

Jesper Brovig

# Befolknings- og næringslivsutvikling i Lillesand

En komparativ studie av årene 1865 og 1910

Bacheloroppgave i Historie

Veileder: Pål Thonstad Sandvik

Mai 2023



Jesper Brovig

# **Befolknings- og næringslivsutvikling i Lillesand**

En komparativ studie av årene 1865 og 1910

Bacheloroppgave i Historie  
Veileder: Pål Thonstad Sandvik  
Mai 2023

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet  
Det humanistiske fakultet  
Institutt for moderne samfunnshistorie



Kunnskap for en bedre verden



# Innhold

Innledning.....	2
Innledende kommentarer .....	2
Litt om Lillesand .....	2
Metode og forskningsspørsmål .....	2
Forbehold og utfordringer knyttet til arbeidet.....	3
Forholdet mellom Lillesand ladested, Vestre Moland, og Lillesand tollsted.....	4
Oppgavens struktur.....	5
Befolkningsutvikling.....	6
Befolkningsutvikling og kjønnsbalanse .....	6
Aldersfordeling.....	7
Utvandring.....	8
Næringslivet .....	9
Yrkesgrupper i 1865 .....	9
Yrkesgrupper i 1910 .....	12
Kvinnens utvikling i Lillesand.....	14
Inntekter og formuer i Lillesand.....	16
Skipsfart og handel.....	19
Seilere og skipsbyggere.....	19
Lillesandsflåten og skipsbyggingen .....	21
Handel og eksport.....	24
Eksporter.....	26
Avsluttende kommentarer.....	30
Oppsummering og drøftinger .....	30
En unik utvikling? .....	31
Konklusjoner .....	32
Kildeliste.....	33
Vedlegg .....	40

# Innledning

## Innledende kommentarer

Denne oppgaven er et resultat av en raskt voksende interesse for både lokal og økonomisk historie. Både å velge tema og komme i land med oppgaven har vært vanskelig. Jeg vil derfor først og fremst utrette en takk til Lillesand By- og sjøfartsmuseum, som har vekket min interesse for lokalhistorie, og Pål T. Sandvik, hvis forelesninger og veiledning har hjulpet veldig med både motivasjon, kunnskap og interesse.

## Litt om Lillesand

I dag er Lillesand forbundet med sommer, skjærgård og generell sommeridyll. Helt på begynnelsen av 1800-tallet var byen et lite strandsted med 99 innbyggere<sup>1</sup> som vokste til et høydepunkt på 1508 innbyggere i 1890. Veksten medførte at Lillesand ble eget ladested i 1821, og tollsted i 1834.<sup>2</sup> Bysamfunnet ble dermed det økonomiske sentrum i nærområdet, med stor eksport av trelast og en voksende handelsflåte.

## Metode og forskningsspørsmål

Det vi skal se i denne oppgaven er hvordan befolkningen og næringslivet forandret seg fra 1865 til 1910. Dette er to interessante år, fordi folketallet er nesten likt etter 45 år med utvikling. De står også på hver sin side av befolkningsvekst; i 1865 er Lillesand et samfunn i vekst, men et samfunn i stagnasjon i 1910. Oppgaven er altså en komparativ studie av de to årene, basert på folketellingene. Det vil også trekkes inn statistikker for handel, skipsfart, kommunale forhold og skatteligninger, som er noen av hovedkildene. Blant litteratur har Pål T. Sandviks *Nasjonens Velstand* gitt verdifull innsikt i den norske utviklingen i denne perioden. Ved noen anledninger vil oppgaven bevege seg en del utenfor 1865 og 1910; dette for å gi viktig kontekst. En av negativene med en komparativ studie av to årstall er at de kun gir et lite innblikk – én dag, i folketellingenes tilfelle – i en langvarig prosess. Kanskje spredte det seg en sykdom som drepte halve befolkningen dagen etter tellingen? I skrivingen av oppgaven har det ofte kommet flere spørsmål enn svar. Betyr det at en komparativ studie er meningsløs? Langt ifra. Historiske prosesser er ofte langsomme, og det å sammenligne to årstall som er 45 år fra hverandre gjør det lett å se *hva* som har endret seg. Sann sett kan denne oppgaven også være et grunnlag for videre studier på de spørsmålene som kommer frem. Hensikten med oppgaven er å identifisere

---

<sup>1</sup> Johnsen, 2017, s. 21

<sup>2</sup> Johnsen, 2017, s. 141

forskjeller og forsøke å forklare dem. Det må tas forbehold om at oppgavens omfang betyr at det er vanskelig å gjøre et ordentlig dypt dykk inn i forandringene. Noen steder vil det være viktig å fremheve mindre utviklinger over flere år, så oppgaven beveger seg også, av og til betydelig, utenfor årene 1865 og 1910. Det viktigste for oppgaven er å identifisere forskjellene mellom de to årene. Forskningsformålet til denne bacheloroppgaven er derfor å analyse og sammenligne befolknings- og næringsutviklingen i Lillesand i 1865 og 1910.

Mye av lokalhistorien i Lillesand er allerede godt kjent. Byen har et historielag som utgir et årsskrift annethvert år, og professor ved Universitet i Agder, Berit Eide Johnsen, publiserer andre bind av Lillesands Historie sommeren 2023. Hun har også skrevet en rekke artikler om lillesandshistorie før dette. En studie som denne oppgaven har ikke blitt gjort tidligere.

### **Forbehold og utfordringer knyttet til arbeidet**

Før vi går videre må det gis en del presiseringer og forklaringer om innholdet i oppgaven. For det første så er ikke oppgaven opptatt av absolutt nøyaktighet. Innenfor historiefaget så er dette oftest et urealistisk mål, men dette bør poengteres likevel. Ved flere anledninger i skrivningen av oppgaven har det oppstått situasjoner hvor informasjon ikke alltid stemmer overens, spesielt ofte i folketellingene. For eksempel har den offisielle oversikten over folketellingene registrert at det er ingen som driver med gruvedrift eller steinbryting i Lillesand i 1865.<sup>3</sup> Går man gjennom individene i folketellingen kan man finne 32 år gamle Erik Jørgensen, som arbeider som nettopp steinbryter.<sup>4</sup> Det er flere slike tilfeller hvor man må ta forbehold, og disse poengteres heller når de blir relevante. Oppgavens hensikt er å gi et bilde over forholdene i 1865 og 1910, ikke henge seg opp i at det var én steinbryter i stedet for null. Så lenge kildene gir en god nok oversikt, er dette godt nok for å besvare oppgaven.

Det er viktig at leseren er innforstått med at deler av oppgaven baserer seg på digitaliseringen av folketellingene fra 1865 og 1910. Digitalarkivet har organisert alle individer og husstander i folketellingene, og gjort dem søkbare. Mye av informasjonen baserer seg derfor på en gjennomgang som er blitt gjort av alle husstandene i 1865 og 1910. Man kan bruke søkefunksjonene for å separere folk i alderskategorier, finne antall menn/kvinner, eller se hvem som var gifte eller ugifte. For eksempel nevnes det at det var 7 skipsbyggmestere i 1865; dette tallet er funnet ved å telle antall personer oppført med stillingstittelen skipsbyggmester, ikke gjennom en offisiell statistikk eller lignende. Refereres det til en spesifikk person, eller plass,

---

<sup>3</sup> Folketellingen 1866, s. 231

<sup>4</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1865: Erik Jørgensen

vil dette alltid kildeføres med en fotnote og lenkes til i kildelisten. Om ikke annet er spesifisert, referer fotnoten til Lillesand. Ellers er observasjoner, inntrykk og noen tall hentet fra en personlig bearbeidelse av personene i folketellingen. Å skulle kildeføre hver eneste skipsbyggmester, eller gifte kvinne vil være upraktisk både for skrivningen av teksten og leser. Informasjonen skal kunne overprøves i de relevante kildene.

Det er noen utfordringer knyttet til å jobbe med disse kildene. Unøyaktige tall er en av dem, men den største har nok vært at kilder fra 1865 og 1910 naturligvis er ført og utregnet på forskjellig vis. Som det skrives om senere så har folketellingen fra 1865 og 1910 forskjellige alderskategorier, hvor den sistnevnte har langt færre. Folketellingen fra 1865 gir et godt bilde over aldersfordeling som 1910 gir et svakere bilde på. For å komme rundt dette problemet kan man bruke Digitalarkivets søkefunksjoner for å søke etter personer som er innenfor en viss alder, slik at man får sammenlignbare tall. Videre så opererer man i 1865 med forskjellige vekt- og målemetoder enn i 1910. For å komme rundt dette problemet vil oppgaven ha omregnet for eksempel kommerselster til registertonn eller kubikkmeter når det er relevant å sammenligne tall med to forskjellige måleenheter. Det omregnes også spesidaler til kroner og omvendt, med Norges Banks priskalkulator.

En siste bemerkning er at i oppgaven omtales folketellingen fra 1866 som 1865. Dette fordi den ble gjort 1. januar, og derfor bedre reflekterer året som gikk enn året som kommer.

### **Forholdet mellom Lillesand ladested, Vestre Moland, og Lillesand tollsted**

Som skrevet tidligere så vokste Lillesand seg såpass stort at stedet kunne formelt utskilles til eget ladested. Dette separerte det lille bysamfunnet i Lillesand fra den store herredskommunen Vestre Moland, og de to kommunene fikk et slags Oslo/Akershus-forhold, hvor Lillesand var en liten flekk omringet av en langt større kommune (se vedlegg 1). Dette er viktig fordi at Lillesand blir et slags sentrum for virksomheten i begge kommunene. Med Lillesands små grenser må trelasten som eksporteres være hugget i skogområdet rundt byen. Personene som bor i Vestre Moland må ha vært tilgjengelig som arbeidskraft i Lillesand, og motsatt. I 1910 kan vi se husstander i Vestre Moland med adresse på Brentemoen, som også er en adresse i Lillesand.<sup>5 6</sup> Dette tyder på at byen vokste utover sine egne grenser og inn i Vestre Moland. I Lillesands-Posten av 4. januar 1910 kan vi se tannlege J. Arthur Sørensen reklamere for sin praksis.<sup>7</sup> Sørensen bodde derimot ikke i Lillesand, men i Vestre Moland. Her er han i

---

<sup>5</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1910 Vestre Moland: Tellingskrets 002 Bergstø

<sup>6</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1910: Tellingskrets 002

<sup>7</sup> Lillesands-Posten, 4. januar 1910



folketellingen oppført med stillingen «tannlege i Lillesand».<sup>8</sup> Poenget her er å vise at grensen mellom Lillesand og Vestre Moland ikke er et hinder. De to kommunene er selvfølgelig forskjellige administrative inndelinger, men ellers var de knyttet tett sammen. Ressurser, tjenester og arbeidskraft i de to kommunene var tilgjengelig på tvers av grensene. Lillesand var også området tollsted, så alle varer som ble eksportert eller importert samt skip måtte registreres der. Oppgaven skal konsentrere seg om bysamfunnet Lillesand, og som tollsted kan byen ses på som Lillesand og Vestre Molands portal til den store verden. Det er viktig at oppgaven ses med perspektivet om at Lillesand og Vestre Moland er to sterkt tilknyttede kommuner. Det er derimot Lillesand som var det økonomiske sentrumet med tettbebyggelse, og derfor det mest naturlige å konsentrere seg om.

### **Oppgavens struktur**

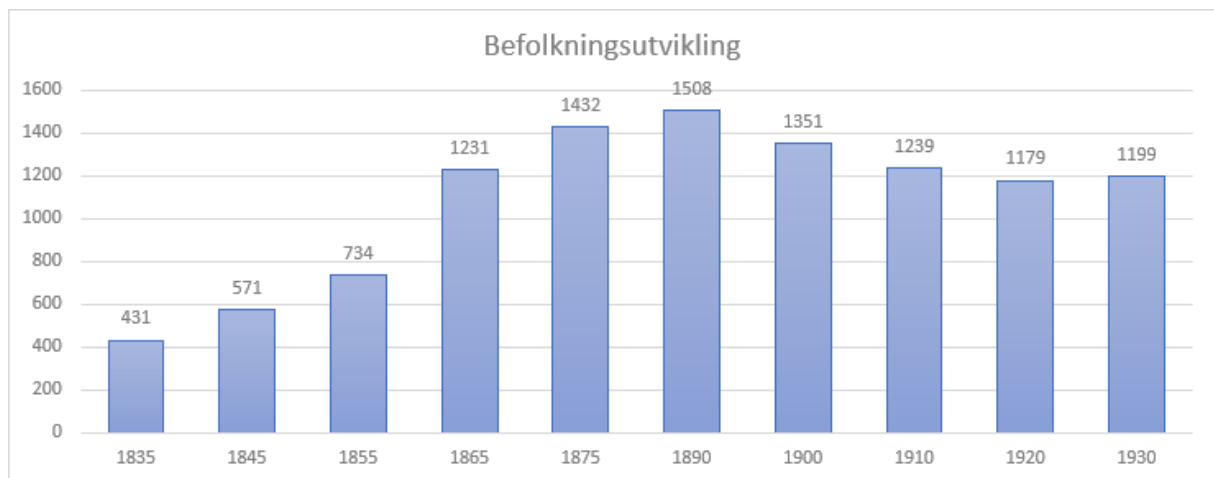
Oppgaven er delt i tre hoveddeler. Den første omhandler befolkningsutvikling, og hvordan befolkningen er utgjort i 1865 og 1910. Videre vil oppgaven undersøke de forskjellige yrkesgruppene, og inntekts- og formuesfordeling. Den siste hoveddelen handler om sjøfart og handel. I denne delen behandles både sjø- og handelsfolk, ikke i delen om yrkesgrupper. Dette er fordi sjøfart og handel var så viktig for Lillesand at det blir viet en egen del. Oppgaven vil så rundes av med en oppsummering, vurdering av hvor Lillesand passer inn i den nasjonale utviklingen, og avsluttende kommentarer og konklusjoner.

---

<sup>8</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1910 Vestre Moland: Arthur Sørensen

# Befolkningsutvikling

## Befolkningsutvikling og kjønnsbalanse



Graf 1. Kilder: Se kildeliste

Lillesand i 1865 hadde nettopp gjennomgått en kraftig befolkningsvekst, nesten en fordobling, siden folketellingen i 1855. Befolkningstallet steg til 1231 personer, hvorav 621 var menn og 610 var kvinner. Av disse var det 233 gutter og 188 jenter under 15 år, som betyr at 34% av den totale befolkningen var barn. Kjønnsbalansen i byen var svært jevn; 50,4% av befolkningen var menn, og 49,6% var kvinner. Dersom vi bare teller den voksne delen av befolkningen skifter kjønnsbalansen noe, til 52,1% (422) kvinner og 47,9% (388) menn.<sup>9</sup>

1910 kan vi se var den andre strake folketellingen med befolkningsnedgang etter høydepunktet i 1890. Innbyggertallet sank til 1239 hjemmehørende personer<sup>10</sup>, som var nesten identisk med 1865. I folketellingen av 1910 begynte man å skille mellom *tilstedeværende* og *hjemmehørende* personer. Teller man kun tilstedeværende personer var befolkningstallet på 1133 personer<sup>11</sup>, og ekskluderer man antallet midlertidig tilstedeværende (47<sup>12</sup>) falt totalen til 1086 tilstedeværende innbyggere. Med de 114 mennene og 39 kvinnene som var hjemmehørende, men fraværende, kom totalen opp til 1239.<sup>13</sup> Selv om folketallet så å si var likt som i 1865, hadde innholdet endret karakter. Det var blitt kvinneovervekt; 56,9% av den hjemmehørende befolkningen var kvinner, som var en økning på 7,3% fra 1865. Dessverre er det slik at folketellingen fra 1910 opererte med tilstedeværende befolkning da det kom til aldersfordeling, så å skille ut midlertidig

<sup>9</sup> Folketellingen 1866, s. 56

<sup>10</sup> Folketellingen 1910, Hefte 1, s. 49

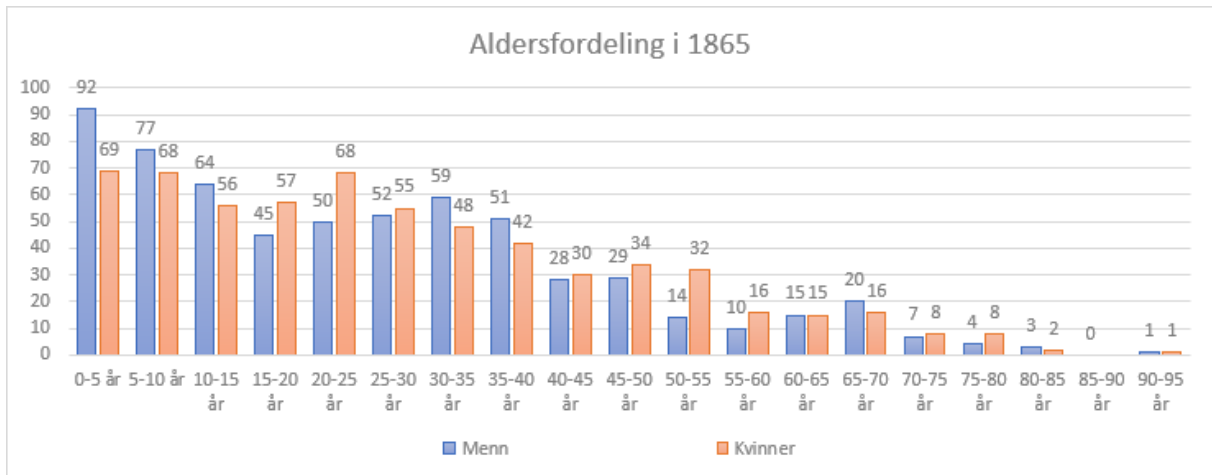
<sup>11</sup> Folketellingen 1910, Hefte 1, s. 49

<sup>12</sup> Folketellingen 1910, Hefte 1, s. 53

<sup>13</sup> Folketellingen 1910, Hefte 1, s. 53

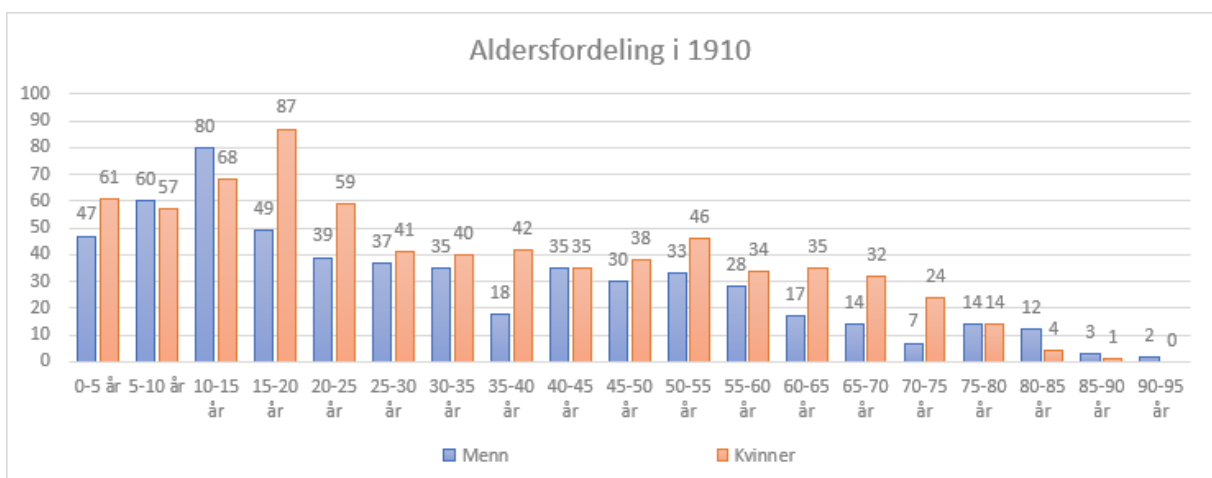
beboende og inkludere fraværende personer vil derfor være vanskelig. Det følgende tallet baserer seg derfor på antallet menn og kvinner over 15 år, som var fast beboende, midlertidig beboende og fraværende ved folketellingen i 1910: Ekskluderer vi barn var kvinneovervekten litt større, på 58,8%. Tallgrunnlaget er 532 kvinner og 373 menn over 15 år.

## Aldersfordeling



Graf 2. Kilder: Se kildeliste

Diagrammet viser hvor mange personer det er i de forskjellige alderskategoriene, som er på fem år hver. I 1865 ser vi en trend som viser at de yngre er langt mer tallrike enn de eldre. Tallene tyder også på en ganske høy fødselsrate, for jo yngre man går, jo flere personer er det. Her kan man også se at det er et andre tyngdepunkt, som ligger i aldersgruppen 20-40 år. Antallet eldre er forholdsvis lite. Interessant er det også å se at det er langt flere gutter under 15 enn det er jenter, men med en gang 15-årsbarrieren er brutt er det stor kvinneovervekt i de neste to aldersklassene.



Graf 3. Kilder: Se kildeliste

I 1910 kan vi se at det har skjedd store endringer i aldersfordelingen. Tendensen fra 1865, hvor antallet barn ble større jo yngre man gikk, har reversert seg kraftig. I 1865 var det 92 gutter i kategorien 0-5 år, mens i 1910 hadde tallet sunket til 47. Interessant nok hadde antallet jenter i denne kategorien holdt seg veldig likt. Dette tyder uansett på at fødselsraten kan ha gått ned. Videre kan vi se at der var en svært stor nedgang i personer i kategorien 20 til 40 år, spesielt menn. I 1865 var det 212 menn i denne aldersgruppen, mens det bare var 129 i 1910. I stedet var det antallet eldre som vokste seg større. I 1910 var det nemlig 458 personer over 40 år, en vekst på 165 personer fra 293 i 1865. Det nest største tyngdepunktet fra 1865, personer fra 20 til 40 år, hadde skiftet til de eldre aldersgruppene. En ting som har holdt seg konstant fra 1865 var det store fallet i antall menn fra gruppen 10-15 år til 15-20. Fallet var riktignok ikke like stort som i 1865, og da virket det mer som en naturlig utvikling. Det kan være at Lillesand i 1865 holdt på store deler av de nykonfirmerte guttene, og at det rett og slett bare var få gutter til å begynne med i den alderskategorien. Siden det i 1910 var flere eldre enn yngre barn, virker fallet etter 15-årsbarrieren langt mer dramatisk. I tillegg så sank bare antallet menn i de neste fire alderskategoriene, i motsetning til 1865. Tallene tyder på at Lillesand hadde blitt et vanskeligere sted for yngre folk å etablere seg, og at man må flytte bort for å finne arbeids- og utdanningsmuligheter. Bruker vi samme logikk kan vi også gi en forklaring på hvorfor de eldre ble i byen; disse var allerede etablert og hadde derfor ikke behov for å flytte. Sånn sett kan man kanskje si at Lillesand heller var i en stabiliseringsfase enn en nedgangsfase, eller for så vidt begge deler. Det skjedde i alle fall ikke noen stor nedgang i befolkningstallet frem til 1930, som kan bety at befolkningen hadde stabilisert seg etter en periode med overbefolkning innen 1910.

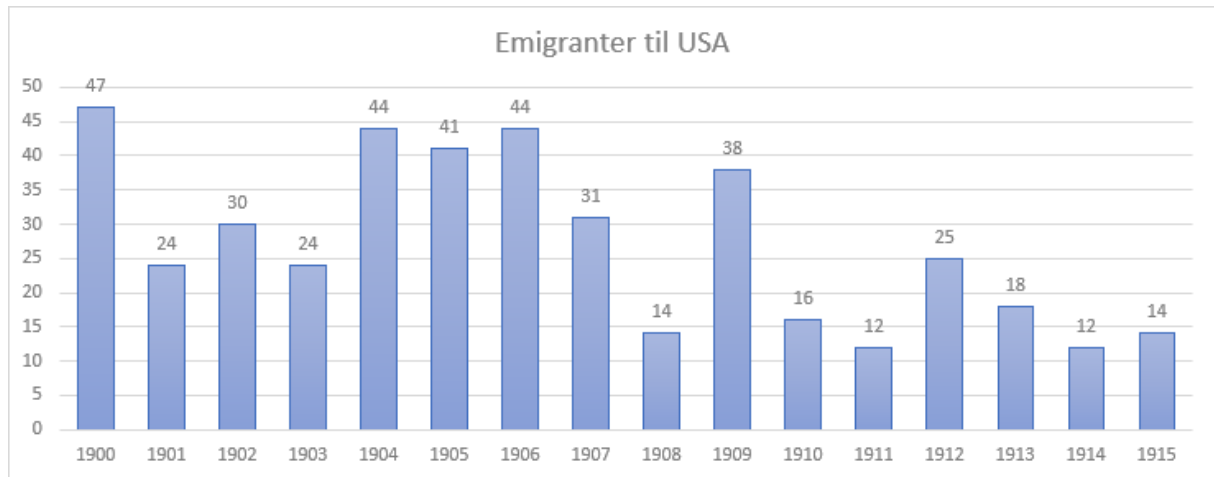
## **Utvandring**

En av ventilene som lettet på befolkningstrykket var utvandring til Amerika. Med hjelp av digitalarkivet kan man søke i emigrantprotokoller fra Kristiansand i årene 1873 til 1930, og fra Arendal i årene 1903 til 1930. Nesten all emigrasjonen fra Lillesand foregikk fra Kristiansand, da protokollene fra Arendal kun gir to resultater med bosted Lillesand. I alt er det 351 resultater når man søker etter personer som har oppgitt sitt bosted som Lillesand i perioden 1900 til 1910.<sup>14</sup> Her må det dog presiseres at det er tegn til at noen utvandrere fra Vestre Moland registrerte sitt bosted som Lillesand. Mulig er det også at noen fra Lillesand ikke registrerte bosted i det hele tatt. Det tas heller ikke høyde for at noen kan ha flyttet tilbake til Lillesand og kun vært i USA midlertidig. Det er også mulig at noen har reist over flere ganger og derfor er det ikke nødvendigvis 351 individer som har reist. Hensikten er å vise at det var mange som

---

<sup>14</sup> Digitalarkivet: Emigrantprotokoller for Kristiansand og Arendal

benyttet seg av denne muligheten. Noen flyttet hjem med barn, slik som familien Carlsson tilsynelatende gjorde. Deres fem år gamle datter, Maria Carlsson, er det spesifisert at ble født i Amerika. Hennes brødre på syv og fire år var derimot født i henholdsvis Vestre Moland og Lillesand.<sup>15</sup> Den 57 år gamle enken Olevine Andersen ble forsørget av sine fire barn i Amerika.<sup>16</sup> I selve dokumentet er døtrene hennes oppført som midlertidig fraværende med tekst som tilsynelatende leser «over et aar i Amerika», som kan bety at de har reist for å jobbe i kun ett år.<sup>17</sup>



Graf 4. Kilder: Se kildeliste

Diagrammet viser emigranter fra 1900 til 1915 med bosted oppført som Lillesand. Her kan vi se at nivået blir gradvis mindre, og mye lavere etter 1908. Denne informasjonen kan gi støtte til ideen om at befolkningstrykket i Lillesand har blitt tilstrekkelig lettet på innen 1910.

## Næringslivet

### Yrkesgrupper i 1865

I 1865 var det to dominante yrkesgrupper i Lillesand: håndarbeid og skipsfart. SSBs publikasjon om resultatene fra folketellingen fordelte yrkesgrupper i 7, dersom man teller med tjenestefolk. Først skal vi forholde oss til de gruppene som ikke var «tyende», siden størstedelen av disse var kvinner og vil få sin egen underdel. Det første som må sies om oversiktsverket over folketellingen er at den kan umulig være nøyaktig. Vi har allerede sett hvordan steinbryter Erik Jørgensen ikke hadde blitt oppført som steinbryter, som har sin egen kategori i oversikten. For

<sup>15</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1910: Maria Carlsson

<sup>16</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1910: Olevine Andersen

<sup>17</sup> Digitalarkivet: RA, Folketelling 1910 for 0905 Lillesand Ladested, 1910, s. 745

det andre var den totale summen over arbeidende, 415, neppe nøyaktig. Det var 388 menn over 15 i Lillesand på denne tiden, og gjennomgangen av individene i folketellingen viser bare 22 kvinner som arbeidet som noe annet enn tjenestepiker. Dette impliserer en sysselsetting på over 100% for menn, men man kan telle minst 34 menn over 15 i folketellingen som ikke hadde arbeid. Noen av de ekstra arbeiderne kan komme av at enkelte hadde oppført to forskjellige yrker, men gjennomgangen har vist at dette var svært sjeldent. Hovedårsaken er at en del voksne menn over 15 år var blitt oppført som arbeidende, da oversikten forutsatt at de hjalp sine fedre med deres arbeid.<sup>18</sup> Hvordan denne oppgaven skulle forholde seg til oversiktstallene har vært et stort dilemma, men til slutt ble det bestemt å bruke disse tallene. Som skrevet tidligere; hensikten med oppgaven er ikke å være 100% nøyaktig, men heller gi et godt bilde over tilstandene i 1865 og 1910. Oversikten gir oss akkurat dette. Den er ikke fullstendig representativ, men det kan man heller ikke oppnå med en gjennomgang av individene i folketellingen. For eksempel så er Johannes Grøgaard oppført som dansk visekonsul, men er velkjent i Lillesand som reder, trelasthandler, verfts-, sagbruks- og gårdseier.<sup>19</sup> Som vi skal se senere var han den mest formuende mannen i Lillesand, med stor inntekt som tyder på at han hadde flere næringer enn bare å være visekonsul. Berit Eide Johnsen bemerker også at det var flere i Lillesand som drev forskjellige virksomheter. Å drive handel, verft, trelasteksport og rederi var en vanlig kombinasjon for mange.<sup>20</sup> I 1871 skrev Anders Nicolai Kiær om sjømenns inntekter, og forteller der om hva sjømenn tok seg til i den delen av året de ikke seilte. Han skrev at mesteparten av seilerne gikk ledige, men at noen også jobbet med håndarbeid eller leste til styrmannseksamen.<sup>21</sup> Poenget her er at folketellingen ikke gir innblikk i alt folk foretok seg. Vi kan få en god oversikt, men mange av nyansene går dessverre tapt.

Denne oppgaven kommer til å bruke begrepet håndarbeid for det som i folketellingsoversikten er kalt «gruvedrift og industri». Dette virker som en mer passende beskrivelse da det var nærmest null gruve drift med unntak av én steinbryter, og uttrykket industri passer ikke godt til å beskrive det arbeidet som ble gjort, i alle fall med hvordan vi definerer industri i dag. Som vi skal se senere, var de eneste eksportene fra Lillesand trelast, hummer og bark. Trelast kan nok passe innenfor rammene for industri, men ellers kan man ikke si det var noen stor industri i Lillesand. Det er kjent at på slutten av 1830-tallet ble det startet garveri og «læderfabrikk»<sup>22</sup>, men dette må ha vært en liten produksjon som ikke skapte nok overskudd til eksport. Det ble

---

<sup>18</sup> Folketellingen 1866, s. VI

<sup>19</sup> Lillesand By- og sjøfartsmuseum, u.å.

<sup>20</sup> Johnsen et al., 1987-88 s. 39

<sup>21</sup> Kiær, 1871, s. 28

<sup>22</sup> Rosenberg, 1990, s. 102-103

også kjørt en dampsg i Lillesand før 1878, men nøyaktig når den kom i gang er ikke oppført.<sup>23</sup> Håndarbeidet i Lillesand må nok ha hatt lav produktivitet og vært til lokalt salg. Tar vi i betraktning den store befolkningsveksten i Lillesand fra 1855 til 1890 vil det være naturlig å tro at håndverkerne i byen hadde gode inntekter fra å lage sko, klær, mat og bygge hus til de nye innbyggerne. Antallet bebodde hus gikk opp fra 162 i 1865<sup>24</sup> til 210 i 1910<sup>25</sup>, som de 29 personene som drev med bygging og vedlikehold av hus må ha nytt godt av. De fleste håndverkerne var knyttet til dagliglivet, med 33 personer som arbeidet med bekledning, og 15 personer som arbeidet med tilberedning av mat. Det var også en betydelig gruppe som drev med foredling av mineraler, metaller, og trevarer. Den største enkeltgruppen, derimot, var skips- og båtbyggere. Disse var håndverkere, ja, men oppgaven vil heller si at de hadde større tilknytning til skipsfarten og vil derfor inkludere dem i den sektoren fremfor håndverk. I tillegg så kunne skipstømmere både jobbe på verft, og være sjøfarende.<sup>26</sup> Med skipsbyggere ekskludert vil det være 118 håndverkere i Lillesand i 1865.

Før vi går videre til handel og skipsfart kan vi også nevne de som er utenfor de største næringene. Seks fiskere tilhørte byen. Det er fullt mulig at disse tok del i den store hummereksperten fra Lillesand, men antakelig bare en liten andel. Det var kun sporadisk eksport av fisk fra Lillesand i 1860-årene, så mye av fisket gikk nok til lokalt salg. Ellers var det 31 personer som var dagarbeidere, som nok betød at de ikke hadde fast jobb og heller tok tilfeldige jobber da det var behov for det. En slik næringsvei må ha vært preget av stor usikkerhet og mulige sosiale konsekvenser. At så mange støttet seg på en slik næring, som totalt ble litt under 10% av arbeidsstyrken, kan være et tegn på at det ikke var særlig mangel på arbeid for denne gruppen, spesielt hvis man tar i betraktning at Lillesand i 1865 var et samfunn på vei oppover. Man kan for eksempel se for seg at det ofte var behov for ekstra hjelp på bryggene, for som vi skal se senere var det mange skipsanløp til Lillesand havn. Ellers var det 15 personer som drev med immaterielt arbeide, som etter beskrivelsen nok må være ikke-produserende arbeid. Den aller største yrkesgruppen var handel og sjøfart. På grunn av denne gruppens viktighet til den lokale økonomien, skal den vies en egen del.

---

<sup>23</sup> Rosenberg, 1990, s. 68-69

<sup>24</sup> Folketellingen 1866, s. 11

<sup>25</sup> Folketellingen 1910, Hefte 3, s. 24

<sup>26</sup> Det Norske Akademi's Ordbok, u.å.

## Yrkesgrupper i 1910

Det fjerde heftet av resultatene av folketellingen fra 1910 handler om folkemengden fordelt etter livsstilling, altså hva innbyggerne gjør til daglig. Dessverre er det slik at disse tallene baserer seg på den *tilstedeværende* befolkningen. I en sjøfartsby var det naturligvis mange som seilet, og arbeidets karakter betød selvfølgelig at man ofte var bortreist. Denne kilden gir derfor et ganske dårlig bilde over antallet personer som arbeidet i sjøfarten, men dette problemet skal løses i den separate delen for sjøfarten. At tallene baserer seg på den tilstedeværende befolkningen betyr også at det er inkludert en del personer som var midlertidig beboende, og kanskje ikke jobbet i Lillesand. En positiv side med dette er at personer som var hjemmehørende i Lillesand, men arbeidet et annet sted, ikke er inkludert. En slik person var Nelle Katrine Speilberg, som var tjenestepike i Amerika.<sup>27</sup> For å repetere; oppgavens hensikt er ikke å være 100% nøyaktig. Derfor aksepteres hefte fire av folketellingen i 1910 som en god nok kilde til å skaffe et overblikk over næringslivet i Lillesand dette året.

Heldigvis skiller ikke denne oversikten seg mye fra den i 1865, og vi kan derfor 'oversette' ganske enkelt. Den skiller dog mellom menn og kvinner, og dette med god grunn. Dette skal vi se nærmere på senere. Igjen så må vi komme inn på begrepet industri, slik som vi gjorde i 1865. I tellingen av 1910 står det at Lillesand hadde 6 personer i kategorien «bergverks- og hyttedrift og fabrikkindustri», og 61 personer i «håndverksindustri».<sup>28</sup> Det har ikke lyktes å finne kilder på noen fabrikker og industri i Lillesand slik vi ville definert det i dag, og heller ingenting i folketellingene som tyder på dette. Tidligere så vi at det i alle fall ble drevet dampsg fra 1880-tallet, og denne ble drevet i alle fall til 1910.<sup>29</sup> Lillesand fikk heller ikke elektrisitet før i 1917, med unntak av ett bygg som hadde egen generator.<sup>30</sup> I eksportene vi skal se på senere er det heller ingenting som tyder på en industri som var produktiv nok i Lillesand til eksport, i alle fall til utlandet. Det er to personer som har oppført fabrikkarbeid som sin jobb i 1910, men begge disse var fraværende som tyder på at de ikke jobbet i Lillesand.<sup>31</sup> Kanskje med unntak av noen dampmaskiner, var «industrien» i Lillesand sannsynligvis den samme som i 1865: basert på lavproduktivt håndarbeid. Det er også en ny kategori i folketellingen, kalt «andre ved småindustri samt anlegg og vedlikehold av kommunikasjoner».<sup>32</sup> Siden kommunikasjoner er

---

<sup>27</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1910: Nelle Katrine Speilberg

<sup>28</sup> Folketellingen 1910, Hefte 4, s. 150

<sup>29</sup> Rosenberg, 1990, s. 10

<sup>30</sup> Ellefsen, 2018-19, s. 41

<sup>31</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1910: Bent Nygaard & Joachim Pettersen

<sup>32</sup> Folketellingen 1910, Hefte 4, s. 151



inkludert er det mulig at telefonist- og telegrafistinner som Ingeborg Halvorsen<sup>33</sup> og Mary Borchsenius fra Chicago<sup>34</sup> var en del av denne gruppen, men passer ikke inn som håndverkere. Legg derfor merke til at det totale antall håndverkere kan ha vært litt lavere. Enda et forbehold man må ta er om hvor personer som Anne Johanne Ohlsen, som drev egen syforretning, passer inn. Hører hun hjemme blant handelsstanden, eller håndverkere? Vi skal forholde oss til de faste tallene som er oppgitt, men må være oppmerksomme på at man som i 1865 ikke kan se alle nyansene i samfunnet gjennom folketellingene.

Folketellingen viser 116 håndverkere i 1910.<sup>35</sup> Dette er så å si identisk med 1865, hvor det var 118 håndverkere med skipsbyggere ekskludert. Selv om tallet er likt, så er oppbygningen blitt annerledes. Senere skal vi se at det var 22 arbeidende kvinner (tjenestepiker ekskludert) i 1865, hvorav ti kan defineres som håndverkere. I 1910 var det så mange kvinner bare i kategorien «selvstendige syersker», med 48 kvinner totalt. Det tomrommet som var blitt etterlatt av mennene ble tilsynelatende fylt av kvinner, som har gått fra å utgjøre en tiendedel av kategorien, til nesten halvparten. Interessant er det å se hvordan klesproduksjonen forholdt seg ganske lik fra 1865 til 1910. I 1865 kan man telle 13 skomakere og 10 skreddere i folketellingen, til henholdsvis 8 og 9 i 1910. Dette er på toppen av alle kvinnene som hadde kommet inn i klesproduksjonen siden 1865, så den var antakelig blitt en større andel av håndverket. Det er i alle fall ganske tvilsomt at Lillesanderne var dårlig kledd. Snekkerne har hatt litt tilbakegang. Med svenner og lærlinger var det 14 snekkere i 1865, til 8 i 1910. Dette er ikke overraskende da befolkningsnedgang betyr mindre behov for hus, men en del av arbeidet skiftet nok til vedlikehold da det var langt flere hus i 1910 enn det var i 1865.

Antallet fiskere var omtrent det samme, med 7 fiskere opp fra 6 i 1865. Oppgaven skal ikke se for mye på dette, men fisket har nok endret karakter frem til 1910. En av årsakene kan være introduksjonen av påhengsmotorer, som gjorde at fiskerne ikke lengre trengte å ro.<sup>36</sup> Den andre er at eksporten av hummer fra Lillesand var stor i 1865, men ble så å si borte i 1910. Dette skal vi komme mer inn på senere. Antallet dagarbeidere har nærmest forsvunnet, fra 31 personer til bare 3 i 1910. Grunnen til dette er godt mulig liknende den hos snekkerne; at det var mindre aktivitet i byen generelt. Derimot er det stor vekst i antallet personer som drev immaterielt arbeide. En stor økning var det i antallet lærere, som var på fattige 2 i 1865. I 1910 hadde dette tallet skutt opp til 13 (tilstedeværende) lærere. Postvesenet hadde også blitt større, fra bare én

---

<sup>33</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1910: Ingeborg Halvorsen

<sup>34</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1910: Mary Borchsenius

<sup>35</sup> Folketellingen 1910, Hefte 4, s. 150-151

<sup>36</sup> Sandvik, 2018, s. 146

postmester i 1865 til 6 postarbeidere i 1910. Man kan også se at det var kommet til både lege og dyrlege til byen siden 1865. Sånn sett kan det sies at det har skjedd en utvidelse av tjenestetilbudet i Lillesand de siste 45 årene, så dette var en sektor som i alle fall skapte arbeidsplasser.

### **Kvinnens utvikling i Lillesand**

Som vi har sett, var Lillesands befolkningstall i 1865 og 1910 så å si likt. Det like befolkningstallet viser dog ikke at befolkningen selv hadde endret karakter. En stor del av grunnen til dette var kvinnenes utvikling i denne perioden. I 1910 var Lillesand et samfunn med et større kvinneovertall, som må ha hatt stor sosial betydning. Dette temaet kan det sikkert skrives uendelig mye om, men oppgavens begrensninger gjør at denne delen må være kort.

Vi så tidligere at i 1865 var det 388 menn over 15 år i Lillesand, mot 422 kvinner. Blant barn var det gutteovervekt, som gjør at forholdet mellom kvinner og menn totalt var omtrent likt. I 1910 var det en klar kvinneovervekt, hvor 56,9% av den hjemmehørende befolkningen var kvinner. At det var overvekt av kvinner hadde én klar konsekvens; det var ikke nok mannlige forsørgere til alle. Lillesand i 1865 er klart preget av at mannen var forsørger og konen var husholder. Med Digitalarkivets personsøk kan vi se at det var 213 gifte kvinner i Lillesand i 1865 av totalt 422 kvinner over 15. Av disse 422 var det 117 som arbeidet, men hovedsakelig i én gruppe: tjenestepiker. Man kan telle 95 tjenestepiker, som betyr at de utgjorde hele 22,5% av byens totale antall kvinner. Dette etterlater 22 kvinner som arbeidet og ikke var i andres tjeneste. Ti av dem arbeidet med klær, tre med vask og hushold, tre jobbet i butikk, fire var arbeidspiker, og to var skipsrederinner. Skipsrederinne Anne Uzler<sup>37</sup> var ugift, så hun hadde ikke overtatt mannens virksomhet, og er faktisk å finne på skattelisten for 1870 i Lillesand som en av de rikere i byen.<sup>38</sup> Antakelig eide hun ikke sine egne skip eller eget rederi, men var partreder.<sup>39</sup> Betegnelsen «skipsreder» har nok ikke samme betydning som i dag. For øvrig så er alle de arbeidende kvinnene ugifte eller enker. Dette utelukker selvfølgelig ikke at gifte kvinner hjalp til med mannens virksomhet, men det viser at konens rolle var i hjemmet. Med tanke på det store antallet barn i Lillesand på denne tiden er ikke det rart. Det kan dog ikke utelukkes at kvinnene hjalp til med mannens virksomhet, men at dette ikke var vanlig å registrere. Til sist må det nevnes at det var 92 kvinner over 15 år som ikke var gift eller hadde arbeid, og var dermed avhengig av andre eller oppsparte midler for forsørgelse.

---

<sup>37</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1865: Anne Uzler

<sup>38</sup> Lillesands-Posten, 21. april 1871

<sup>39</sup> Sandvik, 2018, s. 84

Situasjonen i 1910 var helt annerledes. Baserer vi oss på den tilstedeværende befolkningen var det 496 voksne kvinner i Lillesand som kunne registreres for arbeid.<sup>40</sup> Det var egne kategorier for husmødre og barn m.m. som hjalp til i huset, henholdsvis 168 og 67, for en total på 235.<sup>41</sup> Legger vi til de som levde av formue o.l., private forsørgede, og arbeidsløse stiger tallet til 290.<sup>42</sup> Med tjenestefolk inkludert kan vi så si at det da var 206 kvinner i Lillesand som hadde ansvar for egen forsørgelse. Ekskluderer vi tjenestefolk, som det er 62 av registrert<sup>43</sup>, var det 144 kvinner utenfor tjenestearbeid, hvor det bare var 22 i 1865. Mesteparten av veksten ligger innenfor handelskategoriene, hvor det da var 70 kvinner. I 1865 var det bare tre som arbeidet i butikk, og alle var «butikkjomfruer». Til sammenligning var det i 1910 65 menn til 70 kvinner i handelen, en sektor mennene totalt dominerte 45 år tidligere. Det er riktignok blant handelsbetjenter hvor det var mange flere kvinner enn menn, så de «viktigere» jobbene lå nok fortsatt hovedsakelig hos mennene. Nytt også er at kvinner drev sine egne butikker, blant andre Julie Flørness,<sup>44</sup> som eide sin egen blomsterforretning. Det var heller ikke bare sy- og blomsterforretninger som ble drevet av kvinner; Lillesand Fotografiske Atelier ble startet i 1890 av Ervine Rosendahl og ble i 1910 drevet av Marie Johnsen.<sup>45</sup> <sup>46</sup> Det var også fotografer i Lillesand i 1865, men disse var menn. Siden de er registrert som losjerende, er det godt mulig at de ikke drev en fast bedrift i byen.<sup>47</sup> Man kan si også kvinner hadde blitt med på å etablere nye bedrifter og tilbud i Lillesand.

Til sist må det nevnes at de aller fleste av de arbeidende kvinnene i Lillesand var ugifte eller enker. Men, i motsetning til 1865, så er det faktisk unntak. Anna Olsen drev melkeforretning med sin mann,<sup>48</sup> mens Thora Madsen var en av tre kvinner som er oppført som handlende og bodde tilsynelatende ikke sammen med mannen.<sup>49</sup> Totalt er det 8 gifte kvinner som er oppført med arbeid. Dette er forholdsvis svært lite, men tyder på et samfunn og næringsliv som var i endring. Antallet kvinner som arbeidet i 1910 i forhold til 1865 er skyhøyt, så at det var gifte kvinner som arbeidet kan ha vært starten på enda en ny utvikling. Alt i alt har næringslivet i Lillesand skiftet karakter med at en større del av arbeidsstyrken var kvinner. På en side må man si at dette kommer av nødvendighet. Gifte kvinner støttet seg naturligvis på mannens inntekter

---

<sup>40</sup> Folketellingen 1910, Hefte 4, s. 153

<sup>41</sup> Folketellingen 1910, Hefte 4, s. 152

<sup>42</sup> Folketellingen 1910, Hefte 4, s. 153

<sup>43</sup> Folketellingen 1910, Hefte 4, s. 153

<sup>44</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1910: Julie Flørness

<sup>45</sup> Bonge, 1980, s. 219

<sup>46</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1910: Marie Johnsen

<sup>47</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1865: Charles Jean Falck

<sup>48</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1910: Anna Olsen

<sup>49</sup> Digitalarkivet, Folketelling 1910: Thora Madsen

og kunne derfor arbeide i hjemmet. Med kvinneovervekten i 1910 ble antakelig muligheten til å gifte seg og bli husmor begrenset. Nesten tre fjerdedeler av kvinnene over 15 i 1865 var avhengige av forsørgelse fra noen andre eller oppsparte midler. Det er fortsatt slik at majoriteten er det, men andelen har sunket kraftig og nærmer seg bare halvparten. Uansett om det var en nødvendig eller naturlig utvikling, kan kvinnenes inntog i arbeidslivet ha hatt en positiv effekt på økonomien. I den kommende delen om inntekter og formuer skal vi se at flere arbeidende kvinner kan ha holdt inntektsnivået i 1910 likt som i 1865.

### **Inntekter og formuer i Lillesand**

Takket være Lillesands-Posten kan vi finne lett tilgjengelige skatteligninger for Lillesand, og på den måten få et godt overblikk over hvor mye folk tjente, og hvordan inntektene var fordelt. I tillegg kan de offisielle kommunalstatistikkene for 1866 og 1910 gi videre innsyn i den totale inntekten og formue i Lillesand i disse årene.

Dessverre er det slik at Lillesands-Posten først kom ut i 1870, så den første skatteligningen man kan finne i avisen er for 1871 og omgår inntektsåret 1870. Disse tallene er derfor fra fem år etter folketellingen. Videre er oversikten over kommuneregnskapene som blir brukt fra 1866, da dette er første år den inneholder spesifikke tall for Lillesand. Statistikken for 1871 mangler også en del av tallene som er å finne i 1866, så dessverre må oppgaven forholde seg til tall for forskjellige år. I oversikten over bykommunenes skatteforhold for 1866 kan vi se at den antatte formuen i byen er på 391 050 spesidaler, mens den antatte inntekten er 70 220 spesidaler.<sup>50</sup> For å sikre at disse tallene er pålitelige har de blitt regnet mot tallene fra skatteligningen i 1871 og oppfatningen er at tallene er gode. Merk at skatteligningen fra 1871 i Lillesands-Posten kun inkluderer de største skatteyterne, så man får ikke sett hva for eksempel en skomaker tjente. Skatteligningene gir derimot et veldig godt innblikk i hvilke yrkesgrupper som var de mest lukrative.

Helt på toppen av listen finner vi Johannes Grøgaard, som har blitt omtalt tidligere i oppgaven. Han har den største formuen på 60 000 spd., og inntekt på 4000 spd.<sup>51</sup> Som sagt tidligere, Johannes Grøgaard drev forskjellige virksomheter, og den store inntekten tyder på at disse virksomhetene også ble drevet i 1870. Hans konsulkollega, H. J. Hammer, var hovedreder (rederiene på Sørlandet var ofte partsrederier, men hadde som regel én mann som hadde hovedansvar<sup>52</sup>) på en rekke av de største skipene i Lillesandsflåten, sammen med kjøpmann S.

---

<sup>50</sup> Norges kommunale forhold 1866, s. 55

<sup>51</sup> Lillesands-Posten 21. april 1871

<sup>52</sup> Bjørklund & Jensen, 1989 Bind 2, s. 49-50

N. Hansen og lensmann H. J. Henschien (se vedlegg 2). Igjen ser vi problematikken rundt disse stillingstitlene, likt som i folketellingene; de viser ikke nyansene. Vi må derfor merke oss at mange på listen antakelig hadde mer enn én inntektskilde. Ellers er det lett å se hvem som tjener godt. Handelsfolk, skipsførere og skipsredere dominerer listen med noen få unntak. Tidligere nevnte Anne Uzler er også å se på listen med 4500 spd. i formue og 500 spd. i inntekt. Det største yrket er uten tvil skipsførere, som var representert med 22 av 76 personer på listen.<sup>53</sup> Noen håndverkere kan man finne, slik som smeden Niels Gauslaa, oppført med 9500 spd. i formue og 1200 spd. i inntekt. Han står høyt over den andre smeden på listen, Torjus Christensen, som hadde 300 spd. i inntekt. Med tanke på den høye inntekten er det godt mulig at Niels Gauslaa hadde biinntekter. Dette bringer oss over til partsrederiet, et system hvor man kunne kjøpe en eierandel av et skip, og fikk utbetalt (eller måtte betale gjeld) basert på eierandelen.<sup>54</sup> I gode tider var det enormt mange som ville bli partredere, fra alle sosiale lag.<sup>55</sup> Berit Eide Johnsen har regnet seg fram til at skipene i Lillesandsflåten mellom 1863-1870 hadde i gjennomsnitt 5,8 parter hver, og opp til så mye som 20 på ett enkelt skip. Dette var en økning fra 2,4 parter i gjennomsnitt i perioden 1861-62. Disse tallene var bare økende i årene som kom.<sup>56</sup> Vi kan tenke oss til flere fordeler med et partsrederi, som fordeling av bygge- og vedlikeholdskostnader, og risiko. Partsrederiet må også ha vært en god måte for befolkningen til å sentralisere kapital som kan ha bidratt til flåtens vekst. At det er vekst i antallet skipsparter på 1860-tallet viser at det må ha vært en solid avkastende investering som kan være med på å forklare inntektene i 1870. At så mange skipsførere er representert henger nok sammen med at de ofte hadde store partsandeler i skipene de førte.<sup>57</sup> Skipsfører Abraham Gregersen, som i 1870 tjente 1400 spesidaler på toppen av sin formue på 6500<sup>58</sup>, eide sitt eget skip: Neutral.<sup>59</sup>

Merk at for denne delen vil vi benytte kommunalstatistikken og skatteligningene som ble utgitt i 1910, og derfor i praksis inneholder tall for 1909. Dette er fordi kommunalstatistikken utgitt i 1911 ikke inneholder like detaljert statistikk om Lillesand. I 1910 var den totale antatte inntekten i Lillesand på 380 212 kroner.<sup>60</sup> Dette er faktisk en oppgang fra 1865. Regner vi den antatte inntekten fra 1865 om til kroner i 1910, ble det tjent 70 000 (310 358) kroner mindre. I

---

<sup>53</sup> Lillesands-Posten 21. april 1871 & 28. april 1871

<sup>54</sup> Johnsen, 1989, s. 35

<sup>55</sup> Johnsen, 1989, s. 33-34

<sup>56</sup> Johnsen, 1989, s. 37

<sup>57</sup> Johnsen, 1989, s. 53

<sup>58</sup> Lillesands-Posten 21. april 1871

<sup>59</sup> KulturNav: Neutral (1846)

<sup>60</sup> Norges kommunale finanser 1910, s. 52

statistikken for 1910 kan vi også se antall skattebetalere, som er på 447.<sup>61</sup> Basert på tallene vi har forholdt oss til hittil i oppgaven vil det antakelig være noen flere skattebetalere enn det var i 1865. Vi må også merke at omregningen tar ikke høyde for kjøpekraft, kun hvor mye en spesidaler var verdt i 1910. Statistikk fra Norges Bank viser at prisnivået ikke endret seg mye i perioden mellom 1865 og 1910<sup>62</sup>, så lillesandere tjente antakelig bedre i 1910 enn de gjorde i 1865. Den totale formuen har derimot sett litt tilbakegang. I 1910s kroner var formuen i 1865 på 1 728 362 kroner, mot 1 586 280 i 1910.<sup>63</sup> Med Lillesands-Posten fra 22. februar 1910 kan vi se hvordan inntektene og formuen er distribuert. Dessverre er det slik at de aller fleste ikke er oppført med stilling, slik som de var i 1865. Dette gjør arbeidet en del mer komplisert. I listene kan vi se at Henrik Hansen hadde den største inntekten (Sparebanken ekskludert) på 4850 kroner. Dette er svært langt unna det Johannes Grøgaard, mannen med den høyeste inntekten i 1865, tjente. Hans 4000 spesidaler ville vært verdt 17 679 kroner i 1910. Selv ikke den høyeste formuen på 95 000<sup>64</sup>, tilhørende Sparebanken, kan måle seg. Grøgaards formue ville vært verdt 265 188 kroner i 1910. Inntrykket denne skatteligningen gir er at inntektene har blitt jevnet mer ut. Det er ingen superinntekter slik som Johannes Grøgaard med flere. Formuene må også være mer jevnt fordelt. Den generelle observasjonen her kan være at handelen og rederiene tilsynelatende ikke lengre er like lukrative som de var tidligere. Likevel er det lønnsvekst og knapt nedgang i fra 1865. Sånn sett kan man kanskje si at Lillesand var blitt et mer egalitært samfunn, men kanskje også med konsekvensen at det å samle og sentralisere kapital var blitt vanskeligere.

En annen observasjon vi kan gjøre er at der er en egen del for aksjeselskaper, hvor vi ser Lillesands telefonselskap og øl- og vinsamlag, samt en rekke skip.<sup>65</sup> Berit Eide Johnsen skriver at de fleste rederier ble organisert som aksjeselskaper fra 1900 av, og organisasjonsformen blir dominant over partsrederier.<sup>66</sup> Hvordan dette påvirket lokalbefolkningens investeringer i skipsfarten er kanskje nærmere verdig undersøkelse. Johnsen har derimot konkludert med at aksjeselskapene medførte større spredning av investorene, og dermed bort fra lokalmiljøet.<sup>67</sup> Skipsfarten ble også mer kapitalkrevende, som skal ha gjort partsrederiet mindre gunstig.<sup>68</sup>

---

<sup>61</sup> Norges kommunale finanser 1910, s. 52

<sup>62</sup> Grytten, 2004, s. 73

<sup>63</sup> Norges kommunale finanser 1910, s. 52

<sup>64</sup> Lillesands-Posten, 22. februar 1910

<sup>65</sup> Lillesands-Posten, 22. februar 1910

<sup>66</sup> Johnsen, 1989, s. 35-36

<sup>67</sup> Johnsen, 1989, s. 58

<sup>68</sup> Bjørklund & Jensen, 1989 Bind 2, s. 50

## Skipsfart og handel

### Seilere og skipsbyggere

For denne delen har det blitt valgt å sette sjøfarende og skipsbyggere i en egen kategori, som derfor ekskluderer for eksempel losere, ekspeditører og redere. I den offisielle oversikten over folketellingene i 1865 var antall personer involvert i «handel, skipsfart etc...» på 190, og med skipsbyggere inkludert vil tallet stige til 228.<sup>69</sup> I den tellingen som oppgaven har gjort i tillegg til den offisielle oversikten, kommer antallet seilere og skipsbyggere til 156. Merk at her er også for eksempel blokk- og seilmakere inkludert. I den offisielle statistikken er tallet noe høyere, på 159 (skipsbyggere, skipsførere og seilere).<sup>70</sup> Igjen vil oppgaven fremheve at 100% nøyaktighet ikke er særlig vektlagt, men også at tallene som benyttes i alle fall er til en grad blitt verifisert. Som sagt tidligere kunne skipstømmermenn, som er telt under skipsbyggere offisielt, også være sjøfarende slik at det blir overlapp mellom de to kategoriene. En annen ting vi må legge merke til er at man kan telle 7 skipsbyggmestere; hvorfor dette er relevant skal vi komme tilbake til senere.

Det var altså 156 seilende eller skipsbyggende menn i Lillesand i 1865. Dermed utgjorde de 40% av byens 388 voksne menn, og var den klart største næringsveien for menn. Som vi så tidligere var det 22 skipsførere på skatteligningen for Lillesand i 1871, og dermed blant byens best tjenende. Det var derimot kun én person registrert som «sjømann», G. Fedde, som tjente 300 spesidaler.<sup>71</sup> Husk at denne listen var et utvalg av de best tjenende og formuende i Lillesand dette året. Det var altså kun én «alminnelig» sjømann som kunne komme med på denne listen. I 1871 regnet statistikeren Anders Nicolai Kiær ut hvor mye sjømenn kunne forvente å tjene i måneden. I gjennomsnitt tjente man omtrent 10 spesidaler per måned, men lønningene varierte avhengig av fraktinntektene til skipet, og hvor du sto i hierarkiet. Førstestyrmannen kunne tjene 12 til 18 spesidaler i måneden, mens en skipsgutt tjente som regel bare en tredje/fjerdedel av dette. Med en fartstid i året på 9 måneder ville en matros, som var midt på hierarkiet, tjene 90 spesidaler. Kiær har dog beregnet at dersom man inkluderte matrosens kost, ville lønningen effektivt være på 150 spesidaler. Det er altså viktig at man husker at kost og losji naturligvis var inkludert på skipet når man ser på seilernes lønninger. Kiær skriver videre at sjømennene også kunne arbeide utenfor seilesesongen, men at de fleste antakelig gikk ledige. Skipsførere på sin side kunne tjene atskillig mere. En skipsfører på et stort skip kunne tjene så mye som

---

<sup>69</sup> Folketellingen 1866, s. 231

<sup>70</sup> Folketellingen 1866, s. 231

<sup>71</sup> Lillesands-Posten, 21. april 1871

1000 spesidaler, mens skipperne «på den alminnelige trelastfarten» kunne forvente å tjene omtrent halvparten så mye med mat inkludert.<sup>72</sup>

Tilstanden i 1910 er svært lik den i 1865, men med en viktig forskjell. Som vi så tidligere er ikke oversikten over livsstilling i folketellingene noen god hjelp, da den kun teller tilstedeværende personer. Mange sjømenn var naturligvis fraværende. For å få en oversikt over antall sjømenn gjøres det samme som tidligere, at alle seilende og skipsbyggere telles manuelt i folketellingen. Av de 373 voksne mennene som var hjemmehørende og tilstedeværende, var 126 av dem sjømenn eller skipsbyggere. Dermed utgjorde de 33,7% av byens menn, en nedgang fra 40% i 1865. Dersom vi antar at alle de 34 midlertidig tilstedeværende mennene<sup>73</sup> var over 15 og trekker dem fra makstallet på 373, blir prosentandelen litt større. Da var 37,1% av 339 voksne menn ansatt innen seiling eller skipsbygging, men dette tallet antar også at alle disse var hjemmehørende i Lillesand. Det var uansett en nedgang i antallet som seilet og bygget skip. Nedgangen kan delvis forklares i folketellingen. I 1865 var det 7 skipsbyggmestere i Lillesand; i 1910 var det ingen. Dette antyder sterkt at skipsbyggingen i Lillesand hadde blitt kraftig redusert, eller totalt død. Som vi skal se senere, var det nettopp dette som skjedde. Til tross for dette var skipsfarten fortsatt en stor del av næringslivet i Lillesand. Hadde det fortsatt vært skipsbygging i byen, er det godt mulig at skipsfarten hadde vært en enda større andel enn den var i 1865.

Dessverre har det ikke lyktes med å finne en like god kilde som Kiærs rapport for å undersøke seilernes lønninger. For å forsøke å gjøre en sammenligning kan vi bruke skatteligningene i Lillesands-Posten fra 1911, og se etter sjømenn fra folketellingene på listen. Merk at her brukes skatteligningen som ble utgitt i 1911, og dermed angår lønningsåret 1910. Skatteligningene som ble brukt tidligere i oppgaven angikk året 1909. Det første vi skal se er stikkprøver for fem tilfeldige skipsførere. Merk også at disse er blitt identifisert i folketellingene (med noen små variasjoner i navn), slik at informasjonen skal være riktig. Martinius Corneliussen tjente 1000 kroner, August Kurtze tjente 600, Gustav Birkeland tjente 3000, Bendiks Bentsen tjente 2500 og Martin Natvig tjente 3000 kroner.<sup>74</sup> Den første observasjonen som kan gjøres er at å være skipsfører fortsatt var et lukrativt yrke, da lønninger over 1000 kroner som regel er i minoritet. Den andre er at lønningene varierer en del; å se August Kurtze tjene så lite var overraskende. Det er derfor viktig å huske at skatteligningene ikke reflekterer hva slags skip personen var

---

<sup>72</sup> Kiær, 1871, s. 27-28

<sup>73</sup> Folketellingen 1910, Hefte 1, s. 53

<sup>74</sup> Lillesands-Posten 24. februar 1911 & Lillesands-Posten 28. februar 1911



kaptein på, og hvilke inntekter det hadde. Det som bør tas videre fra denne informasjonen er at skipsførere fortsatt tjente godt. For å se på mer alminnelige sjøfolk benyttes den samme metoden, men denne gangen skal vi se på ti tilfeldige sjøfolk og heller regne et gjennomsnitt. Listen over de ti er lagt med som vedlegg 4. Gjennomsnittsinntekten for disse ti er på 750 kroner, som ville vært ca. 170 spesidaler i 1865. Hvis kost var inkludert i seilassen, kan dette tyde på at sjømenn hadde fått en solid lønnsøkning de siste 45 årene. Igjen må vi ta forbehold om at listene kun viser inntekter, ikke hvor inntektene kom fra. Hvis mange seilere hadde biinntekter, kan lønningene fra seilingen ha vært lavere. Med tegnene på bedre inntektsfordeling i 1910 fra forrige del, er det mye som tyder på en alminnelig velstandsøkning i Lillesand.

### **Lillesandsflåten og skipsbyggingen**

I 1865 hadde Lillesand tollsted en hjemmehørende flåte på 65 skip, og var registrert med et besetningstall på 472 personer.<sup>75</sup> Antallet seilere i flåten var langt høyere enn antallet seilere i Lillesand, og viser dermed at sjøfarten også tiltrakk seg folk utenbys fra. Vestre Moland herred er i folketellingsoversikten oppført med 228 personer som arbeidet innen skipsfart,<sup>76</sup> men dette var heller ikke nok til å fylle ut besetningstallet. Poenget her er at skipsfarten må ha tiltrukket seg svært mange mennesker utenfor Lillesand, og kan sånn sett brukes som en forklaring på den store befolkningsveksten byen opplever.

Av de 65 skipene i flåten var de aller fleste mindre fartøyer, hvor 40 av skipene hadde en tonnasje på under 100 kommerseselester.<sup>77</sup> De 25 skipene som var over 100 kl kan vi finne i Petter Malmsteins seilskuteregister. Dette registeret er et livslangt arbeid av sjøkaptein Petter Malmstein (1903-1981), som samlet informasjon om over 10 000 norske seilskip. Registeret er blitt digitalisert og gjort søkbart av Norsk Maritimt Museum. Museet antar at Lloyd og Det norske Veritas sine registre har vært hovedkildene. Registeret inkluderer skipsnavn, verft/byggested, navn på redere og kapteiner, skipstype, mål, tonnasje og i flere tilfeller skipets endelige skjebne.<sup>78</sup> Om dette registeret kunne brukes som kilde for oppgaven har vært et dilemma. For å verifisere har oppgaven sammenlignet mye av informasjonen i registeret med Lillesand tollsteds skipsmålinger og nettregisteret sjøhistorie.no. For eksempel, så er de fire nybygde skipene i 1865, kalt Fjellstedt, Gothen, Anna og Nanna oppført i registeret med riktig byggeår og sted, og kan etterprøves i skipsmålingene for Lillesand tollsted 1847-1907.<sup>79</sup>

---

<sup>75</sup> Norges handel og skipsfart 1865, s. 132

<sup>76</sup> Folketellingen 1866, s. 192

<sup>77</sup> Norges handel og skipsfart 1865, s. 132-133

<sup>78</sup> KulturNav: Seilskipsregister (med Petter Malmsteins seilskuteregister) (Norsk Maritimt Museum) u.å.

<sup>79</sup> Digitalarkivet: Lillesand tollsted, SAK/1351-0008/H/Ha/L0225: Skipsmålinger, 1847-1907, s. 11

Registeret blir derfor sett på som en pålitelig kilde. I registeret kan vi se at 14 av 25 skip over 100 kl var bygd i Lillesand (se vedlegg 2). Ellers hadde den 65 skip store flåten en lestedrettighet på 5215 kommerselester, eller 10 847 registertonn. Av disse utgjorde de 25 største skipene 4349 kl (9045 brutto registertonn), som var cirka 83% av den totale tonnasje. Det var også her tyngdepunktet på antall mannskap lå, med 311 seilere fordelt på 25 skip. Relativt til tonnasje ble det dermed 13,98 kommerselester per mann.

Dette var mye mer mannskapseffektivt i forhold til de mindre skipene, som hadde 161 seilere fordelt på 866 kommerselester, og dermed bare 5,37 kl per mann.<sup>80</sup> Disse tallene tyder på at å seile med større skip ville være langt mer kostnadseffektivt, da man fikk fraktet mer last per mann. Det var nettopp hit utviklingen er på vei.

I 1910 hadde flåten blitt mindre i antall skip, men langt større i tonnasje. Ved utgangen av 1910 var flåten på 37 skip (det er også ett mindre motorfartøy, men dette utelates), hvorav 3 var dampskip. Sammen hadde de en brutto registertonnasje på 31 504 tonn, en økning på 290% fra 1865.<sup>81</sup> Totalt var det 4 dampskip og 40 seilskip i Lillesandsflåten i 1910, så i løpet av året hadde det blitt mistet minst ett dampskip, tre seilskip og 4000 brutto registertonn i tonnasje.<sup>82</sup> Det sies minst fordi i 1910 ble det kjøpt inn tre nye seilskip<sup>83</sup>, så det reelle seilskipstapet kan ha vært på seks skip. Ifølge utførselsstatistikken ble det ikke solgt noen skip fra Lillesand dette året<sup>84</sup>, så det er mulig at alle skipene gikk tapt. Dessverre viser ikke statistikken for 1910 hvor stor besetning skipene hadde. Derimot har den tilsvarende statistikken for 1909 dette tilgjengelig. Denne viser at handelsflåten til Lillesand var på 61 skip<sup>85</sup>, men 23 av dem var ikke-registreringspliktige fartøy med svært lav tonnasje.<sup>86</sup> Antakelig var disse skipene ekskludert i versjonen for 1910, men det er også verdt å bemerke seg at det var mindre fartøyer som ble telt sammen med handelsflåten. Oppgaven forholder seg til de registreringspliktige skipene. Her kan vi se at det var 515 seilere fordelt på 38 skip<sup>87</sup>, eller 13,5 mann per skip. Basert på disse tallene kan vi anslå at det var omtrent 501 seilere (13,5 ganget med 37) fordelt på de 37 lillesandsskipene ved utgangen av 1910. Til sammenligning var det 472 personer fordelt på 65 skip i 1865, som blir omtrent 7 mann per skip. Teller vi kun de 25 større skipene er fordelingen

---

<sup>80</sup> Norges handel og skipsfart 1865, s. 132

<sup>81</sup> Norges skipsfart 1910, s. 2

<sup>82</sup> Norges skipsfart 1910, s. 4

<sup>83</sup> Norges handel 1910, s. 156

<sup>84</sup> Norges handel 1910, s. 179

<sup>85</sup> Norges skipsfart 1909, s. 2

<sup>86</sup> Norges skipsfart 1909, s. 8

<sup>87</sup> Norges skipsfart 1909, s. 4

mye likere den i 1909, med 12,5 mann per skip. Akkurat det siste tallet har stor betydning. Mannskapsbehovet var så å si likt, men tonnasjen var langt større. I 1865 var tonnasjen i flåten på 29 brutto registertonn (omregnet fra 13,98 kl) per mann; i 1910 hadde den steget til ca. 63 tonn per mann. For å videre illustrere, rommet gjennomsnittsskipet i 1865 cirka 167 brt, mens det samme skipet ville rommet 851,5 brt i 1910. Det var altså en massiv økning i kapasitet, uten at det totale mannskapsbehovet steg mye. En av årsakene kan vi se i vedlegg 3. Det har bare vært mulig å finne 27 av de 34 seilskipene i flåten, men utviklingen som har skjedd er åpenbar. Kun seks skip var bygget i Norge, og fire av dem i Lillesand (til sammenligning; i 1865 var 14 av 25 større skip i flåten bygget i Lillesand). Disse hadde alle en fellesnevner: de var bygget av tre. Alle de resterende skipene var bygget i utlandet, av jern eller stål. De har også langt større lastekapasitet enn deres norskbygde motparter. Det største metallskipet, Saga (2062 brt) er overlegent det største treskipet, Lillesand (756 brt), i tonnasje.

Dette er ikke tilfeldig. I perioden mellom 1865 og 1910 begynte dampskipene å overta store markedsandeler. På midten av 1880-årene foregikk to tredjedeler av den internasjonale handelen med dampskip. Dampskipene hadde store konkurransefordeler i at de var raskere, og ikke avhengig av vind, slik at de kunne nå destinasjoner til faste tider.<sup>88</sup> Seilskipene hadde fortsatt et komparativt fortrinn på langfart, da dampskip måtte bruke store deler av lasterommet på kull.<sup>89</sup> Lillesands dampskip kan vi se mistet 40% av registertonnene i omregningen fra brutto til netto, mens seilskipene bare mistet 8%.<sup>90</sup> Dette var spesielt gunstig for eksport av trelast, hvor lastekapasitet spilte en større rolle enn hurtighet.<sup>91</sup> Det var nemlig trelast som er Lillesands viktigste eksportvare, som vi skal se senere. De skipene vi ser i flåten ble nok kjøpt billig fra utlandet,<sup>92</sup> og mange av dem var rundt 30 år gamle. Alt dette tyder på at rederne i Lillesand forholdt seg til det som var gunstig for *deres* situasjon, og ikke hvor verdensutviklingen var på vei. At Lillesand kun hadde tre dampskip i flåten i 1910 betyr også at byen lå langt bak sørlandsstandarden, hvor dampskip utgjorde rundt 35% av skipene i regionen. Pål T. Sandvik skriver at på dette tidspunktet var seilskipene lite lønnsomme, og at mye av den lokale kapitalen var tapt.<sup>93</sup> I den forstand hadde Lillesand blitt hengende igjen på to områder; ikke bare dampskip, men også på byens spesialitet: Seilskip. Overgangen fra tre- til metallskip var svært gunstig for byens tonnasje, men den hadde også fullstendig drept skipsbyggingen i byen. I

---

<sup>88</sup> Bjørklund & Jensen, 1989 Bind 1, s. 313

<sup>89</sup> Sandvik, 2018, s. 112

<sup>90</sup> Norges skipsfart 1910, s. 2

<sup>91</sup> Sandvik, 2018, s. 112-113

<sup>92</sup> Bjørklund & Jensen, 1989 Bind 1, s. 313

<sup>93</sup> Sandvik, 2018, s. 112

vedlegg 3 kan vi se at det nyeste skipet bygd i Lillesand ble bygd i 1894. Til sammenligning ble fire nye skip sjøsatt i 1865. Berit Eide Johnsen har skrevet at det tok 19 år etter 1895 før et nytt skip ble sjøsatt i Lillesand, og da bare en liten motorskonnert.<sup>94</sup> Hun peker også på en lokal motvillighet mot ny teknologi og hvordan en metallbasert skipsbygging ville gå utover de næringene som var knyttet til den eksisterende skipsbyggingen.<sup>95</sup> Det var også en mangel på plass og kapital til modernisering.<sup>96</sup>

Det var flere endringer i flåten frem til 1910. Vi kan se en stor økning i tonnasje, uten særlig økning i antall mannskap. Sann sett må dette ha gitt flåten en større kostnadseffektivitet, med langt større lastekapasitet uten en like stor økning i mannskapskostnader. Utviklingen hadde derimot negative konsekvenser. En endring i skipsfartens natur i retning metallseilskip, på toppen av dampskipenes økende markedsandel, hadde ødelagt den lokale skipsbyggingen. Berit Eide Johnsen har pekt på det var en lang rekke næringer som dro nytte av skipsbyggingen, blant annet smeder, snekkere, trelastleverandører og kjøpmenn.<sup>97</sup> Dette kan fremheves som en mulig forklaring på hvorfor det ble befolkningsnedgang etter 1890.

### **Handel og eksport**

I 1865 registrerte folketellingen at det var 60 personer som drev med handel og skipsreding i Lillesand.<sup>98</sup> Som vi så tidligere var det mange som drev flere virksomheter, så å være kjøpmann og skipsreder var ganske vanlig, spesielt med partsrederier. I fordelingen av handlende, handelsbetjenter og arbeidere beskjeftiget ved handel kan vi se at tyngdepunktet lå på toppen av hierarkiet, med handlende og skipsredere den største gruppen på 29 personer.

1865 var et år med svært stor aktivitet i Lillesands havn, hvor 170 skip reiste med 2329 kommerselester (4844 rt) verdt med last til utlandet.<sup>99</sup> Totalt kom det 68 skip med last til byen, verdt 764 kl (1598 rt). Til sammenligning kom det 148 skip til byen med ballast, da antakelig for å hente last.<sup>100</sup> Det er tydelig at Lillesand var en eksportfokuseret havn. Oppgaven har tidligere antydning av den store havneaktiviteten kan ha vært en av årsakene til den store mengden dagarbeidere som finnes i byen. Den store mengden skip som kom og gikk hang nok også sammen med antallet handlende, da vareleveranser kan ha vært hyppige. Hovedpoenget som

---

<sup>94</sup> Johnsen, 1987-88, s. 49

<sup>95</sup> Johnsen, 1987-88, s. 50

<sup>96</sup> Johnsen, 1987-88, s. 52

<sup>97</sup> Johnsen, 1987-88, s. 50

<sup>98</sup> Folketellingen 1866 s. 231

<sup>99</sup> Norges handel og skipsfart 1865, s. 115

<sup>100</sup> Norges handel og skipsfart 1865, s. 102

ønskes å få frem her er at Lillesand rundt 1865 må ha vært et samfunn med stor aktivitet, hvor det på bryggene ble lastet og losset, på verftene hamret, slakteren solgte proviant til de ankrede skipene, og skredderne forsøkte å få solgt klær til besøkende sjømenn.

Det var nemlig ikke slik i 1910. Dette året kom det bare 7 skip med last, med en tonnasje på 2032 tonn. Igjen var det flere skip som kom med ballast, denne gangen 26.<sup>101</sup> I tråd med trenden hittil, var det 39 skip som seilte fra Lillesand med last.<sup>102</sup> Denne nedgangen var langt fra like dramatisk som fallet i antall skip som førte inn last. For hvert skip som dro fra Lillesand med last i 1910 var det 4,3 skip i 1865. For innførsel var det 9,7 skip i 1865 for hvert skip i 1910. Forklaringen på dette burde være enkel, da skipene i 1910 antakelig var langt større enn deres motparter i 1865. Hvis vi går ut ifra at tonnasjen i 1910 er regnet i registertonn, som tilsynelatende var standarden, var det faktisk en økning i både import- og eksporttonnasje.

Når det kommer til handelsfolk, hadde tyngdepunktet skiftet fra 1865. Kvinneinntoget i næringslivet ga en stor økning i antall handelsfolk, som steg til 135.<sup>103</sup> Det var den tredje kategorien, «andre ved handel, omsetning og samferdsel» som var størst. Antakelig var det andre definisjonskrav for denne kategorien enn det var i 1865, men det som er viktig å fremheve er at fordelingen innen handel hadde endret seg. Siden tallene i 1865 inkluderte skipsredere, kan det ha vært en fremgang i antallet handelsfolk, men antakelig bare fordi kvinner etablerte seg i kategorien. Fjerner vi de to kvinnelige skipsrederne fra kategorien handlere og skipsredere i 1865, vil det være igjen 27 menn. I 1910 var det bare 16 mannlige handelsfolk igjen.<sup>104</sup> I delen om inntekter så vi at handel og rederidrift ikke kan ha vært like lukrativt som det en gang var. Dette kan tyde på at dårligere vilkår hadde provosert frem konkurranse om handelsinntekter i Lillesand, og at flere handlere var blitt drevet ut siden 1865. En annen årsak kan være at Sørlandet gikk mot et mer sentralisert havnesystem enn tidligere. Vi kan se at Kristiansand var den største importhavnen på Sørlandet i 1865, og importerte 6,5 ganger så mye tonnasje som Lillesand.<sup>105</sup> I 1910 økte dette tallet til nesten 110 ganger så mye tonnasje.<sup>106</sup> Med større og færre skip kan man tenke seg at det ikke vil være like stort behov for havner, da det vil oftere være ledig plass. Større havner betød også mer kapasitet til gods, som passet de større skipene

---

<sup>101</sup> Norges skipsfart 1910, s. 16

<sup>102</sup> Norges skipsfart 1910, s. 17

<sup>103</sup> Folketellingen 1910, Hefte 4, s. 151

<sup>104</sup> Folketellingen 1910, Hefte 4, s. 151

<sup>105</sup> Norges handel og skipsfart 1865, s. 102

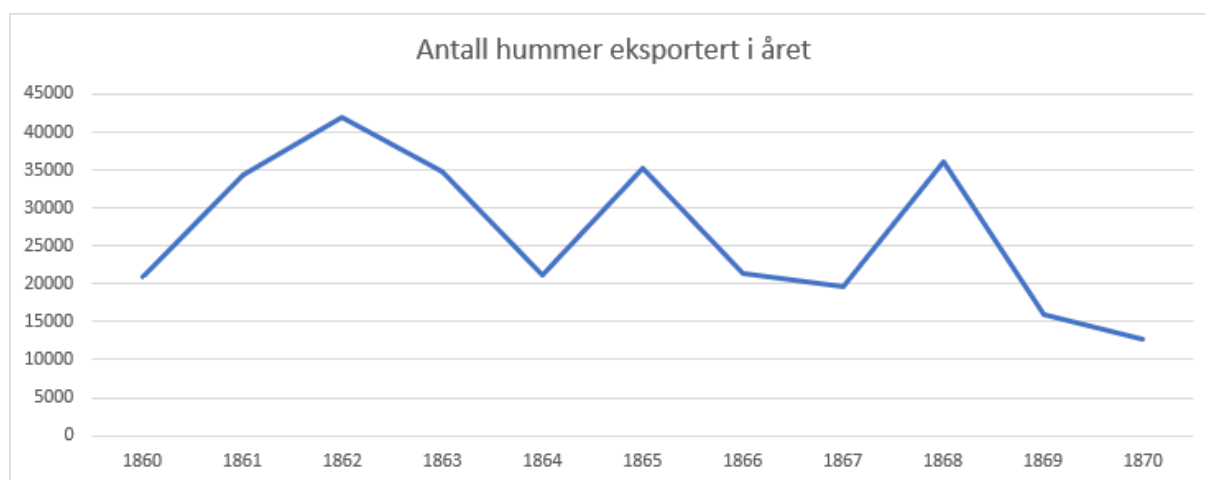
<sup>106</sup> Norges skipsfart 1910, s. 16

bedre. Vi har allerede sett en stor reduksjon i skipsaktiviteten i Lillesand, en trend som var felles for alle sørlandsbyene unntatt Kristiansand.<sup>107</sup>

## Eksporter

Det var trelast som var den store, og nesten eneste, eksportvaren i Lillesand. I 1865 var det fire eksportvarer; bark, hummer, trelast og fugler og annet vilt som ble eksportert til utlandet.<sup>108</sup> Sistnevnte var dog bare et unntak. I statistikkene for årene rundt 1865 kommer det av og til opp en ny eksportvare som kun ble eksportert i et år eller to, og fugler og annet vilt er nettopp dette. Siden bark er et biprodukt av trelast og en nesten ubetydelig eksport skal det ikke ses på.

Handel- og skipsfartsstatistikken fra 1866 var den første som inkluderte total verdi på import- og eksportvarer. Dette året ble det eksportert fra Lillestand tollsted for en verdi av 35 138 spesidaler, hvorav tømmer utgjorde 33 748 spesidaler og hummer 1068 spesidaler.<sup>109</sup> Trelasten var dermed 96% av Lillesands totale eksportverdi, mens «matvarer av dyr» bare var 3%. Disse tre prosentene var hummer, som det ble eksportert 21 265 stykker av.<sup>110</sup> Vi skal nå gå tilbake til 1865, men merk altså at hummereksperten ga svært lite inntekt, spesielt i forhold til trelasten.



Graf 5. Kilder: Se kildeliste

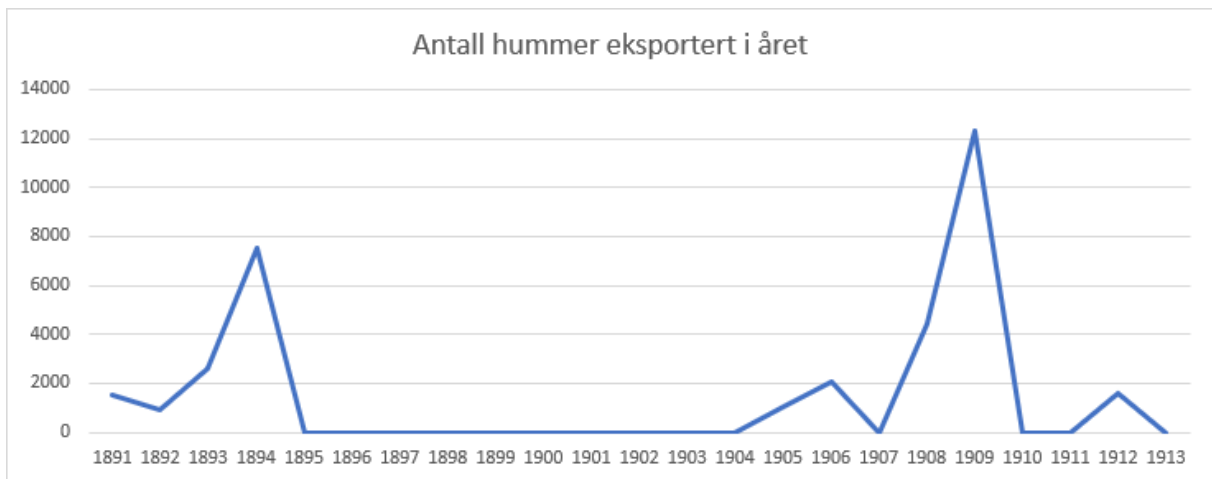
Det ble altså eksportert en betydelig mengde hummere, men til svært lave inntekter. Basert på tallene fra 1866 må stykkprisen på en hummer ha vært på 0,05 spesidaler. For å nå en betydelig inntekt må det fiskes og selges flere tusen hummere. Dette medførte stor fare for overfiske.

<sup>107</sup> Norges skipsfart 1910 s. 16 & Norges handel og skipsfart 1865, s. 102

<sup>108</sup> Norges handel og skipsfart 1865, s. 1, 4, 12

<sup>109</sup> Norges handel og skipsfart 1866, s. 32-33

<sup>110</sup> Norges handel og skipsfart 1866, s. 44



Graf 6. Kilder: Se kildeliste

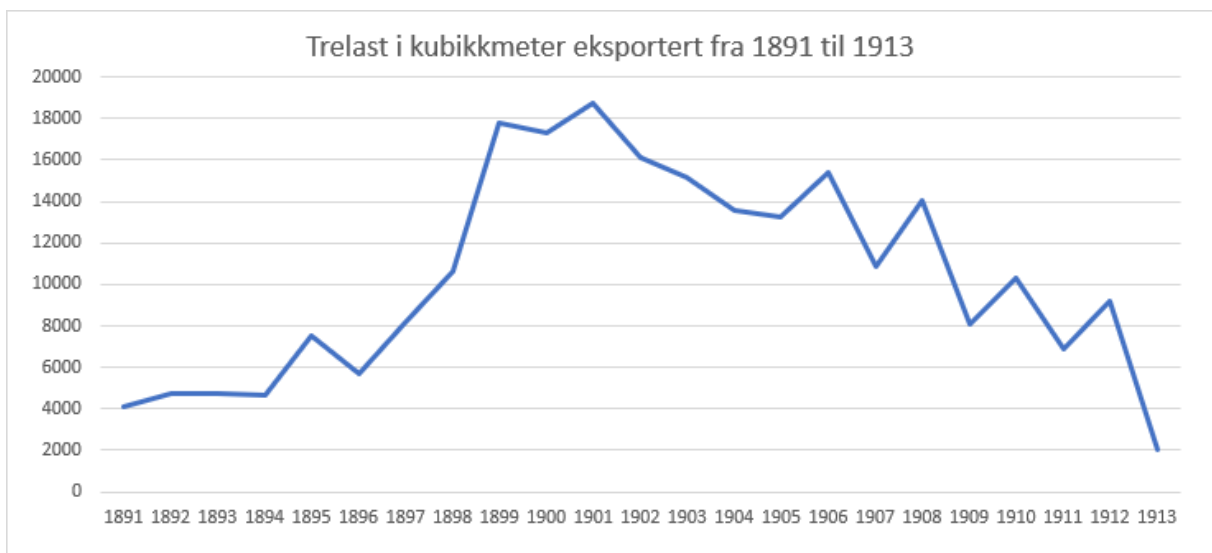
Fra 1891 til 1913 kan vi se det var en tiårsperiode uten noe eksport av hummer, og de årene hvor det var eksport kom ikke i nærheten av høydene fra 1860-tallet. Vi kan ikke utelukke at hummerne ble brakt til for eksempel Kristiansand og solgt der, men basert på de tidligere fangsttallene virker en drastisk reduksjon av bestanden som følge av overfiske mer sannsynlig. Tiårsperioden uten eksport kan ha vært en periode med fangstforbud for å la bestanden ta seg opp igjen. I 1910 er prisen per hummer 1,15 kroner<sup>111</sup>, som ville vært 0,26 spesidaler per hummer i 1865. Poenget med å trekke frem hummereksporten på denne måten er å vise at dette var en tapt mulighet. Vi har sett at handel sannsynligvis ikke var like lukrativt i 1910 som det var i 1865. Hummer var en eksportvare som økte i verdi, men muligheten til å kapitalisere på denne veksten kan ha gått tapt som følge av uforsiktig behandling av naturressurser. I stedet blir Lillesands eksport ytterligere avhengig av trelasten.



Graf 7. Kilder: Se kildeliste

<sup>111</sup> Norges handel 1910, s. 36

Som vi så utgjorde trelasteksporten 96% av Lillesands eksportinntekter til utlandet i 1866. I grafen kan vi se at eksportmengdene gjennom 1860-tallet ofte hadde store variasjoner. Gjennom tiåret må det sies at den holdt et jevnt gjennomsnittsnivå, men man ser at næringen kan være følsom. Med tanke på viktigheten trelasten hadde for Lillesand, ville store endringer i markedet kunne ha store konsekvenser på lokalsamfunnet. Trelasten var selvfølgelig avhengig av et eksportmarked, men i likhet med hummeren så var den en naturressurs som ikke var utømmelig. Frakt på 1800-tallet var uhyre upraktisk; det var billigere å frakte varer fra Cuba til Oslo enn det var å frakte varer dit fra Eidsvoll.<sup>112</sup> Ser man på et kart over Lillesand kan man se at byen ikke har noen store vassdrag til å fløte tømmer i. Et unntak er Kaldvasselva øst for byen, men denne fjorden har en ekstremt trang innseiling som gjorde den ugunstig som havn.



Graf 8. Kilder: Se kildeliste

I grafen kan vi se at eksporten på starten av 1890-tallet holdt seg lav frem til 1896, hvor den igjen begynte å skyte fart. Dette året åpnet Lillesand-Flakksvannsbanen, en jernbane som koblet Lillesand på fløtingselva Topdalselva gjennom Flakksvannet.<sup>113</sup> At eksporten skjøt fart igjen etter dette var neppe noen tilfeldighet. Derfor blir den sannsynlige årsaken til den lave eksporten før jernbanen avskoging i nærområdene, som økte avstanden tømmeret måtte fraktes for å komme til utskipingshavnen. Det er viktig å huske at den stagnerte eksporten før jernbanen skjedde samtidig som skipsbyggingen i Lillesand døde ut. Vi har sett hvor viktige disse to næringene var for byen, så årene før jernbanen kan, økonomisk sett, ha vært dramatiske.

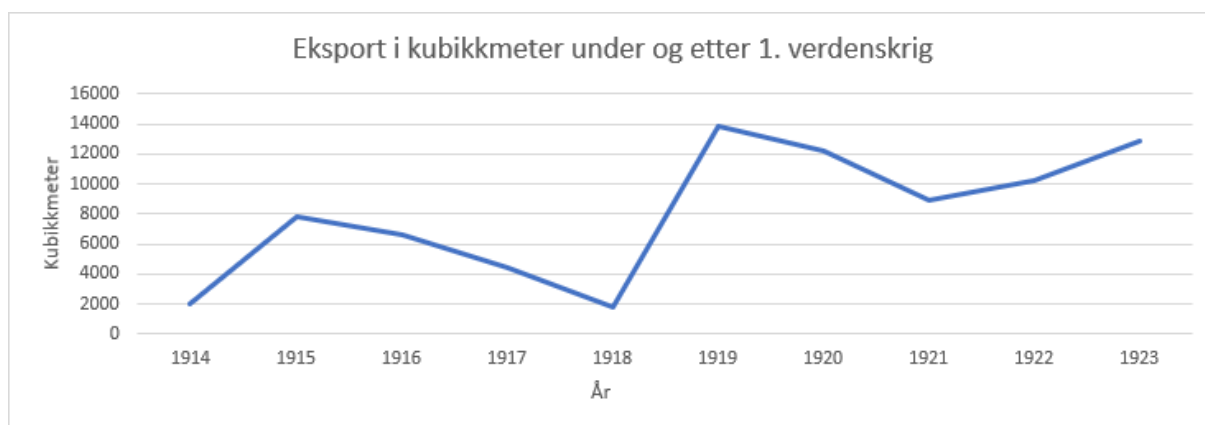
<sup>112</sup> Sandvik, 2018, s. 69

<sup>113</sup> Ellefsen, 1996-97, s. 79



Lillesand-Flakksvannsbanen pustet nytt liv inn i trelasteksporten, men oppgangen ble bare midlertidig. Etter toppåret i 1901 var det en stødig nedgang til eksporten traff et bunnpunkt i 1913. Denne nedgangen bærer et større preg av markedsforandringer, da tømmerforsyningen var blitt sikret med jernbanen. Dette året ble det fløtet 49 200 kubikkmeter tømmer ned Topdalselva (i kilden Tovdalselva), som var lavere enn andre år, men langt fra så lavt at det forklarer en eksportmengde på bare 2000 kubikkmeter.<sup>114</sup> Eksporten tok seg for øvrig godt opp igjen etter utbruddet av første verdenskrig, som videre tyder på at nedgangen etter 1901 var forårsaket av markedssvingninger, ikke manglende produksjon. I 1910 kan vi også se noen flere eksportprodukter, men de aller fleste er igjen unntak man ikke finner i andre år eller over lengre perioder. Én ny eksport som har kommet til og som kan ses over flere år er eksport av feltspat og feltspatmel. I 1910 ble det eksportert 960 000 kg fra Lillesand.<sup>115</sup> Kiloprisen var derimot lav, så denne eksporten må ha gitt lite inntekter.<sup>116</sup> Vi kan beregne inntektene fra trelasten med å regne med tallene fra side 170 og 51 i Norges handel 1910. Totalt ble det solgt trelast for 228 919 kroner, som ville vært 51 794 spesidaler i 1866. Det året ble det eksportert trelast for 33 748 spesidaler, og eksportmengden var omtrent den samme.

Det er utvilsomt at Lillesands-Flakksvannsbanen hadde en viktig, men midlertidig, effekt på økonomien i Lillesand. Hvis trelasteksporten hadde holdt seg svak hele veien frem til 1910 kan man bare spekulere i hvilke konsekvenser dette hadde hatt for lokalsamfunnet. Jernbanen endte også opp som et symbol på hvor avhengige lillesanderne var av trelasteksporten, og deres manglende kapital, evne eller vilje til å løsrive seg fra denne.



Graf 9. Kilder: Se kildeliste

<sup>114</sup> Tømmerfløting 1871-1975, s. 49

<sup>115</sup> Norges handel 1910, s. 174

<sup>116</sup> Norges handel 1910, s. 55

## Avsluttende kommentarer

### Oppsummering og drøftinger

En kort måte å oppsummere utviklingen i Lillesand mellom 1865 og 1910 på kan være slik: Lik på utsiden, annerledes på innsiden. På svært mange områder så Lillesand likt ut etter 45 år. Folketallet var så å si identisk, antallet som arbeidet innen skipsfart, handel og håndarbeid hadde knapt endret seg, inntektsnivået var nesten likt, og trelasten var fortsatt den dominerende eksporten. Disse aspektene har ikke endret seg så mye på utsiden, men som vi har sett er det store forskjeller i hvordan de er bygget opp.

Befolkningen var i større grad blitt dominert av kvinner, og skiftet mot eldre aldersgrupper. Frem mot 1910 var en av årsakene til befolkningsnedgangen emigrasjon til Amerika, som ble fremhevet som en slags ventil for å lette på overbefolkningstrykk. Tallene har tydet på at det kan ha blitt vanskeligere for yngre personer, spesielt menn, å etablere seg i byen. Det ble også pekt på at den utdødde skipsbyggingen kan ha hatt gjennomgripende konsekvenser for mennene i byen, da yrkene knyttet til byggingen tradisjonelt sett var mannsyrker. En annen forandring i 1910 var den store økningen i antallet arbeidende kvinner. Tradisjonelt var arbeid en ting for menn. Med kvinneovervekt i 1910 hadde det antakelig vært et behov for å kompensere for det lavere antallet menn, og de fleste arbeidende kvinnene var ugifte og måtte forsørge seg selv. Inntoget til kvinnene var nok viktig for den lokale økonomien, hvor lønnsnivået hadde økt, men ikke med mye. Økt lønn tyder også på en velstandsøkning. Det var derimot noe lavere formue i byen, og dermed mindre kapital.

I tillegg den døde skipsbyggingen var det langt mindre skipsaktivitet i havnen. I 1910 hadde Lillesandsflåten skiftet fra en kvantitetsfokuseret treskipsflåte med lav tonnasje, til en tonnasjetung flåte bygd av jern og stål. Det totale mannskapsbehovet hadde ikke endret seg mye, men den lavere havneaktiviteten betød at lillesandsskipene sjeldnere kom til hjemhavnen. Den reduserte havneaktiviteten kan også ha hatt konsekvenser for de mange dagarbeiderne det var i 1865, da disse har nærmest forsvunnet i 1910. Vi kan dog ikke utelukke at det var mer permanent sysselsetting i Lillesand dette året.

En viktig ting å fremheve er at Lillesand har stått stille. Befolkningen og næringslivet har skiftet karakter, ja, men det er ingen tegn på en ordentlig økonomisk fremgang. Hva gjorde lillesanderne med inntektene fra trelasthandelen og skipsfarten da den var god? Tilsynelatende ingenting. Det ble satset på de tradisjonelle næringene; ingen form for fremtidssikring har funnet sted. Om noe så er det helt motsatt; at lillesanderne heller har investert i nedgangssikring.

Det ble ikke gjort noen, i alle fall ikke suksessfulle, forsøk på å redde skipsbyggingen. I stedet ble det satset seilskipsfarten, som lenge hadde vist tegn på å være en døende næring. Dampskipene i Lillesandsflåten utgjorde ikke engang 10% i 1910. På dette tidspunktet kan det ha vært for sent kapitalmessig til å forsøke en omstilling. En annen inntektskilde enn trelasten, hummereksport, kan ha blitt ødelagt av overfiske. Det er ett tegn på økonomisk fremgang i byen; Lillesand-Flakksvannsbanen. Den pustet ny liv i trelasteksporten, som antakelig led av avskoging i nærområdene. Det kan derimot argumenteres for at banen var for lite for sent. Vi ser også at trelasten var konjunkturfølsom, og at eksporten sank drastisk i årene frem mot 1910. Problemet er at det var ingenting til stede som kunne avlaste trelasteksporten hvis den sviktet. Skipsfarten var fortsatt svært viktig for Lillesand, men også denne var i en nedgangsspiral med en utdatert flåte.

### **En unik utvikling?**

De fleste som er kjent med Norges historie på denne tiden vil neppe være overrasket over utviklingen i Lillesand. 1800-tallet var preget av stor befolkningsvekst, og mange unge flyttet til kysten og byene.<sup>117</sup> I likhet med andre sørlandsbyer eksporterte Lillesand lukrativ trelast, en eksport som vokste kraftig. Den var allerede på 1800-tallet konjunkturfølsom, så at det kunne være nedgang i eksporten kan ikke ha vært en overraskelse.<sup>118</sup> I tillegg til trelast vokste skipsfarten også voldsomt i Norge, som på et tidspunkt var verdens tredje største sjøfartsnasjon.<sup>119</sup> Skipsbyggingen var også sterk.<sup>120</sup>

Lillesand sto langt igjen i overgangen fra seil til damp i Norge. I Lillesands flåte i 1910 var over 90% av skipene seilskip, mens i Norge generelt var over halve flåten dampskip allerede i 1907. Selv på Sørlandet hang Lillesand etter, hvor dampskip utgjorde en tredjedel av flåten i 1909.<sup>121</sup> Vi så også at avskoging antakelig var et problem i Lillesand, dette var også felles for Norge etter 1873. Verdiskapingen skal derimot ha vokst, og som vi så tjente en lik mengde trelast mer i 1910 enn den gjorde i 1866.<sup>122</sup>

Det var også en norsk trend at kvinner begynte å utgjøre en større del av arbeidsmarkedet, spesielt på slutten av 1800-tallet. Trenden ble hjulpet av større mannlig utvandring til Amerika,

---

<sup>117</sup> Sandvik, 2018, 60-61

<sup>118</sup> Sandvik, 2018, 80-81

<sup>119</sup> Sandvik, 2018, 82-83

<sup>120</sup> Sandvik, 2018, 85

<sup>121</sup> Sandvik, 2018, 112

<sup>122</sup> Sandvik, 2018, 113-115

som kan ha bidratt til kvinneovervekten vi så i 1910.<sup>123</sup> Skatteligningene vi så tydet også på at lønningene i Lillesand hadde økt frem til 1910. Norge hadde generelt en stor reallønnsvekst i denne perioden.<sup>124</sup>

Det er lite som tyder på at Lillesand hadde noen form for særskilt utvikling i forhold til resten av Norge. Nesten alle utviklingene i Lillesand var felles for hele landet, med unntak av ett punkt: Overgangen fra seil til damp. Sørlandet lå bak Norge som helhet, og Lillesand lå langt bak Sørlandet igjen. Det er altså innen et negativt aspekt at Lillesand skilte seg ut.

## **Konklusjoner**

I 1910 var Lillesand svært likt 1865 på mange punkter, og som regel var disse punktene negative. Det var heller punktenes karakter som forandret seg. Befolkningen skiftet mot kvinne- og eldreovervekt, og mistet mange av sine yngre. Yrkesgruppene var også ganske like, hvor kvinner var en mye større andel av yrkeslivet i 1910 enn i 1865. Skipsfarten var fortsatt viktig, men ga i 1910 langt mindre aktivitet i Lillesands havn. Mindre aktivitet i Lillesand var ikke bare begrenset til skipsfarten. Kanskje den viktigste forskjellen var at skipsbyggingen hadde forsvunnet helt. Ett sted det ble gjort fremgang var i anleggelsen av en jernbane, som for en stund ga trelasteksporten nytt liv. Den ble derimot et symbol på hvor avhengig Lillesands eksport var av nettopp trelasten.

Den viktigste forskjellen fra 1865 er nok at det ikke var noen særlig forskjell. Lillesands økonomi ble stående stille, og holdt desperat på de eksisterende næringene. Trelasteksporten var konjunkturfølsom og hadde begynt å synke frem mot 1910. Lillesandsflåten besto av aldrende, utdaterte skip. En annen viktig næring fra 1865, skipsbyggingen, hadde forsvunnet helt.

Det er vanskelig å konkludere med noe annet enn at befolkningen og næringslivet i Lillesand utviklet seg negativt i perioden 1865 til 1910. Den eneste nyvinningen, jernbanen, gikk til å støtte en ustabil næring. Kvinneovervekten og færre yngre i byen generelt kan ha medført et sosialt problem hvor færre kunne gifte seg, og få barn til å bidra til befolkningsvekst. Likevel så vi et inntektsnivå som hadde steget siden 1865. Dette var kanskje forventet, men er et tegn på at lillesanderne klarte seg greit tross et sviktende næringsliv. Tegnene peker derimot på at Lillesand gikk mot en periode med stagnasjon.

---

<sup>123</sup> Sandvik, 2018, 136-137

<sup>124</sup> Sandvik, 2018, 139

## Kildeliste

### Bøker

- Bjørklund, J. G. & Jensen, I. (1989). Norsk sjøfart 1814-1900, Del 1. I B. Berggren, A. E. Christensen, B. Kolltveit (Red.), *Norsk Sjøfart Bind 1* (s. 260-328). Dreyers Forlag A/S.
- Bjørklund, J. G. & Jensen, I. (1989). Norsk sjøfart 1814-1900, Del 2. I B. Berggren, A. E. Christensen, B. Kolltveit (Red.), *Norsk Sjøfart Bind 2* (s. 46-126). Dreyers Forlag A/S.
- Bonge, S. (1980). *Eldre norske fotografer: Fotografer og amatørfotografer i Norge frem til 1920*. Universitetsbiblioteket i Bergen.
- Ellefsen, D. (1996-97). *Det var en gang. Årsskrift nummer 5, 1996-97*. Vestre Moland og Lillesand Historielag.
- Ellefsen, T. (Red.). (2018-19). *Det var en gang. Årsskrift nummer 16, 2018-19*. Vestre Moland og Lillesand Historielag.
- Grytten, O. H. (2004). A Consumer Price Index for Norway 1516-2003. I Ø. Etrheim, J. T. Klovland & J. F. Qvigstad (Red.), *Historical Monetary Statistics for Norway 1819-2003*. Norges Bank.
- Johnsen, B. E. (2017). *Lillesands Historie 1800-1850*. Cappelen Damm Akademisk.
- Johnsen, B. E. (1989). Partsrederiet som sosial og økonomisk organisasjon. I B. E. Johnsen (Red.), *Sjøfolks hverdag* (s. 33-60). Agder Distriktshøgskole.
- Johnsen, B. E. (1987-88). *Årsskrift nummer 1, 1987-88*. Vestre Moland og Lillesand Historielag.
- Kiær, A. N. (1871). *Statistiske Oplysninger vedkommende den norske Skibsfarts Økonomi*. P. T. Mallings Forlagsboghandel.
- Rosenberg, K. (1990). *Lillesand Historie 1: Mennesker, by og boliger*. Lillesands-Posten.
- Sandvik, P. T. (2018). *Nasjonens Velstand: Norges økonomiske historie 1800 – 1940*. Fagbokforlaget.

### Statistikker

- Departementet for det indre: Tabeller vedkommende Norges Handel og Skibsfart i Aaret 1865. Publisert på nett av Statistisk Sentralbyrå (SSB): [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1865.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1865.pdf)
- Departementet for det indre: Resultaterne af folketellingen i Norge i januar 1866. Publisert på nett av SSB: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c1\\_i\\_1866.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c1_i_1866.pdf)
- Departementet for det indre: Tabeller vedkommende Norges Handel og Skibsfart i Aaret 1866. Publisert på nett av SSB: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1866.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1866.pdf)
- Departementet for det indre: Kommunale forhold i Norges Land- og Bykommuner i Aaret 1866. Publisert på nett av SSB: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c10\\_1866.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c10_1866.pdf)

Det Statistiske Centralbyrå: Norges Skipsfart 1909. Publisert på nett av SSB:

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_148.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_148.pdf)

Det Statistiske Centralbyrå: Folketellingen i Norge, 1 December 1910. Første hefte: Folkemængde i rikets forskjellige administrative inndelinger m. v. Publisert på nett av SSB:

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_170.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_170.pdf)

Det Statistiske Centralbyrå: Folketellingen i Norge, 1 December 1910. Tredje hefte: Beboede hus og husholdninger. Publisert på nett av SSB:

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_188.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_188.pdf)

Det Statistiske Centralbyrå: Folketellingen i Norge, 1 December 1910. Fjerde hefte: Folkemængde fordelt efter livsstilling. Publisert på nett av SSB:

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_211.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_211.pdf)

Det Statistiske Centralbyrå: Norges Skipsfart 1910. Publisert på nett av SSB:

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_177.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_177.pdf)

Det Statistiske Centralbyrå: Norges Handel 1910. Publisert på nett av SSB:

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_151.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_151.pdf)

Det Statistiske Centralbyrå: Norges kommunale finanser 1910. Publisert på nett av SSB:

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_vi\\_014.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vi_014.pdf)

Statistisk Sentralbyrå: Tømmerfløtning 1871-1975. Publisert på nett av SSB:

[https://www.ssb.no/a/histstat/sagml/sagml\\_29.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/sagml/sagml_29.pdf)

Digitalarkivet: Emigranter over Arendal 1903-1930.

<https://www.digitalarkivet.no/source/100089>

Digitalarkivet: Emigranter over Kristiansand 1873-1930.

<https://www.digitalarkivet.no/source/100092>

Digitalarkivet: RA, Folketelling 1910 for 0905 Lillesand ladested, 1910, s. 745.

<https://media.digitalarkivet.no/view/36545/745>

Digitalarkivet: Lillesand tollsted, SAK/1351-0008/H/Ha/L0225: Skipsmålinger, 1847 – 1907, s. 11. <https://media.digitalarkivet.no/view/62626/11>

Norsk Maritimt Museum. (u.å.). *Seilskipsregister (Petter Malmsteins seilskuteregister)*.

Tilgjengeliggjort via KulturNav. Sist hentet 28. april 2023 fra <https://kulturnav.org/978f91c5-f186-4531-8fe8-d8c1a663c9e6>

Brukt som grunnlag for vedlegg 2 og 3.

## **Aviser**

Lillesands-Posten. (1871, 21. april). Skatteligningen for Lillesand.

Lillesands-Posten. (1871, 28. april). Skatteligningen for Lillesand.

Lillesands-Posten. (1910, 4. januar). Tandlæge J. Arthur Sørensen.

Lillesands-Posten. (1910, 22. februar). Skatteligning for Lillesand for 1910.

Lillesands-Posten. (1911, 24. februar). Skatteligningen for Lillesand for 1911.

Lillesands-Posten. (1911, 28. februar). Skatteligningen for Lillesand for 1911.

## Nettsider

Lillesand By- og sjøfartsmuseum. (u.å.). *Johannes Grøgaard (1797 – 1878)*. Sist hentet 6. mai 2023 fra <https://www.lillesandmuseet.com/johannes-groslashgaard-1797---1878.html>

Det Norske Akademis Ordbok. (u.å.). *Skipstømmermann*. Sist hentet 8. mai 2023 fra <https://naob.no/ordbok/skipst%C3%B8mmermann>.

Norges Banks priskalkulator. Sist hentet 8. mai 2023 fra <https://www.norges-bank.no/tema/Statistikk/Priskalkulator/>

Norsk Maritimt Museum. (2016). *Neutral (1846)*. Sist hentet 28. april 2023 fra <https://kulturnav.org/306b0116-f29a-46d3-9f11-444f5e029817>

## Kart

Kartverket (Nicolai Solner Krum):

Nedenes amt nr. 20: Kart over Lillesand.

<https://kartverket.no/om-kartverket/historie/historiske-kart/soketreff/mitt-kart?mapId=6874>

Kartverket (Den Kongelige Norske Geographiske Opmaaling):

Kart over Nedenæs og Robygdelagets Amt (sør).

<https://kartverket.no/om-kartverket/historie/historiske-kart/soketreff/mitt-kart?mapId=70>

## Omtalte enkeltpersoner og områder

Merk: Navn og steder er organisert etter hvilken folketelling de hører til, og er nummerert etter hvilket fotnotenummer de har fått.

**Digitalarkivet: Folketelling 1865 for 0905B Vestre Moland Prestegjeld, Lillesand ladested.**

4) Erik Jørgensen: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01038156000261>

37) Anne Uzler: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01038156000929>

47) Charles Jean Falck: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01038156001012>

### **Digitalarkivet: Folketelling 1910 for 0905 Lillesand ladested.**

- 6) Tellingskrets: 002: <https://www.digitalarkivet.no/census/district/tf01036545000664>
- 15) Maria Carlsson: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036545001028>
- 16) Olevine Andersen: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036545001039>
- 27) Nelle Katrine Speilberg: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036545000887>
- 31) Bent Nygaard: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036545001519> &  
Joachim Pettersen: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036545000645>
- 33) Ingeborg Halvorsen: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036545001436>
- 34) Mary Borchsenius: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036545001278>
- 44) Julie Flørness: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036545001266>
- 46) Marie Johnsen: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036545000416>
- 48) Anna Olsen: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036545001424>
- 49) Thora Madsen: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036545000110>

### **Digitalarkivet: Folketelling 1910 for 0926 Vestre Moland herred.**

- 5) Tellingskrets: 002 Bergstø:  
<https://www.digitalarkivet.no/census/district/tf01036560000427>
- 8) Arthur Sørensen: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036560000298>

### **Kilder tilhørende grafer**

#### **Graf 1:**

- Folketellingen 1835: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/st\\_01r\\_1835.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/st_01r_1835.pdf)
- Folketellingen 1845: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/st\\_08r\\_1836-45.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/st_08r_1836-45.pdf)
- Folketellingen 1856: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/st\\_16r\\_1846-55.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/st_16r_1846-55.pdf)
- Folketellingen 1866 [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c1\\_i\\_1866.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c1_i_1866.pdf)
- Folketellingen 1876: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c1\\_i\\_1876.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c1_i_1876.pdf)
- Folketellingen 1891: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_202.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_202.pdf)
- Folketellingen 1900: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iv\\_052.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iv_052.pdf)
- Folketellingen 1910: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_170.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_170.pdf)
- Folketellingen 1920: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_vii\\_039.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vii_039.pdf)
- Folketellingen 1930: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_viii\\_182.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_viii_182.pdf)

#### **Graf 2:**

- Folketellingen 1866: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c1\\_i\\_1866.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c1_i_1866.pdf)



### **Graf 3:**

Digitalarkivet, Folketelling 1910 for 0905 Lillesand ladested. Resultatene er oppnådd med bruk av søkefunksjonen, hvor det ble søkt etter henholdsvis menn og kvinner i femårskategorier. <https://www.digitalarkivet.no/source/36545>

### **Graf 4:**

Digitalarkivet, Emigranter over Arendal 1903-1930.

<https://www.digitalarkivet.no/source/100089>

Digitalarkivet, Emigranter over Kristiansand 1873-1930.

<https://www.digitalarkivet.no/source/100092>

Resultatene er oppnådd med bruk av søkefunksjonen. Det ble søkt på 1900, 1901, 1902 osv. og antall personer for hvert år ble registrert.

### **Graf 5:**

Norges handel og skipsfart 1860: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1860.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1860.pdf)

Norges handel og skipsfart 1861: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1861.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1861.pdf)

Norges handel og skipsfart 1862: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1862.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1862.pdf)

Norges handel og skipsfart 1863: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1863.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1863.pdf)

Norges handel og skipsfart 1864: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1864.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1864.pdf)

Norges handel og skipsfart 1865: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1865.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1865.pdf)

Norges handel og skipsfart 1866: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1866.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1866.pdf)

Norges handel og skipsfart 1867: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1867.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1867.pdf)

Norges handel og skipsfart 1868: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1868.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1868.pdf)

Norges handel og skipsfart 1869: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1869.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1869.pdf)

Norges handel og skipsfart 1870: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1870.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1870.pdf)

### **Graf 6:**

Norges handel 1891: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_154.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_154.pdf)

Norges handel 1892: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_174.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_174.pdf)

Norges handel 1893: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_191.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_191.pdf)

Norges handel 1894: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_216.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_216.pdf)

Norges handel 1895: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_243.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_243.pdf)

Norges handel 1896: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_264.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_264.pdf)

Norges handel 1897: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_297.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_297.pdf)

Norges handel 1898: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_316.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_316.pdf)

Norges handel 1899: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_336.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_336.pdf)

Norges handel 1900: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iv\\_011.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iv_011.pdf)

Norges handel 1901: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iv\\_038.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iv_038.pdf)

Norges handel 1902: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iv\\_065.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iv_065.pdf)

Norges handel 1903: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iv\\_090.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iv_090.pdf)

Norges handel 1904: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iv\\_115.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iv_115.pdf)

Norges handel 1905: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_009.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_009.pdf)

Norges handel 1906: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_035.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_035.pdf)

Norges handel 1907: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_063.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_063.pdf)

Norges handel 1908: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_087.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_087.pdf)

Norges handel 1909: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_116.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_116.pdf)  
Norges handel 1910: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_151.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_151.pdf)  
Norges handel 1911: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_172.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_172.pdf)  
Norges handel 1912: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_208.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_208.pdf)  
Norges handel 1913: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_vi\\_018.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vi_018.pdf)

#### **Graf 7:**

Norges handel og skipsfart 1860: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1860.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1860.pdf)  
Norges handel og skipsfart 1861: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1861.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1861.pdf)  
Norges handel og skipsfart 1862: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1862.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1862.pdf)  
Norges handel og skipsfart 1863: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1863.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1863.pdf)  
Norges handel og skipsfart 1864: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1864.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1864.pdf)  
Norges handel og skipsfart 1865: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1865.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1865.pdf)  
Norges handel og skipsfart 1866: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1866.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1866.pdf)  
Norges handel og skipsfart 1867: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1867.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1867.pdf)  
Norges handel og skipsfart 1868: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1868.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1868.pdf)  
Norges handel og skipsfart 1869: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1869.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1869.pdf)  
Norges handel og skipsfart 1870: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3\\_1870.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3_1870.pdf)

#### **Graf 8:**

Norges handel 1891: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_154.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_154.pdf)  
Norges handel 1892: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_174.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_174.pdf)  
Norges handel 1893: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_191.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_191.pdf)  
Norges handel 1894: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_216.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_216.pdf)  
Norges handel 1895: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_243.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_243.pdf)  
Norges handel 1896: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_264.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_264.pdf)  
Norges handel 1897: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_297.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_297.pdf)  
Norges handel 1898: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_316.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_316.pdf)  
Norges handel 1899: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_336.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_336.pdf)  
Norges handel 1900: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iv\\_011.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iv_011.pdf)  
Norges handel 1901: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iv\\_038.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iv_038.pdf)  
Norges handel 1902: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iv\\_065.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iv_065.pdf)  
Norges handel 1903: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iv\\_090.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iv_090.pdf)  
Norges handel 1904: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iv\\_115.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iv_115.pdf)  
Norges handel 1905: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_009.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_009.pdf)  
Norges handel 1906: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_035.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_035.pdf)  
Norges handel 1907: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_063.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_063.pdf)  
Norges handel 1908: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_087.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_087.pdf)  
Norges handel 1909: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_116.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_116.pdf)  
Norges handel 1910: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_151.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_151.pdf)  
Norges handel 1911: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_172.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_172.pdf)  
Norges handel 1912: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_v\\_208.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_208.pdf)  
Norges handel 1913: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_vi\\_018.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vi_018.pdf)

**Graf 9:**

Norges handel 1914: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_vi\\_070.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vi_070.pdf)

Norges handel 1915: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_vi\\_097.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vi_097.pdf)

Norges handel 1916: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_vi\\_130.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vi_130.pdf)

Norges handel 1917: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_vi\\_154.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vi_154.pdf)

Norges handel 1918: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_vi\\_176.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vi_176.pdf)

Norges handel 1919: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_vii\\_019.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vii_019.pdf)

Norges handel 1920: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_vii\\_036.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vii_036.pdf)

Norges handel 1921: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_vii\\_068.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vii_068.pdf)

Norges handel 1922: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_vii\\_106.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vii_106.pdf)

Norges handel 1923: [https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_vii\\_148.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_vii_148.pdf)

## Vedlegg

Vedlegg 1: Kart over Lillesand i 1890 og Vestre Moland og Lillesand i 1859.



Lillesand var utrolig lite i forhold til Vestre Moland. Kilde: Se «kart» i kildeliste.

**Vedlegg 2: Lillesandsskip over 100 kommerseselester i 1865.**

Navn	Type	Materiale	Tonnasje	Byggested	År	Hovedreder
Albatros	Brigg	Tre	307 brt	Lillesand	1851	H. J. Hammer
Amykos	Bark	Tre	504 brt	Lillesand	1863	Chr. Th. Boe & Co
Anna	Bark	Tre	477 brt	Lillesand	1865	H. J. Henschien
Audacia	Bark	Tre	380 brt	Sverige	1839	J. Damsgaard & J. M. Smith
Bella Donna	Bark	Tre	338 brt	Canada	1849	S. N. Hansen
Caluta	Fullrigger	Tre	654 brt	Canada	1858	H. J. & Lars Hammer
Drapner	Brigg	Tre	206 brt	Grimstad	1858	Chr. Krog Eliassen
Eros	Brigg	Tre	253 brt	Lillesand	1840	Johannes Grøgaard
Fjellstedt	Bark	Tre	493 brt	Lillesand	1865	S. N. Hansen
Frithjof	Brigg	Tre	159 brt	Kristiansand	1841	Hans Tønnesen
Frøy	Bark	Tre	325 brt	Lillesand	1860	H. J. Hammer
Genova	Bark	Tre	392 brt	Tyskland	1851	H. J. Hammer
Gothen	Skip	Tre	482 brt	Lillesand	1865	H. J. & Lars Hammer
Hamingja	Bark	Tre	514 brt	Lillesand	1863	H. J. & Lars Hammer
Hermes	Bark	Tre	288 brt	Lillesand	1845	Johannes Grøgaard
Josephine	Brigg	Tre	157 brt	Sverige	1825	P. Rickmann
Mai	Brigg	Tre	206 brt	Grimstad	1864	H. E. Hansen-Tangen
Nanna	Bark	Tre	227 brt	Lillesand	1865	S. N. Hansen
Neptun	Bark	Tre	382 brt	Lillesand	1850	D. Nielsen
Neutral	Bark	Tre	264 brt	USA	1846	Abr. Gregersen
Sovinto	Bark	Tre	406 brt	Finland	1854	H. J. Henschien
Svea	Bark	Tre	297 brt	Sverige	1847	J. A. Stendahl
Veranda	Bark	Tre	371 brt	Lillesand	1855	S. N. Hansen
Vingolf	Skip	Tre	353 brt	Lillesand	1858	H. J. & L. Hammer
Ørvar-Odd	Brigg	Tre	223 brt	Lillesand	1857	H. J. & L. Hammer

Kilde: Seilskipsregister, Norsk Maritimt Museum via KulturNav. Se kildeliste.

**Vedlegg 3:** Seilskip i Lillesandsflåten i 1910 (27 av 34).

Navn	Type	Materiale	Tonnasje	Byggested	År	Hovedreder
Atalanta	Bark	Jern/stål	1101 brt	Tyskland	1886	O. & P. Knudsen og Emil Knudsen
Benares	Bark	Jern/stål	1721 brt	Skottland	1877	J. A. Henschien
Bonanza	Bark	Tre	637 brt	Lillesand	1894	O. & P. Knudsen
Sierra Colonna	Fullrigger	Jern/stål	1495 brt	England	1878	J. A. Henschien
Dagmar	Bark	Jern/stål	864 brt	Tyskland	1884	Hjalmar Knudsen
Fortuna	Bark	Jern/stål	698 brt	England	1867	A. Reinertsen
Freya	Bark	Jern/stål	1035 brt	England	1877	Henr. Hansen
Gantock Rock	Fullrigger	Jern/stål	1611 brt	Skottland	1879	J. A. Henschien & Co
Hamingja	Bark	Jern/stål	688 brt	England	1876	Emil Knudsen
Hawthornebank	Bark	Jern/stål	1369 brt	Skottland	1889	J. A. Henschien
Hebe	Bark	Jern/stål	1146 brt	Tyskland	1892	Henrik Hansen
Hermanos	Fullrigger	Jern/stål	1543 brt	Skottland	1875	Henrik Hansen
Hermes	Bark	Jern/stål	768 brt	Skottland	1876	Emil Knudsen
Kepha	Bark	Tre	474 brt	Grimstad	1875	O. Terjesen
Lillesand	Bark	Tre	756 brt	Grimstad	1893	T. A. Birknes
Lofthus	Fullrigger	Jern/stål	1240 brt	Skottland	1869	J. A. Henschien
Lotos	Fullrigger	Jern/stål	1991 brt	Nederland	1898	J. A. Henschien
Munter	Fullrigger	Jern/stål	1017 brt	England	1875	Henrik Hansen
Norma	Bark	Jern/stål	850 brt	Tyskland	1884	Hjalmar Knudsen
Ole Knudsen	Bark	Tre	453 brt	Lillesand	1890	O. & P. Knudsen
Orion	Bark	Tre	338 brt	Lillesand	1886	O. & P. Knudsen
Pastalozzi	Bark	Jern/stål	1057 brt	Tyskland	1884	O. Terjesen
Plus	Bark	Jern/stål	1268 brt	Tyskland	1885	Henrik Hansen
Saga	Fullrigger	Jern/stål	2062 brt	Skottland	1883	J. A. Henschien
Sator	Bark	Jern/stål	1257 brt	Skottland	1877	J. A. Henschien
Skjald	Bark	Tre	477 brt	Lillesand	1877	A. Tønnesen
Triton	Bark	Jern/stål	774 brt	England	1878	Emil & Carl Knudsen

Kilde: Seilshipsregister, Norsk Maritimt Museum via KulturNav. Se kildeliste.

**Vedlegg 4:** 10 tilfeldige seilere og deres lønninger i lønningsåret 1910.

Navn	Stilling	Lønn
Conrad Olsen	Styrmann	900 kr
Lars Corneliussen	Styrmann	700 kr
Bernt Tobiassen	Styrmann	900 kr
Arnfelt Andersen	Matros	800 kr
Johannes Andersen	Matros	600 kr
Tønnes Gregersen	Skipstømmermann	600 kr
Thorvald Thorjussen	Styrmann	1000 kr
Kristian Thorjussen	Stuert	500 kr
Andreas Søberg	Seilmaker	700 kr
Adolf Nilsen	Skipstømmermann	800 kr

Kilder: Lillesands-Posten 24. februar 1911 og Lillesands-Posten 28. februar 1911.

