

# Kristenredere og småbymatadorer

Olav Arild Abrahamsen

Fra oktober 1987 til mars 1988 fulgte bortimot halvannen million nordmenn den danske TV-serien *Matador*. Historien om handelsreisende Mads Andersen-Skjern, som svingte seg opp til makt og myndighet i den søvnige stasjonsbyen Korsbæk, hadde med andre ord et solid tak på seerne i et land med 4,7 millioner innbyggere. Om ikke før så lærte vi den gang at begrepet matador ikke er reservert for spanske tyrefektere. En matador kan også forstås som en «driftig og velhavende forretningsmand med stor lokal indflydelse»,<sup>1</sup> og det er slike menn søkelyset skal rettes mot i denne artikkelen. Mads Andersen-Skjern var manufakturist, våre matadorer var skipsredere som virket og levde sitt liv i døsige småbyer langs sørlandskysten i forrige århundre. Den tidsepoken vi har valgt å konsentrere oss om, går fra slutten av 1920-årene og fram til midten av 1970-årene. Dersom vi ser bort fra krigsårene 1939–1945, var dette den siste, sammenhengende glanstid i sørlandsk skipsfart, den gang hver eneste havn hadde egne skip i fart på alle verdenshav. Dette var også en tid da rederivirksomhet var den gjeveste karrierevei for sørlendinger utrustet med entreprenørånd og vilje til å skape ny virksomhet. De rederne som lyktes, ruvet i lokalsamfunnet, ikke bare økonomisk, men også sosialt, kulturelt og politisk. De var, både i egne og andres øyne, småbyenes fremste menn. I likhet med kolleger i andre sjøfartsbyer som Sandefjord eller Haugesund framsto sørlandsrederne som patrioter og som velgjørere. De ville sin hjembys beste. I fortellingene, eller

---

1. *Den Danske Ordbog*.

snarere mytene om de vellykkede redere, skiller likevel de sørlandske seg noe ut. I et portrett i *Norsk biografisk leksikon* blir for eksempel Einar Rasmussen (1907–1975), som bygde opp det største rederiet mellom Sandefjord og Stavanger, framstilt som «prototypen på en sørlandsreder på 1900-tallet». Og hva kjennetegnet prototypen? Jo, han var «personlig kristen, uhyre arbeidsom og med et enkelt og nøkternt levesett».<sup>2</sup> En annen gigant i sørlandsk målestokk, Martin Mosvold (1876–1956), likte å plassere seg selv i samme typologi. Ledestjernen gjennom livet, forklarte Mosvold på sine gamle dager, hadde vært barndommens tre absolutter: «nøysomhet, arbeidssomhet og gudsfrykt».<sup>3</sup>

Denne artikkelen har to siktemål med to sett problemstillinger som tangerer hverandre og som forhåpentligvis vil krysse hverandre. Det ene er å ta fatt i myten om den sørlandske kristenrederen, det andre forestillinger om den sørlandske småbymatadoren. Vi har ingen ambisjoner om å kartlegge sjelslivet til sørlandske redere i forrige århundre for å bekrefte eller avvise mytene, men vi vil se nærmere på den nye generasjonen redere som etablerte seg på Sørlandet i mellomkrigstiden. Mange av disse erklærte seg som personlig kristne, og spørsmålet vi stiller, er om det fantes nettverk av redere med tilknytning til frikirkelige og lavkirkelige miljøer, og om en slik tilknytning kan ha hatt betydning for det store oppsvinget for sørlandsk skipsfart som kom i 1930-årene. Hovedinnholdet i første del av artikkelen handler altså om koplingen mellom børs og bedehus på Sørlandet i mellomkrigsårene. En hovedfigur og nøkkelperson i kretsen av personlig kristne entreprenører var Martin Mosvold. I artikkelen opptrer han som en slags ledefigur. Han etablerte sitt rederi i Kristiansand, men i 1932 flyttet han til Farsund og tok med seg både familie og tankskip og skapte et av Sørlandets største shippingselskaper. I småbyen ble han en slags matador, men det skjedde i en slags stille konkurranse med eller utfordring til det etablerte dynasti anført av byens dominerende aristokrat, rederen og ordføreren Tharald Brøvig. Både Brøvig og Mosvold ble velgjørere i småbysamfunnet. Det vi ønsker å belyse og diskutere, er gavenes og tjenestenes betydning og funksjon, med rederbyen Farsund som et slags case. Et spørsmål som reises,

---

2. *Norsk biografisk leksikon*, bd. 7, 2003: 317.

3. Seland 1956: 137.

og som knytter de to temaene sammen, er en annen myte om sørlandske kapitalister, nemlig den at de gav lite av sin rikdom, men hvis de gav, var det først og fremst til altertavler og kristusbilder. Temaene vi tar opp, er store og kompliserte, og forskningen på området har vært relativt beskjeden. Vi har ingen ambisjoner om å gi fullgode svar på våre spørsmål, til det er empirien for luftig. I sin form er artikkelen mer et flaneri enn en stramt strukturert artikkel, i sitt innhold er den mer en utredningshypotese enn en skarpskodd analyse.

## Det store hamskiftet i sørlandsk skipsfart

Forestillingene om at den typiske sørlandsreder var preget av nøysomhet og gudsfrykt, kan trolig skrives tilbake til mellomkrigsårene. Den traumatiske overgangen fra seil til damp, jobbetida og den påfølgende etterkrigs-krisen resulterte i at mange av de gamle rederiene og handelshusene på Sørlandet gikk til grunne. Da 1920-årene tok til, var Sørlandet, med sine lange og stolte shippingtradisjoner, nærmest i ferd med å bli skuteløs. Skipsfartshistorikerne har vært temmelig samstemte i sine elendighetsbeskrivelser: Sørlandsk skipsfart lå «nede for telling» med «brukket rygg» og hadde «nærmest opphørt å eksistere». <sup>4</sup> Tonnasjemessig lå flåten på et historisk lavmål. Næringen sleit med kapitalmangel. Det verste var at det ekstreme omslaget fra jobbetid til krise hadde påført tilliten til skipsfarten «en betydelig knekk». <sup>5</sup> I dette økonomiske uføret trådte en ny generasjon redere fram. På nesten mirakuløst vis tok de sørlandsk skipsfart over i en ny storhetstid, basert på tankfart med moderne motorskip. Denne overgangen, som er blitt kalt «det store hamskifte i sørlandsk skipsfart», begynte sist på 1920-tallet. <sup>6</sup> Hamskiftet lar seg neppe mirakelforklare, men påfallende mange av de nye rederne og investorene var aktive i frimenigheter og lavkirkelige miljøer. En ny kapitalistklasse ble etablert, er det blitt hevdet. <sup>7</sup> Det var ikke slik at all rederne i den nye generasjonen var sprunget ut av sørlandsk bedehuskultur, men de som kom fra det lavkirkelige miljøet, satte

4. Johnsen 1999: 57. Sætra 2008: 120. Molaug 2008: 269.

5. Nørgård 1961: 23. Thowsen 1995: 63. Molaug 2008: 164–165. Sætra 2008: 121.

6. Thowsen 1995.

7. Røed 2010: 171.

sitt preg på og dominerte til tider sørlandsk skipsfart. De tilførte mytene om den sørlandske kristenredere atskillig næring.

En frontfigur i denne kretsen av kristenredere og gudfryktige kapitalister var farsundsredere Martin Mosvold. I løpet av mellomkrigs-, krigs- og etterkrigsår etablerte han et av Sørlandets toneangivende shippingselskaper. Mosvold soknet til Salem, en evangelisk reformert frikirke, men det hindret ham ikke i «å samarbeide greit» både med Misjonssambandet, Vestlandske Indremisjon og Pinsevevne. Hjemme i Farsund gikk han på Bedehuset.<sup>8</sup> I Kristiansand hadde den sterkt religiøse Hans Elenius Hansen-Tangen (1866–1957) høstet betydelig anerkjennelse for sitt store arbeid for Kinamisjonen. Han skulle vinne ytterligere anerkjennelse for sine investeringer i tankskip. Einar Rasmussen, som etter andre verdenskrig seilte opp som Sørlandets største reder, var ihuga indremisjonsmann. Han kunne ifølge den autoriserte rederihistorien skilte med «en oppdragelse som selv Pontoppidan ville vært fornøyd med».<sup>9</sup> I Arendal var skipsreder Jørgen P. Jensen en ledende skikkelse i Blå Kors og skipsreder Arnt J. Mørland i Indremisjonen. Begge inntok topposisjoner på rankinglisten over Aust-Agders betydeligste redere.

Den nye sørlandske rederegenerasjonen deltok i og var til dels førende i to viktige transformasjoner i internasjonal skipsfart. Den ene var overgangen fra kull- til oljefrakt, den andre overgangen fra damp- til dieselmotorskip. Når kapitalfattige sørlandsredere lyktes i å komme inn på det ekspanderende tankmarkedet, kom det blant annet av at Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd. – rederiet til oljeselskapet Royal Dutch Shell – i 1927 la ut en rekke av sine eldre damptankskip på billigsalg og fristet med finansieringshjelp. Til gjengjeld krevde selskapet å få befrakte skipene i ti år. Anglo Saxon valgte med andre ord å velte risikoen for de gamle holkene over på rederne. Mange sørlandsredere, anført av Martin Mosvold og Jørgen P. Jensen, tok den risikoen. De var utvilsomt dyktige, og de hadde flaks. Kjøpet av de gamle damptankerne ble en sørlandsk suksesshistorie, en døråpner til det internasjonale tankmarkedet. Det ble en opptakt og en medvirkende årsak til det egentlige hamskiftet som kom i 1929 da sørlandsredere begynte å

---

8. Seland 1956: 135.

9. Valebrokk 2011: 19.

kjøpe nye, hypermoderne motortankere. De viktigste forutsetningene for denne moderniseringen av sørlandsflåten lå på den internasjonale arena, i oljeselskapenes bortsetting (outsourcing) av transport og i internasjonal verftsindustriens sjenerøse tilbud på kreditt for bestilling av tankskip, men det måtte også mobiliseres kapital lokalt, både til kjøp av gamle Anglo Saxon-tankere og til kontrahering av nye skip, og her spilte trolig bedehustilhørigheten og lavkirkelige miljøer en rolle.<sup>10</sup>

## Martin Mosvold

Den storstilte satsingen på moderne tankfart begynte på Vennesla våren 1927. Det er de fleste skipsfartshistorikere enige om.<sup>11</sup> På Vennesla livnærte Martin Mosvold seg som landhandler med sønnen Torrey som visergutt etter at han hadde tapt alt han eide og hadde på skipskjøp i jobbetiden, og det var på Vennesla den fallerte rederen fikk nyss om Anglo Saxons billigsalg på brukte dampskip.

I alt 26 av damptankerene som Anglo Saxon la ut for salg i årene 1927–1930, ble kjøpt av norske redere, og så mange som 17 av dem havnet på Sørlandet. Martin Mosvold var den første sørlandsrederen som gikk inn på Anglo Saxon-forretningen. Han kom også til å bli den største Anglo Saxon-rederen med i alt fire skip. Nest størst var Jørgen P. Jensen i Arendal med tre tankskip.<sup>12</sup>

Å kjøpe en Anglo Saxon-tanker var «litt av et vågestykke», skriver Leif Nørgård i en – sjøfartshistorisk sett – legendarisk analyse av tankfartens etablering i norsk skipsfart. Det lå en risiko i de lange tidskontraktene med ett og samme oljeselskap og i det at skipene var gamle, bygd under krigen, tæret av bensin og dieselolje. Det var høyst usikkert hvor lang levetid de ville få og hvor store reparasjonskostnadene ville bli. Fortjenestemarginene ble vurdert som små. Det manglet ikke på advarsler fra kompetent hold. Flere britiske meklere frarådet kjøp på det sterkeste.<sup>13</sup> Likevel gikk tolv sørlandsredere inn på disse kontraktene. Hvorfor gjorde de det? Histo-

10. Tenold 2008: 65–66.

11. Nørgård 1961. Thowsen 1995: 61.

12. Thowsen 1995: 67.

13. Nørgård 1961: 22–23.

rikernes standardsvar har vært at for kapitalsvake sørlandsredere som i tillegg hadde null tillit i markedet, fortonte Anglo Saxons tilbud seg som rene gavepakker. Det var faktisk mulig å få kjøpt en eldre damptanker for vel 200 000 kroner i kontantutlegg. Resten kunne betales i avdrag over fem til ti år.<sup>14</sup>

I fortellingene om sørlandsk skipsfart i mellomkrigstiden er Martin Mosvold, nesten uten unntak, en gjennomgangsfigur. Han var sentral i moderniseringen av sørlandsflåten i 1930-årene, og han opererte uten besvær både på børs og bedehus og balanserte tilsynelatende pietisme og røff kapitalisme uten store anfektelser. Det samme kan sies om etterkommere som Torrey Mosvold og Terje Mikalsen. Men i sjøfartslitteraturen er Martin Mosvold mer enn det gode eksempel. Martin Mosvolds rolle har stått og står fortsatt sentralt når den sørlandske Anglo Saxon-satsingen skal forklares og betydningen av den skal veies.<sup>15</sup> Det kommer av at han var den første og ble den største Anglo Saxon-rederen, men ikke minst av at han dro andre med seg og klarte å drive fram kapital i en landsdel hvor det hadde bygd seg opp dyp skepsis til vågespill på de sju hav.

Selv om damptankerne var lagt ut på billigsalg, var det ikke uten videre enkelt å skaffe en egenkapital på over 200 000 kroner for å få kjøpt et skip. Å få til en slik toppfinansiering var selvsagt ekstra vanskelig for den som lite eller ingenting hadde. Martin Mosvold dro først til sin gode venn og trosfelle, skipsmekler Johan G. Olsen (1886–1963) i Kristiansand for å undersøke mulighetene for å reise kapital. Ved hjelp av Olsens forbindelser lyktes det å skaffe en stor del av kontantsummen.<sup>16</sup> Deretter gikk han fra dør til dør for å tegne aksjer. Han oppsøkte kjenninger og gamle bedehustravere på Vennesla, i Kristiansand og i Farsund. Han fikk «skrapt sammen litt her og litt der», og i juli 1927 kunne han kjøpe sin første damptanker. «Mange var skeptiske til å begynne med, og de fleste sa nei», fortalte Mosvold. Og med dårlig skjult forakt la han til: «De som hadde flest penger og best anledning, de holdt på pengene.» Mosvold må ha banket på utallige dører. Sommeren 1927 var varm, og en av dem som valgte samme framgangsmåte, Hans Elenius Hansen-Tangen, «fikk svette dyktig nedover ryggen mens han travet

14. Seland 1959: 282. Nørgård 1961: 23.

15. Nørgård 1961: 26–28. Thowsen 1995: 61, 66–67. Johnsen 1999: 69.

16. Nørgård 1961: 26.

rundt i byen for å overtale folk til å tegne aksjer. Og nesten overalt hvor han kom, hadde Mosvold vært før ham.»<sup>17</sup> Men dør-til-dør-metoden var introdusert, og den var det mange som tydde til. Da Einar Rasmussen stiftet rederi i 1936, gikk han på husbesøk – «vesentlig blant middelstandsfolk i bygd og by» – for å skaffe aksjonærer.<sup>18</sup>

## Børs og bedehus

Martin Mosvold spilte utvilsomt en nøkkelrolle, indirekte og direkte, da sørlandsrederne lot seg friste av tilbudet fra Anglo Saxon. Hans Elenius Hansen-Tangen var åpenbart kjent med Mosvolds initiativ. Et bedre eksempel er Johan Milmar Ugland (1881–1960), og for ordens skyld: Ugland hørte ikke hjemme i det lavkirkelige miljøet. Men da han startet rederi i 1930 ved å kjøpe en 16 år gammel Anglo Saxon-båt, brukte han Mosvold som fødsels-hjelper. Handelen skjedde i Martin Mosvolds navn. Mosvold tok seg også av alle praktiske arrangementer i forbindelse med overtakelsen av skipet. Han tegnet aksjer i Uglands selskap, og han ble medlem av representant-skapet.<sup>19</sup> Mosvold inspirerte også rederemner som seinere vokste seg store. I 1929, da Mosvold kjøpte damptankeren *Radix*, var Einar Rasmussen bare 22 år gammel, men allerede da sto det klart for ham: «... dette kunne også du ha gjort om du hadde hatt noen år på deg». Sju år seinere kjøpte han sitt første tankskip og la dermed grunnlaget for det som med tiden skulle bli Sørlandets største rederi. Viktige medspillere og rådgivere var Johan G. Olsen og Martin Mosvolds sønn Torrey.<sup>20</sup>

Det beste eksemplet på at Mosvolds initiativ smittet, er likevel Sørlandets andre store Anglo Saxon-reder, Jørgen P. Jensen fra Arendal. De to traff hverandre for første gang hos Johan G. Olsen. Jensen fattet interesse for Mosvolds prosjekt og tegnet aksjer. Han ble aksjonær i alle de fire selska-pene Mosvold etablerte i årene 1927–1930. Til gjengjeld støttet Mosvold Jørgen P. Jensen da han i 1928 kjøpte sitt første tankskip. De to tok sete i representantskapene i hverandres selskaper, de støttet hverandre og utviklet

17. Seland 1956: 75. Seland 1959: 281–282. Nørgård 1961: 26–27.

18. Seland 1991: 14.

19. Nerheim og Gjerde 1996: 45–47.

20. Seland 1959: 310. Nørgård 1961: 27.

et nært vennskap. Men Martin Mosvold var hele tiden den førende. Det var han som hadde erfaring, det var han som trakk Jensen inn i samarbeidet.<sup>21</sup>

Martin Mosvold og Jørgen P. Jensen hadde mye til felles. Begge var outsiders i det tradisjonelle sørlandske shippingmiljøet, og begge hadde arbeidet seg opp ved egen hjelp. Mosvold begynte karrieren som trappe-snekker, Jensen som steinhogger. Mosvold, som kom fra et småbruk utenfor Farsund, dro til USA for å legge seg opp penger, vendte tilbake til Norge med lommebok som svulmet, og investerte i skip. Jensen solgte steinhoggeriet sitt i Kolbjørnsvik og gikk med planer om å søke lykken i USA, men valgte i stedet å satse inntektene fra salget på Anglo Saxon-dampere. Verken Mosvold eller Jensen var bundet av tradisjoner. Ingen av dem var redde for å satse arbeid og kapital på risikofylte prosjekter. Begge var ihuga avholdsmenn, begge kom fra pietistiske miljøer. Både Mosvold og Jensen var aktive kristne og tolket Anglo Saxons døråpning til tankmarkedet som en styrelse fra Gud.<sup>22</sup>

Jørgen P. Jensen hadde store anfektelser før han investerte i sitt første Anglo Saxon-skip. En natt, da han lå søvnløs, reiste han seg opp i sengen for å be: «Jeg la saken frem for Gud og ba om at han ville hindre dette forretningsforetagende om han så at det ikke var tjenlig for meg å komme opp i det.» Vårherre la ingen hindringer i veien. Siden ble han Jensens viktigste konsulent når dristige investeringer var under oppseiling.<sup>23</sup>

Bedehustilhørighet bidro trolig til å knytte en krets av shippingfolk i hop i et åndelig og forretningsmessig broderskap som samarbeidet, utvekslet tjenester og delte informasjon. Tre personer dominerte: Jørgen P. Jensen, Martin Mosvold og skipsmekler Johan G. Olsen. Mosvold og Olsen var gamle kjente, både fra børs og bedehus. Jensen ble kjent med Olsen da han ventet på visum til sin planlagte USA-reise og fordrev tiden med å holde taler på Blå Kors-møter i Kristiansand. Og det var mekleren som introduserte steinhoggeren for trappesnekkeren.<sup>24</sup>

Tilknytningen til frimenigheter og lavkirkelige miljøer *kan* være en del av forklaringen på at Martin Mosvold og venner klarte å få sørlendinger

21. Sætra 2008: 132.

22. Seland 1956: 132. Nørgård 1961: 26–27. Sætra 2008: 131.

23. Taraldsen 2008: 45 og 267.

24. Sætra 2008: 129.



med seg på spekulative shippingprosjekter i en tid da skipsfartsnæringen i sør åpenbart var i vanry. På samme vis som Hauge-bevegelsen hundre år tidligere hadde gjort det moralsk legitimt å søke profitt i markedet,<sup>25</sup> var det nå kanskje slik at mellomkrigstidens kristenredere på Sørlandet klarte å overbevise trossfeller om at å forvalte sitt pund betydde å være risikovillig. Dristige skipsaksjekjøp var, slik Martin Mosvold så det, i samsvar med den kristne forvaltertanken. En av dem som har ført arven etter Martin Mosvold videre, investor Terje Mikalsen, forklarer denne tankegangen slik: «Den som aldri tør, har ikke forstått sitt ansvar. ... Dette å forvalte vårt pund, å så og satse på en vekst og høst, har med etikk og moral å gjøre, det er å ta ansvar.»<sup>26</sup>

## Nære kapitalister

Flere forskere har fremhevet hvor viktig det er at det sosiale verdssystem er slik at kapitalistisk atferd blir sosialt akseptert av samfunnet.<sup>27</sup> Gaver og aktiv deltakelse i frimenigheter og lavkirkelige miljøer kan ha bidratt til slik aksept. En rekke av de sørlandske kapitalister og redere som slo seg fram i mellomkrigsårene, ble uten tvil helter på bedehusene og i hjemkommunene. De viste «samfunnsånd», skriver Leif Nørgård, og han nevner spesielt Martin Mosvold og Jørgen P. Jensen. Begge ga så det monnet til misjonen, og begge «ydet store bidrag på det humanitære område». Martin Mosvold bygde et praktfullt Hvilehjem i Farsund, tegnet av Thilo Schoder, og donerte det til Vestlandske Indremisjon. Hvilehjemmet i Farsund fikk «i Jørgen P. Jensens kommune Hisøy sin parallell i et av Sørlandets vakreste og best utstyrte aldershjem». Det ble bygget «ved en milliongave fra skipsrederen».<sup>28</sup>

Et av kristenredernes store prosjekter var Risøy Ungdomsskole for unge sjømenn i Dypvåg, reist i 1946. Ildsjeler var Martin Mosvold, Jørgen P. Jensen og Arnt J. Mørland, samt «tusener innen Broderkretsen på Havet». Indremisjonen og Broderkretsen på havet driftet fra først av skolen, og etter

25. Sejersted 1993: 73.

26. <http://lende.no/terjemikalsen/> (hentet ned 15.11.2010)

27. Sejersted 1993: 73.

28. Nørgård 1961: 26.

hvert gikk Sjømannsmisjonen inn med kapital og lærerkrefter. Førstereisguttene som hadde vært innoom skolen på Risøy fikk med seg gode kunnskaper om sjømannskap som ballast, men enda viktigere, mente rederne, et kristent livsgrunnlag.<sup>29</sup> Vi skal ikke trekke redernes religiøse sinnelag i tvil, men gavene til Risøy var neppe blottet for egeninteresse. I gjenytelse håpet nok rederne på stabile, takknemlige og lojale mannskaper. Selv aktiv deltakelse i det kristelige foreningslivet kan ha virket styrende på rekruttering av mannskaper. Sjansene for å få hyre på et mørlandskip skal ha vært svært gode for unggutter som hadde gått på søndagsskolen i Arendal. Arnt J. Mørland var en av byens mest ihuga søndagsskolelærere. Det samme gjaldt guttene fra Nyli Barnehjem. I dette hjemmet, som hørte under Arendal Indremisjon, var Mørland medlem av styret.<sup>30</sup>

Et interessant aspekt ved sørlandskapitalisters nære tilknytning til frimenigheter og lavkirkelige miljøer er at i de små kirkene og bedehusene deltok storredere i aktivitetene «på linje med industriarbeidere og andre grupper med lavere sosial status». Det har ikke vært forsket mye på den sosiale sammensetningen av menighetene på Sørlandet, men det har blitt pekt på at dette fellesskapet av storredere og småkårsfolk «kan ha bidratt til en sosial integrasjon på tvers av alle klasseskiller, og dermed gjort sitt til at den sosiale polariseringen på Sørlandet ble lavere enn i resten av landet».<sup>31</sup>

Et annet spørsmål er om sørlandsredernes påståtte enkle og nøkterne levesett utelukkende var sprunget ut av pietistiske nøysomhetsidealer, eller om redere i sørlandske småsamfunn bevisst snobbet ned for å skape en form for fellesskapsfølelse. I 2001 dro journalist Arne Bulie i *Dagens Næringsliv* til Farsund for å treffe «folk og redere». Gjennomgangsmelodien blant folk han møtte på gata, var at rederne og investorene ga tilbake til byen, og best av alt, at de var så «jordnære». I det hele tatt: farsundsfolk syntes godt om rikdom i diskre innpakning. Den gang hadde Terje Mikalsen nettopp bygd seg en ny 400 kvadratmeter stor privatbolig på Engøy, midt i havnebasenget. Folk diskuterte ivrig hvor mange millioner kroner villaen kunne ha kostet ham, men de syntes stort sett «det var greit og fint» fordi den var så

29. Seland 1959: 306. Nørgård 1961: 26–27. Sætra 2008: 240–241.

30. Sætra 1991: 131.

31. Røed 210: 171–172.

lite synlig. Villaen lå så diskret i terrenget at man måtte nær inntil i båt for å se den. Bulie oppsøkte Mikalsen – som bød på «svart kaffe og knekkebrød med gulost i et nakent møterom» – og tok opp temaet forestilt nøkternhet:

– Dere pranger ikke med rikdommen i Farsund?

Mikalsen forsyner seg med knekkebrød.

– Det blir oppfattet sånn. Jeg vet ikke om det stemmer. Men så lenge de tror det, er det greit for meg.<sup>32</sup>

«Nære kapitalister» kaller økonomiprofessor Torger Reve farsundsrederne, «rikfolk som deltok i det aktive kirke- og foreningslivet, selv om de sa ikke istedenfor ikkje». Farsund var et sted hvor det å gjøre det godt i næringslivet var positivt betont, det å lykkes en positiv verdi. «Du kunne tjene penger i utlandet, flotte deg i USA eller Spania, men hjemme i Farsund skulle det være som før.» Farsundsrederne hadde i mange år kombinert forsiktighet hjemme og entreprenørskap ute, og slik var det fortsatt i 2001, mente Reve:

Hvis du ser på dem som gjør det bra i dag, er de forholdsvis usynlige hjemme i Farsund, men på børsene i New York og Hong Kong er de ganske så aktive. Man tar av initialene på de dyre bilene hjemme i Farsund. Hvis du har en Audi A8, så tar du av A8-tegnene. Inni er det samme dyre bilen, men utenpå ser den helt vanlig ut.<sup>33</sup>

## Med blikket vendt mot havet og Vårherre

Glanstiden, som vi har kalt perioden 1927 til 1973 i sørlandsk skipsfart, ble innledet med en imponerende gjenreisning og modernisering av flåten. Den tok sin slutt med den store skipsfartskrisen som ble utløst av Yom Kippur-krigen i 1973 og det påfølgende oljesjokket. Krisen utraderte skogen av små og mellomstore rederier som hadde kledd hele Sørlandskysten. Bare noen ytterst få store stod igjen. Krisen har nok kastet skygge over den prestasjon det tross alt var å omstille sørlandsk rederinæring og gjenreise

32. *Dagens Næringsliv* 11.–12.9.2001.

33. *Dagens Næringsliv* 11.–12.9.2001.

en stor skipsfartssektor etter den lange nedgangsperioden som fulgte i kjølvannet av seilskutetida. I stedet for anerkjennelse har denne generasjonen redere nærmest fått kritikk for at de drev rederivirksomhet. «Selv om rederrinæringen etter hvert tok seg opp igjen, fikk den aldri samme betydning som før», skriver Helge Røed.

Store deler av næringslivet på Sørlandet hadde ikke kompetanse og interesse for store investeringer på andre områder enn skipsfarten. Det kan være en av grunnene til at Sørlandet kom seint og svakt med i den industrielle utviklingen i Norge. ... De sørlandske kapitalistene hadde blikket vendt mot havet.

Det eneste unntaket Røed finner verd å nevne, er grener av Ugland-familien i Grimstad.<sup>34</sup>

De sørlandske kapitalistene har også blitt anklaget for å ha blikket vendt mot altertavler og kristusbilder. En av hovedanklagerne, tidligere redaktør i *Fædrelandsvennen* Finn Holmer-Hoven, fyrte i 2002 av denne breidsiden:

Jeg er født i Farsund – kapitalismens hovedstad på Sørlandet, og vokst opp i det som en gang var Sørlandets kunstmetropol – Mandal. Det som kjennetegner disse miljøene, er at ingen av dem har gitt synergieffekter på tvers av børsen og atelieret – verken i sine egne byer eller i landsdelen. Mens kapitalister andre steder i landet har vært kunstmesener og støttet opp om kunsten og kunstnere på sine respektive hjemsteder, har sørlandskapitalistenes bidrag til kulturlivet vært donasjoner til altertavler, kristusbilder og trykking av bibler til de fattige i Afrika.<sup>35</sup>

Noen år senere brente han av en ny salve: De sørlandske kapitalister hadde sviktet sine forpliktelser som samfunnsbyggere.

Sørlandske skipsredere og industrialister har nok gitt sin skjerv til bedehus og gudshus i landsdelen, men noen samfunnsbyggere ut over å bygge opp sine egne formuer er det vanskelig å få øye på.<sup>36</sup>

---

34. Røed 2010: 183.

35. Holmer-Hoven 2002.

36. Holmer-Hoven 2010.

Er det myter om sørlandsrederne Holmer-Hoven kolporterer, eller har han rett? Siden han holder «kapitalismens hovedstad på Sørlandet» fram som eksempel, passer det å dra dit og møte noen av Farsunds matadorer. De oppfattet seg nok som samfunnsbyggere.

## «Store redere i en liten by»

Farsunds siste glanstid samsvarte med sørlandsk skipsfarts siste storhetstid. En dyp og dramatisk krise i årene rundt århundreskiftet – skapt av halsbrekkende spekulasjon i utrangerte seilskuter, bybrann (1901) og massiv utvandring til USA – ble fra slutten av 1920-årene fulgt av svært langsom vekst, men like fullt betydelig velstandsøkning. Teller man sjeler, var Farsund en by med vekstproblemer. Først i 1960-årene kom innbyggertallet opp på samme nivå som i 1900. Men teller man farsundsskip på de sju hav, var veksttakten en helt annen. På slutten av 1930-årene, da Th. Brøvig var Sørlandets klart største rederi og Martin Mosvold hadde flyttet flåten sin fra Kristiansand til Farsund, brasket farsunderne seg med at de bodde i verdens største sjøfartsby. De for ikke med tomt snakk. Rederforbundet hadde kommet til at regnet pr. innbygger var den registrerte tonnasje mengde langt større enn i noen annen by i verden. Rederivirksomhet var da også byens økonomiske bærebjelke. Kapitalismens hovedstad på Sørlandet var med andre ord en ensidig rederiby. I 1938/39 kom 70 prosent av skatteinntektene fra skipsfarten. I 1930-årene sleit de fleste kommuner her i landet med store gjeldsbyrder, Farsund kommune bygde opp fonds. I glanstiden var det velstand i Farsund, men noen var bekymret. «Skuta er skakt lasta», klaget de som ønsket seg konkurrerende næringsvirksomhet til byen, og som fryktet at den ensidige satsingen på skipsfart kunne bære galt av sted.<sup>37</sup>

Farsund ble dominert av to rederdynastier, skapt av henholdsvis Tharald Brøvig og Martin Mosvold. «Th. Brøvig og Martin Mosvold var begreper i Farsund», skriver historikeren Kåre Rudjord i en fin epistel kalt «Store redere i en liten by». Her trekker han opp interessante forskjeller mellom de to:

37. Når ikke andre kilder er nevnt, er beretningen om Farsund basert på Abrahamsen 2001 og 2007.

Brøvig var mer en aristokrat. Han var vokst opp i et velstandshjem på Sunde, hadde valgt en teoretisk utdanning og fortsatte med shipping i farens spor. Mosvold var oppkomling, som noen sa. Han hadde lagt seg opp penger i Amerika, og det ble spørsmål om å plassere dem heldigst mulig. Han valgte skipsfart, og måtte da sette seg inn i alle fagets finesser.

De to var forskjellige av vesen. Mosvold var jovial og folkelig. Han likte seg bedre på bedehuset enn i kirken. Brøvig var mer fornem av vesen. For han var kirken det sentrale. Begge kom til å yte store gaver til lokalsamfunnet, Mosvold til hvilehjem og bedehus, Brøvig til sykehus, kirke og menighetshus. (...)

Forretningspraksis var forskjellig. Mosvold var mer innstilt på spekulasjoner. Begge gjorde det svært godt i jobbetida under første verdenskrig. For Mosvold førte det til ruin i 1923, mens Brøvig kunne seile videre med godt økonomisk fundament. Mens Mosvold kjempet i rettssalen, med nærgående referater i avisene, fikk Brøvig ry som forsiktig reder som aldri satset mer enn han kunne stå for.

Under krigen hadde Brøvig bygd sin storslåtte bolig «Solhougen». Herfra ledet han sitt rederi og sin by. Han hadde sin finger med i det meste.

Mosvold bodde fra 1916 i Kristiansand. Men fra 1932 var han tilbake igjen i Farsund. Fra Peter Sundts sommervilla på Farøy utviklet han nå rederiet mot stadig nye høyder.

To store redere i en liten by. Men det var aldri noe samkvem mellom dem. Så rart, sa folk.<sup>38</sup>

Hvorfor var det ikke samrøre mellom de to? Standardsvaret er at da Martin Mosvold ble slått konkurs i 1923, var det Farsund Privatbank som slo inn den siste spikeren i kista. Styrformann i banken var Tharald Brøvig. Etter det ble tonen meget kjølig mellom de to. Men manglende samrøre kom også av ulike forretningsstrategier, ulikt syn på hvilken rolle de skulle spille i lokalsamfunnet, og at Farsund, som sørlandsbyer flest, var kulturelt todelt. De to plasserte seg i hver sin leir og ble på sett og vis ikke bare konkurrenter på de sju hav, de ble også konkurrenter i lokal velgjørenhet.

Denne spaltingen i to dynastier eller miljøer som ikke kommuniserte med hverandre, varte ved også etter at de to store hadde gått fra borde. Martin Mosvold sto i spissen for sitt store konsern helt fram til han døde i

---

38. Rudjord 1990: 255–256.

1956, 80 år gammel. Tre år seinere ble konsernet, som talte i alt 17 selskaper, delt mellom sønnen Torrey og svigersønnene Kristian Haanes og Andrew Glastad med familier, samt dattersønnen Gordon Mosvold i USA. Torrey Mosvold og Kristian Haanes etablerte seg i Kristiansand, mens Andrew Glastad drev Mosvolds Rederi videre fra Farsund.

Tharald Brøvig døde i 1938, bare 61 år gammel. Sønnen Gunnar overtok rederiet samme år. Byen «satte de største forhåpninger» til den nye rederen, men han omkom på tragisk vis som tyske fange ved *Westfalens* forlis i 1944.<sup>39</sup> Dermed ble det Tharald Brøvigs to yngste sønner Harald og Erling Brøvig som kom til å lede rederiet videre. Det var den eldste av de to, Harald Brøvig, som overtok styringen av byen etter faren, og som etter hvert tok sete i familiens residens på Solhougen. Vi lar historien om Brøvigdynastiets storhetstid så å si begynne med slutten, med Harald Brøvigs siste dag som byens ordfører.

## Farsunds *pater familias*

Den 29. desember 1964 møttes Farsund bystyre for siste gang. De var samlet til festmiddag for å markere at den gamle bykommunens dager var omme. Fra nyttår skulle Farsund innta rollen som juniorpartner i en storkommune dominert av den tidligere nabokommunen Lista. Det var mer enn en symbolsk handling da skipsreder Harald Brøvig takket av som ordfører og trakk seg tilbake fra lokalpolitikken. Et regimeskifte fant sted, der redermakt måtte vike for bondemakt. Under festmiddagen minnet kontorsjef Arne Meberg om at i løpet av de siste femti år hadde far og sønn, Tharald og Harald Brøvig, hatt til sammen 32 års ordførertid i Farsund. Det var en rekord det ville bli vanskelig å slå, spådde kontorsjefen.<sup>40</sup> Okkupasjonstiden og et par før- og etterkrigsår var nærmest for en parentes å regne i et femti år langt Brøvig-regime.

Tharald og Harald Brøvig representerte en familie som spilte en ledende rolle og hadde stor innflytelse og makt i småbysamfunnet Farsund. Th. Brøvigs rederi var byens største arbeidsgiver og skatteyder gjennom en årrekke.

39. Rudjord 1990: 221.

40. *Farsunds Avis* 30.12.1964.

I Farsund var det med andre ord slik at representanter for den familie og den stand som bidro mest til kommunekassa, kledde byens fremste politiske verv. Det personlige firmaet Th. Brøvig satt dessuten på store aksjeposter i eierselskapet til *Farsunds Avis* og byens eneste forretningsbank, Farsund og Opland Bank A/S. Avisen var byens og distriktets ledende og den eneste etter at venstreavisen *Vest-Agder* gikk inn i 1963. Erling Brøvig var styreformann i banken gjennom en årrekke, mens han og broren Harald hadde hver sin lange periode som leder av styret i avisen.<sup>41</sup>

Det skortet ikke på hyllest til ordfører Harald Brøvig under festmiddagen. Brøvig ble rost for «saklighet», «rolig ledelse», «usvikelig redelighet» og «åpenhet i all sin ferd». Gjennomgangstemaet i mange av talene var at Brøvig i sin lange ordførergjerning i stadig stigende grad kom til å opptre som byens pater familias og politikeren som sto over partiene. Det var en rolle han kledde godt, som han trolig følte seg vel i, og som han høstet stor anerkjennelse for. Selv Arbeiderpartiets fremste mann, Sigurd Olsen, måtte innrømme at Brøvig «hadde vokst med oppgavene» og blitt «ordføreren mer enn partimannen». Hederlighet og rettskaffenhet preget alltid byens fremste mann. Etter all hyllesten fant Eivind Hansen fra Kristelig Folkeparti det betimelig å minne om at Harald Brøvig også hadde en far over seg: «Gud står bak, og hans ånd er med i arbeidet også i kommunestyresalen.»<sup>42</sup>

## Redermakt

Festtalene i 1964 kan utløse forestillinger om at Farsund nærmest hadde et paternalistisk styre, hvor Harald Brøvig utøvet et kjærlig, men faderlig preget formynderi. Selv har han gitt uttrykk for at han ledet byen av «plikt», ikke av lyst.<sup>43</sup> Gjennomgang av utallige referater fra bystyremøter etterlater ikke inntrykk av paternalistiske holdninger hos Brøvig i betydningen «jeg vet best hva som er bra for byen, og det gir meg en slags rett eller plikt til å bestemme for dere som bor her».<sup>44</sup> Men etter de første famlende år i

41. Dybesland 2005: 186–187.

42. *Farsunds Avis* 30.12.1964.

43. Dybesland 2005: 186.

44. Jf. *Pax leksikon*, hvor Jon Elster har oppsummert paternalistisk holdning slik: «Jeg vet bedre enn deg hva som er best for deg, og dette gir meg rett til å bestemme for deg.»



ordførersetet opptrådte han med stor autoritet, noe som førte til at bystyresalen til tider ble mer et kontor for effektiv saksbehandling enn en politisk arena. Harald Brøvig ble legendarisk for sine hyperraske bystyremøter. I april møtet i 1958 var bystyret samlet i åtte minutter, men det rakk likevel å ekspederte ti saker. Det var «uoffisiell rekord».<sup>45</sup>

Harald Brøvig selv løftet fram det tette samarbeidet med administrasjonen som medvirkende faktor til at Farsund var en veldrevet kommune.<sup>46</sup> Men i Brøvigs regjeringstid var administrasjonen bare én person, kontorsjef Arne Meberg. Ordføreren og kontorsjefen var utvilsomt et tospann med stor innflytelse og gjennomføringskraft, men de hadde med seg en tredje medspiller, Marius Lundegaard (1899–1973). Han var skipsreder, må vite, og overrettsakfører, og han var vel ansett langt utenfor byens grenser. Marius Lundegaard er den eneste farsundsreder som har vært president i Norges Rederforbund (1964–65).

Marius Lundegaards arena var ikke bystyresalen. Han opptrådte mer i kulissene og ble omtalt som «en positiv grå eminense». Marius Lundegaard stilte aldri til valg for å kjempe om en plass i bystyret. Leder av parkutvalget var det nærmeste han kom et ordinært politisk verv, men i etterkrigstidens Farsund dukket han opp som medlem av og krumtapp i et utall komiteer hvor han visste å få sine idéer gjennomført.<sup>47</sup> Utvidelse av sykehuset, bygging av kino og kapell blir holdt fram som rendyrkede Marius-prosjekter. Når Marius Lundegaard ikke kunne eller ville lede et tungt kommunalt prosjekt, trådte andre redere til. Trygve Lundegaard var primus motor da Sjømannsskolen ble reist, Harald Brøvig ledet restaureringen av kirken, mens Andrew S. Glastad var formann i byggekomiteen for ny barne- og ungdomsskole.

Rederdominansen innebar at avgjørelser som berørte hele bysamfunnet, ikke alltid ble avgjort i bystyresalen, men på rederkontorene. Både gjennom gaver og tung innflytelse i byggekomiteer fikk rederne avgjørende innflytelse på byens utforming. Kinoen var som nevnt et rederiinitiert prosjekt. Gravkapellet ble plassert og bygd slik Marius Lundegaard fant best. Hvilehjemmet var en gave fra Martin Mosvold, og ingen bestred hans rett

45. *Farsunds Avis* 30.4.1958.

46. *Farsunds Avis* 30.12.1964. Dybesland 2005: 186.

47. Christensen og Brøvig 1994: 132.

til å velge tomt og arkitektur, selv om enkelte hadde ønsket seg en annen beliggenhet. Bysamfunnet tok takknemlig imot, men én gang måtte Marius Lundegaard ta en runde med de folkevalgte. Da bevilgning til kapell var til behandling i bystyret i september 1963, kom det forslag om å utsette vedtaket til første budsjettbehandling. Utsettelsesforslaget så ut til å få en viss oppslutning, men da Lundegaard truet med å trekke både sitt engasjement og sin pengegave, ble «kapellsaken» vedtatt med stort flertall.<sup>48</sup>

## Patrioter og velgjørere

Når Tharald og Harald Brøvig så det som en plikt å tjene sin by som ordfører, og når Marius Lundegaard la ned utallige arbeidstimer for sykehus, kino og parker, var det tilsynelatende ut fra samme motivasjon som når de og andre av byens redere donerte til kirke, kapell og hvilehjem: De ville byens beste. Rederne var patrioter, og uten å rødme overøste de sin by med kjærlighetserklæringer. «Vi tenker på Farsund som var, Farsund som er, Farsund som skal være det sted på jorden vi elsker over alt», sa Harald Brøvig i sin avskjedstale som ordfører. Begrepet «grå eminense», en som trekker i trådene i det skjulte, kan gi negative assosiasjoner, men Marius Lundegaard ble oppfattet som en positiv bakmann. Byens befolkning hadde forventninger om at rederne skulle gi, og de tok imot tjenestene og gavene med åpne armer.

Martin Mosvold ville også Farsunds beste, men begrunnet ikke sin store gave, aldershjemmet, med dypfølt patriotisme. Å gi handlet om å leve som ansvarlig forvalter og å kvitte seg med «besittelsens bekymring». Da aldershjemmet ble innviet i 1954, talte Martin Mosvold på familiens vegne og sa blant annet dette:

For en tid tilbake var det en velstående mann som fortalte følgende opplevelse fra sin barndom: Det var smått hjemme, og hele sommeren måtte jeg gjete. En dag fikk jeg slik lyst til å fiske i et vann et godt stykke fra hjemmet, og fikk så min yngre søster til å gjete den dagen. Men hun ville ha betaling for det. Jeg hadde en blank tiøring, og vi ble enige om at hun skulle få låne den hele dagen, og om

---

48. *Farsunds Avis* 2.9.1963 (Referat fra bystyremøte).

kvelden skulle jeg få den igjen. Så moret han seg hjertelig over søsterens enfoldighet. – En som var til stede, sa: Du er like enfoldig som din søster, du har fått mange tiører og er blitt rik, men det hele er bare et lån. Du vet ikke når kvelden kommer og du må levere det hele tilbake igjen.

«Det er en alvorlig tale til oss alle at kvelden kommer og vi skal levere tilbake alt», fortsatte Mosvold, og for at det ikke skulle være tvil om budskapet, forklarte han:

I og med at vi nå overleverer dette Hvilehjemmet til Det Vestlandske Indremisjonsforbund, har Mosvold-familien fått anledning til å levere tilbake noen av de tiøringer vi har hatt til låns, med forvissningen om at der vil bli stelt godt med alle som kommer til å bo på hjemmet.<sup>49</sup>

Uten å trekke patriotismen, det gode sinnelag eller forvalteransvaret i tvil kan det likevel være grunn til å spørre om tjenestene for byen og gavene var blottet for egeninteresse. Forventet givene å få noe igjen? «Det finnes ingen gratis gaver», skriver sosialantropologen Thomas Hylland Eriksen. En gave eller en tjeneste forventes å bli møtt med gjenytelse. En diffus gjeld stiftes til givener dersom gjenytelsen ikke finner sted. Slik er gaven med på å skape forpliktelser, men også sosiale bånd mellom giver og mottaker.<sup>50</sup>

Hva fikk rederne i Farsund igjen? Det finnes eksempler på håndfaste gjenytelser. Martin Mosvold fikk en sentrumstomt ved Møllehaugen som takk for hvilehjemmet. Et eksempel på en politisk gevinst i rederinæringens favør er prioritering av ny sjømannsskole fremfor ny barneskole. Særlig i det første tiåret etter krigen kunne byens rederier nyte godt av utstrakt goodwill hos de lokale ligningsmyndighetene. I forbindelse med skipsselskapenes årlige selvangivelse kom ligningskontoret og Farsund Kreds av Norges Rederforbund fram til skattemessig gunstige verdifastsettelse på hvert enkelt skip og på lokale skipsaksjer og partrederier. Grep riksskattestyret inn og økte verdiene, var de lokale myndighetene «en sann støtte» for rederiene.<sup>51</sup>

49. Seland 1956: 125.

50. Hylland Eriksen 1995: 227.

51. Dybesland 2005: 186.

Martin Mosvold ønsket ikke politiske verv og holdt seg langt unna alt som smakte av partipolitikk, men han hadde nære forbindelser til det politiske liv og utnyttet dem. I 1947 fikk han henvendelse fra gamle venner i Vennesla med spørsmål om han kunne bidra med kapital til etablering av en wallboard-fabrikk. Mosvold svarte at han muligens kunne overta det hele – på visse betingelser. Betingelsene ble holdt skjult for offentligheten i et par år. De ble forhandlet fram i hemmelige møter mellom Martin Mosvold og kommunene Vennesla, Farsund, Oddernes og Kristiansand. Betingelsene gikk ut på at Martin Mosvold kunne bruke rederiselskapets inntekter og skrive dem av skattefritt inntil fabrikkens nedskrevet til 10 prosent av anskaffelsesverdien. Dette hadde ikke selskapet anledning til etter skatteloven, men Handelsdepartementet og statsråd Erik Brofoss godkjente avtalen – under sterk tvil. Det gjaldt inntekter på henimot 14 millioner kroner som ble anvendt på denne måten. Farsund kommune gikk derved glipp av kommuneskatter på mer enn 1 million kroner. Skattetapet ble refundert gjennom en avtale med Vennesla kommune som ga Farsund anledning til å beskatte en viss del av Norsk Wallboard Fabrikkens inntekter, men det gikk mange år før Farsund fikk dekning for sine tapte skatteinntekter, og kommunen fikk ingen godtgjørelse for rentetap.<sup>52</sup>

Farsundsrederiene ønsket seg lokale mannskaper fordi de ofte var lojale overfor sin arbeidsgiver og ble værende i samme rederi gjennom hele yrkeskarrieren. «En måte å rekruttere mannskaper på og skape positiv blest om rederiet både blant aktive sjømenn og hos den oppvoksende slekt, var å legge nybyggenes jomfrutur innom Farsund», skriver Svein Bertil Dybesland i den autoriserte historien om Th. Brøvig's rederi. «Målet var blant annet å skape en følelse av at det ikke bare var rederiets, men også sjømenenes og lokalsamfunnets skip.»<sup>53</sup>

Da Torborg og Martin Mosvold feiret gullbryllup i 1949, skjedde det om bord i ruteskipet *Jylland*, som gikk ekstratur til Farsund. Dermed ble hele byen inkludert i feiringen. I den anledning fikk jubilentene en hilsen fra alle ansatte i konsernet:

---

52. Abrahamsen 2007: 201.

53. Dybesland 2005: 187.

Vi er tusen mann på land og sjø som følger godt med når det skjer noe i Mosvold-familien. Vi er knyttet sammen med de usynlige, men sterke bånd som bare et virkelig sunt og godt arbeidsfelleskap gir. Vår hilsen kommer fra hjertet.<sup>54</sup>

På samme måte som rederne bestrebet seg på å skape samhørighet mellom rederiet og de ansatte med deres familier, forsøkte de å skape tette bånd mellom rederiet og byen. Et viktig middel var gaver og tjenester til byens beste, og gjentvælsen var en lojal, takknemlig og vennligsinnet bybefolkning.

## Skipsredernes og pensjonistenes rolige by

Hvilke visjoner hadde rederne for sin by? Hvilke mål satte de seg som lokalpolitikere? Etter krigen rykket en ny generasjon inn i lokalpolitikken. Det var svært unge menn som inntok sentrale posisjoner i byens styre og stell. Finn Reinertsen og Harald Brøvig hadde så vidt rundet 30 år da de ble ordførere for første gang. Reinertsen var jurist ved Th. Brøvigs rederi. Han var ordfører i en kort interimperiode, men var mangeårig varaordfører. Dette ungdommelige innslaget i farsundspolitikken vakte en viss oppmerksomhet utenfor byens grenser, og det var åpenbart knyttet en viss spenning til hva slags Farsund de nye unge menn ønsket seg.

Svaret utenbys aviser fikk, må ha overrasket. I en dynamisk og progressiv tid for Norge, da det skulle skapes vekst og forandring, kan det se ut som de nye menn i Farsund ønsket seg én ting: Idyll. Ordfører Harald Brøvig sa i 1949 til avisen *Vårt Land* at Farsund ikke hadde tomter for industribygg, og at ingen i byen ønsket seg industri av noen størrelse fordi «idyllen vil forsvinne». Året etter besøkte *Christiansands Tidende* Farsund og intervjuet Finn Reinertsen. Han syntes å ha samme aversjon mot industri som Brøvig: Farsund hadde ikke betingelser til å bli noe industrisentrum. Farsund var «skipsredernes og pensjonistenes rolige by», sa Reinertsen, og det skulle byen også være i framtiden. Sagt på en annen måte: Farsund var en sjøfartsby. Den eneste måten Farsund kunne (og ville?) sysselsette ungdommen på, var å sende dem til sjøs. Farsund skulle være den fredfulle havn de vendte tilbake til for å dyrke familielivet og pensjonisttilværelsen. «For det

---

54. Seland 1956: 135–136.

er jo hit de kommer tilbake når dagene er endt», sa Reinertsen, «og her er det de har kone og barn, alle disse som ferdes ute med farsundsåtene det meste av livet. Derfor må vi gjøre det godt for dem å bo her, vi må ha det slik at de alltid tenker på byen sin og lengter tilbake der».<sup>55</sup> Det er fristende å avslutte beretningen med: Og slik gikk det. Farsund ble skipsredernes og pensjonistenes rolige by. Og da den store krisen rammet internasjonal skipsfart midt på 1970-tallet, hadde Farsund lite å stå imot med.

## Redernes sorti

I en analyse av norsk skipsfart fra 1960 og fram til i dag peker professor Stig Tenold på at skipsrederne har mistet sin posisjon som aristokratene i det norske samfunn. De opptre ikke på den nasjonale politiske arena slik som i tidligere tider, og i lokalsamfunnene figurerer de ikke lenger som matadorer og velgjørere. Redernes samfunnsinnflytelse er blitt kraftig redusert. Tenold mener dette bunner i tre forhold. Det første er at rederne så å si er blitt anonymisert. Tidligere var rederen eller eieren av skip lett å få øye på, mens nå er de største flåtene eid av såkalte «coprorate entities», ofte med spredt eierskap. Det andre er at shippingsselskapene nå henter både arbeidskraft og kapital på et globalt marked. Betydningen av lokal arbeidskraft og lokal kapital har nærmest forsvunnet. Det tredje er at den generelle velstandsøkningen har åpnet en rekke alternative karriereveier for potensielle entreprenører. Rederivirksomhet er ikke lenger første (og eneste) valg.<sup>56</sup>

I disse årsaksforklaringene er våre høyst foreløpige funn gjenkjennelige. Nøkkelbegreper for å forstå redernes agering i sørlandske lokalsamfunn er kapital og arbeidskraft. I den nye generasjonen sørlandskapitalister som framsto i mellomkrigsårene, har vi identifisert en krets av redere med tilknytning til frikirkelige og lavkirkelige miljøer. De etablerte et nettverk som nok hadde betydning for den tidlige fasen i gjenoppbyggingen av sørlandsflåten, men nettverket var ikke eksklusivt i den forstand at redere som ikke hørte til bedehusmiljøet, var utestengt. Men det kan også tenkes

---

55. *Farsunds Avis* 12.6.1950.

56. Tenold 2012: 53.

at tilknytningen til frimenigheter og lavkirkelige miljøer *kan* være en del av forklaringen på at Martin Mosvold og venner hadde den tillit som skulle til for å lokke skeptiske sørlendinger med på spekulative shippingprosjekter. Fra historien om Farsund har vi poengtert at redernes eller matadorenes gaver og tjenester for bysamfunnet ga rang og ære og holdt byen og distriktet fast i taknemlighetsgjeld. Gevinstene var mange: en lojal arbeidsstokk, en redervennlig lokalpolitikk og en fellesskapsfølelse på tvers av sosiale skillelinjer. Vi har ikke kommet nærmere noe svar på spørsmålet om bedehustilhørigheten kan ha bidratt til lavere sosial polarisering her sør enn ellers i landet, men antydnet at paternalismen i sørlandske småbyer også kan være en faktor. Spørsmålet om farsundsrederne har sviktet som samfunnsbyggere, lar vi henge i luften. Svaret er vel avhengig av øyet som ser.

## Kilder og litteratur

- Abrahamsen, Olav Arild (2001). *Farsund bys historie. Sjøfartsbyen. 1850–1930-årene. Bind II*. Farsund: Farsund kommune.
- Abrahamsen, Olav Arild (2007). *Farsund bys historie. Fra rederby til industrikommune 1940–2000. Bind III*. Farsund: Farsund kommune
- Christensen, C. & Brøvig, R. (1994). *Farsund – byen i vårt hjerte*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Dagens Næringsliv* 11.–12.9.2001.
- Den Danske Ordbog* <http://ordnet.dk/ddo/ordbog>
- Dybesland, Svein Bertil (2005). *Tradisjon og risikovilje. Th. Brøvigs rederi 1945–1992*. Oslo: (trykt i) Gezina AS.
- Farsunds Avis* 30.4.1958, 2.9.1963 og 30.12.1964.
- Holmer-Hoven, Finn (2002). Kunst, kultur og sørlandsk kapitalisme. *Fædrelandsvennen*, 6. juli.
- Holmer-Hoven, Finn (2010). Sørlandets omdømme på anbud. *Fædrelandsvennen*, 12. juli.
- Hylland Eriksen, Thomas (1995). Etterord i Mauss, Marcel: *Gaven. Utvekslingens form og årsak i arkaiske samfunn*. Oslo: Cappelen akademisk forlag.
- Johnsen, Berit Eide (1999). Norsk tankfart i mellomkrigstiden. En komparativ analyse av investeringsadferden til tankskipsrederne i Bergen, Oslo og sørlandsbyene. *Vest-Agder Fylkesmuseum Årbok*.
- Molaug, Gaute Chr. (2008). Det sørlandske Anglo Saxon-eventyr. *Sjøfartshistorisk årbok 2006*. Bergen.
- Nerheim, Gunnar & Kristin Øye Gjerde (1996). *Uglandsrederiene. Verdensvirksomhet med lokale røtter*. Grimstad: Andreas K.L. og Johan Jørgen Ugland.

- Norsk biografisk leksikon bind 7 (2003). Oslo: Kunnskapsforlaget.
- Nørgård, Leif (1961). *Tankfartens etablerings- og introduksjonsperiode i norsk skipsfart 1912–1913 og 1927–1930*. Bergen: Norges Handelshøyskole.
- Rudjord, Kåre (red.) (1990). *Alltid fremad. Farsund Sjømannsforening 100 år. Farsunds sjøfart gjennom 25 år*. Farsund: Farsund sjøfartforening.
- Røed, Helge (2010). Sørlandet – et politisk «annerledesland», i Johnsen, Berit Eide (red.). *Sørlandsk kultur. Mangfoldet og motsetningene. Agderseminaret 2009*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- Sejersted, Francis (1993). *Demokratisk kapitalisme*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Seland, Johs. (1991) (1986). *Poly-flåten gjennom 50 år 1936–1986*. Kristiansand: Einar Rasmussens rederi.
- Seland, Johannes (1959). *Rederen og skipet. Kristiansand og Mandal fra seil til damp og diesel*. Kristiansand: Christianssands Rederforening.
- Seland, Johs. (1956). *Martin Mosvold. Mannen og verket*. Kristiansand.
- Sætra, Gustav (1991). *Himmel og hav. Arnt J. Mørland, Arendal 1916–1991*. Arendal: A.J. Mørland rederi.
- Sætra, Gustav (2008). *Aust-Agder og sjøfarten – rederens rolle*. Arendal: Aust-Agder rederiforening.
- Taraldsen, Kristen (2008). *Jørgen P. Jensen. En eventyrskikkelse i norsk skipsfart*. Arendal: Arendals tidende.
- Tenold, Stig (2008). Norwegian Shipping in the Twentieth Century. *Research in Maritime History No. 37*. Newfoundland: St. Johns.
- Tenold, Stig (2012). Boom, Crisis and Internationalized Revitalization: Norwegian Shipping, I Tenold, Stig, Martin Jes Iversen & Even Lange (red.) (2012). *Global Shipping in Small Nations. Nordic Experiences after 1960*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Thowsen, Atle (1995). Fra krig til krise og vekst. Mellomkrigstiden – det store hamskiftet i Sørlandets skipsfart. *Sjøfartshistorisk årbok 1994*. Bergen.
- Valebrokk, Kåre (2011). *En sjømann går i land. Rasmussengruppen 1986–2011*. Kristiansand: Wigestrånd.
- Vetland, Jens (2004) *Intet er verre enn vindstille ... Et portrett av skipsrederen og industrigründeren Torrey Mosvold*. Kristiansand: Brødrene Mosvold.