og dermed endre konkurransestrategien for å opprettholde eller øke profitabel drift. Den interne konkurransen i Farsunds maritime næringsklynge ligger hovedsakelig mellom rederiene ut mot det globale markedet, men også blant flere lokale underaktører. Som deltaker av et globalt fraktmarked var det også høy ekstern konkurranse fra andre internasjonale rederier, både om frakter, men også om mannskap.

Den interne konkurransen innad i klyngen mellom de ledende rederiene var absolutt til stede. Flere av de lokale rederne hadde like flåtestrukturer gjennom store deler av perioden, med individuelle forskjeller på antall, størrelse og generelt omfang på flåten. Vi kan se i litteraturen, at Farsundsflåten i seilskutenes storhetstid ved utgangen av 1891 bestod av 78 hjemmehørende skip og hele 65 av dem var «Barker», som vil si skuter med tre eller flere master.²¹¹ Rundt 40 år senere bestod Farsunds flåte nærmest utelukkende av dampskip konstruert for trampfart.²¹² Farsund hadde i 1929 hadde skaffet seg en fremskutt posisjon innen dampskipsfarten, og befant seg på 10. plass over landets største dampflåter.²¹³ Dermed

²¹¹ Dannevig 1967: 205-207

²¹² Abrahamsen 2022: 39

²¹³ Dannevig 1967: 425

var rederne i Farsund samstemte i hvilken type skip de gikk til anskaffelse av, som resulterte at de driftet rederivirksomhet i samme deler av markedet. Dette ga byens redere fortrinn gjennom standardisering av flåten. Da ble behovet hva gjelder vedlikehold og kunnskap for drift av skipene tilnærmet lik og dermed kunne kunnskapen og ekspertisen brukes på en bred del av flåten. Farsundsredernes tilnærmede like flåtestruktur og like posisjoner som aktive aktører i samme marked la opp til konkurranse mellom byens redere, noe som knytter byens redere sammen i en klynge. Selv om denne åpenbare konkurransen blant byens redere om arbeidskraft og frakter var til stede, skulle det imidlertid vise seg at de ledende rederne i Farsund Kreds av Norges Rederforbund oftere samarbeidet, enn de konkurrerte mot hverandre, både tilknyttet rederivirksomhet, men også i sammenheng med driften av Farsund Privatbank A/S.²¹⁴ Samarbeidet mellom byens redere kommer jeg tilbake til i neste delkapittel, *Klyngeforhold*.

Et annet aspekt av den interne konkurransen var blant partsrederne. De ønsket å investere sine midler sammen med rederne for å oppnå høyest mulig avkastning. Det var konkurranse mellom hvilke investeringsmuligheter, skip, som hadde de beste forutsetningene til lønnsom avkastning. Konkurranse på hvilken sammensetning av partsredere som ville være best i den gitte situasjon, men også konkurranse på hva partsrederne kunne stille opp med som betaling, spesielt tidlig i perioden da innkjøpsprisen ofte var noe annet enn ren kapital. Denne konkurransen blant partsrederne hadde ringvirkninger til håndverkerne og arbeidstakerne. Arbeiderne ønsker gjerne å jobbe på skip der rederne var pålitelige og hadde erfaring. Konkurransen gjelder også andre veien, der rederne kun ønsker den mest kompetente og kostnadseffektive arbeidskraften om bord på sine fartøyer. Etter hvert som flere skip og flere partsrederier ble dannet, oppstod det en mangel på kompetanse for de rederne som kom sist til. Flere av skipperne på Lista som fikk ansvaret for skutene hadde aldri fått det under «normale forhold».²¹⁵ En av byens partsredere innrømmet til *Lister* i 1896, dersom en hadde «bestaaet navigationseksamen» kunne han bli skipsfører «uansett om han ellers havde den nødvendige dygtighed og kundskaber».²¹⁶

Imidlertid var også organiseringen av partsrederiene viktig, og en del av konkurransen som skulle legge best til rette for rederinæring. Skipsreder G.C Brøvig, oppkalt etter sin bestefar, omtalte de dårlig strukturerte partsrederiene i et avisinnlegg vedrørende Farsunds Avis 50-års jubileum. Han beretter at i starten av perioden var partsrederiene strukturert slik at

²¹⁴ Farsunds Avis nr. 38 16.05.1916

²¹⁵ Worm-Müller 1950: 415

²¹⁶ Lister nr. 91 18.11.1897

alle medlemmene var «solidarisk ansvarlige – en for alle og alle for en», der partene var tegnet av venner og kjente. Dette førte til at om «nogen av medrederne som ikke kunde betale, så måtte de andre betale til siste trevl».²¹⁷ Dette var en medvirkende faktor til at det gikk så galt som det gjorde etter konjunkturblaffet rundt 1890-årene. Partsrederiet som rederiform, måtte omstruktureres for å være mer motstandsdyktig i fremtiden. Denne interne konkurransen blant klyngens aktører har ifølge Porter ingen direkte positiv effekt, men det har den effekt at det vil styrke aktørene i det lange løp, og dermed løfte hele klyngens konkurransefortrinn, lønnsomhet og fremme klyngens posisjon i markedet.²¹⁸

Den eksterne konkurransen klyngen kan oppleve fra markedet kommer gjerne i form av andre, ikke-tilknyttede, aktører som ønsker å drifte i samme del av markedet som klyngens hovedaktører. Ekstern konkurranse om fraktavtaler kom både fra andre regionale, nasjonale og internasjonale rederier, men disse konkurrentene skaper også en konkurranse om den kompetente lokale arbeidskraften. Vi kan se i en tabell over de ti Største Sørlandsrederne i 1939, sortert etter bruttotonn, at både førsteplassen, tredjeplassen og åttendeplassen er redere fra Farsund, henholdsvis Th. Brøvig, Martin Mosvold og Lundegaard & Sønner. De resterende rederne fra Risør, Arendal, Grimstad og Kristiansand står oppført med mellom 16 000 og 35 000 bruttotonn, som er av vesentlig størrelse og viser oss at selv om Farsundsrederne befant seg i en gullalder, var ikke de resterende Sørlandsrederne langt bak, noe som spisset konkurransen fra konkurrerende hjemlige aktører.²¹⁹ Konkurransen foregikk på det internasjonale fraktmarkedet, så vi kan konstatere at andre nasjonale rederier fra Østlandet og Vestlandet også bidro til konkurranse, samt andre internasjonale aktører.

Konkurranse om å tilegne seg de beste sjømennene fra en lokal kompetent sjømannsstand ble også en nasjonal, til dels internasjonal konkurranse. Norges sjømenn ble betalt relativt lite, sammenlignet med tilsvarende stillinger under andre vestlige flagg. De lokale kompetente sjøfartsarbeiderne Farsunds redere kunne nyte godt av, var alltid i fare for å ønske seg bort til høyere hyre fra andre rederier. Imidlertid kunne Farsunds redere også funnet enda billigere arbeidskraft fra fjerne regioner, dette skjedde også i relativt stor grad rundt 1920- og 30-tallet, der Farsundsskip hadde utenlandsk mannskap og norske kapteiner, gjerne mannskap fra den fjerne Østen.²²⁰ Th. Brøvig beretter i Farsund Avis i 1933 at det fantes mange lokale sjømenn som hadde tatt på seg hyre på rederier fra andre steder. Brøvig

²¹⁷ Farsunds Avis jubileumsnummer 30.12.1939

²¹⁸ Porter 1990a: 100-107

²¹⁹ Thowsen 1995: 113

²²⁰ Abrahamsen 2001: 389

beskriver at konkurransen om å ha det beste mannskapet om bord i skipene, trakk dyktige lokale sjømenn til andre, ikke-lokale rederier. Det kan også diskuteres at det befant seg en overflod blant den lokale sjømannsstanden som dyttet dem ut til andre rederier, men i samme avisartikkel skriver Brøvig at 246 av 580 sjøfolk sysselsatt på Farsundsskip kom fra steder utenfor Farsund, Lista, Lyngdal, Herad, Spind og Kvås.²²¹

En av årsakene til at det fantes en så stor andel av sysselsatte sjømenn på hjemmehørende skip som ikke var fra distriktet kan tyde på at det var stor etterspørsel etter den høye kompetansen Farsunds sjømannsstand besatt fra andre distrikter. Videre i avisartikkelen understreker Th. Brøvig at, «... alle de sjøfolk fra vort distrikt som har hyre om bord i skibe, der er hjemmehørende annensteds i vort land, og de mange kystfarere, som hører hjemme i vort distrikt ...», som viser oss at det i samtiden var kjent at «mange» lokale sjømenn valgte å påta seg hyre om bord i ikke-lokale skip.²²² På denne måte var Farsundsrederne nødt til å hyre inn mannskap utenfra for å dekke opp behovet om bord i skipene. Det «oppdekkende» mannskapet som ble hyret inn var ofte utenlandske, og av det billigere slaget. Vi har eksempler der skip seilte med norske offiserer og utenlandsk mannskap. Eksempelvis kan vi se på Brøvigsskipet *Andrea*, som seilte de første driftsårene fra 1932 med frakter i Det Fjerne Østen utelukkende med rimelig kinesisk underordnet mannskap og norske overordnede offiserer.²²³

Konkurransen og samarbeid er rake motsetninger, men også knyttet tett opp mot hverandre. Som nevnt var det til tider et godt samarbeid mellom Farsunds redere. Da Stortingets sparekomité kom til den beslutning at de skulle begrense åpningstidene til Farsund Telegrafstasjon i 1928 grunnet «dårlig butikk», samlet byens redere seg for å skrive et brev til Stortinget for å protestere mot beslutningen. Argumentasjonen deres var at rederne var avhengige av å kunne både sende og motta telegrammer døgnet rundt siden skipene ble sluttet «trip for trip». En innskrenking av telegraftjenesten kunne få «sjæbnesvangre følger» for byens rederinæring.²²⁴ Brevet til Stortingets sparekomité er et eksempel på at samarbeid mellom Farsunds redere, bidro til å styrke deres posisjon i markedet, som hadde endt annerledes om de ikke hadde stått sammen.

Fortrinnene Farsunds redere fikk ut av konkurransen næringen opplevde, både internt og eksternt var med på å forme næringen til å kunne stå imot større utfordringer, og gjøre den

²²¹ Farsunds Avis nr. 86 02.11.1933

²²² Farsunds Avis nr. 86 02.11.1933

²²³ Dannevig 1974b: 146

²²⁴ Inng. Korrespondanse, sirkulær 1922-1928. Th. Brøvigs Rederi 1851-1991

mer bærekraftig i det lange løp, med tanke på økonomiske og driftsmessige forhold. Den tilnærmet standardiserte flåtestrukturen, det gode samarbeidet mellom byens redere sammen med en bedret organiseringen og konkurranse blant partsrederne for best mulig utgangspunkt er viktige faktorer for lønnsom drift i et marked med hardt konkurransepress. Ved å legge til konkurranse om de beste og rimeligste sjømennene, og konkurranse fra interne og eksterne rederier om fraktavtaler vil det føre til ytterligere sliping av næringen for å styrke dens posisjon, i harmoni med kapitalistisk tankegang. Konkurranse er nødvendig for å drive profitabelt i et eksisterende marked. Konkurranse driver innovasjon, og «innovasjonen» til Farsunds rederier var deres konkurransestrategi, lave priser på fraktmarkedet. For å i det hele tatt være konkurransedyktige, og lønnsomt drifte et rederi i et lavprismarked, er konkurranse i alle ledd viktige for å presse ned prisen og løfte opp kvaliteten på arbeid og varer. Noe som samsvarer med Porters teori.²²⁵

5.2.4. Klyngeforhold

Klyngeforholdet dreier seg blant annet om antall ulike kunnskapsbesittende aktører innenfor klyngen, og samhandlingen dem imellom. Jo mer komplett næringskjede og jo høyere spesialtilpasset kunnskap en næringsklynge besitter, jo større vil kunnskapsnettverket være, og med god kunnskapsflyt mellom aktørene, vil dette gagne alle aktører i næringsklyngen. Klyngeforhold tar også for seg om klyngens avgrensede område besitter en resultatfremmende kultur blant befolkningen og lederne som i Farsunds tilfelle kan spores tilbake mange århundrer. Stedets kultur vil også vise seg i strukturen av aktørene, og hvordan et rederi ønsker at det skal driftes.

Klyngeforhold er kanskje den mest kompliserte faktoren fra diamantmodellen da den tar for seg aspekter som er vanskelig målbare, som klyngens kultur og samarbeidsevne gjennom informasjonsflyt. Kunnskapsflyten mellom aktørene i klyngen ble dannet, i Farsunds tilfelle, først og fremst gjennom erfaringsbasert kunnskap. Erfaringer fra å administrere, drifte og arbeide på skip i forskjellige farvann og økonomiske tider. Kunnskapen og kompetansen skulle etter starten av Sjømannsskolen i 1854, både deles til skolen, men også hentes ut fra de ferdigutdannede elevene. Ved anskaffelse av en sjømannsskole i en sjøfartsby er det særs viktig at kunnskapen flyter begge veier, og det var et klart tegn fra sjøfartsnæringen at Farsund ønsket å drive sjøfart, også i lang tid fremover. Det kan vi se da Sjømannsskolen i 1954 flyttet til nye lokaler på Sundsodden, med en total prislapp på 600.000 kroner som var

²²⁵ Porter 1990a: 100-107

en felles økonomisk investering av formannskapet og byens redere.²²⁶ Kunnskapsflyt mellom ulike aktører i samme næringskjede eller næringsklynge vil fungere som en kalibrering av aktørene opp mot markedet for videre lønnsom drift i det lange løp, og det viser seg å være et klart fortrinn for byens redere.

Farsund Kreds og den tilhørende næringsklyngen var en rimelig komplett næringskjede i starten av den aktuelle perioden. Kjeden kunne se slik ut: skip ble konstruert ved lokale verft, bygget av lokale håndverkere, med lokal tømmer, finansiert av lokale partsrederier, vedlikeholdt ved lokale arbeidere, driftet ved lokale sjømenn, seilet av lokale kapteiner og administrert av lokale redere. Men store deler av denne komplette næringskjeden skulle falt bort, Farsunds Verft vet vi bygget sitt siste skip i 1858, men likevel opprettholdes næringen. Det forteller oss noe om at sjøfartsnæringen i sin natur er «flyktig», ved at lokal kompetanse er viktig, men kan også erstattes. Etter jern og damp ble det foretrukne konstruksjonsmaterialet og fremkomstmiddel, hadde imidlertid næringsklyngen i Farsund enda en rekke kunnskapsrike, kompetente og erfarne individer. Disse kunne dele sin kunnskap og bruke sin kompetanse til å løfte den generelle kunnskapen til klyngens aktører. Eksempelvis fra kapteiner som gjennom sin erfaring kunne videreformidle nyttig informasjon videre til andre yrker eller aktører i klyngen som behøvde det.

Kulturelt vet vi at sjøfart lenge har vært en stor del av Agder-kystens lange historie. «Industries become celebrated in a nation for reasons that can be deeply rooted in history, geographic location, social structure ...» beretter Porter.²²⁷ Og vi kan trekke slutninger om at sjøfartens posisjon i Farsund, og Agder-kysten for øvrig har sterke tilknytninger til stedets historie, geografi og sosiale struktur. Her trekkes linjer tilbake til Lund-dynastiet i Farsund fra 1700-tallet, der næringstoppene stammet fra maritim næring, og deres styrkede posisjon i «byen», noe vi også ser blant Farsunds 1900-talls redere. Videre nevner Porter at om prestisje og nasjonale prioriteringer favoriserer en næring, vil ringvirkningene til konkurransefortrinnene øke kraftig.²²⁸ Denne prestisjen og ønsket om å ta hyre om bord på skip blant lokalbefolkningen var en viktig lokal faktor, og vi kan tenke oss til at det var en sentral årsak til åpningen av Farsund Sjømannskole allerede i 1854.

Å ta hyre på sjøen var sosialt traktet som et ærverdig yrkesvalg, og Porter nevner at «celebrated professions or industries» tiltrekker seg de største talentene, og sikrer næringen en

²²⁶ Salen 2005a: 211

²²⁷ Porter 1990a: 115

²²⁸ Porter 1990a: 115

jevn tilstrømning av nye arbeidere.²²⁹ Sjømannskolen hadde rundt 20-30 årlige påmeldte elever rundt 1920- og 30-årene, der hoveddelen var i «styrmannsklassen», og et mindretall i «skipperklassen».²³⁰ Opprettelsen av Farsunds Sjømannskole ble i seg selv en forsterkende faktor for opplæringen og utdannelsen av standardisert kompetanse blant Farsunds sjømannsstand, gjennom at et steds suksess avhenger av hvilke typer opplæring og utdanning den unge lokalbefolkningen velger å fordype seg i.²³¹ Gjennom prestisjen og de gode jobbmulighetene som var knyttet til sjøfarten lokalt, valgte flere av Farsunds skoleungdom å ta utdanning på Sjømannskolen. Det hele kan beskrives som en positiv spiral for den lokale sjøfarten ved at Sjømannskolen økte kunnskapsnivået til den tilgjengelige arbeidskraften, som ga rederne bedre utgangspunkt for suksess, redernes og næringens suksess løftet lokalsamfunnets syn på næringen, og den økte prestisjen førte til at hyre på sjøen fortsatt var ettertraktet, som førte til at flere unge søkte seg inn på Sjømannskolen. Slik fortsatt spiralen, forutinntatt at næringen ikke befant seg i en nedadgående periode.

En annen del av kulturen i den aktuelle perioden gjelder yrkestitler. Det er viden kjent at yrkestittel før i tiden ofte ble oppgitt før navn, og fulgte personen tettere hva gjelder status, personlighetstrekk og identitet enn det gjør i dag. Yrkestittelen «Skipsreder» ble ikke utelukkende nevnt for å forklare hva rederne arbeidet med, men tittelen var forbundet med høy sosial status. I kyst-Norge brakte tittelen også med seg en viss prestisje. Likeså var yrkestittelen en stor del av personens identitet, der rederiets opp og nedganger ble direkte reflektert over på rederen personlig. De vellykkede rederne ruvet i lokalsamfunnet, ikke utelukkende økonomisk, meg og hva gjelder det kulturelle, sosiale og det politiske, og de ble ofte ansett som småbyens «fremste menn».²³² Dette ga rederne et styrket insentiv for å være vellykkede, selv om det til dels var sosialt akseptabelt å gå konkurs om det virkelig ble satset for å lykkes. Vi vet at tilnærmet hele Farsunds sjøfartsstand opplevde konkurser etter storsatsing under konjunkturblaffet rundt 1890, og at Martin Mosvold mistet sine skip og måtte bøte med å miste hjemmet sitt på Renneville, nå Møllevannsveien, i Kristiansand i 1923 før han i løpet av 1930-årene bygget seg opp og ble Sørlandets største reder.²³³ Frykten for å tape, var ikke større enn gleden av eventuell suksess, et tankesett som var helt nødvendig for datidens redere for å kunne stå imot ved nedgangstider, som ofte ble en periode for nye investeringer blant Farsundsrederne.

²²⁹ Porter 1990a:115

²³⁰ Lister nr. 113 28.08.1928; Lister nr. 102 03.09.1930

²³¹ Porter 1990a: 114

²³² Abrahamsen 2014: 109

²³³ Worm-Müller 1950: 350; Seland 1954: 62

Strukturen til rederiene og hvordan de ble ledet stammer ifølge Porter fra stedets generelle kultur og holdning mot autoritet.²³⁴ Helt tilbake til Lundenes tid i Farsund fra 1700-tallet har vi eksempler på viktige næringsdrivere som aktivt velger å ikke distansere seg fra den øvrige lokalbefolkningen, selv om det finnes tydelige skiller som formue og påvirkningskraft. Det var i lengre tid lite synlig polarisering blant innbyggerne i Farsund, det bidrog også byens redere til i den aktuelle perioden. Litteraturen har pekt på at felleskapet blant byers elite og småbybefolkningen bidro til en «sosial integrasjon på tvers av alle klasseskiller», som førte til at den «sosiale polariseringen på Sørlandet ble lavere enn i resten av landet».²³⁵ Vi ser dette i ansettelsesprosessen til Brøvig Rederi. Sønnen, Harald Brøvig, fortalte at Tharald «gav seg alltid god tid til å bli kjent med nye sjøfolk». De potensielle nye sjømennene måtte inn på kontoret for en samtale før de fikk hyre, og om Tharald følte han ikke kjente personen eller familien godt nok tok han gjerne et besøk til familiens hjemsted for å hilse på. Brøvig skal ha følt et ansvar for hans ansatte og han var opptatt av tillit da han ba sine kapteiner om å «betrikte båtene som sine egne».²³⁶ Rent kildekritisk er det viktig å poengtere at siden kilden er Tharalds sønn, kan vi ikke se det som en objektiv sannhet. Imidlertid kan det gi oss et innblikk i hvordan rederne i perioden arbeidet mot å minske avstanden mellom dem og lokalbefolkningen. Denne personlige tilnærmingen til sine ansatte og sjøfartsnæringen for øvrig, viser oss noe av kulturen og identiteten forbundet med å være skipsreder i Farsund den aktuelle perioden.

Vi kan se at Farsundsrederne interne samarbeidsevne viste seg å være både god og nyttig. Kunnskap og erfaringer kunne gå på tvers av kontorer og aktører. Hvertfall når det kommer til det finansielle, da de lokale rederne viste at de ønsket et tett samarbeid via Farsund Privatbank A/S. Flere ganger i mitt arbeid ved Norges Bank avdeling Farsund Privatbanks arkiv i Statsarkivet i Kristiansand, og ved arbeidet med aviskilder, dukket signaturene til flere av rederne opp på samme dokument som både representanter for banken, men også som garantister i diverse saker og protokoller i perioden allerede fra 1916 til ut på 1930-tallet,²³⁷ dette kommer jeg mer inn på senere i kapittelet. Denne kunnskapsflyten og det tette samarbeidet rederne imellom kan ikke forklares som noe annet enn positivt, ifølge Porters teori.²³⁸ Derimot ønsker jeg, gjennom aviskilder, arkivmateriale og den lokale

²³⁴ Porter 1990a: 108

²³⁵ Røed 2010: 171-172

²³⁶ Rudjord 1990: 225

²³⁷ Farsunds Avis nr. 41 26.05.1916; Farsund Privatbank A/S, Farsund / Konkursbehandling 1932-1936. Norges Bank Avdeling Kristiansand 1816-2001

²³⁸ Porter 1990a: 106

litteraturen, forsøke å belyse forholdet mellom byens to største og viktigste redere, Brøvig og Mosvold. Dette for å nyansere samarbeidsforholdet og det noe «utopiske» bildet jeg har tegnet av byens aktører og byens sjøfartskultur mellom Farsundsrederne som jeg beskriver som positivt for byens sjøfartsnæring.

Som nevnt var kulturen og det tette samarbeidet mellom rederne positivt. Men i mitt arbeid med kildene så har jeg kommet over en klar «polarisering» blant byens ledende redere, M. Mosvold og Th. Brøvig. De satt på hver sin «tue» både hva gjelder forretningsideer, strategier, roller i lokalsamfunnet og hvilke religiøse arenaer de foretrukket av bedehus og kirke. Dette kjølige forholdet kan vi spore tilbake til da Farsund Privatbank med Th. Brøvig som styreformann slo siste spiker i kista da Mosvold ble slått konkurs i 1923.²³⁹ Det kjølige forholdet mellom de to rederne bidro til at forskjellene mellom dem var tydelige, og likhetene, utenom yrkesvalg, var heller få.

Kåre Rudjord har beskrevet Brøvigs og Mosvolds interessante forskjeller i jubileumsboken til Farsunds sjømannsforenings 100-års markering *Alltid fremad*, der han blant annet trekker frem deres forskjellige forretningspraksiser. Mosvold var en spekulant, både på godt og vondt, noe vi kan se da han både gikk konkurs grunnet spekulasjon, men også la grunnlaget for å bli Sørlandets største reder ved å spekulere i kjøp av Anglo-Saxon damptankere. Brøvig på den andre siden satset aldri mer kapital enn han kunne stå for, og hans rederipraksis var mer forsiktig for å sikre langsiktig sikkerhet fremfor kortsiktig gevinst. Imidlertid var begge gavmilde og ga flere store donasjoner til lokalsamfunnet, Brøvig til sykehus, menighetshus og kirke, Mosvold til hvilehjem og bedehus. Som Rudjord beskriver var det altså to store redere i en liten by, men aldri noe samkvem mellom dem. «Så rart, sa folk».²⁴⁰

Mye tyder på at det ikke var noe særlig godt samarbeid mellom byens to største redere, men hvordan kan jeg da forsvare mine tidligere utsagn om en tett og god samarbeidsvilje blant byens redere? Vi vet at det var flere toneangivende redere i byen, blant annet Lundegaard & Sønner, Stray & Sønn (tidligere Lundegaard & Stray), O. Frøiland og Samuelsen & Olsen. Vi vet også at Mosvold ikke drev rederivirksomhet i Farsund før 1911, samt i årene mellom han flyttet til Kristiansand i 1916 og da han returnerte til Farsund i 1933. Det er viktig å poengtere at Mosvold, tross for hans store innflytelse og viktighet i Farsunds sjøfartshistorie, kan skildres som en «outsider» blant Farsunds redere ved at han på flere

²³⁹ Abrahamsen 2014: 122

²⁴⁰ Rudjord 1990: 255-256

måter skiller seg ut. M. Mosvold hadde lite erfaring fra sjøfarten før han gikk til innkjøp av sitt første skip i 1911. Han valgte å tre inn i skipsfarten for å plassere penger han hadde lagt seg opp fra tiden i Amerika «heldigst mulig».²⁴¹ Allerede her skiller Mosvold seg ut fra byens øvrige redere, som i stor grad enten selv hadde seilet, eller vokste opp i rederhjem. Imidlertid ønsker jeg ikke å ta noe bort fra Mosvold, han er en sterk personlighet i byens sjøfartshistorie, men jeg belyser hans noe «utradisjonelle» inngang til virksomheten for å understreke hans startposisjon, og at byens redere arbeidet godt sammen, tross for Mosvolds og Brøvigs motsetninger og kjølige forhold til hverandre.

Som jeg har nevnt var flere av Farsundsrederne garantister for Farsund Privatbank A/S. Dette stammer fra da bankens representantskap i 1923 vedtok at det skulle tegnes frisk kapital på 500.000 kroner for at banken skulle overleve den tunge perioden på 1920-tallet. Dette var en redningsaksjon for å dekke opp bankens kreditt i Kreditkassen. Denne tegningen av kapital kom fra personer i bankens styre, og andre personer som var knyttet til banken, blant annet byens skipsredere; Th. Brøvig, G. Stray, T.P. Lundegaard, Jac. Salvesen og Jens Samuelsen.²⁴² Redernes innbetalinger til Farsund Privatbank gjorde dem til arbeidspartnere, og dermed var de knyttet sammen i et partnerskap for å drifte banken.

Også i 1931 ser vi at mange av de samme rederne stiller seg som personlig garantister for A/S Farsund Privatbank, vedrørende bankens fordringer, blant annet en sak mot M. Mosvold. Skipsrederne Th. Brøvig, G. Stray, T.P. Lundegaard, O. Frøiland, J. Samuelsen og Jac. Salvesen fordeler garantibeløpet på 200.000 kroner ulike mellom seg, sammen med lensmann Stray og skolebestyrer Almark. Beløpene til skipsrederne var fra Samuelsen og Salvesens garantier på 10.000 kroner til Th. Brøvigs garanti på hele 80.000 kroner.²⁴³ Saken mot Mosvold kalles *Tiltro-saken*, og omhandler utbytte som Mosvold fikk etter en torpedering av skipet *A/S Tiltro* i Amerika, der Farsund Privatbank mener skipsreder Johannessens døds- og konkursbo skulle vært medeier og fått deler av summen.²⁴⁴ Mosvold svarte med å saksøke Farsund Privatbank og fikk medhold av Lyngdal herredsrett i 1932.²⁴⁵ Sakene mellom Mosvold og Farsund Privatbank er med på å skildre motsetningene, og holdningene som var mellom rederne i perioden. Vi kan bare spekulere i hva som var bakgrunnen for det kjølige forholdet mellom Mosvold og Farsunds redere, men trolig skyldes det at hans tidligere forretningspartner, Johannesen, tilhørte Farsund, mens Mosvold enda

²⁴¹ Abrahamsen 2014: 121

²⁴² Abrahamsen 2001: 351

²⁴³ Farsund Privatbank A/S, Farsund / Rekonstruksjon 1931-. Norges Bank Avdeling Kristiansand 1816-2001

²⁴⁴ Lister nr. 39 01.04.1931

²⁴⁵ Lister nr. 115 10.10.1932

ikke hadde flyttet til byen, men det var beviselig et skille mellom Farsunds redere og M. Mosvold i perioden. Det forholdet skulle derimot bedres etter Mosvold flyttet til byen og i 1939 blir han selv valgt inn i Farsund Sparebanks styre.²⁴⁶ Om det personlige forholdet mellom rederpolene i byen var bedret i 1939, har jeg ikke innsikt over, men Mosvolds innvalg i bankens styre kan tyde på at redernes felles interesse gikk fremfor den personlige motsetningen.

Sjøfartskulturen som var dypt internalisert blant Farsunds innbyggere stammer utvilsomt fra stedets lange tradisjoner for ferdsel på havet grunnet byens lokasjon. Beviselig kan byens navn understreke denne lange tradisjonen: «Far-sund» stammer fra *Det farbare sundet*, og omtaler ferdselen over sundet fra Farøy til Engøy og Spindsodden.²⁴⁷ Farsunds sterke sjøfartstradisjoner er en av de viktigste grunnstenene for den fortrinnsnivende kulturen som ga byens redere gode muligheter for lønnsom drift. Jeg omtaler lokalbefolkningens syn på næringen, sammen med redernes samhandlingsevne for en «god kultur». I begrepet den «gode» kulturen ilegger jeg befolkningens positive innstilling til sjøfart, den selvforsterkende rekrutteringen av lokale sjømenn, det gode samarbeidet mellom rederne og andre aktører tilknyttet næringen samt byens sjøfartstradisjoner.

Skipsrederne i Farsund var tett på lokalbefolkningen, men de var også sterkt representert i byens formannskap. Jeg ønsker også å undersøke grundigere om byens sosiale og politiske styring i perioden ga fortrinn for redernes drift i næringen, ved å se på redernes generøse vesen og kommunal beskatning. Både Brøvig og Mosvold var gavmilde mot sitt lokalsamfunn ved å personlig gi store donasjoner og gaver til diverse formål. Begge var rause mot sine religiøse samfunn, der Th. Brøvig var en fast støtte for kirken, og Mosvold ga «så det monnet» til bedehuset.²⁴⁸ Rederiene forsøkte aktivt å styrke båndene mellom dem og byen gjennom donasjon av gaver og tjenester for byens beste. Abrahamsen hevder rederne tenkte at gjenytelsen fra formannskapet og lokalbefolkningen skulle være en takknemlig og velsinnet bybefolkning.²⁴⁹ Det har vært forsket på viktigheten av at kapitalistisk atferd blir akseptert av det øvrige samfunn, og Sejersted fremhever at lokalbefolkningen, den store majoritet, oftere aksepterer at aktører tjener seg rike ved å bruke lokale ressurser når disse aktørene gir tilbake til samfunnet.²⁵⁰ Eksempler på noen av mange donasjoner fra byens to største redere var at

²⁴⁶ Farsund Avis nr. 185 01.12.1938

²⁴⁷ Nilsen, Thorsnæs & Lauritzen 2022. 18. mars; Farsund 2023. 15. april

²⁴⁸ Abrahamsen 2014: 117

²⁴⁹ Abrahamsen 2014: 129

²⁵⁰ Sejersted 1993: 73

Mosvold bygde et hvilehjem i Farsund, og Th. Brøvig ga Farsund Sykehus et kostbart røntgen apparat ved byggingen av sykehuset.²⁵¹

Fikk Farsundsrederne noe i retur for gavene og donasjonene til lokalsamfunnet? Konkrete gjenytelser var blant annet at M. Mosvold mottok enda en tomt, denne ved Møllehaugen i Farsund Sentrum som takk for hvilehjemmet, samt at byens formannskap prioriterte å bygge ny Sjømannskole fremfor ny barneskole i 1954.²⁵² Et annet eksempel på gjenytelse fra det øvrige samfunn var i form av en politisk gevinst i redernes favør. Ved fastsettelsen av de årlige selvangivelsene for skipsselskaper i tiden etter krigen, var de lokale ligningsmyndighetene særs behjelpelig i å dokumentere gunstige verdifastsettelse på hvert enkelt skips og aksjenes verdi, sammen med assistanse fra Farsund Kreds av Norges Rederforbund.²⁵³ Jeg er klar over at disse eksemplene kommer etter den perioden jeg setter lys på i denne oppgaven, men likeså belyser de det faktum at rederne og byens politiske styring dro lasset i samme retning, og var viktige for hverandre.

Også utenom de håndfaste gjenytelsene fra byen hadde donasjonene sin effekt. Rederne oppnådde en høy sosial status og ære, utenom den de allerede hadde knyttet til sin yrkestittel. Byen og distriktet ble på mange måter underlagt en takknemmelighetsgjeld ovenfor rederne. Denne takknemmelighetsgjelden gjenspeilet seg i flere ulike faktorer, men gevinstene for rederne var blant annet en lokalpolitisk redervennlig dreining, en lojal sjømannsstand og kanskje viktigst av alt en fellesskapsfølelse på tvers av sosiale og økonomiske skillelinjer mellom reder og øvrig befolkning.²⁵⁴

Det er også av interesse å undersøke om byens politiske styring sammen med Farsunds sosiale «føringer» var til nytte for Farsunds skipsredere. Presidenten av Norges Rederforbund, skipsreder Ch. Haaland omtalte Farsunds styreform under 25-årsjubileet til Farsunds Rederforbund i 1937:

Jeg nevnte at Farsunds-redernes stilling var ganske særegen, og de refleksjoner jeg har gjort i denne forbindelse har gitt meg som konklusjon at forklaringen delvis ialfall ligger i den tilsynelatende paradoksale styreform Farsund har i sin demokratisk-patriarkalske bedriftsordning som alle dager og også fremdeles er fremherskende. På den måte dette styresett har vært praktisert her har det på en lykkelig måte utviklet en sjelden høi grad av ansvarsfølelse, dyktighet og solidaritet hos over- og underordnede, både på land og sjø.²⁵⁵

²⁵¹ Farsunds Avis nr. 175 16.11.1937; Abrahamsen 2014: 117

²⁵² Abrahamsen 2014: 127

²⁵³ TBA Møteprotokoll II for Farsund Kreds av Norges Rederforbund 1934-1975 (hentet fra Dybesland 2005: 186)

²⁵⁴ Abrahamsen 2014: 131

²⁵⁵ Farsund Avis nr. 129 25.08.1937

Haaland befester styreformen til Farsund som «demokratisk-patriarkalsk», et begrep som stammer fra middelalderen, og definerer et styresett av frie, selvstyrende og likestilte bønder.²⁵⁶ Haaland beskriver Farsundsrederne med et styresett av frie og likestilte redere, og legger umiddelbart en stor del av forklaringen på byens suksess i sjøfartsnæringen på denne styringsformen. Ved å kalle styreformen demokratisk-patriarkalsk forteller Haaland oss at det kommunale formannskapet har gitt byens redere en selvstyrende og fri posisjon, og ikke gått i veien for, eller blandet seg inn i rederivirksomheten, utover det mest nødvendige. På bakgrunn av hans sitat kan vi si at det dermed har lugget få sentrale føringer fra formannskapet til drift av sjøfartsnæringen.

En av årsakene til at Haaland kaller Farsunds redere for «frie og selvstyrende» ilegger jeg det lave skattøret som formannskapet satt for byens skatteyttere. I 1935 var gjennomsnittlig lokal skattesats for Norges byer 16,9 prosent, mens Farsunds skattesats lå fast på 10 prosent inntektsskatt og 2 promille på formue.²⁵⁷ En statistikk over Norges effektive skattetrykk på inntekt og formue i 1937, tok for seg alle 64 av landets daværende byer og ladesteder, og rangerte dem etter skattøre. Farsund kom i denne sammenheng på fjerdeplass over stedene med lavest skattøre i landet, kun slått av Høllen (mindre uthavn tilknyttet Søgne), Åsgårdstrand og Oslo. Øvrige sørlandsbyer som Flekkefjord, Kristiansand, Lillesand, Arendal, Grimstad, Tvedestrand og Mandal var rangert forholdsvis på 9., 12., 14., 18., 23., 26. og 31. plass.²⁵⁸ Så det lave lokale skattetrykket til Farsund var et stort fortrinn som appellerte til rederne. Statistikken forteller oss imidlertid at de fleste sørlandsbyer lå under landssnittet hva gjelder skattetrykk, men at Farsundsrederne helt klart besatt et fortrinn som tatt i betraktning styrket byens redere i større grad enn de øvrige Sørlandsrederne.

Den lave lokale skattesatsen hadde sine kritikere i samtiden, men Farsund fikk et håndfast bevis om at skattepolitikken virket etter sin hensikt i 1932 da Martin Mosvold returnerer til byen sammen med sine rederier. Formannskapet i byen tilbød også Mosvold en praktfull, stor tomt på Farøy for en slikk og ingenting mot at han registrerte sine fire tankskip på til sammen 24.000 bruttotonn i Farsund, og dermed gikk Farsund forbi Kristiansand som Vest-Agders største sjøfartsby.²⁵⁹ Under en av formanskapsdebattene om byens skattøre stod skipsreder Jac. Salvesen frem og minnet formannskapet på at skipsfarten var den minst stedbundne av alle næringer, og advarte forsamlingen før avstemmingen: «Far pent frem

²⁵⁶ Schreiner 1941: 415

²⁵⁷ KAF Formannskapets arkiv 1918-1919: *Opplysninger om kommunenes økonomiske og sociale forhold* hentet fra Abrahamsen 2001: 426; Farsunds Avis nr. 77 22.05.1939

²⁵⁸ Farsunds Avis nr. 157 13.10.1937

²⁵⁹ Abrahamsen 2022: 40-41

gutter, eller saa flytter vi skipsredere og kapitalister».²⁶⁰ Det er klart at et lavt skattetrykk var å foretrekke for rederne da de år etter år var å finne blant dem med høyest inntekt og formue i avisenes årlige publisering av byens skatteyttere.²⁶¹ Vi må ikke glemme at Th. Brøvig var byens ordfører i 17 år og flere av de øvrige skipsrederne samt rektor ved Sjømannskolen A. Spinnangr var innvalgt i byens formannskap i perioden, noe som plasserte en stor del av den lokale makten hos representanter for byens sjøfartsnæring.²⁶²

Dette tette samarbeidet mellom rederiene og byens politiske styring har vi sett var fordelaktig både for rederne og lokalsamfunnet. Dette samarbeidet var utvilsomt en stor fordel for den lokale sjøfartsnæringen og bidro til å styrke narrativet om at Farsund som sjøfartsby, var riktig vei å gå, selv om det fantes lokale kritikere til at den ensidige satsingen på sjøfartsnæringen gjorde byens økonomi skjør mot fraktmarkedets svingninger. De mente av «skuta var skakt lasta» og ønsket etablering av konkurrerende næringsvirksomhet til byen for å spre risikoen.²⁶³ Båndet mellom Farsundsrederne og byen, både politisk og sosialt, bar frukter for begge parter. Rederne fikk rimelig frie tøyler i sin daglige drift og en styrket sosial posisjon, og Farsund fikk økte skatteinntekter og viktige generøse donasjoner som var fordelaktig for hele byens befolkning. Selv i dårlige tider gjennom 1930-tallet, da mesteparten av landets kommuner opparbeidet seg store gjeldsbyrder for å holde drift i lokalsamfunnet, kunne Farsund øke sparegrisen og opprettholde byens velstand.²⁶⁴ Sjøfarten var byens økonomiske bærebjelke. Farsunds antatte formue steg fra 9 millioner kroner i 1932 til om lag 29 millioner mot slutten av 1930-årene, og i 1939-40 kom opp mot 80% av byens skatteinntekter fra sjøfarten.²⁶⁵ Ifølge Porters diamantmodell faller *Myndigheter* utenfor diamanten, men som en underliggende faktor tilknyttet konkurranse- og klyngeforhold. Men i Farsunds tilfelle var redernes posisjoner, klyngens samarbeidsevne og byens politiske styring særs tett sammenknyttet ved at klyngens aktører var sterkt representert i lokalpolitikken. Derfor velger jeg å integrere det politiske aspektet inn i klyngeforhold.

Kulturen som befant seg i Farsund, rettet mot sjøfartsnæringen, stammer fra byens geografiske lokasjon og tilhørende historie. Det nære forholdet mellom reder og lokalbefolkningen, de personlige tilknytningene til næringen og prestisjen forbundet med

²⁶⁰ Farsunds Avis nr. 90 24.11.1922

²⁶¹ *Årlig utgivelse fra Farsunds Avis*

²⁶² Farsunds Avis nr. 125 17.08.1937; Farsunds Avis nr. 128 29.12.1934

²⁶³ Abrahamsen 2007: 198; Farsund Avis nr. 142 05.11.1956 *Hvorvidt kritikerne fikk rett eller ikke faller utenom den aktuelle perioden jeg undersøker så det faller ikke naturlig for meg å fortsette nedover den stien i denne oppgaven.*

²⁶⁴ Abrahamsen 2014: 121

²⁶⁵ Dannevig 1967: 460

suksess i sjøfart viser seg å være særegent for Farsunds tilfelle. Det var så klart aspekter av dette i andre kystbyer langs Sørlandet og resten av landet for øvrig, men jeg tør påstå at i den grad vi ser det finner sted i Farsund var noe utenom det vanlige. Th. Brøvig skiller seg ut og tok på mange måter opp hansken etter Jochum B. Lund i å være en mektig lokal skikkelse som gjennom næringer og lokal innsats løfter hele samfunnet, ikke bare der hans interesser lå. Brøvig blir omtalt som «bysamfunnets forgrunnskikkelse og første mann», sammen med andre positive betegnelser som samfunnsmenneske og kommunemann,²⁶⁶ blant annet grunnet hans mangeårige initiativ som Farsunds ordfører og leder av Farsund Kreds av Norges Rederforbund, samt hans mange personlige gaver gitt til samfunnet, eksempelvis ved byggingen av byens sykehus.²⁶⁷ Denne lokale tilhørigheten styrket ikke bare hans egen posisjon. Hele den lokale sjøfartsnæringen og Farsund bys posisjoner fikk positive løft grunnet Th. Brøvigs, med øvrige rederes, mange lokale initiativer.

Fortrinnene Farsunds sjøfartsnæring fikk ut av faktorene som faller inn under Klyngeforhold var særdeles viktige. En så tradisjonsrik næring som sjøfarten fungerer som en bærebjelke for lokalsamfunnet. Prestisjen og den sterke posisjonen næringen hadde i Farsund, førte til at det ikke var noen som helst tvil om byens aktører skulle drive sjøfart. Et av argumentene til Mosvold da han flyttet tilbake til Farsund i 1932 var at det fruktbare shippingmiljøet ikke var «at kimse ad», og siden det var «skibsreder i hver busk og sjøfolk i hvert hus og på hvert hjørne» ville Farsund være «alle tiders mest markerte skipsfartsby».²⁶⁸ Som nevnt tidligere så hadde ikke Farsund noen alternativ av omfang som konkurrerte mot sjøfarten, og en del av forklaringen på det var at det i lang tid ikke var nødvendig med andre næringer. Skipsfarten bidro med mange millioner til lokale arbeidere, lokal skatt og til andre tilknyttede lokale aktører. Byens sjøfartskultur var i seg selv et viktig fortrinn for byens videre sjøfartsnæring.

5.3. Oppsummering teoretisk drøfting

Jeg nevnte innledningsvis at jeg valgte å omtale Farsunds sjøfartsnæring som en næringsklynge underveis i kapittelet, for så å komme tilbake til temaet å diskutere om den faller inn under Porters begrep av en næringsklynge. Porter definerer en næringsklynge slik; «En klynge er en geografisk nærliggende gruppe av sammenkoblede selskaper og tilknyttede

²⁶⁶ Seland 1967: 490

²⁶⁷ Farsunds Avis nr. 181 26.11.1937

²⁶⁸ Mosvold, sitert i Seland, 1956: 80

institusjoner innen et bestemt felt, knyttet sammen av fellestrekk og komplementariteter».²⁶⁹ Hans definisjon fremhever den gjensidige avhengigheten mellom selvstendige aktører innen et geografisk avgrenset område, denne avhengigheten kommer fra likheten aktørene har i form av behov og gjensidig forsterkning. Det som viser seg å være svakheten rundt Porters definisjon av en klynge er at han mener de geografiske avgrensingene til en klynge kan være alt fra en liten lokal næringsklynge, til en stor nasjonal næringsklynge. Vi vet at Farsunds sjøfartsnæring er en del av en større regional Sørlandsklynge, som igjen kan argumenteres tilhører en nasjonal Norsk sjøfartsklynge, hvor skal vi sette de geografiske avgrensingene ved klyngen om alle definisjoner er riktige?

Malmberg & Power har som nevnt i Teorikapittelet kommet med en smalere definisjon av en næringsklynge, der de vektlegger sammenknytningen av aktørene, både hva gjelder geografisk avgrensning, men og tilknytningen aktørene har til hverandre gjennom lokalt samarbeid og konkurranse.²⁷⁰ Gjennom arbeidet med Porters diamantmodell, kan vi konkludere at det er Malmberg & Powers definisjon av en næringsklynge som best beskriver Farsunds sjøfartsnæring, gjennom en tett tilknytning geografisk, men kanskje spesielt gjennom det lokale samarbeidet. Malmberg & Powers vektlegging av geografisk nærhet og aktørenes tette lokale samspill er også mer beskrivende for de fortrinnene Farsunds sjøfartsnæring besitter.

På bakgrunn av teorien, og forholdene jeg har avdekket underveis i dette kapittelet kan jeg definere Farsund som en lokal næringsklynge, der den har sitt utspring i byens geografiske avgrensede område som inneholder Farsund by sammen med omliggende områder som Spind, Herad, Eikvåg, Loshavn og Lista, som faller inn under Farsund Tolldistrikt. Så klart kan vi argumentere for at Farsund kun var en del av den regionale Sørlandske skipsfarten eller den nasjonale, men for å spesifisere byens lokalhistorie, og kartlegge de lokale fortrinnene som skilte Farsund ut fra resten av den nasjonale næringen, definerer jeg næringsklyngen langs de lokale landegrensene.

Siden jeg konkluderer med at Farsunds sjøfartsnæring var en næringsklynge, blir det naturlige neste steget at jeg forsøker å summere opp de mest sentrale fortrinnene byens redere dro fordel av fra å være aktører i denne lokale næringsklyngen, som jeg har satt lys på og diskutert i kapittelet. Her ønsker jeg igjen å poengtere at jeg i stor grad ser på de lange linjene for å slå fast hvilke generelle fortrinn Farsunds Redere kunne dra nytte av, ikke nødvendigvis

²⁶⁹ Porter 1990a: *Min egen oversettelse*

²⁷⁰ Malmberg & Power 2006: 57

de enkelte rederes individuelle fortrinn, da personlighetsstrekk, familiesammensetning og tankesett i stor grad har blitt redegjort for i rederienes egne Rederibiografier. Jeg vil også dra frem i lyset at jeg i så stor grad som mulig ser på byens redere som «ett», der jeg forsøker og ikke skille mellom de forskjellige rederiene, og at personlige eller individuelle eksempler blir benyttet for å vise et større bilde og generalisere hendelsene til å omhandle den objektive Farsundsrederen. Som jeg nevnte innledningsvis i dette kapittelet så ønsker teorien om næringsklynger å belyse fortrinnene omgivelsene til klyngen gir aktørene i klyngen, ikke aktørenes personlige fortrinn.

Jeg ønsker å dra frem to faktorer for å understreke deres viktighet og hvilke fortrinn de ga Farsunds skipsredere. Den første, og kanskje den enkleste å peke ut, er den geografiske lokasjonen, som er det naturgitte fortrinnet og den faktoren som gjør det å drifte en sjøfartsnæring i det hele tatt mulig. Som nevnt i faktorforhold ligger Farsund i nærheten av Europas viktigste handelsrute mellom Østersjøen og Nordsjøen, med et havnebasseng som er skjermet fra de verste bølgene og vindkastene. Den geografiske beliggenheten er ikke et særegent fortrinn, da tilnærmet geografisk karakterisering kan brukes til å beskrive flere andre sørlandsbyer. Det er her jeg mener viktigheten den lokale kulturen rettet mot sjøfart og maritime næringer er sentral, og den faktoren som inngår i diamantmodellen, som skiller Farsund ut fra resten av Sørlandsbyene i positiv forstand.

Det er viktig å poengtere at kultur er et vidt begrep som inneholder mange faktorer. Under begrepet kultur legges stedets tradisjoner, ønsket fra befolkningen om å jobbe i næringen, åpningen av Farsund Sjømannskole, holdninger til næringen og følelsen av tilhørighet til hverandre i klyngen, fortrinnsvis sosial og politisk styring, for å nevne noen aspekter. Imidlertid kan vi konkludere med at uten det lokale initiativet og det lokale ønsket om å drive sjøfartsnæring i byen, selv i nedadgående markeder, hadde det vært vanskelig å tale om en sterk lokal skipsfart. Reve & Jacobsen understreker viktigheten en lokal kultur kan ha på distriktets næringsaktører for å kunne realisere sitt potensial. Steder som har en lengre tradisjon for drift i en næring vil i større grad utvikle en kultur for nyskaping og entreprenørskap. Denne lokale kulturen bidrar til en selvforsterkende vekst for næringen, siden aktørene i klyngen påvirker hverandre til å utvikle en styrket innovasjons- og forretningsmentalitet.²⁷¹ Vi ser at de lokale aktørenes holdninger, og lokalbefolkningens kultur har en kraftig innvirkning på klyngens utvikling, men hvordan dannes en slik kultur, og

²⁷¹ Reve & Jacobsen 2001

var drivkraften bak ønske om å drifte maritim næring i Farsund heftet på økonomisk rasjonalitet, eller konservative tanker knyttet til byens lange sjøfartstradisjoner?

6. Diskusjon og sammenligning

6.1. Konservative holdninger eller økonomisk rasjonalitet?

Vi har sett at både det politiske Farsund, og rederne, arbeidet for å løfte hverandre gjennom et tett samarbeid, frie tøyler og generøse donasjoner og skattesatser. Men hvor kom drivkraften for å drifte en sjøfartsnæring i distriktet, var den basert utelukkende på rasjonelle økonomiske insentiver, eller har konservative tanker knyttet opp mot byens lange tradisjoner for kystnæringer også en betydning? *Og hvordan kan det være fortrinnsnivende for byens redere?*

Det har utvilsomt vært en lengre sjøfartskultur i Farsund. Dette med kultur er imidlertid vanskelig å definere, men har kulturen blitt styrket av den økonomiske avkastningen næringen opplevde? Dette er et komplekst spørsmål, og her trekker jeg linjer til diskusjonen om *høna eller egget*, der det er komplisert å skulle argumentere om hvem som kom først, og at begge svar er korrekt om man setter de passende premissene. Det at kystbefolkningen, som har oppholdt seg i det område der Farsund etter hvert skulle få bystatus, har brukt sjøen som levevei for å livnære seg, bygger en klar kultur for drift av kystnæringer. Men det er viktig å poengtere at det å bruke sjøen til å livnære seg, har «økonomiske» insentiver i seg selv. Det jeg derimot skal forsøke å diskutere er om drivkraften bak opprettholdelsen og utviklingen av næringen i den aktuelle perioden var heftet på rasjonelle økonomiske initiativ eller konservative holdninger stammende fra byens lange tradisjoner.

De økonomiske insentivene er forholdsvis enkle å sette fingeren på, profitabel avkastning er å foretrekke for alle involverte parter. Jeg har allerede i dette og tidligere kapitler poengtert og diskutert flere av de økonomiske følgene som fulgte utviklingen i sjøfartsnæringen, både for rederne, men også for byen og den øvrige lokalbefolkningen. Vi kan se på inntekter fra næringen: Redaksjonen i Farsund Avis regnet seg frem til at sjøfarten hadde tilført tolldistriktet en samlet sum på hele 2,5 millioner kroner allerede i året 1889, en bemerkelsesverdig sum gitt tiden.²⁷² Ikke bare kollektivt for næringen var inntektene høye, også personlig. I skatteligningene som utga lokalbefolkningens skattbare inntekt, formue og innbetalt skatt, som Farsunds Avis publiserte årlig, kan vi se at flere av skipsrederne drog inn svimlende summer. Blant annet stod Th. Brøvig og Skipsreder O. Frøiland oppført i 1931

²⁷² Farsunds Avis nr. 1 01.04.1890

med skattbare årsinntekter på forholdsvis 1.105.900 og 456.000 kroner.²⁷³ Skipsreder G. Stray stod i 1932 oppført med en skattbar årsinntekt på 155.000 kroner og M. Mosvold stod i 1935 oppført med skattbar årsinntekt på 370.000 kroner.²⁷⁴ Alle disse inntektene befant seg godt over den øvrige lokalbefolkningens inntekt, sett ut ifra avisens opplysninger. Det faktum at suksessfulle skipsredere tjente godt i perioden er godt dokumentert, og dermed er det ikke vanskelig å se for oss at redernes ønske om utvikling i næringen kunne baseres på bakgrunn av økonomiske insentiver. Så lenge næringen vokste, ble de økonomiske vinningene større og større. Men hvordan stiller lokale tradisjoner og konservatisme seg i forhold til de tydelige økonomiske fordelene?

Årsakene til at overgangen fra seilskip til dampskip gikk så sakte i Sørlandsk sjøfartsnæring har blitt grundig diskutert av flere historikere, de har undersøkt om det skyldtes økonomisk rasjonalitet eller konservative holdninger fra redernes side.²⁷⁵ Jeg mener den diskusjonen også kan trekkes frem for å undersøke årsakene bak aktørens fundamentale drivkraft for å opprettholde drift i sjøfartsnæringen. Vi ser blant annet at Tønnesen peker på en av årsakene til at Sørlandsrederne gikk så sent over fra seil til damp var grunnet en gammel inngrodd konservativ tro på at «det ikke var Vårherres mening at vinden skulle blåse til unytte».²⁷⁶ Han setter dermed premisset for at det hovedsakelig var konservatisme som var drivkraften bak investeringene i seil og ikke damp, selv om datidens redere var klar over at dampskipene utvilsomt ga bedre avkastning på sikt.²⁷⁷ En artikkel i Farsunds Avis peker også på konservative holdninger som en av årsakene til at industri ikke etablerte seg i distriktet, men at investeringene forble i sjøfarten. «Ingen» ønsket seg industri i Farsund siden «idyllen vil forsvinne».²⁷⁸ Byens innbyggere så på Farsund som en sjøfartsby, og eneste måten man ønsket å sysselsette byens unge på var ved å sende dem til sjøs. Farsund skulle være den fredelige byen sjømennene kunne vende tilbake til for å dyrke familielivet.²⁷⁹

Fritz Hodne er uenig med Tønnesen i hans begrunnelse for at Sørlandsrederne fortsatte å investere i seilskip utover 1900-tallet. Han hevder at «Sørlandets redere fortsatte å investere penger i seilskip langt forbi 1900, ikke av konservatisme, men fordi det gav forventning av

²⁷³ Farsunds Avis nr. 70 09.09.1932

²⁷⁴ Farsunds Avis nr. 71 08.09.1931; Farsunds Avis nr. 100 27.08.1935

²⁷⁵ Tønnesen & Ytreberg 1951; Gjølborg 1979; Hodne 1981; Johnsen 1998

²⁷⁶ Tønnesen & Ytreberg 1951: 33

²⁷⁷ *Det er viktig å poengtere at overgangen til damp er en kompleks diskusjon, som inneholder flere faktorer enn økonomisk rasjonalitet mot konservatisme.*

²⁷⁸ Farsunds Avis nr. 67 12.06.1950

²⁷⁹ Abrahamsen 2014: 129-130

kapital til eierne».²⁸⁰ Her får Hodne støtte av flere historikere, blant annet Gjølberg som begrunner sin tese om at «det var økonomiske vurderinger og ikke konservative bindinger som var den avgjørende faktor» som en begrunnelse på den sakte overgangen til damp blant Norges redere.²⁸¹ Her vil jeg poengtere at Tønnesen tilhører en annen historisk-teoretisk gren enn Hodne og Gjølberg. For å understreke at deres ulike syn på konservatisme og økonomisk rasjonalitet kan til dels ilegges at Tønnesen i større grad tilhører en eldre historisk gren som ofte hadde en mer eller mindre teoriløs og spekulasjonspreget tilnærming, mens Hodne og Gjølberg knyttes til nyklassisk økonomisk teori.²⁸² Johnsen har diskutert konservatisme opp mot rasjonalitet blant Sørlandsrederne i hennes Doktorgradsavhandling *Rederistrategi i endringstid*. Der argumenterte hun for «at det er lite hensiktsmessig å bruke begrepet `konservatisme´ som en motsetning til `økonomisk rasjonalitet´», videre peker hun på at rederne i stor grad handlet rasjonelt og tok avslutninger på bakgrunn av de økonomiske premissene.²⁸³

Selv om vi kan støtte oss opp mot Hodne, Gjølberg og Johnsens utsagn, der de vektlegger de økonomiske insentivene, vil jeg imidlertid trekke frem konservatismens grep rundt regionens tradisjoner som en bakenforliggende faktor. Vi har sett at lokalbefolkningen i perioden ønsket drift av sjøfart siden det alltid hadde vært slik, og denne mentaliteten kan vi argumentere for at rederne også hadde et snev av. Jeg er imidlertid enig med Johnsen i at rasjonelle økonomiske insentiver, ikke utelukker konservative tanker. Jeg vektlegger konservatismen på lik linje som faktorforhold fra kapittel 5, der de geografiske faktorene alltid vil ligge som en grunnsten for næringen, vil også konservatismen og det kulturelle sammen de sterke sjøfartstradisjonene som befant seg i regionen også alltid ligge til grunn for redernes valg og næringens utvikling.

6.2. Sammenligning mot øvrige Sørlandsbyer

Utviklingen til Farsund som så vi i Del B, var sterkere i mellomkrigstiden enn de øvrige sørlandsbyene. Men hvordan kan vi se Farsunds underliggende faktorer i sammenheng med de andre kystbyene i distriktet? Ser vi på innbyggertallet, bemerker vi oss at Farsund har gjennom perioden en relativt liten lokalbefolkning. Der kun Lillesand og Tvedestrand kan vise til en gjennomgående mindre befolkning. Kristiansand ser vi på innbyggertallet, var en

²⁸⁰ Hodne 1981: 158

²⁸¹ Gjølberg 1979: 206 & 218

²⁸² Johnsen 1998: 24

²⁸³ Johnsen 1998: 27

storby å regne, relativt sett. Dermed er det ikke så interessant å sammenligne Farsunds faktorer med Kristiansand, da byene drøyt ikke har sammenligningsgrunnlag utenom resultatene fra skipsfarten. Da den ene var en storby, og den andre nærmest en uthavn med bystatus. Det er viktig å huske på at det er grunnleggende fortrinn jeg ønsker å finne svar på i teksten.

<i>Folketall pr. by</i>	1891	1900	1910	1920	1930
	Lister og Mandal Amt.			Vest-Agder	
<i>Kristiansand</i>	12.543	14.701	15.408	16.943	18.802
<i>Mandal</i>	3.616	3.656	3.268	3.353	3.385
<i>Farsund</i>	1.518	1.627	1.417	1.424	1.498
<i>Flekkefjord</i>	1.541	2.089	2.201	2.312	2.257
<i>Søgne</i>	3.596	3.477	3.297	2.668	2.540
	Nedenes Amt.			Aust-Agder	
<i>Risør</i>	2.988	3.255	3.409	3.119	2.825
<i>Tvedestrand</i>	1.657	1.645	1.435	1.240	1.073
<i>Arendal</i>	4.438	4.438	9.750	10.216	10.329
<i>Grimstad</i>	2.880	2.761	2.116	2.405	2.239
<i>Lillesand</i>	1.372	1.239	1.133	1.167	1.096

Figur 3.

De byene som ligger nærmest rent geografisk, og som vi kan argumentere besitter mange av de samme faktorforholdene som Farsund er nabobyene Flekkefjord i vest, og Mandal i øst. Både Mandal og Flekkefjord drev, som Farsund, skipsbygging ved lokale verft på midten av 1800-tallet – riktignok i mindre skala enn øst i landsdelen, og opplevde utvikling i seilskutenæringen frem mot konjunkturblaffet rundt 1890.²⁸⁴ Fra århundreskiftet og frem mot utbruddet av første verdenskrig besatt både Mandals- og Flekkefjordsredere en mengde dampskip. Mandalsredere disponerte 13 dampskip i 1904 på 12.916 registertonn, og Flekkefjordsreder Bernhard Hanssen rådet over 11 dampfartøyer i perioden mellom 1903 og 1913.²⁸⁵ Mandals redere opplevde en kort, men avgjørende krise fra 1908 som fikk skjebnesvangre følger, og krisen på 1920-tallet satt en foreløpig spiker i kisten for Hanssen i Flekkefjord. Men nedgangen i sjøfarten var ikke kroken på døren for disse sørlandsbyene, både i Flekkefjord og i Mandal hadde industri vært et gjeldende investeringsalternativ for innbyggere med kapital, og byene ble utover 1900-tallet til industribyer å regne. Industrien

²⁸⁴ Slettan 2006: 58-59; Abrahamsen 1987a: 177

²⁸⁵ Slettan 2006: 59; Abrahamsen 1987b: 75-80

kan sees på som redningen for disse byene sett i ettertid, da sjøfarten gikk under i det fleste sjøfartsbyer i perioden som fulgte.

Dette var tilfelle både i Tvedestrand og Lillesand. Begge disse Aust-Agderbyene, sammen med Risør, Grimstad og Arendal, hadde sine glansperioder under seilskutetiden. Trelast, skipsbygging og sjøfart dannet store næringsklynger i byene, og næringslivet opplevde gode tider på 1800-tallet. I Tvedestrand var det 89 registrerte skip i 1874, og Lillesandsredere disponerte 78 skip i 1895.²⁸⁶ Treskutene fikk mindre og mindre frakter i verdensfarten, og etter konjunkturblaffet rundt 1890, var det lite igjen av næringen i byene. Flere av byenes redere som kom seg gjennom nedgangsperioden, flyttet til Kristiania i perioden rundt århundreskiftet da de i stor grad disponerte dampskip, og dermed ikke hadde noen fortrinn tilknyttet Tvedestrand og Lillesand.²⁸⁷ Hverken Lillesand eller Tvedestrand maktet en nødvendig overgang til dampskip, og det betydde et nærmest bortfall av sjøfartsnæringene i byene frem mot andre verdenskrig.

Søgne var lenge et jordbrukssted. Byen hadde skipsbygging, men i en skala som ikke var beregnet for internasjonal fraktfart, men heller fiske og Danmarksfart. Søgne tok i bruk dampstager og var relativt tidlig og markant over i tilknyttet industri fra 1910.²⁸⁸ Søgne var aldri en sjøfartsby å regne, sammenlignet med byer både vestover og østover. Dermed kan vi se at flere av regionens *mindre* byer, både de med færre og høyere innbyggertall enn Farsund, og tilsynelatende like faktorforhold, hadde andre utviklinger enn Farsunds sjøfartsnæring. Hva med de *store* byene i sørnorsk sjøfart?

Risør var å regne som en næringsklynge innen sjøfart. Både trelast, skipsbygging og skipsfart var deltakende næringer i klyngen på 1800-tallet. Det er anslått at hele 43 prosent av den voksne, mannlige befolkningen arbeidet i næringsklyngen i 1873.²⁸⁹ Når treskutene mistet fotfeste i sjøfartsnæringen, bortfalt også skipsbyggingindustrien i Risør, men byen klarte å redde skjebnen fra å ende opp som i Lillesand og Tvedestrand. Ved krigsutbruddet i 1914 disponerte Risørrederne en flåte på 30 fartøyer inkludert 11 dampskip.²⁹⁰

Grimstad nådde sin tonnasjetopp på 77.000 netto tonn i 1893, før tilbakegangen skulle begynne året etter.²⁹¹ Nedgangen varte frem mot første verdenskrig, og treskutenes sammenbrudd rundt 1900 førte til en nedleggelse av Grimstads sjøfatskole i 1906, men den

²⁸⁶ Vevstad 1985: 118; Johansen u.å.: 1

²⁸⁷ Vevstad 1985: 158

²⁸⁸ Bjerkås 2022: 175-176

²⁸⁹ Norman 2019: 39

²⁹⁰ Norman 2019: 209

²⁹¹ Dannevig 1971: 221-225

ble åpnet igjen høsten 1913.²⁹² Ved utgangen av 1914 var det 29 skip hjemmehørende i Grimstad på 33.000 nettotonn. Felles for Risør og Grimstad var at sjøfartsnæringen holdt på å forsvinne på 1920-tallet. Risørsrederne disponerte kun to skip ved årsskiftet 1922-23, og Grimstads flåte var i 1927 nede på beskjedne tre skip.²⁹³ Innkjøp av Anglo-Saxon damptankere skulle vise seg å være redningen, da de løftet næringene i begge byene opp i verdensmålestokk innen andre verdenskrigs utbrudd.²⁹⁴

Arendal var utvilsomt den største av Sørlandets sjøfartsbyer i treskutetiden. På sin absolutte topp i 1884 var det registrert 500 skip på til sammen 210.000 tonn.²⁹⁵ Byen var et eldorado av sjøfart og trelast, og ga stedet et enormt fortrinn på 1800-tallet. Byen opplevde Arendalskrakket i 1886, og tonnasjen gikk dermed nedover i årene som fulgte. Arendalsrederiene var derimot dyktige til å avskaffe eldre treskuter i perioden fra konjunkturlaffet rundt 1890, og gå til innkjøp av konkurransedyktige skip. Krakket og utskiftningen av eldre tonnasje førte til at flåten i 1906 bestod av 100 fartøyer på 60.000 netto tonn.²⁹⁶ De taklet overgangen til damp særs godt, og allerede i 1914 bestod 73 prosent av Arendals flåte på 87.000 bruttotonn, av dampskip.

Krisen som fulgte i 1920-årene var katastrofal for Arendalsrederne, byens flåte lå rundt 30.000 og 40.000 bruttotonn gjennom 1920-tallet fordelt på 30-40 enheter som gikk i Europeisk trampfart.²⁹⁷ Også i Arendal var Anglo-Saxon damperne en redning som gjorde at verdenskrisen på 1930-tallet fikk liten innvirkning. Ved hjelp av tankfarten ble Arendal Norges tredje største sjøfartsby i 1939, slått av Oslo og Bergen, flåten var kommet opp i nær 160.000 bruttotonn.²⁹⁸

Ved å se på historiens resultater innen sjøfart vil det falle seg naturlig å sammenligne Farsunds sjøfartsnæring med Arendal, Grimstad og Kristiansand. Det er derimot viktig å huske på at innbyggertallene i de byene er relativt sett er mye høyere enn Farsunds beskjedne folketall i perioden. Næringene i de østlige Sørlandsbyene var bygget opp på totalt forskjellige prinsipper enn Farsund, når det gjelder sammenknytningen av trelast, skipsbygging og sjøfart. Som vi har sett tydelig ved Tvedestrand og Lillesand, men også delvis for Arendal, Grimstad og Risør var det tette båndet mellom disse næringene både

²⁹² Dannevig 1971: 390

²⁹³ Norman 2019: 211; Dannevig 1971: 437

²⁹⁴ Dannevig 1971: 440-446; Norman 2019: 222

²⁹⁵ Dannevig 1973: 108

²⁹⁶ Dannevig 1973: 125

²⁹⁷ Dannevig 1973: 173

²⁹⁸ Dannevig 1973: 174

grunnlag for positiv utvikling i seilskutetiden, men også en direkte årsak til at næringene gikk under ved dampskipenes overtakelse av markedet.

Farsunds sjøfartsnæring gikk relativt tidlig, 1857, bort fra lokal skipsbygging, og kjøpte heller rimelige skip second-hand annensteds fra.²⁹⁹ Dermed mener jeg at Farsunds «mangel» på opprettholdelse av skipsbyggingstradisjonene endte opp med å bli et klart fortrinn da næringen ikke var knyttet opp mot noen annen næring. Rederne stod i større grad på egne ben og kunne ta egne valg, for rederiets beste. De måtte kun ta hensyn til deres egne ansatte i rederiene, ikke sysselsatte i distriktet og tilknyttede næringer, i like stor grad som sine kollegaer i øst. Men de samme tilknyttingen til skipsbygging gjaldt også i Mandal og Flekkefjord, hvorfor klarte ikke de å opprettholde næringen? Som jeg var inne på tidligere, så var ikke sjøfart den eneste næringen befolkning med kapital kunne satse på, så ved markante nedganger, som de opplevde i 1908 og på 1920-tallet, kunne de næringsdrivende hoppe av skuta, og sette pengene sine annensteds. Jeg konkluderer dermed med at noen av fortrinnene Farsundsrederne besatt i perioden kom fra Farsundsnæringens unike oppbygning og samhandling, samt fravær av valgmuligheter for lokalbefolkning med kapital.

²⁹⁹ Abrahamsen 2001: 32

7. Konklusjon

Nå som jeg har redegjort for, diskutert og sammenlignet Farsunds skipsfartsnæring med den øvrige Sørlandske sjøfarten, er det naturlige neste steget å forsøke å konkludere et svar på min problemstilling ut ifra de faktorene jeg har undersøkt i teksten. Problemstillingen jeg stilte innledningsvis er *Hvilke fortrinn lå til grunne for at Farsund ble verdens største sjøfartsby i 1938?* For å kunne tegne et bilde av Farsunds sjøfarts fortrinn, er vi nødt til å sette de fortrinnsnivende faktorene i kontekst med den øvrige sørlandske sjøfarten. Et fortrinn definerer jeg som en fordel som ligger til grunn for rederne, som de kan ta nytte av enten aktivt eller som en del av den underliggende kulturen.

De mer generelle fortrinnene for sørlandsk sjøfart, som Farsund deler med den øvrige sørlandskysten, dreier seg hovedsakelig om geografisk plassering, partsrederi som rederistruktur, konkurransestrategien som lavprisaktører og landsdelens tradisjoner rundt maritime næringer og kultur. Geografien, plassert mellom store eikeskoger, perfekt for skipsbygging, og midt på en av Europas viktigste handelsruter mellom Østersjøen og Nordsjøen samt en relativ nærhet til flere handelspartnere i Europa og Nord-Amerika var utslagsgivende for å kunne drive skipsfart. Partsrederiene var en nødvendighet for å reise tilstrekkelig oppstartsmidler til å komme i gang med internasjonal fraktfart, den ga også ringvirkninger utover samfunnet da både risiko og profitt ble fordelt på flere hender, og dermed ga lokalsamfunnene stor betydning. Konkurransestrategien som lavprisaktør var mulig grunnet de rimelige hyrene, og lave skipsbyggningskostnader. Lave driftskostnader gjorde det mulig for Sørlandske redere å komme inn i markedene, da de var særs ettertraktet internasjonalt grunnet sine lave priser og godt omdømme. Og kanskje den viktigste faktoren for Sørlandsk skipsfart var lokalbefolkningens tradisjoner rundt maritime næringer. Kystbefolkningen hadde grundig kompetanse og høy kunnskap angående skipsbygging, seiling, og etter hvert også innen rederivirksomhet.

Hva med de fortrinnene som kan kalles særegne for Farsund? Her ønsker jeg å poengtere at jeg i all hovedsak har arbeidet med og undersøkt Farsunds sjøfartshistorie, og naturligvis da ikke gått like nøye gjennom de øvrige sørlandsbyenes fortrinn. Likevel er det imidlertid enkelte fordeler jeg mener Farsundsrederne har dratt stor nytte av, som redere annenstedsfra ikke ha kunnet. Et av de fortrinnene som er forholdsvis enkelt målbart, men viktig, er skattenivået til Farsund, både inntekts- og formueskatt. Som vi har satt lys på under

klyngeforhold var skattøre i Farsund gjennom hele perioden lavere enn de øvrige kystbyene i regionen. Det førte til at rederne ønsket å bli værende i byen, selv etter skipsbygging og fortrinnene til Farsund og Sørlandet for øvrig var over utover 1900-tallet, i motsetning til situasjonen i Tvedestrand der flere av rederiene flyttet til Kristiania. Samtidig gikk Farsund bort fra skipsbygging relativt tidlig, 1857, som gjorde næringen mindre avhengig av treskuter og dermed var overganger til jern- og stålskuter og dampskip mindre katastrofal. Det førte også til at Farsunds sjøfartsnæring ikke måtte ta «sosiale hensyn» i like stor grad som byene lengre øst, da store deler av byens arbeidere ikke var knyttet opp i skipsbygging. Sett i sammenheng med øvrige sørlandsbyer, er dette et sentralt poeng for at sjøfartsnæringen fortsatte i Farsund, selv etter at treskutetiden tok slutt.

Et annet fortrinn, eller rettere sagt en strategi som førte til et fortrinn, var Farsundsredernes strategi ved innkjøp av rimelig second-hand tonnasje. De gikk mot strømmen i stor grad, kjøpte skip når redere fra andre sørlandsbyer samt franske og britiske redere ønsket å selge. Jeg omtalte denne strategien i drøftingen som en del av Farsundsredernes *identitet*, gjennom at rederne brukte denne strategien ved flere anledninger. Både ved innkjøp av treskuter under konjunkturblaffet rundt 1890 som endte katastrofalt, anskaffelse av franske og britiske jern- og stålskuter i perioden rundt århundreskiftet og frem mot krigsutbruddet, igjen ved innkjøp av dampskip for trampfart under 1920-årenes verdenskriser og sist ved anskaffelse av Anglo-Saxon damptankere i 1927. Det er viktig å poengtere at rederier fra andre steder også var på utkikk etter rimelige skip, men i det tempoet og det omfanget det skjedde i Farsund, og ved gjentakende perioder, skiller dette seg ut fra de øvrige sørlandsbyene. Ved å kjøpe rimelige skip når andre ønsket å selge var risikoen ekstremt lav, inngangssummen var lav og det ble enklere å holde drift i næringen selv i marginale markeder. Det er mulig at Farsundsredernes evne til å holde drift i skipene, selv i nedadgående markeder, og heller øke flåten, har stor forklaringsverdi for byens utvikling i perioden.

Vi har sett på de enkelte fortrinnene som lar seg pekes på, og dermed er «enklere» målbare. Men hva med det som ikke kan måles i samme grad? Jeg mener her de fortrinnene som knyttes opp mot kulturen, samarbeidet, tradisjonene og drivkraften bak den lokale næringen. I *klyngeforhold* argumenterte jeg for at det tette samarbeidet Farsunds rederier hadde, var et klart fortrinn for næringsklyngen. Det lar seg vanskelig bevise at samarbeidet var noe bedre i Farsund enn i andre byer, nå over ett århundre senere, men det vi har av tilgjengelige kilder kan likevel fortelle oss det i byen var et godt samarbeid mellom byens redere, byens formannskap og lokalbefolkning.

Arkivmaterialet, som jeg omtalte i *klyngeforhold*, viser oss at flere av byens redere stilte opp som personlige garantister for å opprettholde drift i Farsund Privatbank, både i 1923 og 1931. Rederne kunne, etter min forståelse av arkivmaterialet, bruke banken som en privat «pengebinge». *Innskuddsprotokollen* for skipsrederne i *Farsund og Opland Privatbank* mellom 1932 og 1938 viser at rederne betalte inn på lånene sine, og tok ut nye balanser i samme lån over en lav sko, og ifølge regnskapet stod ikke bankens styreformann Brøvig oppført med renteinbetalinger på sine lån.³⁰⁰ Dette viser at de enkelte rederne i byen, var knyttet sammen på et økonomisk plan, og dermed tvang dem til å samarbeide, både for sitt eget beste, men også for bankens og byens beste. Banken var knyttet tett sammen med rederne, rederne var knyttet tett sammen med hverandre, og rederne var knyttet tett sammen med formannskapet i byen. Th. Brøvig var byens ordfører, samtidig som skipsreder, i 14 år. Rederne var en stormakt i lokalsamfunnet, og kunne styre byen etter sjøfartens beste.

Det tette samarbeidet mellom byens næringsdrivende aktører, lokalbefolkning og politisk formannskap kan ikke ha vært noe annet et fortrinnsnivå for sjøfartsnæringen. Styringen av Farsund, både politisk og sosialt, som Rederforbundets president Skipsreder Haaland betegnet som patriarkalsk-demokratisk, stemplet han i datiden allerede som «relativt særegent», som i seg selv er interessant.³⁰¹ Vi har sett at den politiske styringen av Farsund, gjennom byens formannskap var sterkt påvirket av representanter fra den lokale sjøfartsnæringen. Det har utvilsomt vært en faktor for at rederiene fikk gode arbeids- og skattevilkår. Det er her jeg mener Farsund skilte seg ut fra flere av de andre Sørlandsbyene, ved at rederne i Farsund ikke måtte konkurrere mot noen annen, likestilt sosial elite innen andre næringer som industri, landbruk eller fiske, som også ønsket seg gunstige vilkår som kunne konkurrert mot Farsundsredernes ønskelige politiske styring.

Sjøfartsnæringen i Farsund hadde i første halvdel av 1900-tallet få gjeldende konkurrerenter innen de andre næringene jeg nevnte over. Rederne kunne på mange måter styre skuta som de selv ønsket. Dette har vi allerede sett under debatten om økt skattesats i formannskapet i 1922, gjennom sitatet til skipsreder Jac. Salvesen.³⁰² Det er viktig å poengtere at selv om byens redere hadde mye lokal makt, utnyttet de ikke byens ressurser hensynsløst kun for egen vinning. De var en aktiv del av byens befolkning, og gjennom sine generøse donasjoner og tette tilknytning til lokalbefolkningen og sin arbeidsstand maktet de å

³⁰⁰ Innskuddsprotokoll – skipsrederne m.m. 1932-1938. Farsund og Opland Privatbank 1916-1987.

³⁰¹ Farsund Avis nr. 129 25.08.1937

³⁰² Farsunds Avis nr. 89 21.11.1922

holde sine sosiale høye posisjoner. Rederne ble i all hovedsak omtalt i positiv forstand.³⁰³ De økonomiske fordelene Farsund fikk gjennom formannskapetets politiske styring av byen i form av høye skatteinntekter fra skipsfarten var til stor hjelp for kommunekassa gjennom de tøffe 1930-årene.

Viktigheten Farsunds sjøfartsnæring spilte for byens økonomi var bemerkelsesverdig, ved at hele 70% av byens skatteinntekter i 1938 kom fra skipsfarten.³⁰⁴ Når det gjelder om Farsundsredernes drivkraft for drift i sjøfartsnæringen var økonomisk eller konservativt hektet, har jeg diskutert at det hersker liten tvil at de økonomiske insentivene veiet tyngst for byens redere. Imidlertid løftet utvilsomt de store inntektene til distriktet skipsfartens status i lokalbildet. Gjennom sjøfartens utvikling, og de lange tradisjonene rundt kystnæringer i distriktet utviklet det seg en stolthet over Farsund og sjøfartsnæringen. Farsund, så liten som byen var, tronet helt i toppen av verdens sjøfartsbyer, og det på grunn av en tradisjonsrik næring drevet av lokale innbyggere. Dette kan ha vært med på å løfte lokalbefolkningens syn på sjøfarten, som igjen førte til en tettere sammenknytning mellom Farsund og sjøfart i lokalbefolkningens øyne.

Det kan være fra denne stoltheten og det tette båndet Farsund hadde til skipsfart, som medvirket til lokalbefolkningens uttalte konservatisme rundt sjøfartsnæringen. Det er imidlertid klart at øvrige Sørlandsbyer også besatt en lokal stolthet knyttet opp mot sjøfarten, på lik linje som i Farsund. Det som derimot er særegent, er at Farsund benevnte seg selv som verdens største sjøfartsby ut ifra de premissene og parameterne som passet. Dermed kan det ha økt den lokale stoltheten i større grad enn i andre kystbyer, og dermed å befeste næringen som byens gullfugl. Når det er sagt, ønsker jeg ikke å utelukkende kun vektlegge økonomisk rasjonalitet som pådriver for næringen, de lokale tradisjonene og den påfølgende konservatismen fra byens befolkning ønsker jeg å dra frem som en del av forklaringen bak redernes drivkraft.

Det blir komplisert å vektlegge fortrinnene da både regionale og lokale fortrinn er nødvendige for å kunne forklare perioden, kanskje svaret ligger i spennet mellom alle fortrinnene? For å besvare problemstillingen min; *Hvilke fortrinn lå til grunne for at Farsund ble verdens største sjøfartsby i 1938?* ønsker jeg å sette lys på de fortrinnene jeg mener har størst forklaringsverdi; geografisk plassering, tidlig overgang vekk fra skipsbygning og den lokale *sjøfartskulturen*. Det geografiske aspektet er i stor grad allerede presentert. Farsunds

³⁰³ Seland 1967: 490

³⁰⁴ Abrahamsen 2014: 121

tidlige avskjed lokale verft gjorde sjøfartsnæringen mindre avhengig av lokale hensyn grunnet lokal sysselsetting, og dermed var det ingen «press» for å gå til anskaffelse av lokalt bygde skip, og rederne kunne kjøpe rimeligere second-hand skip. Den lokale sjøfartskulturen bidro til; et sterkt ønske om lokal drift i næringen, samt at byens sosiale og politiske styring var strukturert rundt lokal skipsfart. Farsund hadde ingen plan B, som Mandal og Flekkefjord, sjøfarten måtte bare lykkes. For å konkludere svaret på problemstillingen vil jeg poengtere at alle fortrinnene jeg har redegjort for og diskutert, bidro til næringens suksess i Farsund, men at den geografiske plasseringen og byens sjøfartskultur -klyngeforhold- står frem som de faktorene med mest tyngde. Farsund har mye å takke sjøfarten for, men den lokale sjøfarten har også mye å takke Farsund for.

Kilder og litteratur

Arkivmateriale

Statsarkivet i Kristiansand

D/1007 Th. Brøvig's Rederi 1851-1991

- Ia/L0011/0006 - Inng. Korrespondanse, sirkulærer 1922-1928

1361-0002 - Norges Bank Avdeling Kristiansand 1816-2001

- D/Da/L0013
 - /0012 Farsund Privatbank A/S, Farsund / Rekonstruksjon 1931-
 - /0014 Farsund Privatbank A/S, Farsund / Konkursbehandling 1932-1936

D/1565 Farsund og Opland Privatbank 1916-1987

- F/L0009 - Innskuddsprotokoll - skipsredere m.m. 1932-1938

Avismateriale

Lister:

Nr. 74. 20.09.1893
Nr. 113. 28.09.1928
Nr. 102. 03.09.1930
Nr. 39. 01.04.1931
Nr. 115. 10.10.1932
Nr. 62. 25.04.2015

Farsunds Avis:

Nr. 1. 04.01.1890
Nr. 95. 01.12.1896
Nr. 38. 16.05.1916
Nr. 41. 26.05.1916
Nr. 89. 21.11.1922
Nr. 90. 24.11.1922
Nr. 71. 08.09.1931
Nr. 70. 09.09.1932
Nr. 86. 02.11.1933
Nr. 128. 29.12.1934
Nr. 6. 15.01.1935
Nr. 100. 27.08.1935
Nr. 7. 14.01.1936
Nr. 119. 04.08.1936
Nr. 125. 17.08.1937
Nr. 129. 25.08.1937
Nr. 157. 13.10.1937
Nr. 175. 16.11.1937
Nr. 181. 26.11.1937
Nr. 185. 01.12.1938
Nr. 77. 22.05.1939
Jubileumsnummer. 30.12.1939
Nr. 67. 12.06.1950
Nr. 142. 05.11.1956

Figurer

Figur 1:

Porter 1990a: 72 *oversatt fra engelsk*

Figur 2:

Worm-Müller 1950: 414; Abrahamsen 2001: 45-47

Figur 3:

Det Statistiske Centralbureau. (1894). *Folketællingen i Kongeriget Norge: 1. januar 1891*

[Statistikk] SSB. https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_202.pdf

Det Statistiske Centralbureau. (1902). *Folketællingen i Kongeriget Norge: 3. december 1900*

[Statistikk] SSB. https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iv_052.pdf

Det Statistiske Centralbyraa. (1912). *Folketællingen i Norge: 1. december 1910* [Statistikk]

SSB. https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_170.pdf

Det Statistiske Centralbyrå. (1922). *Folketællingen i Norge: 1. desember 1920* [Statistikk]

SSB. https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vii_039.pdf

Det Statistiske Centralbyrå. (1932). *Folketællingen i Norge: 1. desember 1930* [Statistikk]

SSB. https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_viii_182.pdf

Litteraturliste

- Aasheim, B., Cooke, P. & Martin, R. (2006). *The Rise of the Cluster Concept in Regional Analysis and Policy: A Critical Assessment*. Routledge
- Abrahamsen, O. A. (1987a) *Flekkefjords historie: Flekkefjord på 1800-tallet: fra sild til sålelær*. (Bd. 1.). Hegland Trykkeri A/S
- Abrahamsen, O. A. (1987b) *Flekkefjords historie: Flekkefjord på 1900-tallet: omstilling og vekst*. (Bd. 2.). Hegland Trykkeri A/S
- Abrahamsen, O. A. (1997). *Farsund Bys Historie: En by blir til. Fra stedets oppkomst til 1850*. (Bd. 1). Farsund Kommune.
- Abrahamsen, O. A. (2001). *Farsund Bys Historie: Sjøfartsbyen 1850-1930 årene*. (Bd. 2). Farsund Kommune.
- Abrahamsen, O. A. (2007). *Farsund Bys Historie: Fra rederby til Industrikommune 1940-2000*. (Bd. 3). Farsund Kommune.
- Abrahamsen, O. A. (2013). Byene på Agder i spennet mellom det hjemlige og det fremmede. I Johnsen, B. E. (Red.), *Sørlandet og utlandet: Transnasjonal kontakt, internasjonal påvirkning*. (s. 73-89). Cappelen Damm Akademisk.
- Abrahamsen, O. (2014). Kristenredere og småbymatadorer. I B. Seland (Red.), *Gud og Mammon: religion og næringsliv*. (s. 109-132) Cappelen Damm Akademisk.
- Abrahamsen, O. A. (2022). *Sørlandsk Skipsfart 1920-2020*. Cappelen Damm AS.
- Abrahamsen, O. A. (2022. 29. juli). Jochum Lund i *Norsk biografisk leksikon*. Hentet 15.12.2022 fra https://nbl.snl.no/Jochum_Lund

- Andersen, H. W. & Collett, J. P. (1989). *Anchor and balance: Det norske veritas 1865-1989*.
J.W. Cappelens Forlag AS
- Bathelt, H., Malmberg, A. & Maskell, P. (2004). Clusters and knowledge: Local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation i *Progress in Human Geography* (28):
31-66
- Berg, T., Hanisch, T., Lange, E. & Pharo, H. (1983). *Norge fra u-land til i-land: vekst og utviklingslinjer 1830-1980*. Gyldendal
- Berggreen, B. (Red.) (1989). *Norsk Sjøfart* (Bd. 1). Dreyers Forlag A/S.
- Bjerke, J. (1966). Langtidslinjer i norsk økonomi 1865-1960 i *Samfunnsøkonomiske studier*
nr. 16. Statistisk Sentralbyrå.
- Bjerkås, T. (2022). *Søgnes Historie: 1605-2020*. (Bd. 2.). Søgne Historielag
- Dahl, O. (2002). *Grunntrekk i Historieforskningens Metodelære* (2. utg.). Universitetsforlaget.
- Daland, L. H. (2010). *Livskraften ebber ut... En undersøkelse av befolkningsenringen i utvalgte uthavnssamfunn mellom Lindesnes og Lista 1900-1970*. Masteroppgave.
Universitetet i Agder.
- Dannevig, B. (1967). *Farsunds Sjøfarts Historie*. Farsund Sjømannsforening.
- Dannevig, B. (1971). *Grimstads sjøfarts historie*. Naper Boktrykkeri.
- Dannevig, B. (1973). *Arendal: gjennom skiftende tider: 1528: 1723: 1973*. Arendal kommune
- Dannevig, B. (1974a). *Th. Brøvig: Seilskiptiden*. (Bd. 1). Th. Brøvig

- Dannevig, B. (1974b). *Th. Brøvig: Dampskip og Motorskip*. (Bd. 2). Th. Brøvig
- Dybesland, S. B. (2005). *Th. Brøvig: Tradisjon og Risikovilje*. (Bd. 3). Th. Brøvig
- Dyrvik, S. (2016). *Norsk Historie 1536-1814* (2.utg.). Det Norske Samlaget.
- Dørum, K. (2022). Arendal 1650-1723: en monopolby eller en konkurranseby?. I K. Dørum (Red.), *Hvem styrte byene?* 215-244. Cappelen Damm Akademisk
- Farsund. (2023. 15. april). Farsund i *Wikipedia*. Hentet 19.04.2023 fra <https://no.wikipedia.org/wiki/Farsund>
- Gjølberg, O. (1979). *Økonomi, Teknologi og Historie: Analyser av skipsfart og økonomi 1866-1913* [Doktorgradsavhandling, Norges Handelshøyskole]. <http://hdl.handle.net/11250/2566863>
- Haugland, H. (2020). *I sjøfartens tid: Arendal 1723-1900*. Cappelen Damm AS.
- Hofstad, K. (2021. 26. juni). Kommerselest i *Store norske leksikon*. Hentet 22.09.2022 fra <https://snl.no/kommerselest>
- Hougen, J. (1950). *Farsund – verdens største sjøfartsby*. [Radioprogram]. NRK. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_dra_1997-01132P
- Jakobsen, E. W. (2008). Næringsklynger – hvordan kan de beskrives og vurderes? i *MENON Business Economics*, 01/08. http://www.menon.no/wpcontent/uploads/27menon_nringsklynger_01_2008-1.pdf
- Johansen, J. G. (u.å.). *En stolt seilskuteby* Lillesand By- og Sjøfartsmuseum.
- Johnsen, B. E. (1998). *Rederistrategi i endringstid. Sørlandsk skipsfart fra seil til damp og motor, fra tre til jern og stål. 1875 – 1925*. [Doktorgradsavhandling Universitetet i Bergen]. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2016021108253

Johnsen, B. E. (Red.). (2013). Årsaker til vekst og tilbakegang i sørlandsk skipsfart på 1800-tallet. Forklaringer på Sørlandet og i utlandet. I *Sørlandet og utlandet. Transnasjonal kontakt, internasjonal påvirkning*. 111-127. Cappelen Damm Akademisk.

Johnsen, B. E. & Sætra, G. (2016). *Sørlandsk Skipsfart 1600-1920*. Portal Forlag.

Hodne, F. (1981). *Norges Økonomiske Historie 1815~1970*. J.W Cappelens Forlag A/S.

Kalleberg, J. E. (2021. 6. juli). Lister (Avis) i *Store norske leksikon*. Hentet 30.04.2023 fra https://snl.no/Lister_-_avis

Kaukiainen, Y. (1991). *Sailing into Twilight: Finnish Shipping in an Age of Transport Revolution 1860-1914*. Magneettisesta tekstistä.

Kaukiainen, Y. (2008). The transition from sail to steam – growth and crisis during a technological change, i L.U. Scholl & D.M. Williams (red.) *Crisis and transistion. Maritime sectors in the North Sea region 1790-1940*. Verlag H.M. Hauschild.

Kjeldstadli, K. (1992). *Fortida er ikke det den engang var*. Universitetsforlaget.

Lister. (2022. 1. august). Lister (Farsunds Avis) i *Wikipedia*. Hentet 30.04.2023 fra [https://no.wikipedia.org/wiki/Lister_\(Farsunds_Avis\)](https://no.wikipedia.org/wiki/Lister_(Farsunds_Avis))

Malmberg, A. & Power, D. (2006). *True clusters/a severe case of conceptual headache*.
Routledge

Moch, L.P. (2003). *Moving Europeans. Migration in Western Europe since 1650* (2. utgave).
Indiana University Press.

Myhre, J. E. (2015). *Norges Historie 1814-1905* (2.utg.). Det Norske Samlaget.

Myklebost, H. & Strømme, S. (Red.). (1963) *Norge: Bd. 1. Land og Folk*. J.W. Cappelens Forlag A/S.

- Nilsen, J. E., Thorsnæs, G. & Lauritzen, P. R. (2022. 18. mars). Farsund i *Store norske leksikon*. Hentet 15.12.2022 fra <https://snl.no/Farsund>
- Njøs, R., Jakobsen, S.E., Aslesen, H.W. & Fløysand, A. (2017). Encounters between cluster theory, policy and practice in Norway: Hubbing, blending and conceptual stretching i *European Urban and Regional Studies* 24(3): 274-289
- Normann, V. (2019). *En liten åpen by - fortellingen om Risør 1873-2018*. Cappelen Damm
- Nørgård, L. (1961). *Tankfartens etablerings- og introduksjonsperiode i norsk skipsfart 1912-1913 og 1927-1930*. Norges Handelshøyskole.
- Porter, M. E. (1990a). *The competitive advantage nations of nations*. The Macmillan Press LTD.
- Porter, M.E. (1990b). The competitive advantages of nations i *Harvard Business Review*. 68(2): 73-93.
- Porter, M. E. (1998). Clusters and the new economics of competition i *Harvard Business Review* 76(6): 77-90.
- Ramskjær, L. J. (1985). *Reder eller regnskapsfører? Organisasjon, drift, utvikling; J. W. Prebensens rederi i en transformasjonsperiode, 1875–1900*. [Hovedoppgave] Universitetet i Oslo.
- Reve, T. & Jakobsen, E. W. (2001). *Et verdiskapende Norge*. Universitetsforlaget.
- Rudjord, K. (1990). *Alltid fremad: Farsund Sjømannsforening 100 år. Farsunds sjøfart gjennom 25 år*. Farsund Sjømannsforening.
- Røed, H. (2010). Sørlandet – et politisk «annerledesland», i Johnsen, B. E. (red.). *Sørlandsk kultur. Mangfoldet og motsetningene*. Agderseminaret 2009. Høyskoleforlaget.

- Salen, O. (2005a) Farsund Sjømannsskole: en anerkjent skole. I *Ett Sekel: skolen på Haugen 1905-2005*. (s. 211-214). Snartykk.
- Salen, O. (2005b) Sjømannsskolen vokste ut av redet. I *Ett Sekel: skolen på Haugen 1905-2005*. (s. 215-220). Snartykk.
- Sandvik, P.T. (2018). *Nasjonens velstand*. Fagbokforlaget.
- Schreiner, J. (1941). Gammelt og nytt syn på norsk middelalderhistorie i *Historisk Tidsskrift*, 10: 412-430. Den Danske Historiske Forening
- Sejersted, F. (1993). *Demokratisk kapitalisme*. Universitetsforlaget
- Seland, J. (1956). *Martin Mosvold: Mannen og verket*. Fedrelandsvennens Trykkeri.
- Seland, J. (1967). *En by og en bank: Farsunds historie og Farsunds sparebanks 125 års historie*. Farsund Sparebank.
- Slettan, B. (2006). *Mandal Bys Historie: En industriby vokser fram 1850-1950*. Mandal Kommune.
- Statistisk Sentralbyrå. *Tabel over de i Norge hjemmehørende fartøiers antal, drægtighed og besætning ved udgangen af aaret 1835-1863 og den norske handelsflaade ved udgangen af aaret 1866-1875*.
- Statistisk Sentralbyrå. *Tabel over de i Norge hjemmehørende fartøiers antal, drægtighed og besætning*.
- Statistisk sentralbyrå. *Norges skibsfart i aaret 1875-1925*.
- Stugu, O. S. (2015). *Norges Historie Etter 1905* (2.utg.). Det Norske Samlaget.
- Sætra, G. (2008). *Aust-Agder og sjøfarten – rederens rolle*. Aust-Agder Rederiforening.

Tjelmeland, H. (2004). Aviser som historisk kilde i *Pressehistoriske skrifter*, (3), 114-130.
https://medietidsskrift.no/wp-content/uploads/2022/12/Pressehistoriske-skrifter-nr.-3_2004.pdf

Torstveit, J. G. (2012). *Storsvindel, bankkrakk og nytt politisk parti Arendal 1886–88*.
Arendals Tidende.

Tønnesen, J, N. & Ytreberg, N, A. (1951). *Den norske sjøfarts historie* (Bd. 2, del 3). J. W.
Cappelens Forlag.

Vetland, J. (2004) *Intet er verre enn vindstille ...: et portrett av skipsrederen og
industrigründeren Torrey Mosvold*. Brødrene Mosvold.

Vevstad, A. (1985). *Oxefia: Fjorden og skutene*. Historielaget for Dybvåg, Holt og
Tvedestrand.