

Selskapshistorier A-N



Innsamlet av Arno Larsen. Oppdatert: **05. mai 2017**

Dette heftet inneholder en del historier hvor de fleste er fra klubbens medlemsblader.

Del 1: Personhistorier

Del 2: Selskapshistorier

Innhold

Bogen, Peder	4
Eyde, Sam	6
Larsen, Abraham	7
Alf Dampskibet	8
Arendals Fossekompani	9
Arendals Privatbank	10
Arendal Smelteverk	11
Beaufort	12
Bergens Tidende og J. W. Eides bogtrykkeri	13
Borteli Grend	14
Bristol, Hotel	15
Bygdeungdommen	16
Bygdø Kanaltomter	18
Bømmeløens Forenede Grubekompanier	19
Capella Hvalfanger	21
Caper-Compagnie	22
Carmian Bark	24
Central	24
Christiania Bade- og Svømmeanstalt for Damer	25
Christiania Theaterinteressentskab	26
Christiania, Øjeren og Mjøsa Jernbane	27
Christianssands Møller	28
De Norske Kulfelter Spitsbergen	28
Den Nordiske Aktiebank	29
Den Norske Galoge og Gummivarefabrik	30
Den Norske Træoliefabrik	31
Det norske fiskefilet kompani	31
Dominion Whaling Ltd A/S	32
Dovrefjell	33
Drammen-Laurvig-Skien Jernbane	33
Drammen Turheis	34
Drammens Jernstøberi	35
Egersunds Fayancefabrik	36
Eos (stålbark)	38
Elverum Kreditbank	39
Feiringklinikken	39
Fevigs Jernskibsbyggeri	40
Finmarkens Handelsbank	41
Fjeldsæter Sanatorium	42
Fløibanen	42
Framnæs Mek. Værksted	43
Fredrikshalds Sukkerværk	44
Freyasdal Såpefabrikk A/L	46
Frølich-Passagen	48

Ganger Rolf	49
Garonne	50
Gautefallheia	50
Geilo Taubane	51
Geir	51
Gijoh	51
Glørud Nikkelkompagni	52
Grönvold Brug	52
Gwent S.S.	53
Gyldendal Norsk Forlag	54
Hasseldalens Jernskibsbyggeri	54
Hektor (Hvalfangerselskapet)	55
Hedemarkens Meieri	56
Hedemarkens Potetmelfabrik	57
Holmenkolbanen	58
Holmestrand-Vittingfosbanen	58
Hordabanken	59
I. N. Bruun	59
Kistefos Træsliberi	60
Klinkenberg Grufve-Bolag	60
Kong Hakon DS	61
Kongsberg Sølvverk	63
Korsfjord Dampskibet	64
Korsø Olie- & Guanofabrik	65
Kringkastingselskapet	66
Kristiania Hypothek og Realkreditbank	66
Kristiania Lawn-Tennis Klub	67
Kristiania Ørebank	67
Kristiania-Fredrikshald-Rigsgrænsen Jernbane	68
Landfald Gruver	69
Larsens Rifle Company	70
Larsens Våbenforretning	71
Lauritsen & Sørensens Tricotagefabriker	71
Lillesand-Flaksvand Jernbane	72
Magda	74
Mandal- og Oplands Automobilsselskab	75
Meldals Sparebank.	76
Meråker Fjellbaner	76
Mofjellheisen	77
Niola	77
Nordfjord Dampskibet	78
Nordlands Forenede Uldvarefabriker	78
Norsk Hydro	79
Norske Kulfelter Moskushavn	80
Nydalens Compagnie	80
Kilder:	81

Nye historier siden siste utgave:

- *Arendals Fossekompani*
- *Arendals Smelteverk*
- *Bergens Tidende og J. W. Eides bogtrykkeri*
- *Bristol, Hotel*
- *Bygdø Kanaltomter*
- *Caper-Compagnie*
- *Christiania Bade- og Svømmeanstalt for Damer*
- *Christiania, Øjeren og Mjøsa Jernbane*
- *Fredrikshalds Sukkerværk*
- *Frølich-Passagen*
- *Hedemarkens Potetmelfabrik*
- *Kristiania-Fredrikshald-Rigsgrænsen Jernbane*
- *Larsens Rifle Company*
- *Norsk Hydro*

Del 1: Personhistorier

Bogen, Peder

Peder Bogen var sønn av skipsreder Richard Martin Olsen i Bogen (Stokke i Vestfold). Som ung var han en periode til sjøs, men avbrøt sjølivet for å studere jus. Bogen avla juridisk embetseksamen. Kort tid etter avsluttet utdanning korrigerte han «kursen» igjen, startet eget rederi. Allerede ved århundredeskiftet hadde han forlatt jussen for å konsentrere all sin energi om rederivirksomheten. Han involvert seg økonomisk i bottlenose- og hvalfangst på feltene i nord. Fra og med 1906 var flere av selskapene han hadde grunnlagt involvert i dristige foretak på den sørlige halvkule.

I tiden 1905 til 1914 utrustet Peder Bogen ikke mindre enn 5 ekspedisjoner ved Framnæs mek. Verksted, og Peder Bogen stod bak selskaper som:



A/S VIKING. I 1909 stiftet Peder Bogen selskapet A/S Viking i kompaniskap med Morten Andreas Ingebrigtsen fra Tromsø. Selskapet startet fangst med flytende kokeri AMBRA og de to hvalbåtene BJØRN og SKYTTE ved Porto Alexandre i Angola i 1909. Peder Bogen var disponent for A/S Viking i Angola. I 1912 var Peder Bogen også disponent et portugisisk selskap ved navnet Comphania de Pesca de Baleia em Mossamedes. Sesongen 1910 gav et godt utbytte ved Port Alexandre og ved Durban, som avstedkom nye selskaper som A/S Norønna Hvalfangerselskap, Suderø, A/S Sydhavet, Capella og United States Whaling Co.

A/S NORRØNNA HALVFANGERSSELSKAP og **SUDERØ** ble i 1906 omdannet til Sandefjord Hvalfangerselskap, Sandefjord med Peder Bogen som disponent. Peder Bogen søkte de britiske myndigheter om lisens våren 1906, for å drive hvalfangst ut fra Syd-Georgia, via den norske ambassadøren i London som den gang var Fritjof Nansen. Denne høsten gjorde de sitt første forsøk med kokeriet FI/k FRITJOF NANSEN, som ble innkjøpt fra England i 1906, og ombygget til kokeri ved Framnæs mek. Værksted i Sandefjord, som så mange andre fartøyer på den tid. FI/k FRIDJOF NANSEN grunnstøtte og gikk ned 10/11-1906. 9 mann omkom. Året etter var Peder Bogen tilbake med et nytt kokeri ved samme navn.

Hvalstasjonen på Strømnes (Stromness Harbour) i Strømnesfjorden ble opprettet først i 1908. Selskapet var det andre som etablerte seg på Syd-Georgia. Til vanlig drev hvalbåtene fangst i området rundt Shetland og Færøyene. Selskapet Sandefjord Hvalfangerselskap, Sandefjord ble slått sammen med Hvalfangerselskapet Ocean (Chr. Nielsen & Co A/S) av Larvik i 1920. Samme år gikk begge selskapene inn som en del av A/S Vestfold (Johan Rasmussen & Co), Sandefjord. Strømnes (Stromness Harbour) opphørte som hvalstasjon i 1931 etter flere år under Chr. Salvesens disposisjoner.

A/S SYDHAVET. A/S Sydhavet hadde et lite kokeri som het SVEND FOYN. Dette ble solgt i 1912. I 1913 går Peder Bogen til innkjøp av kokeriet JOHAN BRYDE av selskapet A/S Østkyst (Johan Bryde), Sandefjord. Kokeriet ble omdøpt SVEND FOYN I. Selskapet ble etter Peder Bogens død i 1914 overtatt av Johan Rasmussen & Co. A/S Sydhavet avsluttet sitt engasjement i hvalfangsten på kysten av Angola etter endt sesong i 1914.

CAPELLA,

UNITED STATES WHALING Co og Suderø, med hvalbåtene STAR I, II og III, bygget i USA.

Ved utbruddet av den første verdenskrig var han disponent for ikke mindre enn syv fangstselskaper. Bogen var eier i en rekke industriforetak, styreformann i Sandefjords Aktiekreditbank og styremedlem ved Framnæs Mekaniske Værksted.

Peder Bogen døde i 1914. Samtidig ble selskapet A/S Sydhavet overtatt av Johan Rasmussen.

Bogen var også formann i Hvalfangerforeningen og i Hvalfangernes Assuranceforening.

Bogen var medlem av Sandefjord bystyre for Høyre medlem av formannskapet 1899–1902 og 1908–1910, ordfører i 1899 samt varaordfører i 1901. Han var tett involvert i gjenoppbyggingen etter bybrannen i 1900.

Peder Bogen var ridder av 1. klasse av St. Olavs Orden. Peder Bogens gate i Sandefjord er oppkalt etter ham.

Kilde:

<http://www.lardex.net/andre%20rederier/pederbogen/index.htm>

https://no.wikipedia.org/wiki/Peder_Bogen

Kilde: Hvalfangstmuseets hjemmesider, boken "Syd Georgia – evetyrernes øy". Oppdatert 01/05-2009.

Eyde, Sam

Kort historikk (Hans motto var: «Hvor der er en vilje er der en vei»)

Samuel Eyde, (født 29. oktober 1866 i Arendal, død 21. juni 1940 i Åsgårdstrand) var en norsk ingeniør og industriherre. Han var sønn av en skipsreder. Eyde avla eksamen som bygningsingeniør og startet sin yrkeskarriere i Tyskland i 1891.

I 1897 etablerte han ingeniørfirmaet Gleim & Eyde. Ved århundreskiftet drev Eyde en av de største ingeniørforretninger i Skandinavia. Sam Eyde var visjonær når det gjaldt vannkraftutbygging i Norge. Han sikret seg rettigheter til vannkraftutbygging flere steder i landet. Sam Eyde møtte fysikeren Kristian Birkeland i 1903, Birkeland/Eyde-prosessen la grunnen for å etablere Norsk Hydro. På denne tiden fikk han også kontakt med Wallenberg brødrene. Dette førte til at selskapet Elektrokemisk (Elkem) ble opprettet i 1904. Norsk Hydro Elektrisk Kvaestofaktieselskap (Norsk Hydro) stiftet i 1905, hvor Sam Eyde jobbet i mange år som generaldirektør. Andre steder han også var sentral, var i etableringen av Tyssefaldene i 1906. I 1909-10 ble selskapet Hardanger Elektriske Jern- og Staalverk etablert i Tyssedal. Det nye industristedet Eydehavn nordøst for Arendal, hvor Eyde var medstifter av Det Norske Nitridaktieselskap i 1912. Startet aluminiums produksjon i Eydehavn (1914) og i Tyssedal (1916). I tillegg var han medstifter og eier i en rekke andre bedrifter.



Sam Eyde 1908, https://lokalhistoriewiki.no/index.php/Sam_Eyde

Larsen, Abraham

Abraham Emil Larsen født 12. mai 1880 i Spind i Vest Agder, død 1960.

Abraham Larsen fra Spind ved Farsund var en pioner bak den sørafrikanske hvalfangsten som tok til under hvalfangstboomen og senere ble utviklet til et stort konsern. Larsen var snekker og emigrerte i 1897. Han slo seg opp som byggmester og entreprenør. I samarbeid med sin fetter Jacob J. Egeland grunnla Larsen i 1909, The Union Whaling and Fishing Company Ltd. Selskapet startet fangsten i 1910, bortsett fra et opphold i årene fra 1916-20, var selskapet i virksomhet helt fram til 1975. Union Whaling startet hvalfangstvirksomheten fra en landstasjon ved Bluff, nær Durban. Fra 1922 var det bare to selskaper i fangst fra Durban, The Premier Whaling Company og The Union Whaling Company. Det siste selskapet kjøpte opp det første og drev begge fabrikkanleggene. Fra 1936 til 1957 var Union Whaling også deltakere i den pelagiske hvalfangsten i Antarktis. Selskapet eide bla. de flytende hvalkokeriene "Uniwaleco" og "Abraham Larsen".

Abraham Larsen ble svært velstående og investerte bla. i sukker og trelastindustrien. I flere sammenhenger blir Larsen omtalt som "the grand old man" både i den skandinaviske kolonien og i den Durban-baserte hvalfangsten. Innenfor denne gruppen av investorer og emigranter finnes nære bånd til misjonen. Dette var ikke en norsk hvalfangst, men virksomheten var eid av emigrerte nordmenn og man brukte både mange nordmenn og afrikanere som arbeidskraft.



Larsens virksomhet fikk ringvirkninger også i Norge. De fleste hvalfangerne som tok hyre om bord i Union Whalings fartøyer var norske, mange fra hjemtraktene ved Farsund og fra Vestfold-byene. Det ble også opprettet kolonier av norske hvalfangere bla. i Durban, hvor det fortsatt bor tidligere norske hvalfangere, de fleste av disse drev hvalfangst så sent som fra 1950-tallet til 1975.

I tillegg til de omtalte virksomhetene kommer noen mindre hvalfangstprosjekter blant annet i Kongo, Saldanha mfl. på 1950-60-tallet som ble drevet av norske, britiske og franske selskaper, med hovedsakelig norske hvalfangere, men disse er av mer eller mindre underordnet betydning i denne sammenheng.

Han ble i 1930 utnevnt til ridder av [St. Olavs Orden](#) og i 1950 forfremmet til kommandør.

Kilde:

<http://www.uib.no/en/rg/colonialtimes/77838/norsk-hvalfangst-i-afrika>

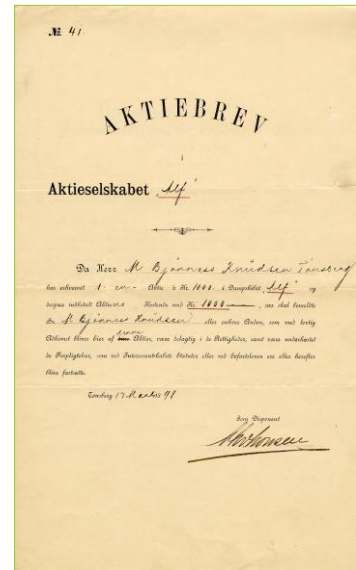
https://no.wikipedia.org/wiki/Abraham_Larsen

Del 2: Selskapshistorier

Alf Dampskibet

Selskapets formål var rederivirksomhet med dampskibet "Alf". Aksjekapital var på 180,000 kroner fordelt på 100 aksjer a 1800 kroner. Selskapets lover datert 23. juni 1915 og aksjebrevet er datert 27. juli 1915.

Selskapet bestyres av og forpliktes av A/S «Jacob R. Olsen» (disponentfirma) hvis firma tegnes hver for seg av: Jacob Rytter Olsen (1849-1917), Ingolf Hysing Olsen (1883-1961) og Olaf Grolle Olsen (1881-1963) (alle fra Bergen). Alle kjente skipsredere. Den kjente Joachim Grieg var også inne på eiersiden.



Arendals Fossekompani

Arendals Fossekompani ASA ble stiftet 30. januar 1896. Selskapets opprinnelige formål var utnytte mulighetene i vannkraften i Arendalsvassdraget. Vannfallene Bøylefossen i Froland og Flatenfossen på grensen mellom Froland og Åmli ble kjøpt av selskapet etter stiftelsen. Bøylefossen kraftstasjon ble påbegynt i 1911 og den første elektriske kraften ble levert sommeren 1913. Samme år ble selskapet notert på Oslo Børs. Kraften fra Bøylefoss kraftstasjon ble utgangspunktet for etableringen av Arendal Smelteverk og Det Norske Nitridaktieselskap på Eydehavn ved Arendal.

Selskapet utviklet seg etter vært fra et rent kraftselskap til investeringsselskap, da det foretok investeringer i annen type virksomhet. På slutten av 1960-tallet ble derfor selskapets formålsparagraf endret til også å omfatte drift eller deltakelse, direkte eller indirekte, i annen industriell virksomhet eller forretningsforetak, herunder investering i fast eiendom. Utenom kraftvirksomheten har Arendals Fossekompani gjennom årenes løp foretatt betydelige industrielle og finansielle investeringer, hovedsakelig i norske selskaper. I 1992 ble datterselskapet Markedskraft etablert. På 2000-tallet ble flere selskaper kjøpt opp. Blant annet Scanmatic (2004), Norsk Vekst (2007), Powel (2009), WWMC (2010), Cogen (2011), Glamox (2012) og Tekna (2013).

Vi kjenner aksjebrev fra 1911, 1915, 1972, 1977, 1981, 1983 og 1985. Sam Eyde har egenhendig signert aksjebrevene fra 1911 og 1915.

Kilde: Østlandets Aksjebrevforening Auksjon 2-2017



1915



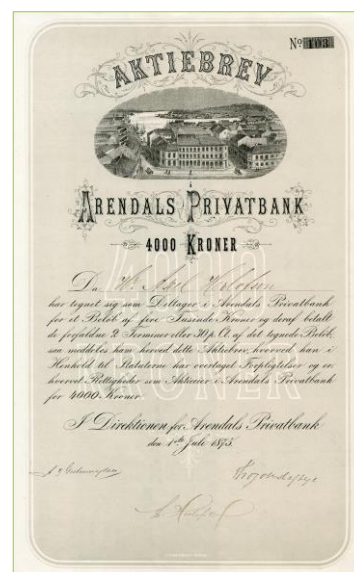
1972



1977

Arendals Privatbank

Banken ble etablert i 1875 med en aksjekapital på 1 mill. kr. fordelt på 250 aksjer a kr. 4,000. Axel Herlofson var bankens leder, og styrte stort sett denne som sitt private foretak. Det endte da også med konkurs i 1886. Landets første bankhavari var dermed et faktum. Axel Herlofson ble satt under tiltale og dømt til 6 års straffearbeid. Konkursen førte til et voldsomt krakk i byen, blant annet gikk to av stedets sparebanker over ende, og arbeidsløsheten øk opp i 50% ! Som en følge av dette ble initiativet tatt til å stifte Det norske Arbeiderparti i 1887, ved Ormetjern i utkanten av Arendal! På grunn av den interessante historikk og flotte dekorativitet, er brevet meget ettertraktet blant samlere.



Arendal Smelteverk

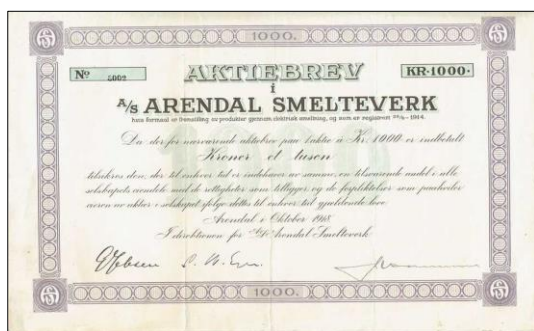
Arendal Smelteverk på Eydehavn i Arendal kommune i Aust-Agder var en bedrift som produserte silisiumkarbid (sika), basert på elektrisk kraft. Bedriften ble startet i 1912 med Sam Eyde som en av initiativtakerne. I 1930-årene klarte man å fremstille den beste kvalitet silisiumkarbid, og var den første i Europa som produserte grønn sika. Den siste produksjonen av råsika ble nedlagt i 2005, men videreforedlingen fortsetter basert på importert sika fra Brasil og Venezuela.

Kvarts ble den første tida skaffet fra lokale gruver, og den viktigste leverandør var Gloserhei gruve i Froland. Smelteverket åpnet også en egen kvartsgruve i Troms, før de tok i bruk importert kvartssand fra England. En annen viktig råvare er petroleumskoks som hele tiden er importert fra USA. Den tredje viktige råvaren var elektrisk kraft i store mengder. Den første kraften til bedriften var basert på utbyggingen av Høgefoss i Nissedal kommune. Kraft ble hele tiden levert fra Arendals Fossekompani og Aust-Agder Kraftverk. Bedriften utviklet tidlig en videreforedling av produktet som overgikk de fleste konkurrenter. Kvaliteten understrekes i det faktum at sika fra Arendal ble brukt i varmeskjoldet på den første amerikanske romfergen. Da produksjonen var på det høyeste i 1980-årene var det om lag 300 arbeidsplasser på bedriften, og man produserte da opptil 45 000 tonn hvert år.

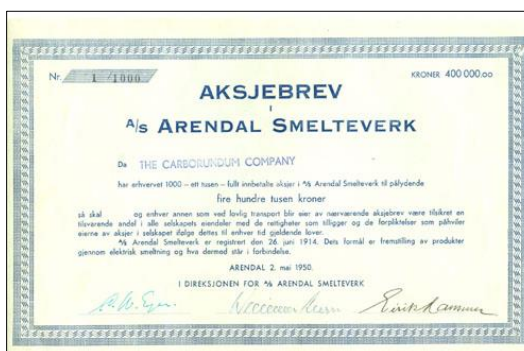
Under andre verdenskrig ble anlegget styrt av tyskerne. De allierte så viktigheten av produksjonen for den tyske rustningsindustrien, og bestemte seg for å sabotere anlegget. Aksjonen fikk navnet Operasjon Company. Generatorene ble sprengt og driften midlertidig stanset. Bedriften eies i dag av det franske konsernet Saint-Gobain CM.

(Kilde: Wikipedia.no)

Vi kjenner til to utgaver, en fra 1918 på 1000kr og en fra 1950 på 400kr.



1918



1950

Beaufort

Selskapet registrert i Moss i 1929 med en aksjekapital på 275,000 kr. Sammen med Beaumont, Beaulieu, Seattle og Avenir er disse selskapene ofte omtalt som Bjørnstad rederiene.

Den 17 desember 1915 etablerte Biørn Bjørnstad (1892-1963) og faren Carl Bjørnstad selskapet Biørn Bjørnstad & Co. De satset på moderne motorskip i selskapene. Bjørnstad overtok etter 2. verdenskrig Alby gods på Jeløya Høsten 1952 flyttet rederiets ledelse fra Oslo til Moss. Da Biørn Bjørnstad døde barnløs i 1963 ble skipsmegler Olaf Berggraf ny innehaver av firmaet og leder av rederiet. Rederiet gjorde det etter krigen skarpt med sine tankskip og fulgte opp med større enheter på 1960-tallet. Det var ansett som et godt rederi å seile for.

Kontrahering av store tankskip ved Aker Stord i 1970-73 førte rederiet opp i en anstrengt situasjon da fraktmarkedet falt sammen i 1975. To 370,000 tonnere ble kansellert, men to 285,000 tonnere levert i 1975-76. Rederiet oppnådde garantier fra Garantiinstituttet for Skip og Borerigger og holdt det gående til 1981. Dette året ble garantiene terminert, og Bjørnstad & Co.'s tre VLCC ble i desember 1981 overtatt av det velkjente rederiet Sig. Bergesen dy.



Bergens Tidende og J. W. Eides bogtrykkeri

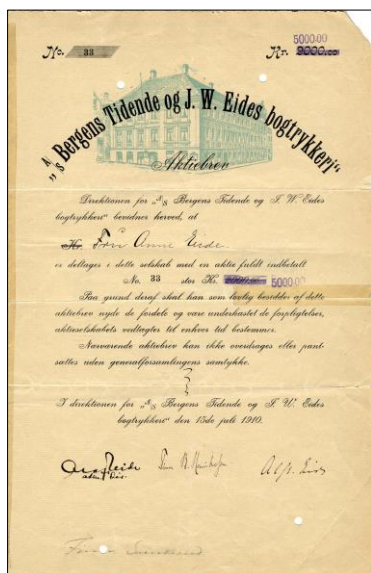
Bergens Tidende (BT) er en dagsavis som blir utgitt i Bergen i Hordaland. Avisen er blant Norges eldste, grunnlagt av Johan Wilhelm Eide, og utgitt første gang 2. januar 1868. Bergens Tidendes papirutgave er en morgenavis som utgis seks dager i uken, med et magasinbilag lørdag. Avisen ble fram til 15. september 2006 trykket i fullformat, men trykkes nå i tabloidformat.

visens første utgave kom ut 2. januar 1868, kort tid etter at annonseprivilegiet til Bergen Adressecontoirs Efterretninger var opphevet. Avisen skrev seg inn i en liberal tradisjon og knyttet seg til partiet Venstre. Fra 1854 fikk Bergens Tidende konkurranse fra Bergensposten, men i 1894 gikk denne inn i Bergens Tidende, og fire år senere kunne avisen ta i bruk byens første rotasjonspresse. Avisens lokaler brant ned i Bergensbrannen 1916, men avisen klarte å reise seg fort igjen etterpå, og midt på 1920-tallet hadde den et opplag på 18 000 eksemplarer. I 1940 hadde den nådd 35 000. I motsetning til mange andre aviser, kom Bergens Tidende ut under hele 2. verdenskrig. Redaktør Vidkun Nitter Schreiner ble innsatt av den tyske okkupasjonsmakten i 1942. I 1949 hadde opplaget økt til 47 500. Bergens Tidendes opplagsrekord var i 1987–1988, med over 100 000 eksemplarer. Siden har opplaget falt. I 2015 lå det på rundt 70 000 eksemplarer, men avisen regnes likevel i større grad enn før som en dominerende medieaktør på Vestlandet.

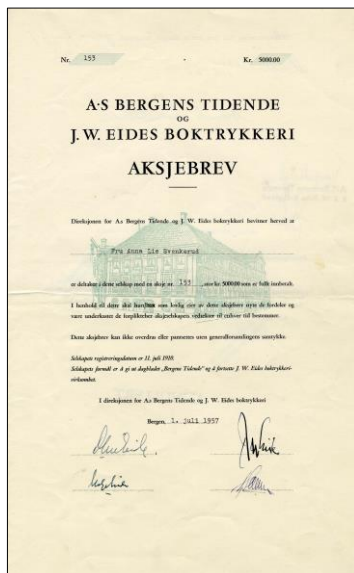
Vi kjenner aksjebrev fra 1910 (avbildet), 1957, 1969, 1978, 1985, 1986 og 1987.

I 1985 endret de navn til Bergens Tidende og J. W. Eides Trykkeri.

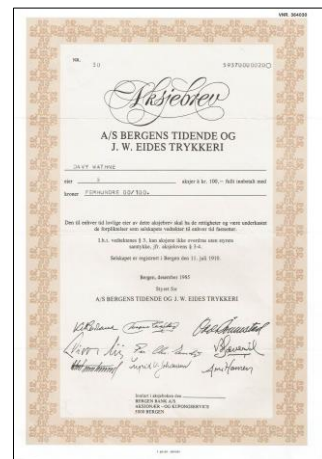
Kilde: Østlandets Aksjebrevforening Auksjon 2-2017



1910



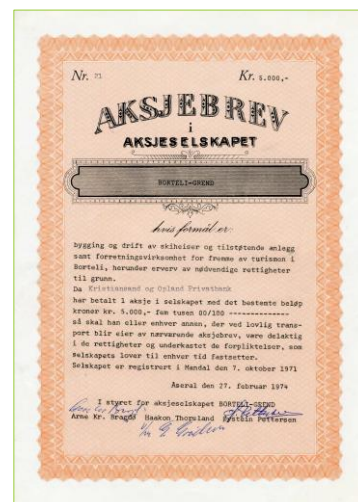
1957



1985

Borteli Grend

Selskapet ble registrert i Mandal i 1971. Selskapets formål er å bygge skiheis og tilstøtende anlegg. Skiheis anlegget ved Borteli (i Åseral kommune) er fortsatt i virksomhet og er et populært utfartssted for personer bosatt i Vest Agder og Rogaland.



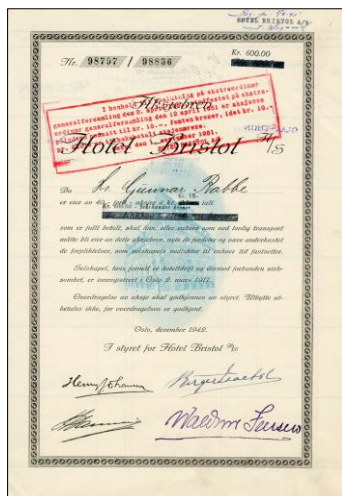
Bristol, Hotel

Hotel Bristol er et hotell i Kristian IVs gate 7 i sentrum av Oslo. Det ble etablert i 1916 av den danske hotellmannen Waldemar Jensen, som hadde arbeidet som hovmester på Grand Hotel i Oslo. Selve bygningen ble tegnet av Finn Rahn og hotellet åpnet i 1920. Hotellet var særlige kjent for Den Mauriske Hall som Rahn hadde fått inspirasjon til under opphold i Marokko. I 1960 ble hotellet utvidet med et tilbygg av F.S. Platou og i midten av 1970-tallet overtatt av Olav Thon. Thon-gruppen eier også et hotell ved Torgallmenningen i Bergen med samme navn.

Thon Hotels (tidligere Rainbow Hotels) er fra 2005 markedsnavnet for en kjede av hoteller eid av Olav Thon Gruppen. Kjeden ble etablert i 1989, men Olav Thon la grunnlaget for kjeden allerede i 1974 da han kjøpte Hotel Bristol i Oslo. I 1983 kjøpte Thon Hotell Munch og startet Oslos første rom-/frokosthotell, før han i 1989 dannet kjeden «Rainbow Hotels» med totalt 11 hoteller. Rainbowkjeden vokste i løpet av de neste 5-6 årene, og i 1995 kjøpte den sine første hoteller i Brussel før den i 1996 kjøpte Summit Stanhope Hotel, Brussels første 5-stjerners hotell. I 2005 endret kjeden navn til dagens Thon Hotels, og hotellene ble delt inn i konseptene Budget, City og Conference.

Vi kjenner aksjebrev fra 1942 (pålydende 100, 500 og 1000kr), 1964 og 1973. 1964 og 1973 er påført under original årstall 1942.

Kilde: Østlandets Aksjebrevforening Auksjon 2-2017



1942, 1000

Bygdeungdommen

Historien om Bygdeungdommen begynte i Trondheim den 4. mai 1936 - altså 10 år før NBU ble stiftet. Mye har skjedd siden den gang, med opplagstall, aktivitetsnivå, innhold og eiere.

Bygdeungdommen begynte som et løssalgsblad. Initiativ-tager John Leirfall fikk kalt inn til et møte, og Kjell Haugen ble ansatt som den første - redaktøren. Uten verken penger eller noen form for sikkerhet startet de å trykke bladet som skulle bli hele bygde-Norges ungdoms-magasin. Bladet skulle skaffe landsungdommen godt og verdifullt underholdningsstoff. Bygdeungdommen skulle redigeres i Norges Bondelags ånd, men være politisk nøytralt. Bladet skulle drive opplysning av ungdommen på bygda.

ILLUSTRERT UNGDOMSMAGASIN

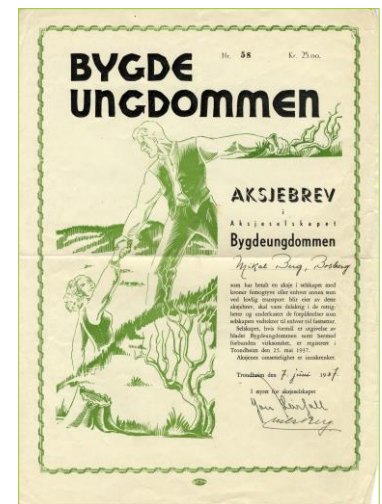
Bladet ble i første omgang bare distribuert i Trøndelag, men ble fort så populært at det ble landsdekkende. De første årene kom Bygdeungdommen ut annenhver lørdag, og hadde et opplag på rundt 4.000 eksemplarer. Økonomien var dårlig, og det ble derfor besluttet å lage et aksjeselskap for å bedre inntektene.

Bygdeungdommen ble lest av både ung og gammel på bygda. Bladet inneholdt artikler om -reiser, sportsfiske og bondepolitikk. Det ble også satset stort på litterært stoff. Kjente forfattere som Johan Falkberget og Haldis Moren Vesaas dukket opp med sine tekster og dikt, og Kjell Aukrust bidro med illustrasjoner i bladet.

Unger krigen var Bygdeungdommen det eneste bladet som trykte minneord over de falne norske soldater. Det ble gjort under tittelen: «Han stupte, men merket det stod...». Disse minneordene begynte allerede 24. august 1940, men måtte innstilles i 1943. I 1942 ble nemlig redaktøren Johan Snøfugl innkalt til den tyske presselederen, og presset for å trykke nazi-propaganda økte. Johan Snøfugl ble bl.a. truet på livet til å ta inn minneord om falne kjempere for Tyskland. I juli 1943 ble bladet stoppet p.g.a. den prekære papirmangelen som var i Norge. Dette var nærmest en lettelse for Snøfugl og resten av redaksjonen - siden de hadde blitt truet til å trykke stoff de ikke kunne stå for.

Da freden kom var ikke redaksjonen sen om å møtes igjen, og første utgave kom allerede 17. mai 1945 i form av et flygeblad. Økonomisk sett ble det bedre tider etter krigen. Underskudd ble snudd til overskudd, og de første nummerne etter krigen solgte i 20.000 eksemplarer.

Entusiasmebølgen etter frigjøringen gikk imidlertid relativt fort over, og i 1947 var opplagstallet igjen nede i 3.500 eksemplarer.



Jon Leirfall. 1938

UNGDOMMEN OG BYGDA

I 1947 hadde NBU gått til det store løft å utgi et eget blad, nemlig Ungdommen og bygda. NB U hadde likevel store problemer med å gjennomføre dette, og det kom derfor på tale å slå seg sammen med Bygdeungdommen. Etter en del frem og tilbake ble det bestemt at Bygdeungdommen og Ungdommen og bygda skulle bli et blad, og slik ble det til 1952. Da sa Norges Bondelag stopp og Bygdeungdommen ble nedlagt.

AKSJEBREVET

Flott motiv i en grønnlig farge. Det finnes kun en utgave datert 1937, med pålydende 25 kr. Aksjebrevet er signert av den kjente forfatter, gårdbruker og politiker Jon Leirfall (1899 – 1998).

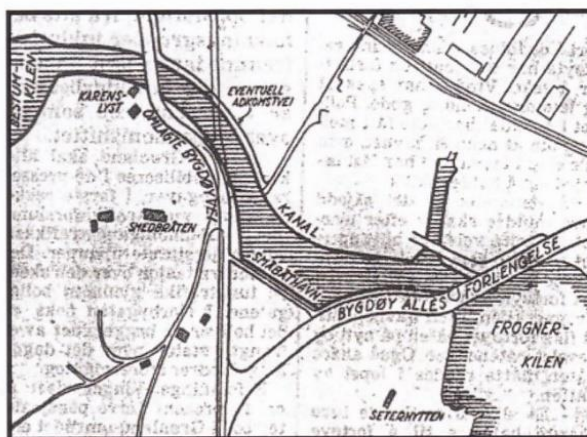
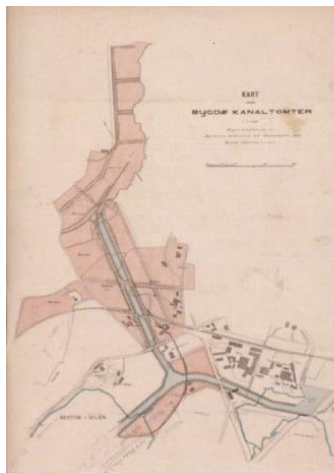
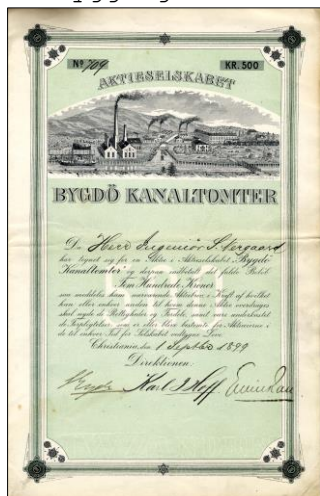
Jon Leirfall satt på stortinget for senterpartiet fra 1948 til 1969. Jon Leirfall var fra 1962 kommandør av Finlands løves orden, og fra 1969 ridder av 1. klasse av St. Olavs Orden. Norsk kulturråds pris for lokalhistorie i 1979.

Kilde: [nbu.no /Historien+om+medlemsbladet+Bygdeungdommen.9UFRfS4F.ips](http://nbu.no/Historien+om+medlemsbladet+Bygdeungdommen.9UFRfS4F.ips)) og Wikipedia.

Bygdø Kanaltomter

En gang fantes det planer om en kanal som skulle knytte sammen Frognerkilen med Bestumkilen. Når vi i dag kjører fra Oslo sentrum langs E-18 i retning Drammen kjører vi under Bygdøylokket. Her går veien under havoverflaten. Denne veistrekningen kunne vært inngangen til en kanal. Som navnet tilsier, var Bygdøy en gang en øy. Siden har landheving og gjenmudring gjort Bygdøy landfast. Det er nok lenge siden man kunne seile fra Frognerkilen til Bestumkilen, men på 1850-tallet var Bygdøy en øy ved høyvann. Da er det kanskje ikke så rart at en gruppe industriereiere med tilhold i Sjølyst-Skøyen-Hoff-området i 1899 fikk ideen om å bygge en kanal fra Frognerkilen til Bestumkilen. De dannet Aktieselskabet Bygdø Kanaltomter med en aksjekapital på kr 500 000 (fordelt på 1000 aksjer). I arkivet etter Aker reguleringsvesen finner vi en invitasjon fra A/S Bygdø Kanaltomter til Aker formannskap om å bli medeier mot et bidrag til kanalprosjektet. Blant underskriverne var Karl I. Hoff, Emil Roll og Sam Eyde. Egentlig var det to prosjekter som ble foreslått. Det ene var en kanal fra Frognerkilen til Bestumkilen. Det andre var en utbygging av nederste del av Hoffselva som kanal.

Denne delen av Aker var alt blitt et sentrum for industri. Her fantes bedrifter som Norsk elektrisk Aktiebolag (senere Norsk elektrisk & Brown Boveri), Skabo Jernbanevognfabrik og Thunes mekaniske Værksted. Det var jernbanestasjon her, Skøyen stasjon, den gang Bygdø stasjon. Området lå like inntil bygrensen. I tillegg hadde dette området adgang til fjorden. For ytterligere å utvikle området og for å fremme kommunikasjonene i området, foreslo tomteeierne å bygge ut kanalene. Aker kommune var velvillig innstilt og ga et bidrag til kanalen. Det ble likevel ingenting av byggingen.



Saken fortsatte å versere i tiårene som fulgte. Mange parter var involverte: Reguleringsvesenet i Aker og Kristiania/Oslo, Oslo havnevesen, tomteeierne og NSB. Det var mange kryssende hensyn og interesser. Bilen gjorde sitt inntog og skapte nye samferdselsutfordringer i Sjølyst-Skøyen-området. Oslo Lysverker ville bygge nytt gassverk på Sjølyst. For industrien ble det viktigere å beholde arealene sine intakte enn å bygge kanal. Mange ønsket en sammenhengende promenade rundt Frognerkilen. Etter sammenslutningen mellom Aker og Oslo ble det fart i reguleringsarbeidet. Kanalsaken sto fremdeles sterkt i bystyret. Så sent som i 1954 motsatte Bystyret seg et forslag fra Byplankontoret om å ta kanalplanene ut av reguleringen for å gi best mulig vilkår for vei. Økende trafikkbelastning, samt et ønske om å få til en ny og mer tilfredsstillende veiforbindelse til Bygdøy, gjorde at kanalplanene etterhvert forsvant.

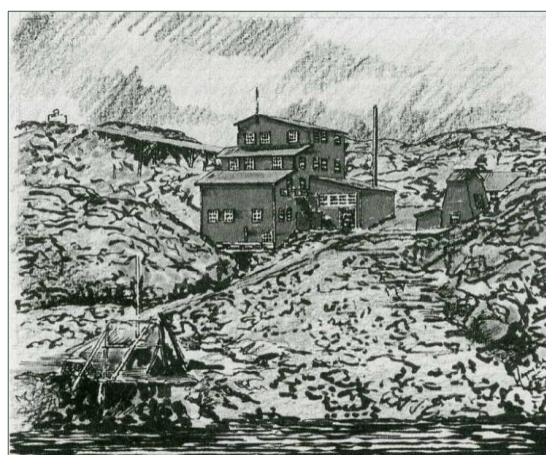
Kilde: Østlandets Aksjebrevforening Auksjon 2-2017

Bømmeløens Forenede Grubekompagnier

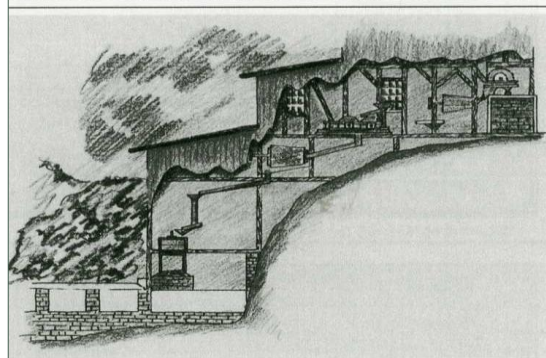
Aksjebrevet Bømmeløens Forenede Grubekompagnier har gjennom mange år vært et skattet objekt på våre auksjoner. Dette nok av flere grunner. Brevet er meget dekorativt. Det er forholdsvis gammelt, (1885 -1886) og formatet er også stort. Men viktigst av alt er nok at dette helnorske selskap var en betydelig aktør i det berømmelige «gullrushet» som hjemsoekte Bømlo i 1880-årene. Allerede i 1862 ble det første gullfunnet gjort av en gjetergutt. Dette skjedde ved et lite kis-skjerp i den vesle bygda Lykling. Funnet resulterte imidlertid ikke i noen organisert undersøkelse av området, og interessen stilnet av etter hvert. Det gikk nær 20 år før neste funn ble gjort, men fra da ble det liv og røre på stedet. Spekulanter og lykkejegere valfartet bygda, og i løpet av få år ble det anmeldt omkring 1200 (tolvhundre) «gullfunn», de aller fleste verdiløse kis-funn! -Mange aksjeselskaper så dagens lys for å delta i kappløpet om gullrettighetene på Bømlo, såvel norske, som utenlandske. Spesiellt engelskmennene var meget aktive. Flere av de såkalte «gruve-ekspertene» hadde store forventninger til forekomstene som ikke sjelden ble sammenlignet med de enorme gullfeltene i California, og Australia!! I 1884 fulgte en hektisk anleggsperiode på Lykling. Kaier, damanlegg, veier, og skinnegang ble anlagt. Vaskeribygning, knuseverk, laboratorium, og andre driftsbygninger fulgte. Det var det engelske selskapet The Oscar Gold Mining Co. Ltd., som 10 oktober samme år, under stor festivitas holdt åpningsfest hos Oscarkompaniet, som selskapet gjerne kaltes. - Allerede få dager etter var selskapets 3 hovedgruver i drift.

Bømmeløens Forenede Grubekompagnier, Etablering- Utbygging- og Drift:

Selskapet ble etablert 19 august 1884, og innbydelse til aksjetegning gikk ut til almenheten i februar 1885. Aksjekapitalen ble satt til 1,5 mill. kr., med et pålydende på kun 25 kr., fordelt på 60.000 aksjer. Man opererte med både litra A, (en aksje) litra B, (20 aksjer, kr. 500) litra C, (ukjent) og litra D. (200 aksjer, kr. 5.000) Det er usikkert om hele kapitalen ble tegnet. - Aksjebrevene ble utstedt i to omganger, først 20 juni 1885, og dernest 5 mai 1886. - Selskapet ble registrert i Kristiania, hvor også storparten av Direktionsmedlemmene var bosatt. På grunn av det store antall aksjer, var antagelig Bømmeløens Forenede Grubekompagnier landets første såkalte «folkeaksje-selskap», med aksjonærer over det ganske land. - Høyesterettsadvokat S. Opsahl var «primus motor» i selskapet, og satt



Øverst: Driftsbygningen, under same bygning, men sett innenfra. Her ser vi prossessanlegget med knuse og vaskeanlegg, hvor gullet kommet ut nederst.



alle år i dets Direktion. Utbyggingen av gruvene tok til i 1885. Etter å ha erhvervet over 100 ertsforekomster, konsentrerte man seg stort sett om de tre gruvene, Carl Olsens Grube, Flatanes Grube, og Hille Grube. Her ble det gjort forholdsvis store arbeider, og ved årets slutt var det brutt ut ca. 40 tonn gullholdig kvarts. Ifølge bestyreren var dette beregnet å inneholde 3 til 3,5 kg. gull. Gullgehalten var på respektable 30-80 gram pr. tonn! - Mellom 20 og 35 mann var i arbeid dette året. I 1886 fortsatte arbeidet i gruvene med samme kraft, men i tillegg ble også mye annet arbeid gjort. Det ble bygget ny kai, veier, kontor- og laboratoriebygning etc. Man drev dessuten ut ca. 80 tonn gullholdig kvarts, og i gjennomsnitt 40 mann var i selskapets tjeneste dette året. Året etter, altså i 1887 hadde det ifølge bergmesterens rapport ikke foregått noen gruvedrift av betydning, idet selskapet stort sett hadde vært beskjeftiget med diverse byggearbeider. Blant annet ble det reist et knuse og oppredningsverk for å utvinne gullet i det tidligere utbrudte gods. Oppbyggingen og finansieringen av produksjonsanlegget hadde gått sakte, og først høsten 1887 var dette klart for prøvekjøring. Den 1 oktober 1887 var det mange gjester og stor festivitas på stedet. Man foretok den offisielle åpningen av anlegget, og i et avisreferat heter det blant annet: - «I selskapets kontor fremvistest en samling Stuffer, optagne i de siste 5-6 uger af Flatanæsgruben, som i rig Guldholdighed afgav et særdeles vakkert og lovende Skue». - Og videre fortelles det at...»det nyopførte Værk afgiver et baade fordelagtig og hensigtsmæssig Indtryk. Alt maskineri er smukt og solid, en god Anbefaling baade for Leverandørene og Værkets Ingeniører, som har besørget Arrangementet». I vaskeriets øverste etasje servertes mat i rikelig mål, og det ble en riktig flott sammenkomst, meddelte de som var med. -1 tillegg kom en....»splendid middag, (som referenten kaller det) gitt av herr Høyesterettsadvokat Opsahl, i det for enhver Bømmelø-Reisende fordelagtig bekjente Stanges Hotel paa Nøbling», sitat slutt. Etter at åpningsfesten var unnagjort, meldte den «grå hverdag» seg med full tyngde. Pengekassa gikk tom, og allerede midtsommer 1888 ble selskapet oppløst. Utbyggingen av anlegget hadde slukt hele aksjekapitalen, og vel så det. - Etter hva vi kjenner til foreligger det ikke noen detaljert oppgave over hvor mye gull selskapet produserte, men det kan ikke ha vært mange kiloene. Overrettssakfører Opsahl greide å stable på beina et nytt selskap, Bømmeløens Bergværksselskab, med en aksjekapital på 500.000 kr. - Heller ikke dette selskap fikk noen lang levetid, snarere tvert imot, for allerede i mai 1889 var Opsahl igjen på banen med nok et forsøk på en refinansiering, denne gang til dannelsen av «Risvig Grubekompagni», som skulle overta anlegget. - Dette ser ikke ut til å ha lyktes, for i 1895 melder bergmesteren at det engelske selskapet, The Bremnes Gold Company ltd., har kjøpt boet etter Bømmeløens Bergværksselskab. Når det gjelder sjeldenheten på aksjebrevene i Bømmeløens Forenede Grubekompagni er, så varierer den ganske mye, avhengig av brevenes pålydende. - Således er brev med pålydende 25 kr. forholdsvis vanlig å se på auksjon. Brev pålydende 500 kr. er langt mer sjeldne, og har kun vært fremme et par ganger. Brev pålydende 5.000 kr. er meget sjeldne, og har aldri vært fremme på våre auksjoner.

Kilder:

Gullgravarene på Lykling v/ Brynjar Stautland 2000
Norges Bergværksdrift v/ Det Statistiske Centralbureau div. Årg
Div. Selskapskorrespondanse og Aksjebrevene selv

Capella Hvalfanger

Selskapet ble dannet i mai 1912 med en aksjekapital på 1,200,000 kroner fordelt på aksjer a 1000 kr. Kontoret lå i Sandefjord og ble bestyrt av Peder Bogen fra Sandefjord. Han er en av to som har signert aksjebrevet. I desember 1912 ble det besluttet at aksjene skulle lyde på ihendehaveren.

Skipet de skulle bruke het Linga III og var bygget ved Akers Mek. Verksted i 1912, byggenr 335.

i 1913 omdøpt til Morelos og overført til fangstfelteter utenfor Mexico. I 1919 ble skuta solgt til Sandefjords Hvalfangerselskap (også et Bogen selskap) i Sandefjord, uendret navn.

Les mer hos Lardex, se kilde nedenfor.

Kilde:

<http://www.lardex.net/rasmussen/skipstekst/1921morelos.htm>

Handelsregister 1912

Aksjebrev



Caper-Compagnie

Med kongen som pådriver

Fremtredende eidsvollsmenn og andre aktverdige borgere slo seg på sjørøveri under Napoleonskrigene.

Grunnlovens far, Christian Magnus Falsen (1782–1830), var én av dem. Han var trolig initiativtageren da aksjeselskapet CaperCompagnie ble stiftet i Christiania (Oslo) i 1808, ifølge historikeren Johan Nicolay Tønnessen. Også flere andre samfunnsstopper som deltok i riksforsamlingen på Eidsvoll satset penger på kapervirksomhet i årene før 1814.

Flåteranet

Danmark-Norge hadde havnet på Frankrike og Napoleons side i krigen mot England. Det skjedde etter at britene hadde bombardert København og tvunget danske myndigheter til å utlevere den dansk-norske krigsflåten, det som ble kalt flåteranet i 1807. England svarte med å innføre full blokade av Norge. Britiske krigsskip krysset i Skagerrak for å stanse alle kornforsyninger fra Danmark og trelasteksport fra Norge.

Mange store norske trelasthandlere og skipseiere led store tap. Noen gikk derfor sammen om å utruste sjørøverskuter eller etablere kaperselskaper for å drive slik virksomhet.

Caper-Compagnie

Falsen fikk med seg blant andre godseier John Collett på Ullevål gård i Aker og kjøpmann Ener Holm i hoved-staden da de opprettet Caper-Compagnie. 140 aksjer til 100 riksdaler pr. aksje ble lagt ut til offentlig tegning. Aksjesalget gikk tregt. Den første innbydelsen til å bli aksjonær i sjørøverselskapet sto i avisen Norske Intelligenz-Seddeler 12. februar 1808 og ble gjentatt 8. april. Men ennå i juni var det usolgte aksjer. Også i andre byer ble det opprettet lignende selskaper. Flere amtmenn (fylkesmenn) stilte seg bak slike private initiativ og oppfordret folk til å kjøpe aksjer eller satse som kapere.

Kongens påbud

Den uten sammenligning mest ivrige var stiftamtmann Nicolai Emanuel de Thygeson i Kristiansand. Byen var Norges kaperhovedstad og Thygeson var aktiv deltager i virksomheten. Han ble en av landets største og heldigste kaperredere, skriver Tønnessen i boken om kapervirksomheten under Napoleonskrigene. Konge- makten i København var en aktiv pådriver. Allerede 17. august 1807 sendte krigsmaktens øverstkomman-derende, kronprins Frederik (året etter kong Frederik 6.) ut et rundskriv som påla amtmennene å utstede kaperbrev. Dette skjedde før det formelt var inntrådt en krigstilstand mellom Danmark-Norge og England, og før det var utferdiget et nytt kaperreglement. De gjeldende bestemmelsene som gjorde sjørøveri lovlig, var nesten 100 år gamle.

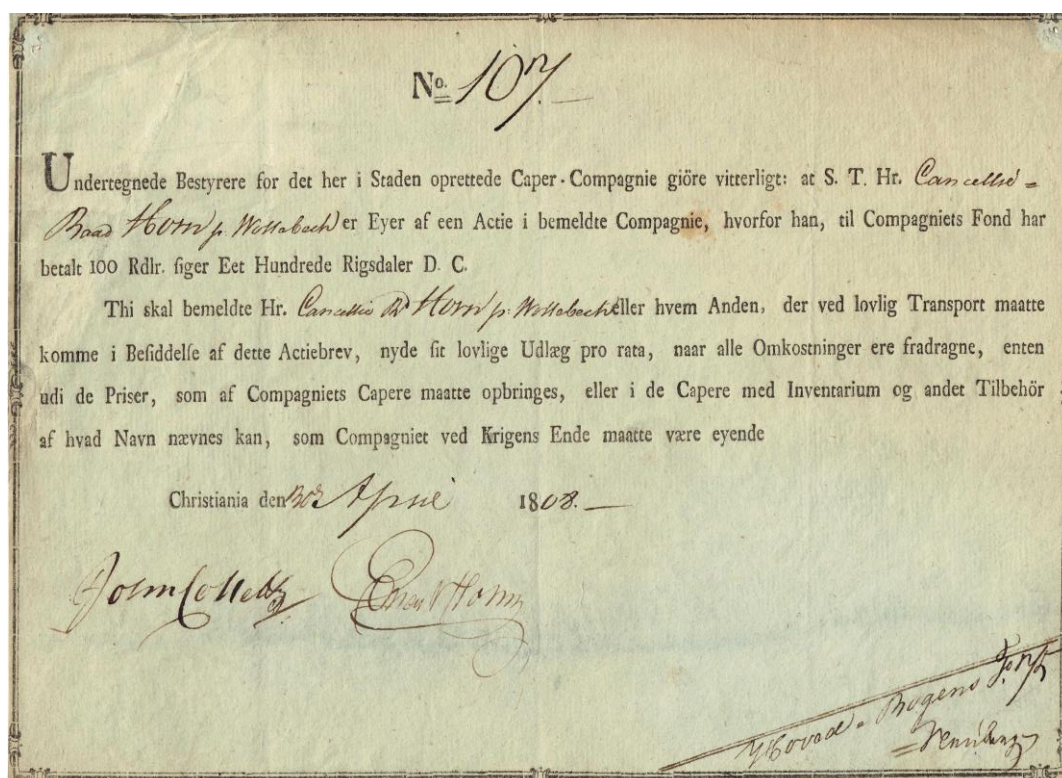
«Ukristelig»

Kapervirksomhet, som var en form for privat krigføring og sjørøveri med statens velsignelse, ble ansett for å være legitimt forsvarstiltak når landet var utsatt for en angrepskrig. Virksomheten var likevel svært omstridt – og utbyttet magert for de fleste. «Sjørøverskutene» var svært forskjellige, fra store tremastede seilskuter væpnet med opptil 20 kanoner til åpne båter hvor besetningen bare hadde håndvåpen.

En skipsreder i Bergen som hadde deltatt, fikk samvittighetskvaler og kom til at «det var en ukristelig måte å komme til penger på, ved røveri å brannskatte den uskyldige nesten om han enn hørte til den nasjon hvorved krig førtes.»

I hemmelighet

Andre forsøkte å skjule sin deltagelse i kaperfarten. Det gjaldt eidsvollsmannen, verkseier Jacob Aall i Aust-Agder. Engelskmennenes blokade hadde påført ham store tap. Aall var også den ivrigste agitator i Norge for å få i stand en særavtale eller særfred mellom Norge og England for å lette kornforsyningene og gjen-oppta trelasthandelen. Frederik 6.s forsøk på å utnytte kaperiet som et militært og politisk kampmiddel var imidlertid fullstendig mislykket, hevder Tønnessen. Det ble innført et internasjonalt forbud mot kapervirksomhet på fredskongressen i Paris i 1856 etter Krimkrigen (1853-56). Parisdeklarasjonen om «visse grunn-setninger for sjøretten i krigstid», som ble tiltrådt av de fleste sjøfartsnasjoner, fastslo at «kaperi er og forblir avskaffet»



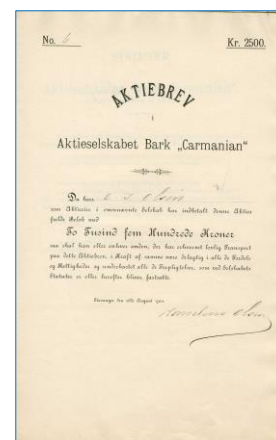
Tekst: Roar Østgaardsgjelten

Kilder: Johan Nicolay Tønnessen: Kaperfart og skipsfart 1807-1814 (1955), Norsk Selskap for Scripofili (aksjebrev.com), Norsk biografisk leksikon, Store norske leksikon

Carmian Bark

Aksjebrevet er datert Stavanger 26 August 1910. Med egenhendig signatur av shipping mannen Kornelius Olsen. Pålydende 2500. Aksjekapitalen var på 40,000 kroner.

«Carmanian» var et seilskip (bark) bygget 1897 av R. Williamson & Son, Workington i Storbritannia. Byggenr 107. Kallesignal WJDF - KFBN. 1840 brt, 1706 nt og 3000 dvt, Dimensjoner 260' x 38.7' x 23.6'.



1897: mai: Levert som «Carmanian» til R.Williamson & Son, Workington, Storbritannia.

1897: 8. juli: La i fra land i Liverpool på første tur til Melbourne, Australia.

1903: E.F. & W. Roberts, Workington, Storbritannia.

1910: august: A/S Bark Carmanian ved Kornelius Olsen, Stavanger.

1916: 19. februar: Avgikk Buenos Aires. 25. april: Senket utenfor kysten av Dinglehalvøya, Irland av den tyske ubåten U-19, på reise fra Buenos Aires til Queenstown, Irland med hvete. Mannskapet fikk gå i livbåtene før skipet ble senket av kanonild. Den ene livbåten kantret på vei mot land og 2 av mannskapet drukner.

Central

Dette selskapet ble dannet for innkjøp og drift av eiendommen Lille Grensegate nr. 7 i Oslo. Bygningen som lå her ble kalt Centralgården. Aksjekapitalen var på 120,000 kroner fordelt på 20 aksjer a 6000 kroner (Litra A). Av dette var 750 kroner innbetalt. Selskapet ble dannet i Kristiania 3. juni 1892.

Selskapets bestyrer var arkitekt Ove Ekman (10.09.1847-19.06.1921, [les mer om han her](#)) som bodde i Drammensveien 63.

Ekman samt Einar Smith (også arkitekt) har egenhendig signert aksjebrevet fra 1892. Smith var halbror til Ekman.

De hadde firmaet Ekman & Smith sammen. [Les mer her](#).

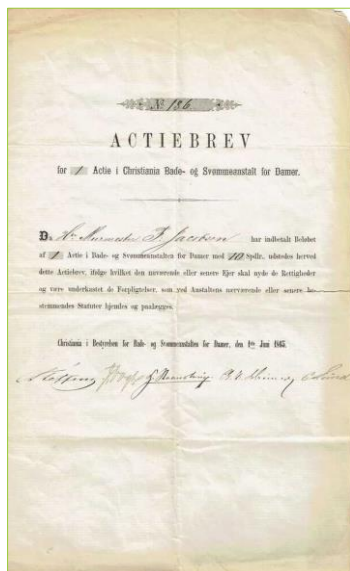


Christiania Bade- og Svømmeanstalt for Damer

I forrige århundre ble Indre Oslofjord hyppig benyttet til bading. Men i en tid da moralen var meget streng, badet menn og kvinner langt fra hverandre. Den første badeinnretningen ble åpnet i 1820, og etter hvert kom det flere herrebad og damebad. Mennene badet nakne, og på øde steder kastet også kvinnene klærne. Men mange kvinner var godt påkledd når de gikk i vannet eller i badekummen. Dette aksjebrevet som er fremme på auksjon for første gang er utstedt herr Muremester F. Jacobsen. Han betale hele 10 SPD. I styret satt herrer som Krefting, Vogt og Lind. Respektable Christiania- borgere. Mot slutten av 1800-tallet hadde man fått en hel rekke badeanlegg langs havna: I øst var Kongshavn bad med restaurant, og det kommunale fribad for herrer og damer ved Grønlia. Ytterst på Vippetangen hadde man den kommunale Svømmeanstalten, og på Festningsstranda de private badene Hygea og Sjølyst samt det militære badeanlegget. På fjellstranda mot Pipervika lå det kommunale Aamots badehus for herrer og på den andre siden av vika det kommunale fribad for damer på Tjuvholmen samt damebadet Eyr ved Filipstad, som ble overtatt av kommunen i 1872. Lite informasjon er kjent om dette spesielle badet, men du kan lese mer på følgende:

https://www.oslo.kommune.no/OBA/tobias/tobiasartikler/t99_2_2.htm

Kilde: Østlandets Aksjebrevforening Auksjonskatalog #2-2017



Christiania Theaterinteressentskab

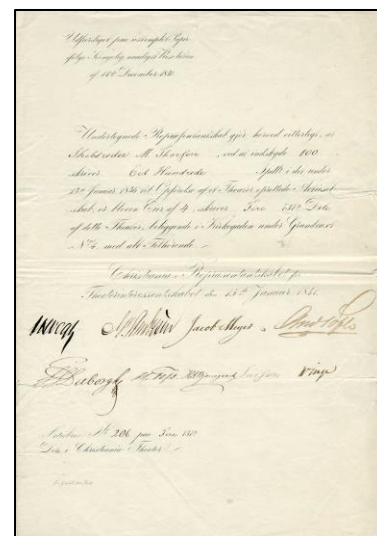
Dette teateraksjebrevet er et av de eldste som kjennes i Norge og representerer en god del kulturhistorie. Christiania Theater var et teater i Oslo som ble åpnet på Bankplassen ved Akershus festning i 1837. Det var opprinnelig et dansk etablissement, men fungerte etter hvert som et slags nasjonalteater fram til Nationaltheatret ble innviet i 1899. Teateret uroppførte Peer Gynt i 1876, ni år etter at det ble utgitt. Fra 1852 til 1862 hadde Oslo i tillegg Kristiania norske Theater som hadde et norskere repertoar og språk.

Christiania Theater hadde sin spede begynnelse i 1827 etablert av Johan Peter Strömberg. Det ble reetablert etter en brann i 1835 med eget bygg på Bankplassen ved Akershus festning og åpnings-forestillingen var 4. oktober 1837 med Andreas Munchs skuespill Kong Sverres Ungdom. Alle skuespillerne var danske, men innholdet var nasjonalromantisk. Teaterspråket i Norge hadde allerede lenge vært et stridstema og var omfattet av den mer overgripende kulturpolitiske konflikten mellom Wergeland og Welhaven, der Wergeland arbeidet for norske skuespillere og norsk språk.

Ettersom teateret ble mer etablert, kom det stadig flere norske skuespillere inn i staben, og «blandet ut» det danske innslaget. Blant disse var Johannes Brun og Laura Gundersen. I januar 1838 satte teateret opp Wergelands skuespill Campbellerne eller den hjemkomne Søn. Premieren gikk pyntelig for seg, men ved neste forestilling fikk Norge sitt første virkelige teaterslag. Det begynte med pipekonsert og endte med slagsmål i og utenfor teateret. Pipekonserten var iscenesatt av redaksjonen i den konservative avisen Den Constitutionelle som ble redigert av personer som sto Welhaven nær. Men Welhaven selv hadde visstnok ikke noe med dette initiativet å gjøre og var heller ikke til stede. Wergelands person og hans dikterkunst ble angrepet. Wergelandsflokket seiret. Men teaterslaget, Campbellerslaget, fikk et etterspill i Den Constitutionelle.

Det neste store teaterslaget fant sted i 1856, og da var Bjørnstjerne Bjørnson den sentrale skikkelsen. Og nå gjaldt spørsmålet kampen for norske skuespillere. Teaterledelsen hadde gitt løfte om ikke å engasjere flere danske skuespillere, men da løftet ikke ble holdt, ble det pipekonsert. Bjørnstjerne Bjørnson og Jonas Lie støttet de opprørske tilskuerne. Uro ble det også i 1873 da svensken Ludvig Josephson ble leder for utlendinger var ikke ønsket. Også her skulle Bjørnson ha vært blant iscenesetterne for pipekonsert og demonstrasjoner. Men det var Josephson som i 1876 satte opp Peer Gynt og det var han som gjorde dette stykket til en stor suksess, etter at det hadde ligget lenge da andre mente det ikke egnet seg for scenen. Mens teateret fortsatt spilte Peer Gynt brøt det ut brann 15. januar 1877, og denne ødela dekorasjonene til stykket. Skadene etter brannen raskt ble utbedret og Christiania Theater fungerte som et slags nasjonalteater til Nationaltheatret ble bygget og etablert 1. september 1899. Bygningen ble deretter revet for å gi plass til Norges Banks bygning hvor Museet for samtidskunst nå holder til.

(Kilde: Wikipedia)



Aksjebrevet er «udfærdiget på ustemplet papir ifølge kongelig naadigst Resolution af 14de December 1840 til Skibsreder M.Thoressen ved at inskyde 100 Speciedaler i det under 13de januar 1836 til Opføresle af et Theateroprettede Actieselskab og eier med det 4/737-deler av dette Theater beliggende i Kirkegaden under Grundtaxt No 4 med alt Tilhørende»

Aksjebrevet er signert av en rekke notabiliteter og vi kan lese navn som Vogt, kjøpmann Jacob Meyer, Duborgh, Foss, Peder Carl Lasson, Andreas Tofte (Christianias første ordfører) mfl.

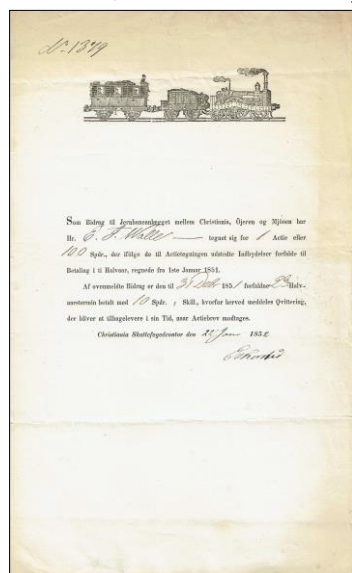
Christiania, Øjeren og Mjøsa Jernbane

Dette sjeldne dokumentet er egentlig en kvittering for tegning av aksjer i Norges første jernbaneanlegg mellom Christiania, Øjeren og Mjøsen (Eidsvoll) i 1852. Det var E. J. Walle som tegnet seg for en aksje på 10 Spd, som skulle innbetales i 10 halvårsterminer. Dette dokumentet er for den 2. halvårsterminen i 1852. Når innbetaling var fullført ble aksjebrev utstedt i Norsk Hovedjernbane i 1854 banen ble åpnet.

Arbeidet med Norsk Hovedjernbane (også benevnt Hovedbanen), den første norske jernbanen for offentlig transport, ble ledet av engelskmannen Robert Stephenson, sønnen til George Stephenson, som hadde konstruert den aller første offentlige jernbanen i verden. Anleggsarbeidet startet i 1851 og banen ble åpnet 1. september 1854. Banen går fra Oslo til Eidsvoll.

Finansieringen av anlegget skjedde ved å utstede aksjer for 2,2 mill. spesidalere der halvparten ble skaffet til veie av engelske aksjonærer og den andre halvparten av norske, hvorav staten stod for litt over halvparten. Hovedbanen var fram til 1926 et aksjeselskap der Staten med årene skaffet seg flere og flere av aksjene. Hovedbanen var derfor formelt en privatbane og ble ikke en del av Norges Statsbaner før 4. mars 1926.

Kilde: Østlandets Aksjebrevforening Auksjon 2-2017

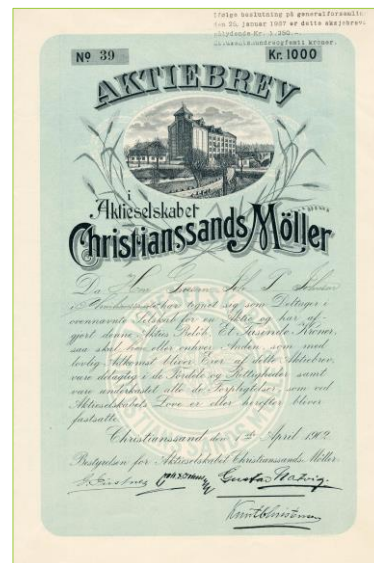


Christianssands Møller

Dette var en av Kristiansands eldste industriarbeidsplasser, med sin historie tilbake til 1700-tallet.

Møllene var i privat eie fram til ca. 1875 og ble senere drevet av flere interessentselskaper frem til 1896. Da ble virksomheten omdannet til et A/S, med en aksjekapital på kr 160,000. I 1901 ble denne utvidet til 375,000 kr. Og året etter ble aksjebrev utstedt. Bedriften var på lokale hender frem til 1988, da den ble innlemmet i Nora-konsernet, og få år senere avviklet.

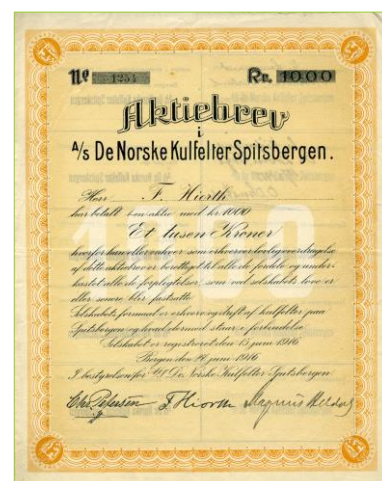
Aksjebrevet som er avbildet er meget dekorativt, og et av de vakreste vi kjenner fra Sørlandet.



De Norske Kulfelter Spitsbergen

Selskapet drev ei kullgruve ved Advent Bay, tvers over fjorden fra Longyearbyen i årene 1917-22.

Belegget ved gruva var for del meste omkring 60 mann, men periodevis adskillig høyere. Selskapet produserte ca. 20,000 tonn kull i driftsperioden. Grunnet stort prisfall på kull, gikk selskapet konkurs i 1922.



Den Nordiske Aktiebank

Bankens aksjekapital var på 4 mill. kr., fordelt på 10,000 aksjer a kr. 400. Den Nordiske Aktiebank var et typisk spekulasjonsforetak som ble etablert i Kristiania like før århundreskiftet. Stiftelsen av banken skjedde i 1898, ved en overtakelse av meglerfirmaet Sinding & Co. I styret satt Sigurd Feiring (formann), Fredrik Stang Lund, Georg Frølich (også med i styret i Frølich Passagen og i flere andre selskaper) og Helge Sinding.

Aksjekapitalen ble raskt fulltegnet, og man kastet seg straks ut i børsspekulasjon, og risikofylte engasjementer.

I første halvår av 1899 kulminerte børsoppgangen, og ble vendt til en betydelig nedgang. Da banken hadde foretatt store utlån pant i aksjer og eiendommer, skapte dette snart problemer, i form av tap på utlånsporteføljen. Selve sammenbruddet for Aktiebanken hang imidlertid nøye sammen med dens sterke engasjement i det velrenomerte firmaet Chr. Christophersen & Co. Dette selskap var sterkt engasjert innen treforedlingsbransjen, og hadde blant annet overtatt flere mindre treforedlingsbedrifter, og kjøpene var i stor grad lånefinansiert. Da så konjunktorene sviktet, og utløste det såkalte

"Kristianiakrakket", maktet ikke Chr.

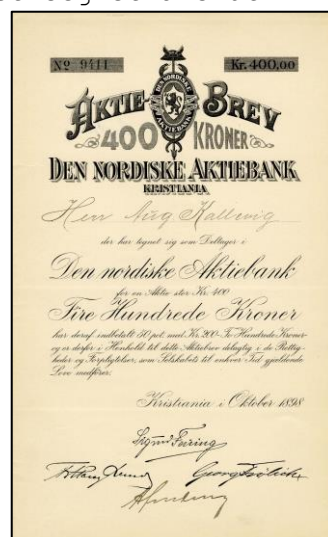
Christophersen & Co., å oppfylle sine låneforpliktelser, noe som resulterte i at firmaet gikk konkurs.

Den Nordiske Aktiebank ble dratt med i sluket, og banken var således på banen i bare et snaut år! Da var hele aksjekapitalen tapt.

Norges Bank, sammen med flere av de andre større Kristianiabankene, var imidlertid lite interessert i en større bankkrise, og disse stilte derfor de nødvendige garantier for en styrt avvikling av Aktiebanken.

Avviklingen av banken tok hele 9 år, og de uprioriterte kreditorer ble kun tilgodesett med 40% dividende.

I forbindelse med avviklingen av banken, uttalte forresten redaktør Sundt i avisen Morgenbladet at dens "forsvinden fra Skudepladsen alment oppfattes som en lettelse". Sitat slutt. Ingen hyggelig attest å få, skulle vi mene!



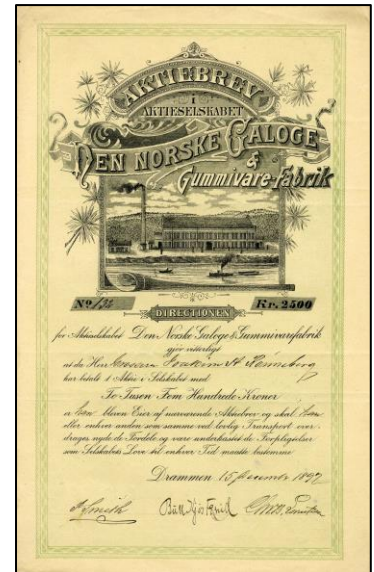
mot

Den Norske Galoge og Gummivarefabrik

Fabrikken ble startet i 1896. De første årene fram til 1905 var preget av startvansker og problemer som ble løst på en tilfredsstillende måte. I denne perioden ble det aktuelt med opplæring av norske jenter. Dette ble utført av "Skottejentene". Svenske fagarbeidere lærte opp de mannlige arbeiderne. I 1905 var det vanlig at ungguttene begynte med 14 dager ulønnet læretid. Ble de godtatt, fortsatte de med 10 øre timen. Arbeidstiden var fra kl. 06.00 om morgenen til kl. 18.00 på kvelden. Lørdagen sluttet arbeiderne kl. 14.00. Det var fortsatt slik at hver enkelt lagde hele kalosjen. Etter hvert ble produksjonen modernisert. Produksjonen økte derfor betraktelig. Varespekteret var forskjellige type kalosjer til herre, dame og barn. Prisene varierte fra kr. 2,00 til kr. 8,00 per par. Produksjonen av kalosjer var arbeidskrevende, og det var derfor mange ansatte. I 1905 var det 145 personer som arbeidet på fabrikken. Produksjonen samme år var ca. 300.000 par kalosjer.

På Generalforsamlingen den 18. april 1905 på Drammens Børs ble herr Bull Kjøsterud gjenvalgt til styrets formann. Selskapets grunnlegger Bull Kjøsterud har egenhendig signert dette aksjebrevet

Kilde: Erling Hamarstrøm.



Den Norske Træoliefabrik

Denne meget tidlige norske «industribedrift» fikk en trist skjebne. Selskapet ble stiftet allerede i 1857 og aksjene var pålydende 100 SPD (Speciedaler). Aksjebrevene er utstedt den 1. juli samme år. Kun 5 dager etter at selskapet hadde avholdt sin første generalforsamling den 21. april 1858 brant fabrikken ned til grunnen. Treolje var et meget lett antennelig stoff. Bedriften ble trolig gjenoppbygget da det så sent som i 1864 ble innbetalt 10. termin med 38 speciedaler. Aksjebrevet er signert av ingeniør O. Phil sammen med F. H. Frølich.

Fritz Heinrich Frølich (født 22. juli 1807, død 1877) var en norsk forretningsmann. Han startet flere bedrifter i Kristiania og omegn, hvorav den mest kjente var Nitedals Tændstiksfabrik. F. H. Frølich etablerte også Liadalens Krudtverk ved Ljanselva, og han var medgrunnlegger av Christiania Creditkasse. Hans kontor lå i Kirkegaten hvor man i dag finner Frølichpassasjen. Gården gikk på hans tid under kallenavnet «Noahs Ark», fordi man fikk kjøpt alle tenkelige ting der. Frølich tok initiativet til å bygge den såkalte «Frølichbyen», flere en- og toetasjes hus i soltørket leire ved Geitmyrsveien. De ble tegnet av Georg Andreas Bull, og tolv av dem er bevart. Hans mål om å innføre tørket leire som et vanlig byggemateriale i Norge lyktes ikke. Han tok også initiativet til å anlegge en offentlig park på St. Hanshaugen, ikke langt fra Lovisenberg der han hadde en byløkke. På Frølichs tid var tømmerkjørerne på Strømsveien en plage for andre, og han skal ha hatt med seg et posthorn for å skremme dem av veien når han kjørte der. For å få en mer langsiktig løsning på problemet var han en av de første som foreslo å anlegge en jernbanelinje til Eidsvoll.



Det norske fiskefilet kompani

Selskapet er også kjen tom No-Fi-Ko. Det ble grunnlagt i 1931 som en fortsettelse av Colven & Co. Ltd. Som Johannes Arnulf Jakobsen drev. Filete ble produsert ved flere frysestasjoner i Nord-Norge.

Firmatets varemerke var «Polar-Kist» og fiskefileten ble eksportert til USA og flere land i Europa. «Polar-Kist» var beskyttet av en rekke patent- og mønsteranmeldelser.

De eide også en båt «Polar-Kist» som tidligere hadde vært en engelsk kanonbåt som hadde blitt ombygd til flytende fryseri og filletfabrikk.

Jakobsen var selskapets direktør og ble firmaets sjef siden grunnleggelsen. Styret i No-Fi-Ko solgte sine aksjer i 1960 til selskapet «Poar-Kist» til A/S «Finnmarkskonserv» for 350,000 kroner.

Vi kjener til en utgave datert i Trondheim den 18. november 1945. Selskapet ble registrert i Trondheim 28. januar 1932, med kapitalforhøielse den 16. november 1945. Aksjebrevet fra 1945 er bl. Annet signert av Jakobsen.

Kilde:

[http://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=Det_norske_fiskefilet_kompani_\(No-Fi-Ko\)](http://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=Det_norske_fiskefilet_kompani_(No-Fi-Ko))



Dominion Whaling Ltd A/S

Selskapet ble dannet 10. november 1911 med formål «Fangst og tilgodegjørelse av hval». Aksjekapitalen var på 850,000 kr fordelt på aksjer a 1000 kr. 50% av kapitalen var innbetalt, og de siste 50% skulle betales inn 31.

november 1911.

Selskapet bestyrtes av Tarald Dannevig & Co. fra Sandefjord og Lars Thoresen fra Sandherred.

De eide to hvalbåter

«Dominion I» og

«Dominion II». Og et

hvalkokeri «Pythia».

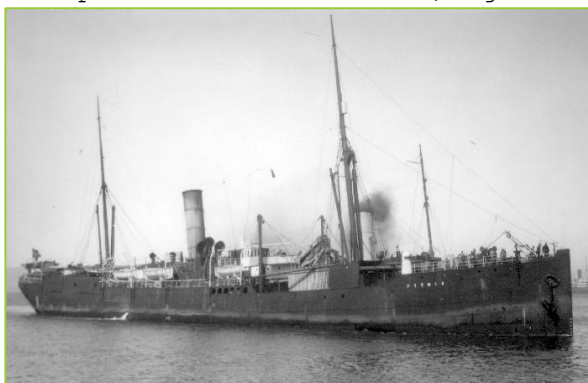
Selskapet satte

"Pythia" i fangst med

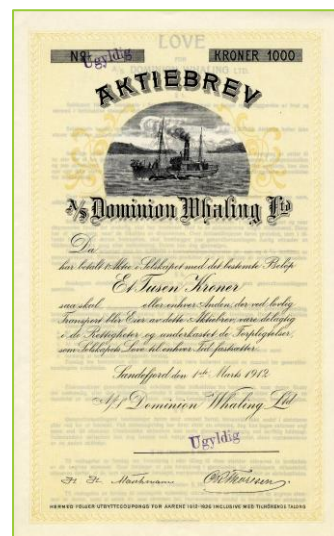
tre hvalbåter ved Cap

Lopez i Kongo i 1912. 2.

Fartøyet gikk i fraktfart under første verdenskrig.



DS/Fl.k PYTHIA, fra lardex.net



Les mer om skipene på Skipshistorie og lardex.

I 1920, etter initiativ av Anders Jahre ble de tre hvalfangstselskapene A/S Dominion Whaling Ltd. (T. Dannevig), South Pacific Whaling Co. (R. Osmundsen), og A/S Odd (Haldor Virik) slått sammen til ett selskap med navnet A/S Odd (Chr. Christensen), Sandefjord.

Vi kjenner kun en blankett datert 1. mars 1912 fra Sandefjord.

Kilde: Handelsregistret fra 1912

<http://skipshistorie.net/Sandefjord/SFJ002ThorDahl/Tekster/SFJ0021918010000%20DOMINION%20I.htm>

<http://skipshistorie.net/Oslo/316Laboremus/Tekster/SFJ00819120200000DominionII.htm>

<http://www.lardex.net/andre%20rederier/dannevig/1911pytiha.htm>

Dovre fjell

Utgaver kjent fra 1927 og 1938, Olsen & Ugelstad. Selskapet ble stiftet den 15. november 1915 av Kristoffer Olsen sr. og Rudolf Ugelstad. Aksjekapitalen var på 380,000 kroner fordelt på aksjer a 1000 kt. De etablerte en rekke selskaper som sluttet med «fjell» i navnet. Et av disse selskapene var Dovrefjell, som ble stiftet i 1927. Olsen & Ugelstad selskapene disponerte i 1966, en av Norges største flåter med over 30 skip på i alt 662,320 dødvekttonn. Etterhvert gikk selskapet over til store tank og bulkskip. Olsen & Ugelstad ble truffet av tankkrisen og slått konkurs i 1978. Der ble i kjølvannet av konkursen mange år med mye rabalder, da det ble påstått at store verdier ulovlig ble ført ut av landet. Store oppslag i media fikk også tappingen av selskapets pensjonsfond. Legg merke til at rederiflaggene er noe ulike på de to aksjebrevene.



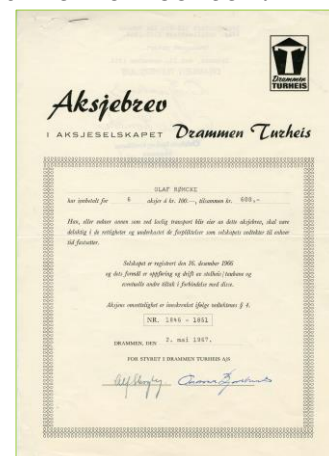
Drammen-Laurvig-Skien Jernbane

Banestrekningen representerer i dag som hoveddelen av Vestfoldbanen. Den var ferdigbygget til Larvik i 1881, en strekning på 110 km. Året etter ble den siste strekningen til Skien åpnet og banens totale lengde ble 156 km. Strekningen Drammen - Larvik ble åpnet i oktober 1881 og strekningen Larvik - Skien åpnet i november 1882. Aksjekapitalen var på Ca. 12.6 millioner kroner, hvorav staten sto for nær 80 %. Resten ble tegnet blant kommuner og private. Vestfoldbanen er en del av det såkalte Inter City triangelet, (Skien-Lillehammer-Halden) hvor 90 % av passasjertrafikken med tog i Norge avvikles. Aksjebrevet har samme utseende som Bergen Vossevangen.



Drammen Turheis

Anlegget stod ferdig 12. februar 1969 og heter i dag Drammen Skisenter. Det er et alpinanlegg beliggende på Åssiden i Drammen. Alpinanlegget har en fireseters ekspressheis på 1350 meter og to skitrekk. Det er fire kilometer med nedfartsløyper med 280 meters høydeforskjell. Vintrene på slutten av 80-tallet hadde vært grønne, og anlegget hadde stått stille i tre år. I 1991 ble anlegget overdratt til Erik Graaberg for den symbolske sum av en krone. For å få anlegget Veritas-godkjent ble det påkostet 750,000 kroner, men snøen uteble og heisene ble stående. Snøkanonanlegg kom på plass i 1994. Driften har hatt overskudd i mange år. I 2008 ble det investert i ny ekspressheis av merket Leitner. Det er også bygget et nytt servicebygg, «AronTunet», med kafeteria. Åpent i helgene om sommeren.



Drammens Jernstøberi

I 1846 satte en tidligere formann ved Eidsvoll Verk, Bernt Christian Blichfeldt i gang et støperi på Tangen under Kobbervik. I 1863 ble virksomheten utvidet til også å omfatte mekanisk verksted og bedriften fikk det senere landskjente navn «Drammen Jernstøperi & Mek. Verksted».

Eierforholdet ble i 1872 omdannet til et aksjeselskap og sto således rustet

økonomisk til å delta aktivt i landets vekst i de kommende år. Virkelig fart og dimensjoner fikk utviklingen først fra slutten av 1880-årene. Støperiene og smiene tok da form av virkelige mekaniske verksteder og ble en leverandørindustri til byenes og distriktets øvrige industrivirksomhet og oppnådde stor omsetning både innenlands og på eksport. Spesielt var ovnsproduksjon en stor virksomhet.

Det var en mengde modeller av etasjeovner med biedermeier- og gotisk ornamentikk, sylindriske magasinovner med renessanse ornamenter og komfyrer. Det ble også produsert et større antall byster og statuer for det meste i bronse.

Som mekanisk og industriell bedrift fikk den større betydning fra 1890-årene da de begynte med produksjon av turbiner og regulatorer. Foruten de fagområder som er nevnt beskjeftiget bedriften seg også med skipsreparasjoner fra 1870. Nybygging av båter startet omkring 1898. Skipsbyggingen ble nedlagt etter 10 år, etter at 23 båter var bygget. I en bedrift av Drammens Jernstøperis størrelse, måtte de alltid forsøke å finne nye produkter. I tiåret før og etter 1900 var bedriften landets største installatør av sentralvarmeanlegg. En slags videreføring av disse tradisjoner var et forsøk med kjøleanlegg i 1910. Den rent industrielle utvikling av dette produkt trengte imidlertid noe tid og først i 1912 kom man vel egentlig i gang med dette produktet. Kjøleanlegg ble en av grunnpilarene og bedriften var helt frem til nedleggelsen en stor produsent av større maskiner. I mellomkrigstiden var bedriften blant byens største.

Produktspekteret ble stadig utvidet. Stålstøperiet ble startet i 1928, fryseavdelingen viste stor styrke med store anlegg så vel stasjonære anlegg på land som krevende anlegg i fryseskip. Andre viktige produkter var kraner og veihøvler. Vannkraftutbyggingen landet rundt førte til omfattende leveranser og produkter av forskjellige slag. Bedriften hadde i 1920-årene rundt 450 ansatte, mens det i 1960-årene var ca. 700 ansatte, så det var en betydelig bedrift.

Kilde: Drammens bys historie II og IV, samt Odd W. Thorsen.

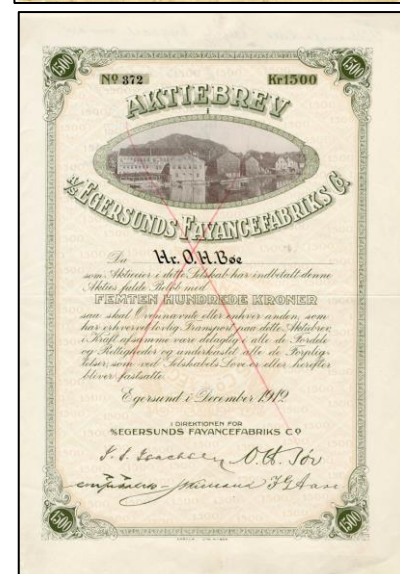
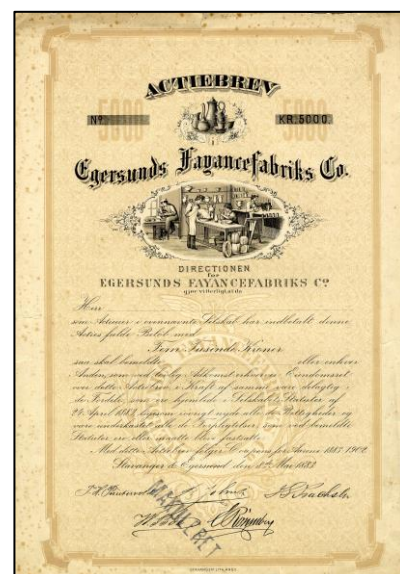


Egersunds Fayancefabrik

Egersunds Fayancefabrik. ble grunnlagt av Johan Feyer i 1847 under navnet "Egersundpotteri" som den første industribedriften i Egersund. I 1847 begynte arbeidet på fabrikken og i 1848 stod de første bygningene klare. Til tross for store vanskeligheter i starten ble Feyer eneeier av fabrikken i 1849. Potteriet hadde en jevn vekst utover på 1850-tallet med 55 arbeidere i 1855. Deretter går det nedover til driften stanser opp i 1860. Produksjonen av brunt steintøy var etter hvert kommet i gang på flere steder i landet. Spesielt var konkurransen fra Sandnesområdet sterk.

Leiren der var av høyere kvalitet og lett å vinne ut. Stansen i potteridriften førte til at en gruppe arbeidere sammen med lokale kapitalinteresser opprettet en ny keramisk bedrift, Eie Steintøyfabrikk på andre siden av Byvågen. Den kom i drift i høsten 1862. I 1863 innbød Feyer til aksjetegning i et selskap med formål å omdanne Potteriet til et anlegg som skulle produsere fajanse. Fajanseproduksjonen skulle baseres på materialer og råvarer fra England. For å skaffe penger til å starte den nye fabrikken solgte Feyer sin andel i verdens største titanjernmalmsfelt som han hadde oppdaget i Sokndal for £9 000 til et engelsk selskap.

I 1865 arbeidet 50 mennesker på fabrikken. I begynnelsen hentet fabrikken over ferdig flintmasse fra England, men dette varte bare en kort tid. Fabrikken gikk snart over til å produsere blandingen i Egersund basert på engelsk blåleire og kaolin, dansk flint og norsk kvarts. Fabrikken vokste raskt. I 1866 arbeidet 70 personer på fabrikken. Ved utgangen av 1870 var tallet oppe i 164. Av disse var 32 kvinner og 12 barn under 15 år. I 1880 årene var Egersunds Fayancefabrik det nest største industrianlegg i Rogaland. 200 arbeidere var ansatt. Egersunds Fayancefabrik gikk konkurs i 1876. Den ble solgt til et interessentskap bestående av folk fra Stavanger og Egersund. Johan Feyer ble tilbudt stillingen som disponent, men avslo. Deretter ble disponentstillingen tilbudt broren Christian M. Feyer som tok imot den. Etter reorganiseringen fikk fabrikken navnet Egersunds Fayancefabrik Co. I 1883 gikk den over til aksjeselskap under navnet A/S Egersunds Fayancefabriks Co. Aksjekapitalen var på 900,000 kr fullt innbetalt. Etter at fabrikken fikk nye eiere ble det satset sterkt på mekaniseringen av driften. I 1881 ble det stilt opp en lokomobil som drev dreiemaskinene. I 1885 kom det en ny stasjonær dampmaskin som foruten dreieskivene også drev møllene og leverte stim til tørke-rommene. Produksjonen og omsetningen økte jevnt og i 1897 sysselsatte fabrikken 250 arbeidere. Også på produksiden gjorde fabrikken store framsteg. Produktene ble stadig forbedret. Produktspekteret ble utvidet og nye glasurer ble uteksperimentert på fabrikken. Fabrikken deltok på utstillinger i Norge og utlandet der den vant priser og hederlig omtale. I 1898 deltok A/S Egersunds Fayancefabriks Co. på Landsutstillingen og International Fiskeriudstilling i Bergen. Fabrikken fikk flere utmerkelser for sine produkter.



Samtidig med at fabrikken i slutten av forrige århundre utvidet produksjonen og tallet på ansatte ble det opprettet utsalg for fabrikkens produkter i Bergen og Oslo. Varene fra fabrikken i Egersund ble solgt over hele landet. Til kunder i Troms og Finnmark ble det levert varer med bilder av den russiske tsarfamilien og russiske innskrifter beregnet på pomorhandelen. I de første årene av det tjuende århundret styrket Fajansen sin stilling som den viktigste arbeidsplassen i Egersund. Fabrikken investerte stadig i nytt produksjonsutstyr og i 1905 ble det installert elektrisk belysning og motordrift av formemaskinene. Samme året ble fabrikken rammet av en brann som la store deler av de gamle trebygningene i aske. De nye murbygningene ble berget. Samme året ble det lagt planer for gjenoppbygging og utvidelse av fabrikken. Nye maskiner ble kjøpt inn fra England. Gjenoppbyggingen etter brannen førte til en sterk forbedring i de yrkeshygieniske forholdene på fabrikken. I de gamle trebygningene ble det gjort rent ved tørrsoping. Det var langt fra tilstrekkelig. Innholdet av leirstøv i lufta var ekstremt høyt. Arbeiderne som arbeidet med leiren fikk nesten alle silikose og døde i ung alder. De fleste døde før de ble 50 år gamle. De nye bygningene ble konstruert slik at de kunne spyles med vann. Vannet bandt leirstøvet og hindret at arbeiderne pustet det i seg.

Aksjekapitalen ble forhøyet den 15. desember 1912 fra 480,000 kroner ved at de gamle aksjene pålydende kr. 1000 ble oppskrevet til kr.1500 og 120 nye aksjer a kr. 1500 ble utstedt.

Etter utbruddet av første verdenskrig i 1914 fulgte en urolig tid for fabrikken. Fajansen var avhengig av råstoffer fra utlandet, spesielt fra England. Siden England var blant de krigførende partene ble dette vanskelig. En annen vanskelig situasjon skapte høykonjunktorene. Prisene på råvarer og skipstransport steg fra måned til måned. I 1915 kunngjorde Tyskland at havområdene rundt England var krigssone. Skip fra nøytrale land kunne fra nå av senkes av tyske ubåter. Fra 1916 ble situasjonen i Norge verre. Det var mangel på forsyninger både til daglig forbruk og råstoff for industrien. Forholdene ute i verden virket inn på fabrikken i Egersund. For arbeiderne betydde dette likevel ikke noen katastrofe. Det rike sildefisket utenfor byen krevde store mengder arbeidskraft. Etter hvert som fabrikken gikk til innskrenkninger i driften tok de oppsagte arbeiderne arbeid i silda. Etter hvert ble tallet på arbeidere redusert fra om lag 400 i 1912 til 80 i 1918. I årsberetningen for 1917 meldes det at 250 arbeidere, så vel kvinnelige som mannlige har sagt opp for å ta seg bedre betalt arbeid hos sildeoppkjøperne i byen. Etter verdenskrigen kom fabrikken smått om senn i gang igjen. Men først i 1920 meldes det i årsberetningen at driften er henimot normal med $\frac{3}{4}$ av vanlig arbeidsstokk. Første verdenskrig danner et skille i Fajansens historie. Før krigen var fabrikken den viktigste arbeidsplassen i byen. Under krigen overtok sildesaltinga denne rollen. I 1920 var Fajansen igjen den største arbeidsplassen i Egersund. Arbeiderne var eldre fagarbeidere og mange ungdommer i begynnerfasen.

Utover i mellomkrigstida styrket Fajansen sin stilling som byens viktigste arbeidsplass. Fabrikken ble ikke bare sett på som byens viktigste arbeidsplass. De fleste opplevde den også som den eneste sikre arbeidsplassen i Egersund. Arbeidsledigheten var stor. Å få arbeid på Fajansen stod som en drøm for de fleste. Det het seg at en gutt hadde tre muligheter i Egersund Den ene var å komme inn på Fajansen. Da ble han regnet som velberget. Den andre muligheten var å reise til sjøs. Den tredje var å emigrere til USA Det frembudte aksjebrev nr. 372 er et av aksjebrevene fra kapitalforhøyelsen i 1912. Kun tre aksjebrev er kjent hittil. Det regnes som meget sjeldent og attraktivt. Det er fremme på auksjon for første gang.

Kilde: Wikipedia - redigert)

Eos (stålbark)

Selskapet ble dannet i 1903 av Nils P. Høyer, Skien. Med formål å drive fraktfart med stålbarken «Eos».

Aksjenes pålydende var 1000kroner, og brevet datert 8 Oktober 1903.

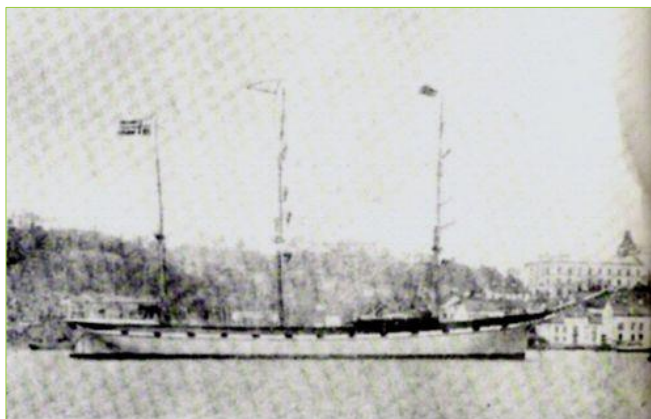
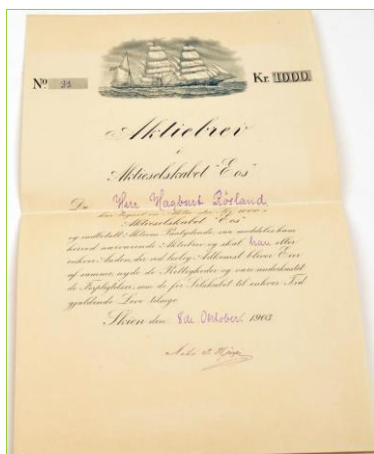
Brevene er egenhendig signert av Nils P. Høyer.

Stålbark «Eos» var bygd og levert i april 1893 som byggenr. 8 ved Fevigs Jernskibsbyggeri i Grimstad.

Den var på 1076 brt, 996 nt og 1538 dvt. Dimensjoner 218' x 33.6' x 18.3'.

4/1893: A/S Eos (Chr.Kløcker) Arendal,	Navn: "EOS"
1/1897: A/S Eos (Chr.Nielsen) Larvik	do
12/1899: Rederiselskabet Eos (Nils P.Høyer) Skien	do
/1910: A/S Eos (J.Jørgensen) Skien	do
/1914: G.M.Bryde, Kristiania	do
5/1915: A/S Caracas (G.M.Bryde) Kristiania	"CARACAS"
/1915: innsatt motor: Bolinder, BHK ?, Fart:?	
1/1916: A/S M/S Caracas (Stian Løvold) Kristiania	do
5/1917: A/S Ørums Rederi (Nils A.Ørum) Kristiania	do
9/1917: Torpedert og senket den 2/9 i pos. 130 n.m.NW av Cape Finisterre av tysk ubåt UB 49 (Kapitänleutnant Hans von Mellenthin) på reise Philadelphia til La Pallice med maskinolje.	

(Kilde: <https://www.sjohistorie.no/no/skip/8786/>)



Elverum Kreditbank

Banken ble stiftet 3. november 1917 med en aksjekapital på 2.5 millioner kroner, fordelt på aksjer á kr 500-.

I 1922 fikk banken problemer og måtte nedskrive aksjekapitalen til 1.5 millioner kroner, og aksjenes pålydende ble nedskrevet til kr 300-. Med jevne mellomrom måtte aksjekapitalen skrives ytterligere ned uten utbetaling til aksjonærene.

I 1936 var kapitalen kun 250,000 kroner.

Den 1. mars 1957 overdro banken hele sin formue til Christiania Bank og Kreditkasse og ble en filial av denne.



Feiringklinikken

Feiringklinikken ligger idylliske omgivelser ved Mjøsa, i Eidsvoll kommune i Akershus fylke. Feiringklinikken er en pasient eid spesialisert sykehus som tilbyr voksne hjertesyrke utredning, behandling og rehabilitering. Feiringklinikken eies av LHL, Landsforeningen for hjerte og lungesyke, og behandler pasienter som har forsnevringer eller tette blodårer i hjertet, samt pasienter med hjerteklaffefeil. Siden oppstart i 1989 har Feiringklinikken gjennomført mer enn 70,000 hjerteundersøkelser og over 50 000 hjertebehandlinger.



Fevigs Jernskibsbyggeri

Selskapet ble etablert i 1890. Reorganisert i 1895 med en aksjekapital på kr. 146.000, fordelt på 292 aksjer a kr. 500.

Skipsbyggeriet var Sørlandets største av sitt slag omkring århundreskiftet 1900, og også betydelig i landsmålestokk.

Initiativtakere til bedriften var brødrene Jacob - og Carl A. Boe. De eide et treskipsbyggeri i Fevikkiln, noen km. øst for Grimstad, men skjønte nå at treskutenes tid snart var omme.

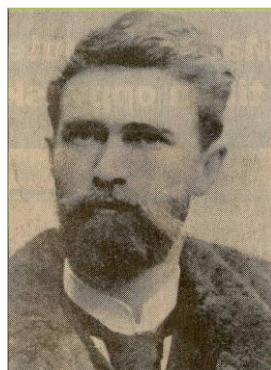
De bygget opp et moderne verft, og ansatte landets ypperste skipskonstruktør, bergenser Randulf Hansen som driftsleder. Han hadde blant annet utdannelse fra England, som den gang var sentrum for verdens jern og stålskipsbygging.

Da dette var en svært kapitalkrevende industri, ble det snart behov for tilførsel fra eksterne kapitalkilder. En bekjent av Randulf Hansen, briten Robert Scafton, kom derfor inn i bildet. Han løste ut de fleste norske interessentene, og ble nesten eneeier av verkstedet.

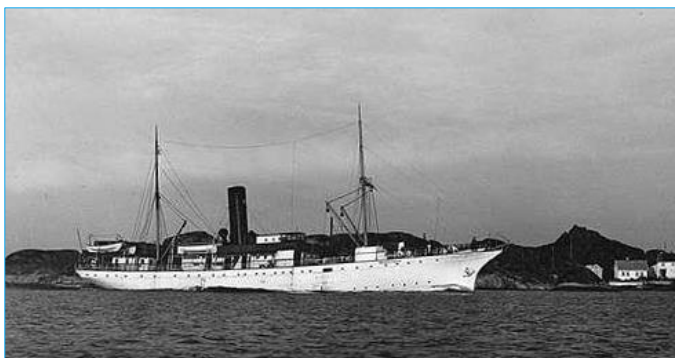
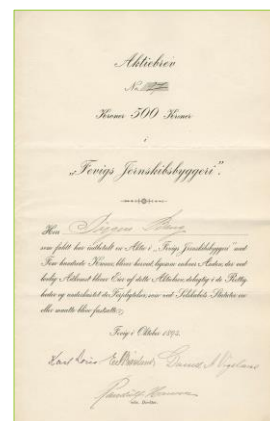
Sommeren 1891 ble byggenr. 1, stålbarken Odd levert fra verftet, og de følgende par år ble flere stålseilskip sjøsatt. Man fikk deretter så sin første kontrakt på bygging på et dampskip, et kystruteskip for Arendals Dampskibsselskab, levert i 1894. Skipet var på 661 br. t., og hevdes av mange å ha vært det vakreste rutefartøy som noensinne har trafikkert norskekysten. Det fikk da også navnet "Dronningen" (Velkjent fra utallige postkort). På denne tid ble landets skipsbyggerier rammet av ordremangel, og for Fevigs Jernskibsbyggeri resulterte dette i at hele arbeidsstokken ble oppsagt høsten 1894. Den engelske eieren trakk seg også ut grunnet kapitalmangel.

I 1895 ble bedriften refinansiert, og virksomheten kom i gang mot slutten av året. Etterhvert som konjunktorene bedret seg, økte også landets behov seg for en fornyelse av skipsflåten, og nye ordre strømmet inn til bedriften.

I 1898 sto således hele 7 skip under bygging samtidig, og verkstedet



Randulf Hansen ble sett på som en genial skipskonstruktør og skipsbygger i sin samtid.



beskjeftiget ca. 300 mann. Året etter sjøsatte man dampskipet Ansgar, på hele 6.000 tonn dw., inntil da det største skip som var bygget i Norge. På grunn av ordretilgangen måtte man i året 1900 øke arbeidsstyrken til hele 400 mann. Dette året sjøsatte man skip på tilsammen 10.000 tonn dw., hvilket var norsk rekord, fra ett og samme verft.

I 1903 ble den siste stålskipsskute levert fra verftet, og fra nå ble det kun bygget dampskip. Her må nevnes at Fevigs Jernskibsbyggeri kun bygget skipsskrogene, så derfor måtte nybyggene slepes til andre verksteder for å få installert kjeler og maskineri der. Ofte skjedde det i England. Dette ble etterhvert et stort drawback for bedriften, og da man i tillegg på ny fikk føling med sviktende konjunkturer, ble sluttstrek for aktieselskapet Fevigs Jernskibsbyggeri, satt i 1909.

Sett i et historisk perspektiv, representerer Fevigs Jernskibsbyggeri en meget interessant del av landets skipsbyggingsindustri. Når det gjelder jern - og stålseilskip, er det bygget tilsammen 27 enheter her i landet. Hele 14 av disse ble levert fra Fevigs Jernskibsbyggeri! Verkstedet rakk dessuten å sjøsette over 70 skip, før det gikk dukken.

I "Grimstad Sjøfarts Historie" heter det så treffende at--- sitat "verkstedet historie ble kort, men eventyrlig, og produksjonen gjennom de nærmere 20 år de virket, var uten sidestykke i landet". Et par år etter nedleggelsen, ble verkstedet overtatt av Kristianiafirmaet, Jensen & Dahl, og videreført under navnet A/S Sørlandets Skibsbyggeri. Endelig i 1917 ble verkstedet overdratt til Fredrikstad mek. Verksted.

Man fortsatte med skrogbygging, for så å slutføre maskininstalleringen i Fredrikstad. Ca. 30 dampskip ble bygget ved verkstedet i denne perioden, fram til midt på 1920-tallet. Etter dette ble det stans i driften, og maskineri og utstyr demontert og flyttet til Fredrikstad.

Skrevet av Ivar Drange

Kilder: Grimstad Sjøfarts Historie v/ Birger Dannevig, 1971

Skipsbygging i sommerparadis

v/ A.Bjørklund i Agderposten 28.3 1992

Norske Obligationer og Aktier

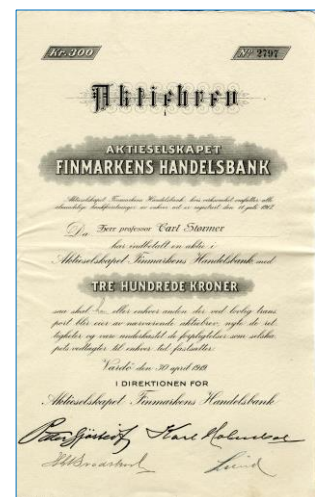
v/ Carl Kierulf & Co. div. årg.

Finmarkens Handelsbank

Banken ble stiftet under "jobbetiden" i 1917. Banken var en typisk lokalbank, med mange fiskere som kunder. Banken var "uheldig" og ble et offer for revolusjonen i Russland i 1918. Det var en utstrakt handel med nabolandet i øst og man tok ofte oppgjør i rubler. I 1920 måtte banken ta et tap på tre ganger aksjekapitalen og det var "kroken på døra" for banken i mai 1921.

Banken ble dermed den første norske banken som måtte innstille etter "jobbetiden".

Norges Bank sikret at innskyterne ikke skulle lide tap! Denne praksis ble naturlig nok ikke fulgt ved senere bank konkurser.



Fjeldsæter Sanatorium

Ble åpnet i 1899. Arkitekt var Axel Guldahl Sr. Ved foten av Gråkallen, 340 meter over havet var den høyest beliggende av alle plassene i Bymarka. Opprinnelig var stedet en seter fra begynnelsen av 1700 tallet. Fra slutten av 1800 tallet ble Fjeldsæter et populært utfartssted for skiløpere og Trondhjems Skiklubb hadde sitt faste møtested her. Et anneks

«Sporten» ble også bygd, til bruk for turgåere.

Opprinnelig var

Fjeldsæter

Sanatorium en

helseheim, for

personer som var

plaget av kroniske

sykdommer, som blant

annet den alvorlige

sykdommen

tuberkulose. Fra

1912 ble sanatoriet

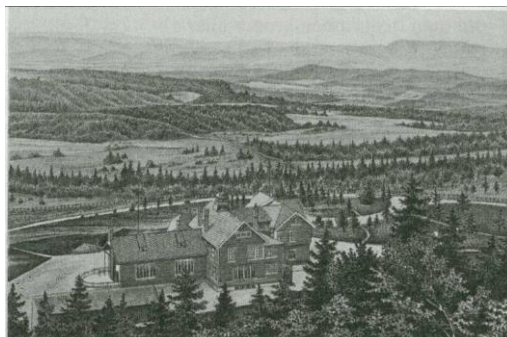
benyttet som vanlig hotell.

Hovedbygningen som var i sveitserstil ble ødelagt

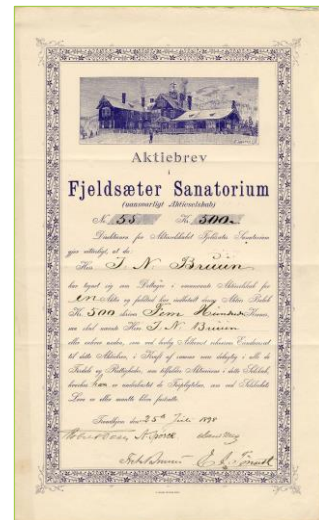
av brann i 1917, mens «Sporten» stod igjen og ble

drevet videre som hotell og restaurant. I 1946 ble også denne bygningen

ødelagt av brann, og tomte er i dag parkeringsplass.



Fjeldsæter Sanatorium. Bildet er en skisse laget ut fra et foto før 1910.



Fløibanen

Selskapet ble offisielt åpnet 15. januar 1918.

Ideen om å bygge transport til Fløyen ble lagt

frem i 1895 av John Theodor Lund. Arbeidet med å

bygge Fløibanen startet i 1914. Linjen var ferdig

i 1918. I dag eier Bergen kommune 44 prosent av

selskapet, resten er på private hender. Fløibanen

er en skinnegående kabelbane for

personbefordring. Lengden er 850 meter, og

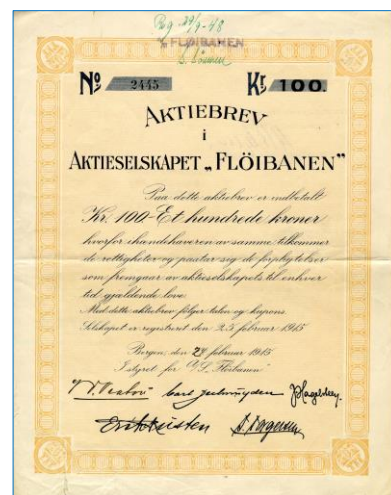
høydeforskjellen er 300 meter. Turen tar

vanligvis fem til seks minutter. Banen er en av

Bergens mest besøkte turistattraksjoner. Det er

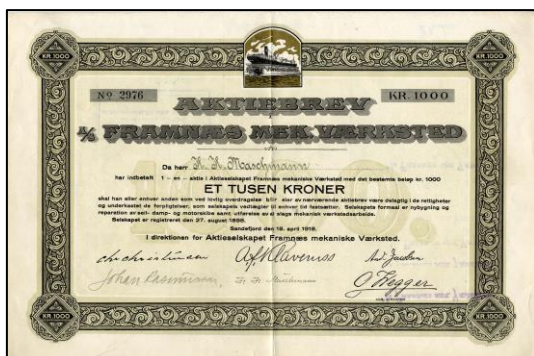
ikke uvanlig med mer enn en million passasjerer

årlig.



Framnæs Mek. Værksted

Framnæs Skibsværft ble etablert i 1892, etter at grunnlegger Christen Christensen hadde kjøpt Rødsverven og andre omkringliggende verft. Da det gradvis ble nødvendig å endre fokus fra trebåtar til skip av stål, måtte

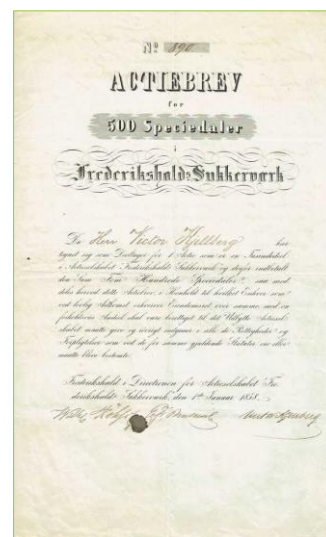
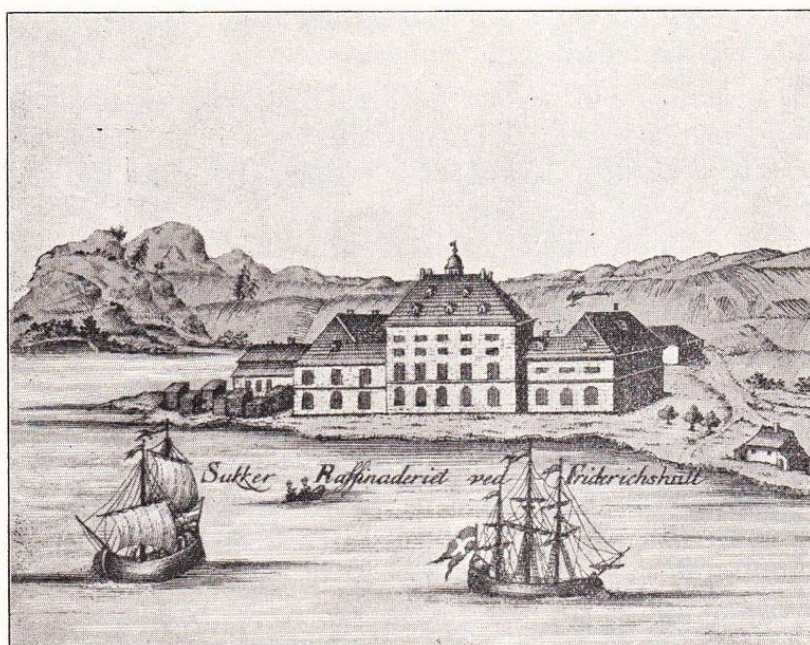


Ross Mount går av stabelen

verftet gjennomgå store investeringer, ble selskapet i 1889 omdannet til et aksjeselskap kalt A/S Framnæs Mek. Værksted. Christen Christensen var fortsatt den dominerende aksjonær og styreformann, til han døde i 1923. Det største bidraget til Christen Christensen var innen hvalfangstindustrien, der han var den første som starta med hvalfangst i Antarktis. Ved verftet ble der bygd de skuter som utforsket polarområdene. Her bygde de hvalflåten som igjen bygde Sandefjord. Her bygde de Nordens største flytedokker og kraner og her bygde de den første norske boreplattformen. I tillegg ble også utallige skip reparert og ombygd ved verftet. Blant de rundt 200 skip som ble bygget ved verftet, var blant annet skoleskipet Christian Radich. Framnæs Mek. Værksted var i flere årtier byens største arbeidsplass. I nesten 100 år var Framnæs Mek. Værksted en av hjørnesteinsbedriftene i Sandefjords næringsliv, helt til det ble nedlagt i 1987. I dag er det vanskelig å forestille seg hva Sandefjord hadde vært uten dette stolte verftet.

Fredrikshalds Sukkerværk

Sukkerraffinaderiet som det het på den tiden, eller «Sukkerhuset» i dagligtalen, ble etablert av Niels Carstensen Tank som et interessentskap. Direksjonen hadde imidlertid sitt sete i Christiania, hvor også de fleste av aksjonærene hørte hjemme. Sukkerverket har sine røtter tilbake til 1500-tallet. I 1733 ble Rød herregård overtatt av familien Tank da Carsten Tank d.e. kjøpte stedet. Sukkerverket lå i nærheten av Rød, men det er ikke riktig å si at Sukkerverket var en del av herregården. Slekten Tank stammer fra Danmark. Hans sønn Carsten Nielsen Tank tok borgerskap i Halden i 1720 og grunnla et handelshus som varte i over 100 år og i perioder hørte til Norges mest betydeligste. Hans sønn igjen Niels Carstensen Tank (1725-1801) videreførte virksomheten med utførsel av trelast og svensk jern. Han grunnla sukkerraffinadeverket i Halden i 1752, etter å ha fått kongelige privilegier til dette av kong Fredrik V (1746-1766) i 1751. Det tok ca. to år bygge Sukkerverket og fra 1754 var det i drift. Rød Herregård gikk videre over til sønnen Carsten Tank (også kalt Carsten Tank d.y. og Carsten Nielsen Tank) (1766 -1832), forretningsmann i Halden og politiker, bl.a. statsråd i 1814 og president i lagtinget i 1821. Carsten Tank var grosserer, skipsreder og trelasthandler i Halden og eide Rød herregård der han bl.a. anla terrassehage med dammer og lysthus. Visstnok skal han ha eid omkring hundre eiendommer, tobakksfabrikk, flere sagbruk og store skogeiendommer. Tank var en av de 41 ledende norske borgere som bidro til å gjøre opprettelsen av Det Kongelige Frederiks Universitet (Universitetet i Oslo) mulig gjennom donasjoner. Han bidro med 10 000 riksdaler. Trelastkonjunktturene gikk ham imot, han lyktes ikke i å få solgt eiendommene til tidligere markedspris, slik at han tapte sin formue og i desember 1829 måtte inngi oppbud og gikk konkurs. Svigersønnen Peter Martin Anker kjøpte Rød herregård og Tank bodde på eiendommen til sin død.



Sukkerverket lå i nærheten av Rød herregård, på en liten odde ved utløpet av Tistaelven. Sukkerverket hadde enerett til å forsyne det Sønnefjeldske med raffinert sukker og sirup. Unntatt fra eneretten var sukker innført fra sukkerverkene i København. Peter Martin Anker overtok all virksomhet og drev denne videre. Peter Martin Anker drev sin egen virksomhet stort sett innenfor de samme

næringene som svigerfaren, og kjøpte deler av hans eiendommer og virksomheter. Sukkerverket må ha fått problemer rundt 1850-tallet da det opptas et obligasjonslån på 6000 Spd fra svenske långivere av Peter Anker og en Stang. Senere samme år overdras Sukkerverket til svenske interesser. I 1854 får så Fredrikshald Sukkerverk en ny direktør, Victor Kjellberg, og det inviteres til nytegning av aksjer så vel i 1854 som i 1856. Det tilbudte aksjebrev er fra denne emisjonen og er datert 1. januar 1858 og utstedt til selskapets direktør Victor Kjelling pålydende hele 500 Spd. Han satt også i styret og har signert aksjebrevet. Dette nye selskapet som i sin helhet var eiet av svensker fikk problemer allerede på slutten av 1850-tallet og besluttet å selge bedriften. Årsaken til dette var at Stortinget hadde vedtatt en betydelig øking av tollsatsene på sukker og sirup. Svenskene så ikke at de da kunne drive med overskudd, og ville selge Sukkerverket til en pris av 80.000 Spd. De hadde selv betalt 500.000 Spd. noen år tidligere. Nye eiere skulle betale inn i tre avdrag med 5% rente. Med dette utgangspunktet inviterte herrnene P. Anker, Ole M. Stang og Georg M. Hansen til «Actietegning og dannelse av et Actieselskab til Sukkerverkets Fremtidige Drift» den 7. oktober 1861. Den samlede aksjekapital skulle være 250.000 Spd. fordelt på aksjer a 100 Spd, med innbetaling av 32 Spd. pr. år. Initiativtakerne P. Anker og Ole M. Stang tegnet seg for henholdsvis 200 og 50 aksjer. I tillegg ble det tegnet ca. 100 aksjer i poster på 1 til 15 aksjer slik at den totale aksjekapital ble 374.000 Spd. Aksjebrev fra denne emisjonen er ikke kjent. Det tilbudte aksjebrev er det eneste kjente i Fredrikshald Sukkerverk og er derfor å anse som unikt og musealt. Det medfølger en god del gammel dokumentasjon med aksjebrevet, blant annet avskrift av de kongelige bevillinger (octroyer).

Kilde: Østlandets Aksjebrevforening Auksjonskatalog #2-2017/Oddvar Walle Jensen

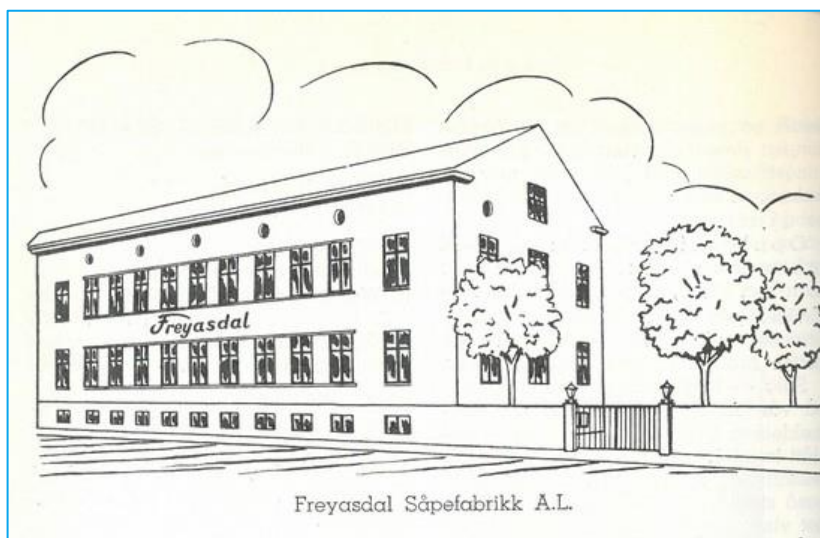
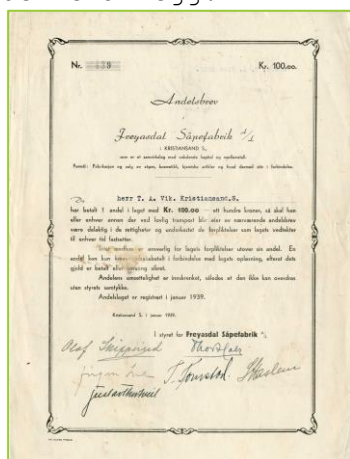
Freyasdal Såpefabrikk A/L

Kilde: <http://industrimuseum.no/Freyasdal>

En av tilsammen fire såpefabrikker som lå i Kristiansand. Fabrikken flyttet fra sine lokaler til Fagerholt hvor fabrikken lå da den gikk konkurs i 2009. Etter konkursen startet den opp med nye eiere, men er nå kun en forhandler og ingen produsent.

Dette er teksten fra Det Norske Næringsliv - Vest-Agder fylkesleksikon i 1953:

Fabrikken ble startet i 1888 og ble etter brann i 1924 gjenoppbygget i større og moderne format. I 1939 ble fabrikken omdannet fra aksjeselskap til andelsselskap hvor kun kjøpmenn og grossister kan bli medlemmer. Selskapets kapital og fonds utgjør kr 481,100. Disponenter er Chr. Krauss og Fredrik Malt, og styret består fortiden av: S. Haslem, formann, Knud Knudsen, begge Kristiansand S., Peter W. Lura, Haugesund, T. Tomstad, Vanse, Sverre Kjær, Tønsberg og Ivar H. Hartvigsen, Arendal. Fabrikken omsetter sine produkter over hele landet og har kommisjonslager i praktisk talt alle byer. Produksjonen omfatter alle artikler som sorterer under såpebransjen unntatt pulver. Freyasdal grønnsåpe er landskjent og fabrikkens store utvalg av førsteklases toalettsåper har nytt stor anerkjennelse gjennom årrekker. De øvrige produkter som husholdningssåpe, barbersåpe og den uovertrufne såpespon er kjent og skattet av de fleste. Fabrikken har i de senere år utvidet betraktelig og disponerer nå et helt moderne anlegg.



I boken Rusleturer på Valhalla og Kongsgård, av Inger Johanne og Knut Mæsel og Jan Henrik Munksgaard i fra 2004, står det også om denne såpefabrikken - i boken kalles den Freyasdal Sepefabrikk.

Den opprinnelige fabrikken som ble etablert i 1888 av Severin Drangsholdt, lå på Kongsgård. Etter brannen i 1924, ble fabrikken som tidligere nevnt bygget opp igjen, men da ble det på området som gikk under navnet Kjempegravane. Da fabrikken etablerte seg på nytt var disponenten Wilhelm Krauss. Midten av 1920-årene var preget av lavkonjunktur, og fabrikken skal ha slitt økonomisk den første tiden. I tillegg var det stor konkurranse på såpemarkedet, i Kristiansand skal det ha vært seks såpefabrikker på dette tidspunktet!

Etter krigen ble det oppgangstider, og i 1947 utvidet fabrikken. I 1960 kjøpte Freyasdal opp det som var den eldste såpefabrikken i byen, Wallhalla Sepefabrikk. Etter hvert som årene gikk, ble det tungvint og urasjonelt å produsere i fire etasjer, og det ble besluttet å bygge ny. I

1983 sto lokalene på Fagerholt ferdig og her holdt fabrikk til fram til konkursen i 2009.

Hovedproduktet hos Freyasdal såpefabrikk var grønnsåpe, både i fast og flytende form. Men i perioder ble det produsert nesten hele spekteret av renholdsprodukter, fra bonevoks, avfettingsvæsker og massasjekrem brukt av fysioterapeuter. I mange år var det grønnsåpe fra Freyasdal såpefabrikk som gjorde glattkjøringsbanene såpeglatte.

Frølich-Passagen

Fritz Heinrich Frølich (født 22. juli 1807, død 1877) var en norsk forretningsmann. Han startet flere bedrifter i Kristiania og omegn, hvorav den mest kjente var Nitedals Tændstiksfabrik. F. H. Frølich etablerte også Liadalens Krudtverk ved Ljanselva, og han var medgrunnlegger av Christiania Creditkasse. Hans kontor lå i Kirkegaten, hvor man i dag finner Frølichpassasjen. Gården gikk på hans tid under kallenavnet «Noahs Ark», fordi man fikk kjøpt alle tenkelige ting der. Frølich tok initiativet til å bygge den såkalte «Frølichbyen», flere en- og toetasjes hus i soltørket leire ved Geitmyrsveien. De ble tegnet av Georg Andreas Bull, og tolv av dem er bevart. Hans mål om å innføre tørket leire som et vanlig byggemateriale i Norge lyktes ikke. Han tok også initiativet til å anlegge en offentlig park på St. Hanshaugen, ikke langt fra Lovisenberg der han hadde en byløkke. På Frølichs tid var tømmerkjøerne på Strømsveien en plage for andre, og han skal ha hatt med seg et posthorn for å skremme dem av veien når han kjørte der. For å få en mer langsiktig løsning på problemet var han en av de første som foreslo å anlegge en jernbanelinje til Eidsvoll.

Kilde: Østlandets Aksjebrevforening Auksjon 2-2017



Ganger Rolf

I år, 5. mai 2016, skjedde det, Ganger Rolf ble innfusjonert i Bonheur. Et ærverdig gammelt selskap eksisterer ikke lenger!

Selskapet ble grunnlagt i 1895 av Bertrand Eugen Heyerdahl. Selskapets opprinnelige kapital var på 125,000 kroner fordelt på 100 partsbrev a 1250kr. Allerede året etter ble kapitalen doblet til 250,000 kr. I 1900 ble Thomas Fredrik Olsen (1857-1933), Thomas Fredrik Olsen (1897-1969) som er far til dagens Petter (1948-) og Fred. Olsen (1929-) valgt som disponent for selskapet.

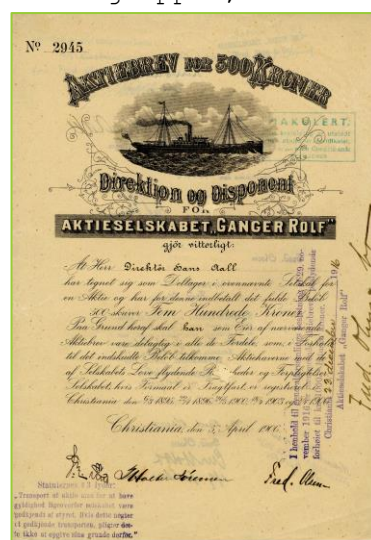
I 1906 ble selskapet slått sammen med dampskibsselskapet Østlandske Lloyd, og kapitalen ble nå 3.5 mill. kroner.

Fra selskapets web side (som vil forsvinne) kan vi lese følgende: Opprinnelsen til selskapet kan vi spore tilbake til fremveksten av den moderne norske skipsindustrien. Utviklingen fra seil til damp, og senere til motorskip, har bidratt til en voksende virksomhet i lasteskip og passasjerskip. Bortsett fra tidligere interesser i flyindustrien og skipsbygging, har konsernets virksomheter tradisjonelt vært maritimt relatert.

Tankvirksomheten var på noen stadier en stor del av gruppen, men har nå blitt redusert. Gruppen spilte en viktig rolle i utviklingen av offshore olje- og energisektoren i Norge, f.eks. gjennom sin virksomhet i verftsindustrien, og var en av pionerene i offshore borevirksomhet i Norge, hvor det i dag opererer en flåte av borerigger både på norsk sokkel og internasjonalt.

Konsernets fokus på energisektoren har utviklet seg til en utvidelse på fornybar energi. Investeringer i vindkraft ble først gjort i 1996, og har siden resultert i et eierskap av en portefølje av vindparkprosjekter i Skandinavia og i Storbritannia. Å dra nytte av erfaring fra shipping og fornybar energi, har konsernet siste årene utvidet til offshore vindindustrien hvor det opererer flere fartøy for installasjon og service av vindturbiner.

I dag omfatter konsernets virksomhet offshore boring, fornybar energi, shipping / offshore vind, cruise og andre investeringer. Investeringene er i stor grad utført i samarbeid med Bonheur ASA.



de

Kilder:

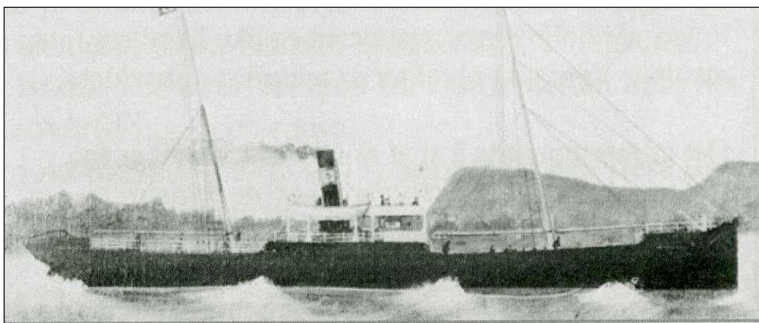
<http://www.ganger-rolf.com/?nid=87322&lcid=1033>

Handelsregistret fra 1895, 1896, 1900

Haandbok over Norske Obligationer og Aktier utgitt av Carl Kierulf, 6te utgave, 1913.

Garonne

Blant de norske rederier som kastet seg inn i linjefarten var Fearnley & Eger, kanskje et dem som hadde de beste forutsetninger for å lykkes. I



D/S Garonne, bygget 1883. ved Kockums verft i Malmø.
Det forliste i 1897.



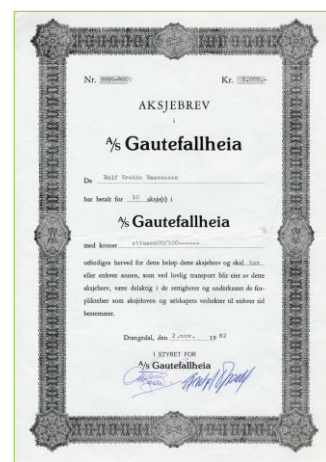
August 1881 underrettet Fearnley & Eger om at D/S «Elgen» på 570 tonn ville bli ekspedert fra Christiania til La Rochelle og Bordeaux. Fraktgrunnlaget for linjen var for utgående turer i alt vesentlig trelast, tremasse og senere cellulose. På hjemturen var det stykkgoods, vin, brennevin og industriprodukter.

I 1883 dannet F&E et nytt selskap D/S Garonne. Aksjekapitalen var på kr 200 000.1 sin linje på Bordeaux møtte de hard konkurranse med Svenske Lloyd. Da konkurransen ble svært følelig for begge parter ble det innledet et samarbeid. I årene som fulgte var utviklingen gunstig og det ble tegnet stadig nye kontrakter. I 1914 hadde linjen 12 skip. Under krigen ble det store materielle tap og i 1916 trakk man seg ut av Europa farten. I 1917 var det bare 2 skip igjen i Bordeaux ruten. Rederiet hadde gått inn for et omfattende byggeprogram under krigen. Fram til utgangen av 1919 var det kontrahert hele seks skip.

Ved utgangen av 1921 hadde Garonne 10 skip. Mellomkrigstiden ble en vanskelig tid for Garonne. Ved utbruddet av 2 verdenskrig hadde de 7 små skip. Under krigen mistet de 4 av sine skip. I 1945 ble selskapets struktur helt endret. I den siste årsberetningen oppgir Garonne å ha eiendeler i 22 av F&E's skip. 3 skip opprettholdt den gamle linjen på Vest- Frankrike helt frem til 1959.

Gautefallheia

Gautefall alpinsenter ligger ved Gautefall Turisthotell i Drangedal og ble åpnet for bruk i 1976. Det er Telemarks største skisenter. Det er en stolheis, fem skitrekke og ett skiband.



Geilo Taubane

Geilo er et tettsted og ei bygd i Hol kommune i Buskerud. Kravet om taubane ble etter hvert presset frem. Taubanen ville lette både opp- og nedstigningen til og fra fjellet. Særlig da for utenlandske turister som er lite vant med å gå på ski. Sesongen blir også lengre, for skiføret holder seg lengre oppe på fjellet enn nede i dalen. A/S Geilo Taubane ble stiftet i 1944. Etter mye motgang, særlig med en del grunneiere, lyktes det styret å få denne i drift i 1954. Lengden var 750 meter, med en høydeforskjell på 250 meter. Taubanen kostet 750,000 kroner. Trafikken øker hvert år, og siste årene har banen hatt når 50,000 opp eller nedkjøringer.



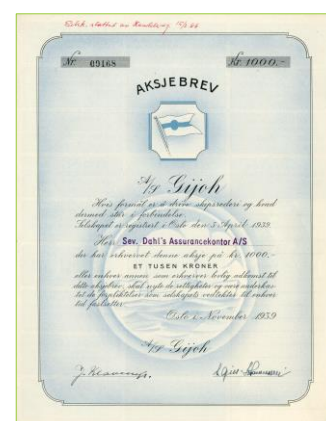
Geir

Dette skipsaksjeselskapet ble stiftet i 1968. Bak selskapet stod Thomas F. Pekete og Cato Christensen. Styreformann var Kaare Wikborg. Dette var et lite rederi som investerte i diverse kommandittselskaper innen tanktonnasje. I 1973 flyttet rederiet til Tønsberg. Selskapet fikk tank krisen på sytti tallet «midt i fanget», slik at konkurs ble et faktum i 1977. Motivet på aksjebrevet er «Brig Geir» av Kragerø, eid av reder Consul T. M. Wiborg. Trolig har «Geir» røtter tilbake til denne Consul Wiborg, da minst to av skipene til A/S Geir bar navnet Wiborg.



Gijoh

Selskapet ble etablert i 1939 i Oslo, med en aksjekapital på kr 220,000. Selskapets disponent var P. Swanstrøm. Selskapets eneste skip ser ut til å ha vært motortanskipet «Biwi», som ble torpedert under andre verdenskrig, men sank ikke og det ble totalt ombygget i Sverige i 1944. Selskapet ser ut til å ha blitt avvirket tidlig i 1960 årene, da det var uten egen tonnasje.



Glørud Nikkelkompagni

Selskapet som eide en av de minste nikkelforekomstene i landet, ble etablert i 1876.

Gruvene lå i Rakkestad kommune i Østfold.

Aksjekapitalen var på 240,000 kr., fordelt på kun 60 aksjer á kr. 4,000.

Driften pågikk i bare 2-3 år, med et belegg på ca. 35 mann på det meste. Allerede før 1880 var driften nedlagt, grunnet et enormt fall i nikkelpriisen.

Aksjebrevet er egenhendig signert og utstedt til industrigrunderen Chr. Anker, som også var en av selskapets største aksjonær.



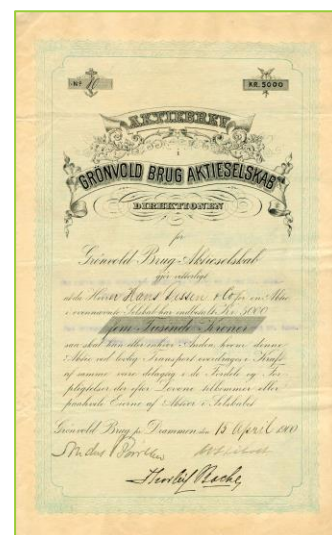
Grønvold Brug

Selskapet ble dannet i 1871, og et aksjeselskap den 18. januar 1900. Formål var å drive en sagbruks- og høvleri bedrift samt utsalg av trelast. Aksjekapitalen var på 400,000 kroner fordelt på aksjer á 5000 kr. Halvparten ble inbetalt innen 1. februar 1900 og resten innen 15. april 1900.

Direksjonen bestod av Anders Marinus Børresen, Nils Petter Wilhelm Stibolt og Thorleif Bache alle fra Øvre Bragenæs.

Alle 3 har egenhendig signert aksjebrevet som er datert Grønvold Brug pr Drammen 15. april 1900.

Kilde: Handelsregistret fra 1900



Gwent S.S.

Vi vet lite om dette rederiet. Mest sansynlig er brevet fra 1905 da S. L. Christie fra Bergen overtok selskapet. Han er en av de som har signert aksjebrevet. Vi vet at selskapet var registrert den 9. mars 1905 med forretningskontor i Fane (Bergen). Aksjekapitalen var på 46,800 kroner fordelt på 52 aksjer a 900 kr. I selskapets styre satt Søren Louise Christie (fra Fane), Ernst Mowinckel og Halfdan Grieg (begge fra Bergen). Alle 3 har egenhendig signert aksjebrevet.

Vi vet litt om skipet:

Dette var et dampskip bygget for frukt transport bygget i **1876** av «E. Withy & Co., Middleton, Hartlepool, England.» for Jacob Christensen m.fl. i Bergen. Det var på 814 tdw, 670 brt og 397 nrt med en lastekapasitet på 26,000 ft³.

Det het fra leveringen «Gwent», og har beholdt navnet gjennom hele sitt liv.

1887 ble det solgt til Kulkompaniet af 1871 (Bergen).

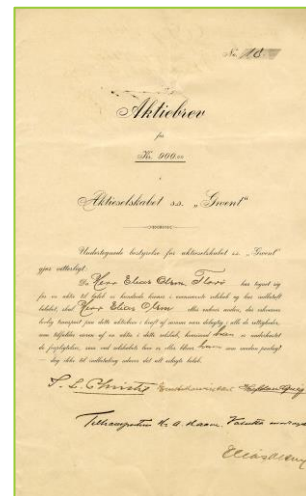
1889 Solgt til Jacob Christensen m.fl. (Bergen) for bruk i fruktfart fra Karibien /Sentral Amerika til USA. Videresolgt til I/S Gwent ved Elias Olsen fra Florø.

1895 Solgt til E. Olsen m.fl. Florø.

1903 Solgt til SS Gwent's A/S, H. Eie, Bergen.

1905 Solgt til A/S D/S Gwent, S. L. Christie, Bergen.

1908 Havarerte den 18 juli på Langanes, på Island i reise fra Leith, Scotland til Seydisfjord, Vapnafjord og Husavik (Island med kull. S. L. Christie eide flere skip rundt 1907-08, bl. a. «Beatrice» bygget ved BMV, «Ravn» bygget ved Stavanger Støberi & Dok.



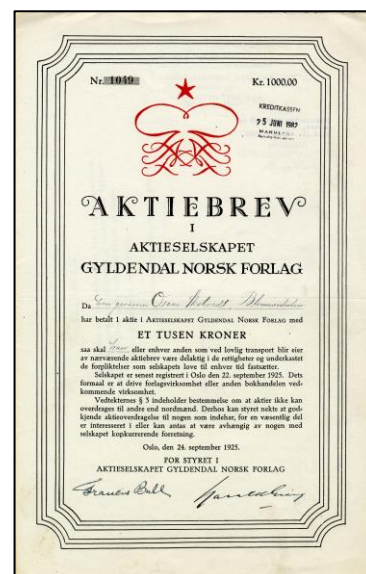
Kilde:

<http://skipshistorie.net/Fruktskip/Tekster/UKJ10118890300000%20GWENT.htm>
Handelsregistert fra 1905.

Gyldendal Norsk Forlag

Selskapet ble stiftet i 1904 under navnet A/S Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag Hovedexpedition. Navnet ble i 1925 endret til Gyldendal Norsk Forlag i 1925, etter at norske interesser hadde klart å fremskaffe norsk aksjekapital for å kjøpe norske forfatterrettigheter fra det danske forlaget Gyldendal i København. Denne hendelsen omtales ofte som «hjemkjøpet». Det nye forlaget ble oppkalt etter det danske forlaget, som siden tidlig på 1800-tallet hadde vært både Danmarks og Norges ledende forlag. I styret satt prominente personer som Statsminister Johan Ludvig Mowinckel, fabrikkeier Johan H. Andresen, professor Frances Bull og Harald Grieg, som var selskapets første direktør fra 1925 til 1941. Selskapet driver den dag i dag i beste velgående og etter flere oppkjøp og fusjoner, er selskapet et betydelig forlag og mediebedrift.

Mange aksjebrev i selskapet har vært eid av Knut Hamsun og andre i hans familie. De betinger en høyere verdi.



Hasseldalens Jernskibsbyggeri

Selskapet ble etablert i Hasseldalen nær Grimstad ved århundreskiftet, 1900. Gjennom hundrevis av år hadde stedet vært en betydelig aktør når det gjaldt bygging av treseilskuter.

Nå lakket denne industrigren mot slutten, og fremsynte shippingmenn i byen så muligheten for etablering av et jern og stålskipsbyggeri på stedet. Bedriften fikk en aksjekapital på kr 150,000, fordelt på 300 aksjer á kr 500. Selskapets historie ble meget kort, da man allerede i 1903 måtte kaste inn håndkledet, grunnet sviktende konjunkturer. Inntil da hadde man rukket å bygge ialt 7 skip. En del av de gamle bygningene er bevart, og fungerer i dag som et privat museum, eiet av skipsreder Atle Bergshaven.



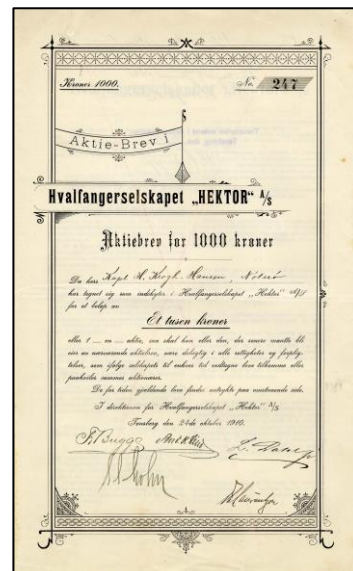
Hektor (Hvalfangerselskapet)

Selskapet ble stiftet i oktober 1910 som H. Hvalfangerselskapet av konsul Finn Bugge. Aksjekaptalen var i starten kr 450,000, men ble senere utvidet flere ganger. I 1912 endret det navn til kun Hektor. Selskapet hadde et nært samarbeide med Hvalen A/S og de hadde konsesjon på fangst ved Syd Shetland, hvor de hadde en landstasjon, kokeri og en guanofabrikk. I 1914 overtok Hektor hele Hvalen A/S, de hadde også 1/3 av aksjene i Tenvik Trankokeri. I 1928 ble det engelske selskapet Hector Whaling dannet med en aksjekapital på 300,000. Selskapet var på denne tid et stort hvalfangerselskap med 3 kokerier, et transportskip og 21 fangstbåter.

Selskapet drev i mange år lønnsom drift og aksjonærene fikk i flere år gode utbytter. I 1928 kjøpte Nils Bugge den tidligere passasjerbåten «Medic» som ble bygget om til flytende kokeri og fikk navnet «Hektoria» (II)». Den ble så i 1932 flagget ut til selskapet Hektoria Ltd. i London som Nils Bugge og Harald Krogh Hansen hadde etablert i 1928.

Hektoria Ltd. endret etter krigen navn til Hector Whaling Company Ltd., senere til United Whalers. Landstasjonen på Syd Shetland ble lagt ned i 1931 som en følge av lave priser på hvalolje.

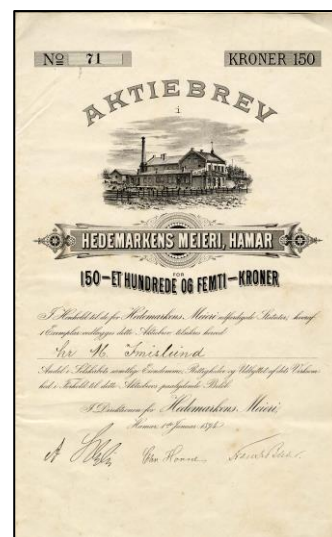
Selskapene drev med hvalfangst frem til slutten av 1950 årene, da fangsten på grunn av stor overbeskatning ble forbudt i de sørlige farvann.



Hedemarkens Meieri

Selskapet ble dannet i 1892. Aksjekapitalen var på 63,900 kroner fordelt på 426 aksjer a 160 kroner. Det ble registrert 26. januar 1894. Formålet var tilvirkning og salg av smør og ost samt salg av melk. Selskapets styre besto av Andreas Sæhlie, Christian Horne og Frants Kristian Blehr. Alle 3 har egenhendig signert aksjebrevet fra 1894.

Vi kjenner kun til et brev fra 1894.



Hedemarkens Potetmelfabrik

Selskapet ble etablert i 1908 som et andelslag. Selskapets formål var å skaffe andelseierne den til enhver tid best mulig avsetning og betaling for deres leverte produkter. Andelseiere måtte være jordbrukere. Alle andelseiere hadde både rett og plikt til å levere et visst kvantum pr. andel. En stor eier var Atlungstad Spritfabrikk, og dette andelsbrevet ble transportert til herr Rittmester Ebbe Astrup Atlungstad pr. Otterstad i 1919. Signert av direksjonen i Atlungstad Spritfabrikk. I 1922 ble aksjebrevet videretransportert til godseier Berthelsen på Børstad gård, Vang pr. Hamar.

I 1933 ble det foretatt en vedtektsendring i og med at selskapets andelskapital ble satt til kr. 8.720 fordelt på hele andeler a 20 kr, $\frac{1}{2}$ andeler a 10 kr og $\frac{1}{4}$ andeler a 5 kr. Ingen fikk eie mer enn 10 andeler. I 1933 ble andelsbrevet overført til Erik J. Berthelsen på Børstad gård. Siste registrerte eier av dette andels-brevet var Erik J. Berthelsen, også fra Børstad Gård.

Selskapet ble oppløst i 1983 ved at andelsbevisene ble byttet om til andeler i A/L Brumunddal Potetleverandør-forening. Selskapets gamle bygninger står den dag.

Kilde: Østlandets Aksjebrevforening Auksjon 2-2017



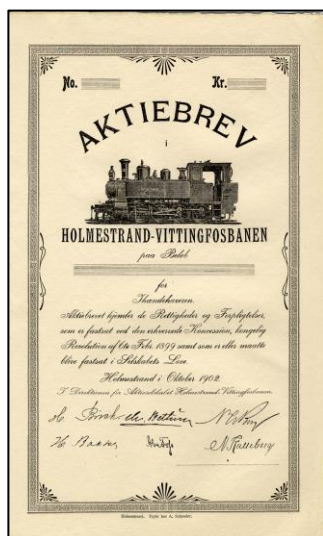
Holmenkolbanen

Holmenkolbanen ble konstituert i 1896. Banestrekningen ble bygd ut i tre Etapper. Banens oppstart regnes ofte fra 31.05.1898. I 1975 overtok AS Oslo Sporveier Holmenkolbanen, men først i 1992 ble selskapet formelt oppløst.



Holmestrand-Vittingfosbanen

Denne private jernbanelinjen ble åpnet i 1902. Selskapets aksjekapital var på ca. 685,000 kr. Vi vet med sikkerhet at det ble utstedt aksjebre med pålydende 100, 500 og 10,000 kr.

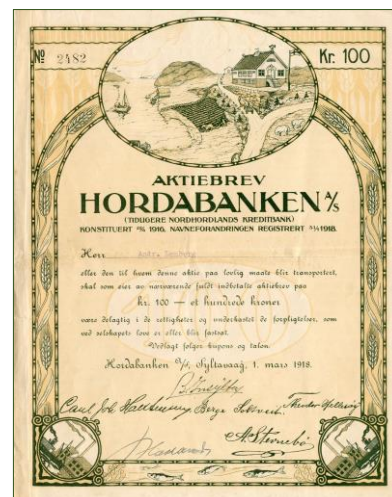


Jernbanestrekningem var ca 30 m, og deler av den var felles med Tønsberg-Eidsfosbanen.

En viktig årsak til etableringen av banen var transport fra Vittingfos Tresliperi, som produserte tremasse av tømmer, fløtet ned Numedalslågen. Banen var meget lønnsom den første tiden, men etterhvert ble den utkonkurrert av bilen og lagt ned i 1938.

Hordabanken

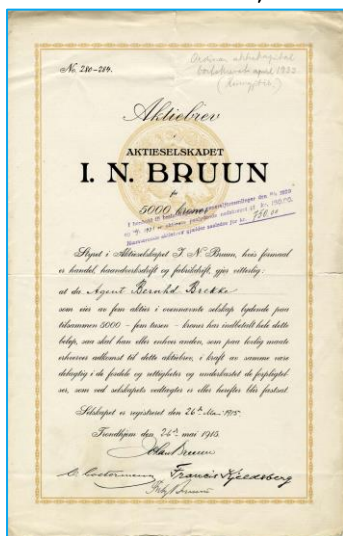
Banken så dagens lys i April 1916, under navnet Nordhordalands Kredittbank. Aksjekapitalen var på beskjedne 50,000 kr. I 1918 ble denne utvidet til kr. 300,000 og navnet forandret til Hordabanken A/S. Hovedkontoret lå i Syltavåg nær Bergen. På grunn av store tap utover i - 20 årene, ble banken satt under offentlig administrasjon i 1926, og året etter trådte den i likvidasjon



I. N. Bruun

Selskapet ble etablert 5. mai 1915 og registrert 26. mai 1915 i Trondhjem. Aksjekapitalen var på 300,000 kroner fordelt på aksjer a 1000 kr. Formålet var handel, håndverksdrift og fabrikkdrift. Kontoret lå i Trondhjem.

Styret besto av Overrettssakfører Johan Nicolay Bruun, grosserer Johan Carl Goltermann, konsul Francis Kjeldsberg, grosserer Fritz Tandberg



Bruun, agent Bernhard Brekke og grosserer Christian Thaulow. (alle fra Trondhjem). J. Bruun, Goltermann, Kjeldsberg og F. Bruun har alle egenhendig signert aksjebrevet fra 26. mai 1915.

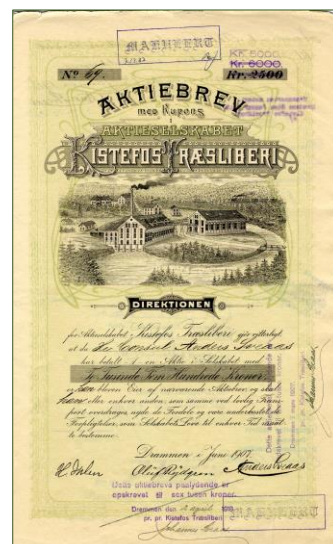
Fra Brønnøysundregistret:

Selskapet eksisterer i 2016, org. Nr 910864920. Dagens aksjekapital 100,000 kroner. De holder til i Harald Bothers vei 45 i Trondheim. Registrert under dagligvarer. De har en butikk i Ranheim.

Kilde: Handelsregistret 1915 + Aksjebrevet

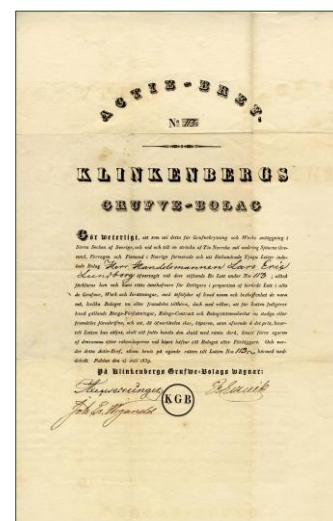
Kistefos Træsliberi

Tremassefabrikken ble grunnlagt i 1889, av consul Anders Sveaas. Aksjekapitalen var på kr 300,000, fordelt på 60 aksjer, og beliggenheten var ved Randselva, like nedenfor Jevnaker. Selskapets økonomi var meget god, og i 1907 ble aksjekapitalen oppskrevet til kr 900,000, uten innbetaling. Etter dette besto kapitalen av 360 aksjer, hver pålydende kr. 2,500. Selskapets drift fortsatte frem til 1955, da Follum Fabrikker overtok selve driften ved anlegget. I 1983 ble bedriften solgt til nabobedriften A/S Viul Tresliberi. Nåværende eier, Christen Sveaas, barnebarn av grunnleggeren, kjøpte selskapet tilbake i 1993 og driver i dag stedet som et meget kjent industrimuseum.



Klinkenberg Grufve-Bolag

Dette gruveselskap ble etablert i Falun i 1839, og er således egentlig et svensk selskap. Av selskapets formalsparagraf går det imidlertid klart frem at man foruten drift i Sverige, også satset sterkt på gruvedrift i Norge, nærmere bestemt i Røros-traktene. I 1840-årene drev man Klinkenberg Kobbergruve nær Aursundsjøen, nord for Røros. Selskapet hadde dessuten rett til drift omkring innsjøene Fæmunden og Feragen, øst for Røros. Vi kjenner ikke aksjekapitalens størrelse, men selskapet besto av 120 parter.

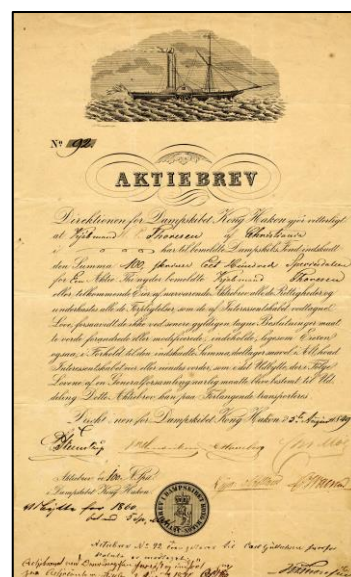


Kong Hakon DS

Av Leif Bjornes

Innledning

Jeg ble for få år siden oppringt av Thomas Støving Berg som skrev på boka "Stemmer fra Elva" - Fetsund Lenser, Fløtingens historie i Fet, (Blant annet Glommavassdraget og Øyeren). Han spurte om jeg om hadde kjennskap til aksjebrevet i Kong Håkon? Da jeg i mange år har hatt dette aksjebrev i min samling, sendte jeg ham et skannet bilde av aksjebrevet som også ble trykket i boken. Som takk for dette, mottok jeg i juni måned en flott 484 siders bok, som i ord og bilder gir en meget grundig beskrivelse av fløtingen og mye annet av livet i og rundt vassdragene. I boken blir også flere skip som var tilknyttet vassdraget og fløtingen beskrevet og det første maskindrevne skipet var hjuldamperen Kong Håkon. Det eneste jeg visste om skipet før jeg leste boka var at det hadde gått på Øyeren, så det var veldig artig å få historien bak dette aksjebrevet,



Første dampskip på Øyeren

I 1848 ble det bestemt at det skulle anskaffe et dampskip som skulle settes i drift på Øyeren. Formålet var at skipet skulle brukes til tømmersele, gods og passasjertrafikk. Det var ikke så enkelt på den tiden å skaffe til veie et dampskip. Den norske verftsindustrien var ubetydelig og et dampskip var sett på som en stor anskaffelse. Lillehammer kjøpmannen Ludvig Wiese, som selv hadde gått i bresjen for å anskaffe Mjøsa sitt første dampskip "Jernbarden" i 1841, tok på seg oppdraget på vegne av aksjeselskapet. Han hadde gode forbindelser i England og med deres hjelp kontraherte han Øyerens første dampskip ved et stort veft nær Newcastle.

Vinteren 1849 komme skipet i bitvis som stykkgoods til Strømmen. Her ble skipet klinket sammen. En sommerdag i 1849 ble skipet høytidelig sjøsatt på Nitelva. Den hadde på et tidligere tidspunkt var den behørig døpt og fikk navnet Kong Håkon. Det var ingen stor båt. Hjuldamperen hadde kun en 45 Hk. Maskin. I tillegg hadde skipet to master som kunne rigges med seil. Tømmerselepingen over Øyeren ble nå lettere og mer effektivt, men ikke så godt som man hadde håpet. Trekkraften fra den lille motoren var i minste laget og skipet kunne bare brukes i godvær eller når der var medvind. Det hendte flere ganger i motvind at skipet ikke maktet å gå fremover, men gikk i stedet bakover, noe som var riktig ille. under perfekte værforhold kunne slepet ta 300 tylfter tømmer.

Kong Håkon var en flerbruksbåt som også gikk med gods og passasjerer fra Sandnestangen til Strømmen. I sommerhalvåret ble der også arrangert lystturer om søndagene. Om bord var der restaurant og musikk. For en ur retur billett i 1851 kostet 60 skilling for menn, 36 skilling for damer og 18 skilling for de som ikke var konfirmert. Så dette var nok en tur for de «kondisjonerte» i det norske samfunnet på den tiden. Uten tømmerlep kunne hjuldamperen komme opp i 10 knops fart, som var en svimlende fart på den tiden. Der gikk med store mengder ved eller kull for å holde farten oppe.

Etter hvert som tømmermengden økte ble det mer og mer klart dampskipets trekkraft var for liten, ettersom flere tømmerlep måtte utsettes på grunn av

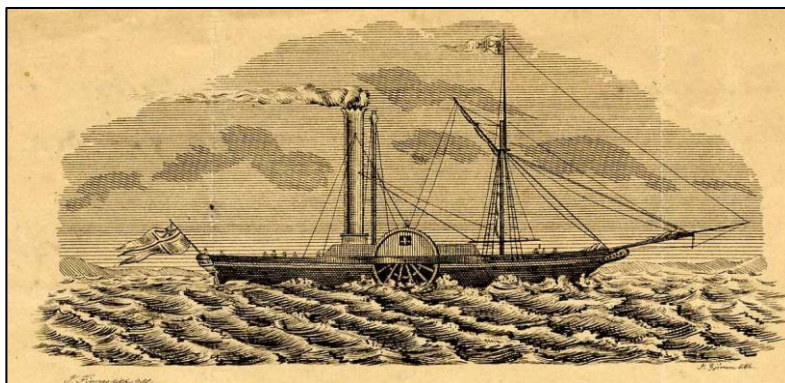
værforholdene. Etter bare 13 år var Kong Hakons tid på Øyeren forbi., Ny og langt kraftigere hjuldamper ble bestilt ved Nylands Mekaniske Verksted, denne fikk navnet D/S Øyeren og satt på fart på Øyeren i 1863.

«Kongen» fikk likevel en ny sjanse, da den ble solgt til et aksjeselskap tilknyttet Hovedbanen. Skipet ble da noe ombygget, tilpasset gods og passasjer trafikk. I mai 1863 gikk den sin nye ruter, hvor den skulle korrespondere med toget på steder som Mørkefoss, Lillestrøm, Christiania, Gahn, Flateby med flere.

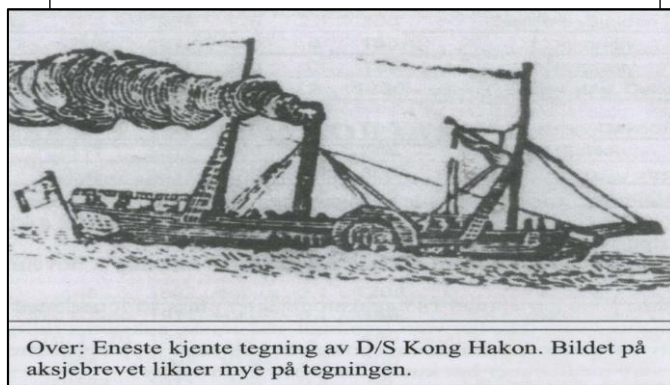
Etter bare en sesong gav Hovedbanen opp: Driftsutgiftene var for store og skipet var vanskelig å manøvrere. Kongen ble deretter lagt opp på Stasjonsstranda ved jernbanestasjonen i Fetsund. Etter flere mislykkede salgsforsøk, ble skipet i august 1865 frembudt på auksjon. Hovedbanen godtok ikke det høyeste budet på 900 speciedaler (kr 3600). Like etter auksjonen stod det å lese i Morgenbladet «Man bør ikke tilintetgjøre en god og brukbar ting, bare fordi man i øyeblikket ikke finner anvendelse for den». Dette er den siste sikre dokumentasjon man har av D/S Kong Håkon. Mye tyder på at den ble liggende på stasjonsstranda svært lenge før den ble hugget opp. Trolig skjedde dette i 1903.

Aksjebrevet

Dette er det eldste norske aksjebrev som er dekorativt, som jeg kjenner til i privat eie. Aksjebrevets pålydende er 100 speciedaler. (kr 400) Jeg vet ikke hvor stor selskapets aksjekapital var. I 1860 ble der ifølge påtegning på aksjebrevet utbetalt 5 speciedaler i utbytte. Siste påtegning i aksjebrevet er datert i september 1870 via lensmann Melbye utbetales et ukjent beløp.



DS Kong Hakon fra aksjebrevet



Et meget sjeldent aksjebrev, som vi kjenner til to eksemplarer av i markedet. Kun en gang omsatt på auksjon, da det i Larvik 2007 ble omsatt for kr 4,200 + salær. (Dette aksjebrev var i en firer kvalitet.).

Kilder: Fetsund Lenser - stemmer fra elva - fløtingens historie i Fet Av Thomas Støvind Berg. Aksjebrevet selv.

Kongsberg Sølvverk

Kongsberg Sølvverk (1623-1958) var landets første bergverk som kom i varig drift. Det har vært Norges viktigste bergverk, og var en tid et av de største sølvverk i Europa. Man regner med at ca. 300,000 årsverk er nedlagt i bedriften, sammenlignet med ca. 115,000 ved Røros Kobberverk, som det nest største. Bortsett fra to perioder, 1628-1661, og 1673-1683 har sølvverket vært eiet av Staten. Det er dessuten drevet privat drift på noen av forekomstene, i periodene 1806-1816, og 1857-1921. Antall arbeidere nådde sitt høydepunkt omkring 1770, med ca. 4,200 ansatte, og ingen andre norske bergverk har nådd halvparten av dette tall. Gruvefeltet hadde sin utstrekning på ca. 30 km. nord-syd, og opptil 15 km. øst-vest. De rikeste og største gruvene lå ganske nær Kongsberg, litt vest for byen, langs to soner kalt Overberget og Underberget. To andre betydelige konsentrasjoner av gruver, lå i Vinorenområdet i Flesberg kommune, ca. 15-20 km. nord for Kongsberg. Det er disse gruvene vi skal vi skal se nærmere på, utover i artikkelen. Sølvverket hadde dessuten landets dypeste gruver i eldre tid, og Kongens Gruve nådde et dyp på nær 1,070 meter!

Vinorenområdet

Som nevnt ble Kongsberg Sølvverk etablert i 1623, og driften foregikk den første tiden ved det som ble verkets hovedgruver, nær byen. I de andre nærliggende distrikter var det en betydelig skjerpeaktivitet, og i 1663 ble det gjort et sølvfunn ved Vinoren, i Flesberg kommune. Noen stordrift av dette ble det imidlertid ikke, men på 1720-tallet ble nye funn gjort her, og det ble starten på en betydelig gruveaktivitet i dette området. Det var Kongsberg Sølvverk som sto for driften, som i første omgang strakte seg fra 1728 til 1805. Hele 25 gruver var i drift i kortere eller lengre perioder, og et hundretalls bygninger ble reist i området. Da sølvverket sysselsatte ca. 4.200 mann i 1770, jobbet hele 700 av disse ved gruveanleggene nær Vinoren. Det var såvisst ingen liten aktivitet som foregikk i området!

De fleste gruvene lå i en ås kalt Dronningkollen, på vestsiden av elva, (Lågen) men distriktets beste gruve, Anna Sophie Grube, lå på Lågens østside, der hvor i dag Svene Pukkverk ligger. Driften av Vinorengruvene innfridde imidlertid ikke verkets store forhåpninger, og selv om man brakte frem en god del sølv, resulterte det hele stort sett i årlige underskudd. Det het seg gjerne at gruvene ved Vinoren var rike på sølv «i dagen», men tapte seg raskt mot dypet.

Korsfjord Dampskibet

Utstedt 100 aksjer á kr 2000. Datert 29 januar 1913 i Bergen. For drift av dampskibet Korsfjord, bygget ved Bergens Mekaniske Verksted, på 2440 dwt. Disponent for selskapet var Harald Eie. I 1916 ble Bergh & Helland disponenter (Bergen). Overtatt av Nortraship i april 1940. 21 Januar 1941: Sank skipet etter kollisjon med D/S BANDAR SHAPOUR, Var da på reise Reykjavik - Hull med sildemel. 2 mann omkom.

Kilde: <https://no.wikipedia.org/>

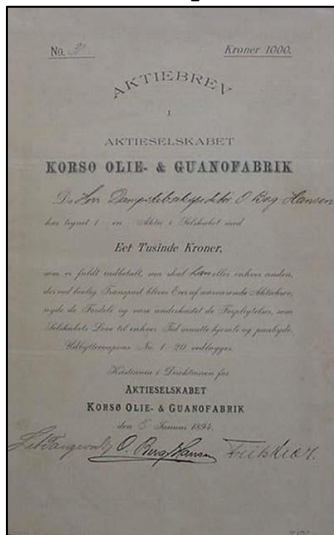


Korsø Olie- & Guanofabrik

Selskapet ble registrert 9. januar 1894. Aksjekapitalen var på 50,000 kroner fordelt på 50 aksjer a 1000 kroner. 50% av kapitalen var innbetalt.

Forretningens formål var å anlegge og drifte en fabrikk på Korsø nær Fjellbacka i Bohuslen i Sverige for tilvirkning av olje og guano av sild. I styret satt Lauritz Andreas Tangevald, Ole Andreas Emanuel Berg-Hansen og Georg Fredrik Egidius Kiær. Suppleanter var G. Christiansen og K., Oppegaard.

De tre i styret har egenhendig signert aksjebrevet.



Kringkastingselskapet

Selskapet ble konstituert 12 februar 1925 med aksjekapital på kr 350,000 og fikk i april 1926 konsesjon for sending i en radius av 150 km fra Oslo. Men fra april 1928 ble denne utvidet til å gjelde hele Syd-Norge opp til og med Nord-Trøndelag pluss Bodø med 75 km radius.

Forutsetningen for utvidelsen var at selskapet satte opp kringkastere i Kristiansand,

Stavanger, Trondheim og Bodø. Unntatt var konsesjonsområdene til Bergen og Ålesund kringkastingselskaper. Totalt bygget selskapet 10 sendere: Oslo, Hamar, Fredrikstad, Porsgrunn, Notodden, Rjukan, Kristiansand, Stavanger, Trøndelag og Bodø. Ved overføringen fra Oslo, ble det benyttet ordinære telefonlinjer. Tromsø-selskapet benyttet ikke linjeoverføring, men radio.

Den mest sentrale person i selskapet var den vel kjente Arnold Ræstad (1878–1945) Som gjennom flere tiår var en sentral media person også i mange år i NRK og i London under krigen.

I januar 1933 vedtok Stortinget at all kringkastingsvirksomhet i landet skulle gå over til statsdrift. 24 juni samme år ble lov om kringkasting vedtatt. Ifølge loven fikk Norsk rikskringkasting enerett på til å «opprette og drive stasjoner og anlegg til kringkasting av muntlige meddelelser, musikk, bilder og lignende». Dette har gitt NRK den helt dominerende plassen i norsk kringkastingshistorie. NRK overtok de fire private kringkastingselskaper med et samlet lisenstall på 131,000. Kringkastingselskapet ble innløst av NRK for kr 488,000.

Aksjebrevet er i en gulorange farge, med et svært diffust motiv. Trolig har selskapet betalt utbytte i noen av de første årene, da flere av utbyttekupongene er klippet ut.

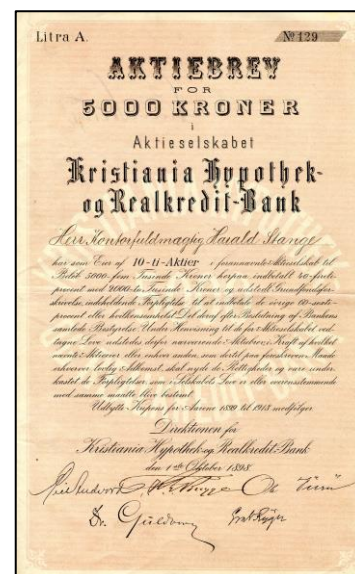


Kristiania Hypothek og Realkreditbank

Banken ble etablert i 1886 under navnet Kristiania Realkreditbank, med en aksjekapital på 2 mill. kr. I forbindelse med en kapitalutvidelse i 1898, denne gang til 5 mill. kr., ble bankens navn endret til Kristiania Hypothek- og Realkredit-Bank.

Banken led store tap i forbindelse med "Kristianiakrakket" omkring århundreskiftet, og aksjekapitalen måtte nedskrives med 50%. Mange magre år fulgte, og det var først i 1912 at banken var kommet helskinnet gjennom krisen.

Senere overlevde den alle kriser, og i 1961 ble den sammensluttet med Kristiania Folkebank, under navnet Folkebanken-Realbanken. Denne gikk inn i Andresens Bank i 1966, den gang en av landets største banker. Andresens Bank fusjonerte i sin tur med Christiania Bank og Kreditkasse (Kreditkassen) i 1980, i dag kjent som Nordea Bank.

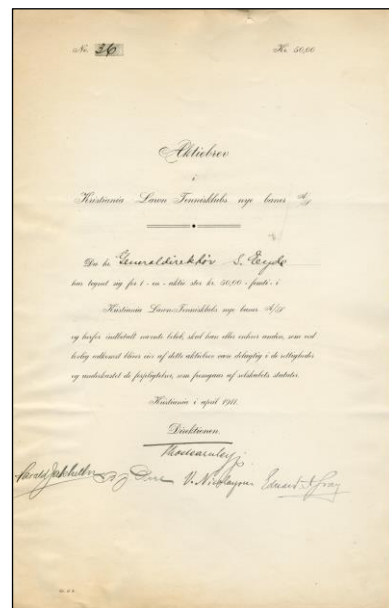


Kristiania Lawn-Tennis Klub

Selskapet ble stiftet i 1908. Klubbens tennisanlegg og klubbhus ligger på Madserud. Klubben tok i 1909 initiativ til dannelsen av Norges Tennisforbund, som ble stiftet i 1910. I 1925 ble klubbens navn endret til Oslo Tennisklub.

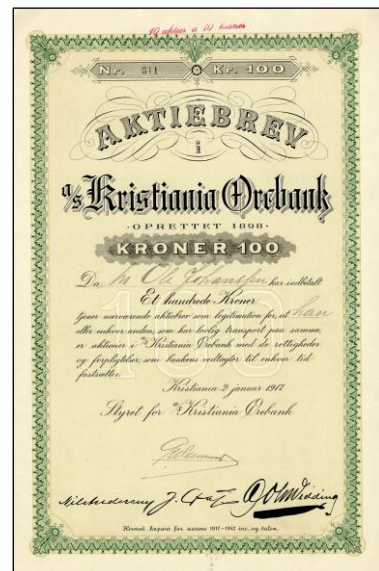
I 1911 blev der dannet et aktieselskap for utvidelse av baneanlegget på Bygdø Allé, der ble bygget to nye baner med en samlet utgift av kr. 5,500. Det ble hentet inn kr 3000 i aksjekapital, fordelt på 60 aksjer á kr. 50.

Dette er så langt vi kjenner til et unikt aksjebrev og utstedt til Sam Eyde. Brevet viser klubbens logo.



Kristiania Ørebank

Banken har sin historie tilbake til 1898, da under navnet Totalistenes Aktiebank. I følge vedtektene var det bare avholdsfolk som kunne sitte i styret! I 1901 ble navnet endret til Kristiania Ørebank. Selskapet hadde en kapitalutvidelse i 1916. I 1920 årene overtok LO aksjemajoriteten, og bankens navn var i mange år Arbeiderens Landsbank, senere Landsbanken. I dag er den en del av Sparebank 1 gruppen.



Kristiania-Fredrikshald-Rigsgrændsen Jernbane

Etter åpningen av Hovedbanen, fattet man interesse for at det kunne bygges offentlige jernbaner flere steder i Norge. I første omgang så man på jernbaner som ett blant flere ledd i en lengre transportåre, gjerne kombinert med transport til vanns.

Hovedbanen knyttet sammen Mjøsa med Oslofjorden, og lignende hensyn lå til grunn for flere av de banene som Stortinget fra og med 1857 gjorde vedtak om. I den byggeperioden som varte fram til 1883, ble samtlige statsbaner organisert som aksjeselskaper der private ble innbudt til å tegne aksjer som kunne gi utbytte hvis overskudd, men ingen innflytelse ellers over banenes drift. Stortinget krevde at det måtte tegnes en viss andel aksjer for et baneprosjekt, før Stortinget vedtok banen og bevilget den resterende del av anleggskapitalen.

I årene fra 1862 til 1883 åpnet en rekke mer eller mindre løsrevne banestrekninger i hele Sør-Norge. Det startet med Hamar Grundsetbanen og Kongsvingerbanen i 1862. Deretter fulgte Størenbanen, Randsfjordbanen, Drammensbanen, Rørosbanen, Jærbanen, Smaalensbanen, Hedmarksbanen, Meråkerbanen, Drammen-Skiensbanen og endelig Vossebanen. 1563,4 km offentlig jernbane ble tatt i bruk. I 1883 ble det en pause i byggingen av flere jernbaner, og samme år ble det iverksatt en ny administrativ ordning for statsbanene med en hovedbestyrelse i Kristiania og seks distriktsadministrasjoner i Kristiania, Drammen, Hamar, Trondheim, Stavanger og Bergen. Betegnelsen «De norske Statsbaner» ble tatt i bruk i 1883, og i desember 1885 anvendes betegnelsen «Norges Statsbaner» for første gang.

Den 6. juni 1873 vedtok Stortinget å bygge Smaalensbanen.

Anleggsarbeidene, som sysselsatte ca. 3000 mann på det meste, startet i 1875. Under et besøk av kong Oscar og dronning Sophie i august 1878 ble linjen mellom Råde og Hølen prøvekjørt. Vestre linje ble offisielt åpnet 2. januar 1879, og Østre linje ble åpnet i 1882. Denne linjen ble videre forlenget til Riksgrensen.

Staten innløste alle private aksjonærer rundt 1920-tallet, og derfor er aksjebrev meget sjeldne.

(Kilde: Wikipedia.no)

Vi kjenner til 2 forskjellige utgaver fra 1880, 200kr Litra D og 400kr Litra C. Begge er sjeldne, Litra C er kjent i 8-10 eksemplarer mens Litra D er kun kjent i 1 eksemplar.

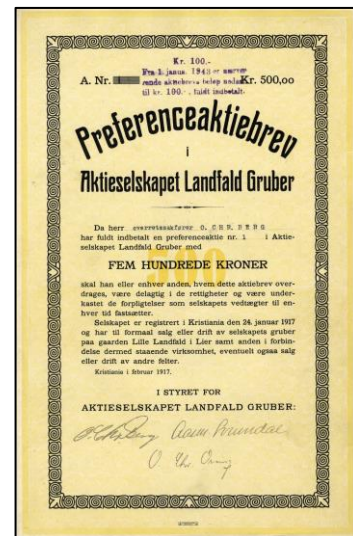


Landfald Gruver

Selskapet ble etablert i 1916, med en aksjekapital på kr. 112,500, fordelt på 100 almindelige - og 125 preferenceaksjer a kr. 500.

Selskapet var registrert i Kristiania, men gruvene lå i Lier kommune, nær Drammen. Gruvene ble drevet på molybdenglans, og pågikk i ca. 3 år frem til 1919. Belegget var på ca. 25 mann. Malmen ved gruvene viste seg å være vanskelig å behandle på vanlig måte, og det ble gjort smelteforsøk som resulterte i at man fikk fremstilt ca. 8 tonn av et produkt kalt ferromolybden-matte. Prosessen foregikk ved selskapets eget smelteverk i Sandvika, Bærum. På grunn av det voldsomme prisfallet på produktet etter første verdenskrig, ble arbeidet deretter innstilt.

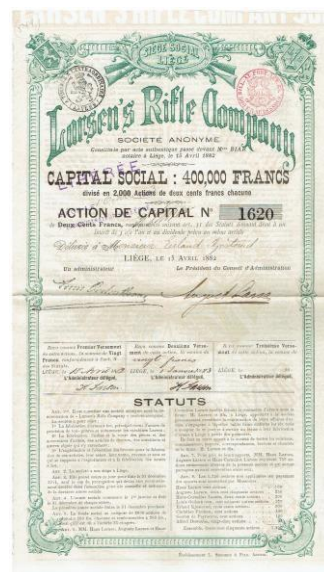
Under ledelse av det tysk-kontrollerte A/S Det Norske Bergselskap, ble driften gjenopptatt i 1941, og denne fortsatte frem til 1944, nå med ca. 20 mann i arbeid. I denne driftsperioden ble det utvunnet tilsammen ca. 3 tonn molybdenglans.



Larsens Rifle Company

Denne bedriften er en etterfølger av et tidligere selskap med samme navn. Bedriften ble reorganisert i 1887 og et nytt aksjeselskap ble etablert med en aksjekapital på kr 50 000 fordelt på 50 aksjer a kr. 1000. Hovedaksjonær var en stor gårdeier i byen, Anton J. Sørby. Forretningen lå i Storgata 1, mens verksted og fabrikk holdt til i Møllergt. 17. Der foregikk blant annet masseproduksjon av Remington-hagler, og fabrikasjon av Schous sylinderrifler som var mye brukt i norske skytterlag frem mot århundreskiftet. Selskapet produserte også kjelker og annet utstyr til Fritjof Nansens polarekspedisjon i 1890-årene. I 1903 ble aksjekapitalen skrevet ned fra 50 000 til 30 000 kroner fordelt på 50 aksjer a kr 600. Nye aksjebrev ble utstedt i 1905 og blant de nye eierne finner man direktør Gudolf Andersen, skipsreder Fred. Olsen og grosserer P. Holter Sørensen. Forretningen og verkstedet ble flyttet til Karl Johansgt. 5 hvor bedriften senere holdt til. I 1909 ble Gudolf Andersen eier av 35 av selskapets 50 aksjer, og han ledet selskapet i 50 år! Under Gudolf Andersens ledelse fortsatte den gode utviklingen: I 1918 ble kapitalen forhøyet til kr 90 000 ved overføring fra fond. I alle år opprettholdt forretningen det gode renommé gjennom sitt salg av førsteklasses varer, så vel geværer som annet sportsutstyr. Selskapets verkstedsavdeling reparerte alle typer våpen, men også ski, skøyter, kjelker og sykler. Man produserte blant annet patroner, store tunge miniatyrrifler, mikrometersikter, dioptersikter og diopterkorn. Vår olympiamester fra Berlin i 1936, Willy Røgeberg var utdannet børsemaker og hadde sin arbeidsplass i over 15 år hos Larsens Våbenforretning. Bedriften ble nedlagt og avviklet på 1970-tallet. Aksjebrevet er signert av Georg Andersen, P. Holter Sørensen og Arthur Andersen.

Kilde: Ivar Drange, Scripo-Nytt nr. 46 sept. 2010



Larsens Våbenforretning

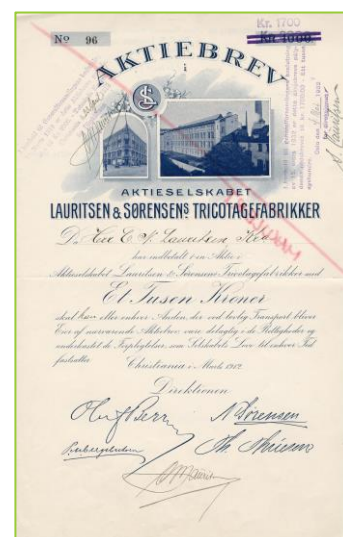
Denne bedriften av en etterfølger av et tidligere selskap med samme navn. Bedriften ble reorganisert i 1887 og et nytt aksjeselskap ble etablert med en aksjekapital på kr. 50,000 fordelt på 50 aksjer a kr. 1000. Hovedaksjonær var en stor gårdeier i byen, Anton J. Sørby. Forretningen lå i Storgata 1 mens verksted og fabrikk holdt til i Møllergt. 17. Der foregikk blant annet masseproduksjon av Remington-hagler, og fabrikasjon av Schous sylinderrifler som var mye brukt i norske skytterlag frem mot århundreskiftet. Selskapet produserte også kjelker og annet utstyr til Fritjof Nansens polarekspedisjon i 1890-årene. I 1903 ble aksjekapitalen skrevet ned fra 50,000 til 30,000 kroner fordelt på 50 aksjer a kr 600. Nye aksjebrev ble utstedt i 1905 og blant de nye eierne finner man direktør Gudolf Andersen, skipsreder Fred. Olsen og grosserer P. Holter Sørensen. Forretningen og verkstedet ble flyttet til Karl Johansgt. 5 hvor bedriften senere holdt til. I 1909 ble Gudolf Andersen eier av 35 av selskapets 50 aksjer, og han kom til å lede selskapet i 50 år! Under Gudolf Andersens dyktige ledelse fortsatte den gode utviklingen: I 1918 ble kapitalen forhøyet til kr. 90,000 ved overføring fra fond. I alle år opprettholdt forretningen det gode renommé gjennom sitt salg av førsteklasses varer, så vel geværer som mye annet sportsutstyr. Selskapets verkstedsavdeling reparerte alle typer våpen, men også ski, skøyter, kjelker og sykler. Man produserte blant annet patroner, store tunge miniatyrrifler, mikrometersikter, dioptersikter og diopterkorn. Til slutt et par ord om vår olympiamester fra Berlin i 1936, Willy Røgeberg. Han var utdannet børsemaker og hadde sin arbeidsplass i over 15 år hos Larsens Våbenforretning. Bedriften ble nedlagt og avviklet på 1970-tallet. Aksjebrevet er egenhendig signert av Georg Andersen, P. Holter Sørensen og Arthur Andersen!

Kilde: Ivar Drange, Scripo-Nytt nr. 46 sept. 2010)



Lauritsen & Sørensens Tricotagefabriker

Selskapet ble etablert i 1898 på grunnlag av sammenlutning mellom C.N.Lauritsens trikotfabrik, startet i 1878 og N.Sørensens trikotfabrik, startet i 1883. Produksjonen omfattet trikotasje og strømper, med merket "Lasør". På 1950-tallet hadde firmaet 250 funksjonærer og arbeidere. Aksjebrevet vi kjenner til er fra en kapitalutvilse i 1912. Da økte de kapitalen fra 360,000 til 600,000 kroner. I styret satt da N. Sørensen, C. N. Lauritsen, Oluf Berrum, P. M. Engebretsen og Th. Thuesen. Alle disse har egenhendig signert aksjebrevet. Ett nytt selskap vi ble senere startet i 1977 med navn «Lasør».



Lillesand-Flaksvand Jernbane

Innledning

Blant aksjebrevsammlere er få samlerbransjer så populære som jernbaneaksjer. Såvel nasjonalt som inter-nasjonalt. Dette kan nok ha flere årsaker, men jernbaneutbyggingen verden over var jo i mange tilfeller avgjørende for utviklingen av den industrielle revolusjon, som fant sted på 1800-tallet. Kommunikasjons-messig var jernbanen en revolusjon i seg selv, tidligere måtte jo mennesker som ikke var bosatt nær havet, stort sett nøye seg med hest og kjerre, dersom de skulle ut på reise. Bilen fikk som kjent ingen betydning kommunikasjonsmessig her i landet før utpå 1900-tallet.

Ser vi på Norge, så ble den første jernbanestrekning, Norsk Hoved-Jernbane, åpnet i 1854. Denne gikk fra Kristiania til Eidsvold, og var 67.8 km. lang. Halve aksjekapitalen til dette selskap var forøvrig engelsk.

Den første stambane i landet var Rørosbanen, bygget i perioden 1862 - 1877. Den hadde sitt utgangspunkt på Hamar, gikk via Elverum, opp Østerdalen, over Røros, til Trondhjem. I 1880 ble Hedemarksbanen mellom Eidsvold og Hamar åpnet, og fra da kunne man ta toget fra Kristiania til Trondhjem. Andre stam-baner som for eks. Bergensbanen og Dovrebanen ble bygget etappevis, og åpnet først i 1909 og 1921.

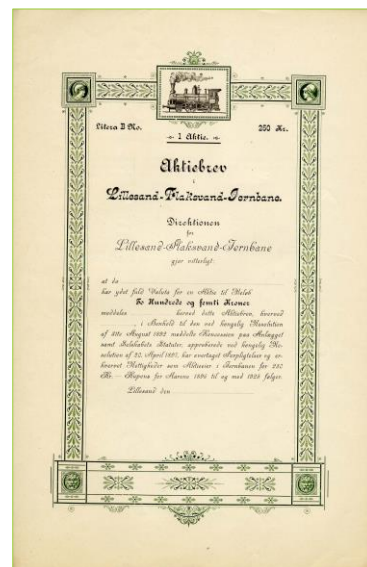
I perioden 1862 - 1883 var det en meget sterk jernbaneutbygging i Norge. Banene som ble bygget hadde betegnelsen Statsbaner, og ble finansiert som aksjeselskaper, der såvel det offentlige, som privatpersoner, ble invitert til å delta som aksjonærer.

Etterhvert ble flere større regionbaner bygget, mange av dem i 1870 - 80 årene. Blant de største kan nevnes Smålensbanen, eller Kristiania-Fredrikshald-Rigsgrændsen, som var det offisielle navnet på selskapet som trafikkerte strekningen. Vestfoldbanen, eller Drammen-Laurvig-Skien Jernbane, var også en betydelig bane. Også Kongsvingerbanen og Meråkerbanen kan nevnes, og begge disse ble knyttet til det svenske jern-banenettet. Blant aksjebrevsammlere er også Jærenbanen, Stavanger - Egersund, og Bergen-Vossevangen kjent. Etter nesten 10 års stillstand ble det påny fart i jernbaneutbyggingen. Nå var det særlig utbyggingen av de mange mindre privatbanene som sto på agendaen. Disse utbyggingene hadde sin storhetstid mellom 1892 og 1910.

Privatbanene var organisert som aksjeselskaper, men også her var Stat, Fylke, og kommuner viktige medspillere, som store aksjonærer.

Lillesand - Flaksvand Jernbane Sørlandets første bane Planlegging - Utbygging - og drift

Allerede i 1874 ble Lillesand Jernbanekomite etablert, og planlegging om å starte jernbanedrift på strekningen Lillesand - Flaksvand, i Birkenes kommune, tok til. Viktigste årsak for å anlegge banen, var videretransport av tømmeret som på denne tid ble fløtet ned Tovdalsvassdraget. Mye av tømmeret skulle leveres til sagbruk i Aust Agder, og dette ble fløtet videre ned mot Kristiansand. Dette var en lang omvei, som kostet både tid og penger. Dessuten måtte tømmeret passere gjennom tømmerrenna ved Boen Bruk i Tveit, og her visste godseier Hegermann å ta seg godt betalt, i form av avgifter.



I 1884 tok amtmannen i Nedenes kontakt med indredepartementet, og det endte med forslag om å bygge banen. Forslaget ble endelig vedtatt av Stortinget i 1891, og konsesjon for jernbanedrift meddelt 31 august 1892. Våren 1893 fikk ingeniørfirmaet Nicolay N. Sontum fra Bergen, kontrakten for bygging av anlegget. Samme firma bygget også Nestun-Os banen ved Bergen, som ble åpnet i 1894. Denne banen var landets første private jernbaneanlegg, dersom man ser bort fra en mindre strekning på Sulitjelmabanen i Nordland.

Arbeidet ved Flaksvandbanen tok til på forsommeren 1893, og banen ble offisielt åpnet av statsråd Peder Nilsen, den 3 juni 1896, som landets tredje privatbane. Banen ble med dette den første på Sørlandet. Setesdalsbanen ble åpnet bare få måneder senere.

Flaksvandbanen var en av landets første «tertiære» jernbaner. (Ofte kalt «Tertittten») Denne benevnelsen ble gjerne brukt om baner som hadde lite trafikkgrunnlag, og heller ikke var tilknyttet noen Hovedbane. Banen måtte av denne grunn bygges, og drives så rimelig som overhode mulig. Dette gav seg utslag i små og lette lokomotiver, smalsporet og svingete skinnegang, meget enkle personvogner, samt svært lav hastighet.

Gjennomsnittshastigheten var kun 20 km. i timen! Selskapet disponerte bare to små lokomotiver, innkjøpt fra Tyskland. Disse hadde en trekkkraft på 100 hk., altså som en middels personbil i dag! Lokomotivene var utstyrt med nummer og navn: «No. 1. Lillesand», og «No. 2. Flaksvand». Man disponerte i alt 32 vogner, derav 3 person vogner med sitteplass til 6 personer i hver. Disse var utstyrt med trebenker langs veggene, og i midten av kupeen sto en liten vedovn, som de reisende selvsørget for å holde liv i. Spør om ikke svundne tider også kunne ha sin spesielle sjarm!! Selv om banen var av beskjedne lengde, måtte mye penger skaffes. Finansieringen var et spleiselag mellom staten, amtet, (fylket) og lokale investorer, som hovedsakelig bestod av kommuner som hadde nytte av anlegget. Bare i uhyre liten grad var private aksjonærer involvert i selskapet.

Aksjekapitalen var fordelt med 100,00 kr. På Staten. Amtet skjøt inn kr. 20,000, Lillesand kommune 181,500, Birkenes kommune 60,000, Vestre Moland kommune (nå en del av Lillesand) 28,700, Herefoss kommune (nå en del av Birkenes) 13,300, Mykland kommune (nå en del av Froland) 9,500, og Vegusdal kommune (nå en del av Birkenes) 3,500 kr. Dessuten bidro privatpersoner i Åmli kommune med skarve 850 kr. Selskapets aksjekapital var med dette på 417,350 kr.

Som vanlig ble utbyggingen dyrere enn budsjettet, og Staten og Amtet gav i tillegg et tilskudd på hhv. 100,000 og 20,000 kr. Banens kostende kom dermed på kr. 537,350.

På tross av sin beskjedne størrelse, ble banen en viktig faktor i distriktets industriutvikling. Særlig i Birkenes vokste det opp flere større bedrifter, takket være denne. Banen hadde dessuten stor betydning som kommunikasjonsmiddel mellom by og land, i en tid som ellers var fattig på fremkomstmidler, hvis man da ser bort fra hesteskyss. Banens lengde var ca. 16,6 km., og langs denne var det i alt 8 stasjoner og stoppesteder. Ved endestasjonen Flaksvand, var det bygget en såkalt



Over: Fra Sandvad i siste del av anleggsperioden da det ble benyttet lokomotiv til transport av grus og materialer.

Under: Lillesand stasjon, tog med tommer nylig ankommet fra Flaksvann.



«kjerrat», som trakk tømmerstokkene opp fra elva, og lastet dem over på jernbanevognene.

I hele 57 år dampet de to små lokomotivene seg fram på skinnegangen, men til slutt ble også disse sliterne innhentet av utviklingen, (bilen). Den 15 juni 1953 la «loket» ut på sin siste reise. Betegnende nok med et tømmerlass fra Flaksvann til Lillesand havn. Selskapet Lillesand-Flaksvand Jernbane fortsatte imidlertid person- og godstrafikken med rutebiler på strekningen, fram til april 1968. Da ble selskapet overtatt av Arendals Dampskibsselskab, og nedlagt.

En epoke i den lokale samferdselshistorie var dermed «en saga blott». Lite er bevart fra banen, all skinnegang er fjernet, men stasjonsbygningene i Lillesand og på Tveide, fremstår i god restaurert stand. Også Flaksvand stasjon er delvis bevart, riktignok i noe modernisert utgave. Dessuten benyttes endel av jernbanetraseen som turvei i dag.

Magda

Rederi grunnlagt i 1900 som partsrederi.

Partsrederi oppløst 13. november 1903, men startet som A/S Magda samme dato.

Aksjekapitalen var på 55,000 kroner fordelt på 55 aksjer a 1000 kr. Kontoret lå i Skien og bestyrelsen bestod av konsul Nils Peter Gotfred Høyer (Skien, han har egenhendig signert aksjebrevet), Overrettsakfører Fredrik Peter Blichfeldt (Gjerpen) og kjøpmann Ole Riis (Gjerpen).

Formålet var skipsfart med barken «Magda».

Bark «Magdas» historie:

1863 Bygget som bark «MERWANJEE TRAMJEE» av

John Reid & Co., Port Glasgow, Scotland for S. Johnston & Co., Liverpool, England. Sjøsat 23/05.

1884 Solgt 25/11 til Gustavo Bahr, Hamburg, Tyskland. Omdøpt til «MARIA MERCEDES».

1893 Solgt 15/09 til Christian M. Matzen, Hamburg.

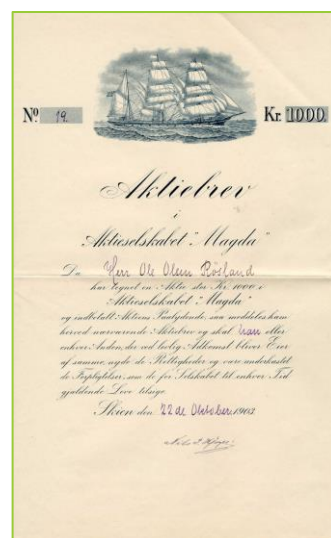
1886 Omdøpt 24/06 til «MAGDA».

1900 Solgt 28/03 til Rederi-A/S Magda (Nils P. Høyer), Skien.

1906 Grunnstøtte og ble vrak 16/11 på Red Island, Newfoundland, Canada mens hun var på reise fra Riviere de Loup, QC, Canada til Buenos Aires, Argentina med 415 standard trelast. Besetningen på 17 mann omkom.

Kilde:

<http://www.skipshistorie.net/Skien/270Lovenskiold&Hoyer/Tekster/SKN27019000100000%20MAGDA.htm>



Mandal- og Oplands Automobilsekskab

AS Mandal- og Oplands Automobilsekskab var var Vest-Agders første rutebilselskap. Selskapet ble stiftet i Mandal i 1911, med en aksjekapital på kr. 9,000,- fordelt på 90 stk. aksjer à kr. 100. Aksjekapitalen ble i 1916 forhøyet til kr. 24,000,- fordelt på 240 aksjer à kr. 100.

Man startet driften med en Opel, nærmest en åpen stasjonsvogn, med plass til 10 personer. Motoren hadde en ytelse på kun 24 hestekrefter! Selskapet trafikkerte de to dalførene Mandalen og Audnedalen. Allerede første driftsår brakte overskudd, så det ble både utbytte til aksjonærene, og bil nr. 2 for selskapet. Omkring 1920 hadde man utvidet rutetilbudet helt til Åseral. Ekspansjonen fortsatte, og midt på 1930-



tallet, disponerte selskapet 3 busser med hele 17 seter i hver. I 1939 deltok selskapet i etableringen av Marnar Bilruter A/S, og hadde her en 25 % eierandel. Man overførte noe av virksomheten til dette selskapet, men fortsatte ruta i Audnedalen i egen regi.

I 1951 var såvel Mandal og Oplands Automobilsekskab, som Marnar Bilruter, med på å stifte Sørlandsruta A/S, et av landsdelens store rutebilselskaper. Da ble alle bussene deres lagt inn i dette selskap. Fra da ble A/S Mandal og Oplands Automobilsekskab et «tomt» selskap, hva angår bussdrift, men man satt igjen med en større eiendom i Mandal. Denne ble i 1998 solgt til kommunen, og selskapet ble oppløst

Meldals Sparebank.

Banken ble dannet i 1894 og eksisterer fremdeles nå i 2016.

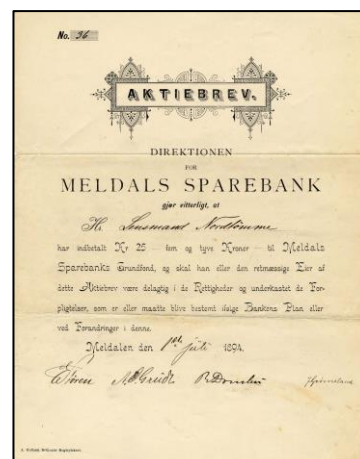
De startet med et grundfond på 2000 kroner fordelt på 80 fullt innbetalte A aksjer.

Hovedkontoret lå i Meldalens Herred. I dag i 2016 ligger hovedkontoret vårt er lokalisert i Meldal, og i tillegg har de avdelinger på Løkken Verk, Berkåk og i Trondheim.

I direksjonen for 1894 satt Dr. E. Støren, gårdbruker R. Dombu, gårdbruker A. Grudt og kirkesanger I. Grimeland. Samtlige bosatt i Meldalen.

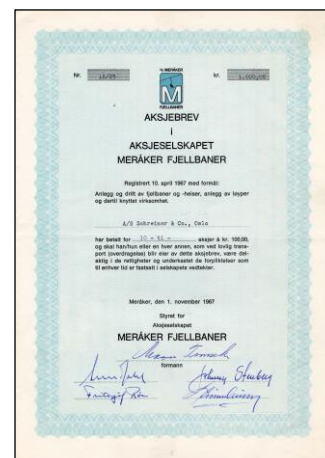
Alle 4 har egenhendig signert aksjebrevet som er datert 1. juli 1894.

Kilde: Web: <https://meldal-sparebank.no/ombanken>



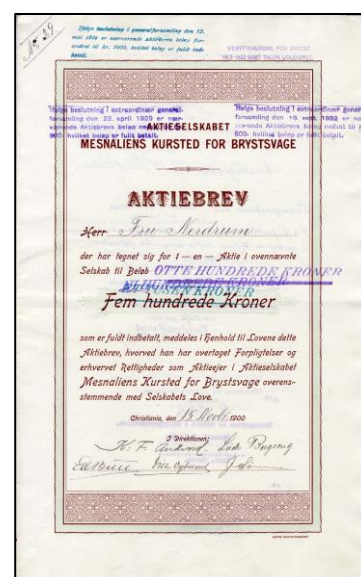
Meråker Fjellbaner

Meråker i Nord-Trøndelag, et turistanlegg, med en 1500 m lang fjellbane (100-650 moh.) til Kjørkebyfjellet. Høyeste punkt 802 moh. Her er det lagt til rette for alpint og turløyper.



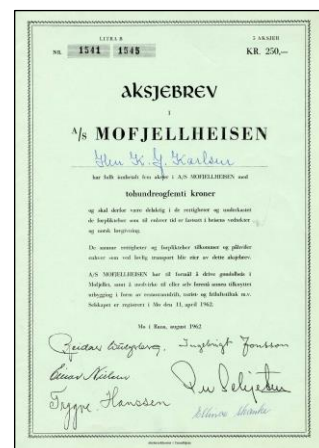
Mesnaliens Kursted for Brystsvage

Selskapet ble etablert ved århundreskiftet 1900 som rekreasjonssted for brystsvake (tuberkulose ol.). Aksjekapitalen bestod av 180 aksjer a kr. 500. Selskapet ble oppløst i slutten av 1980-årene. Stedet består den dag i dag etter at det på slutten av 1980-tallet ble forsøkt gjort om til et privat sykehus. Dette fikk først godkjennelse av regjeringen Willoch, men Gro Harlem Brundtland ga senere et definitivt nei. Stedet er i dag overtatt av Montebello-stiftelsen som driver kurs for kreftsyke og pårørende.



Mofjellheisen

En gondolgeheis som gikk fra like ved sentrum i Mo i Rana og opp til Mofjellet. Gondolgeheisen, kom i virksomhet i 1963. Når siste tur gikk har vi ikke fått klarhet i.



Niola

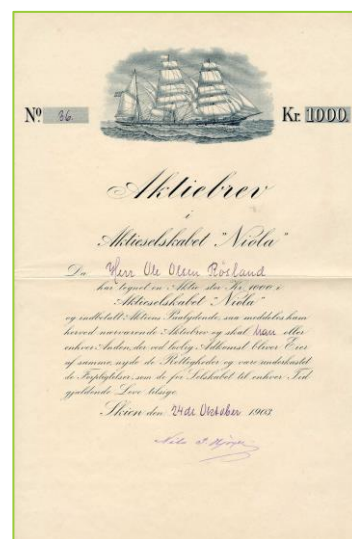
Rederi grunnlagt i 1901 som partsrederi. Partsrederi oppløst 13. november 1903, men startet som A/S Niola samme dato. Aksjekapitalen var på 55,000 kroner fordelt på 55 aksjer a 1000 kr. Kontoret lå i Skien og bestyrelsen bestod av konsul Nils Peter Gotfred Høyer (Skien, han har egenhendig signert aksjebrevet), konsul Torvald Schjøtt (Skien) og kjøpmann Ole Røslund (Gjerpen). Formålet var skipsfart med barken «Niola».

Bark «Niola» historie:

- 1868** Bygget som bark «TIMES» av William Doxford, Pallion, Sunderland, England for G. N. Gardiner & Co., Liverpool, England.
- 1890** Solgt til Trindner, Anderson & Co., London, England. Omdøpt til «NIOLA».
- 1901** Solgt for GBP 2.950 til Rederiselskabet Niola (Nils P. Høyer), Skien.
- 1902** Overført til A/S Niola (Nils P. Høyer), Skien.
- 1910** Solgt til A/S Niola (Thore S. Rasmussen), Stavanger.
- 1911** Management overtatt av Birger Berg, Stavanger.
- 1913** Solgt 05/03 til Emil Gottfrid Holm m. fl., Halmstad, Sverige.
- 1916** Senket 25/04 av tysk jager i Nordsjøen sydøst av Smiths Knoll fyrskip, England mens hun var på reise fra Pensacola, FL, USA til Dundee, Scotland med pitchpine.

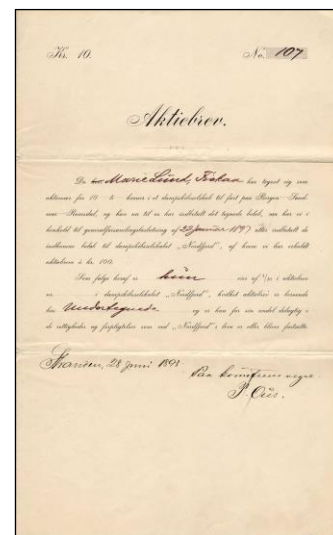
Kilde:

<http://www.skipshistorie.net/Skien/270Lovenskiold&Hoyer/Tekster/SKN27019010100000%20NIOLA.htm>



Nordfjord Dampskibet

1 part av 10 parter datert 28 juni 1898 i Stranden. Dampskipet skulle trafikkere Bergen-Sunnmøre-Romsdal. DS «Arendal» var et kystruteskip som gikk i kystrutefart på Sørlandet for Arendals Dampskibsselskab og på Nord-Norge som Vesteraalen Dampskibsselskabs første skip «Vesteraalen». I 1890 ble skipet solgt til Nordfjords Dampskibsselskab, og gikk i kystrutefart på Vestlandet for en rekke rederier i perioden 1890-1947.



Nordlands Forenede Uldvarefabriker

Selskapet har sine røtter tilbake til 1892, da Nordlands Aktieuldspindleri ble etablert på Melbu i Nordland.

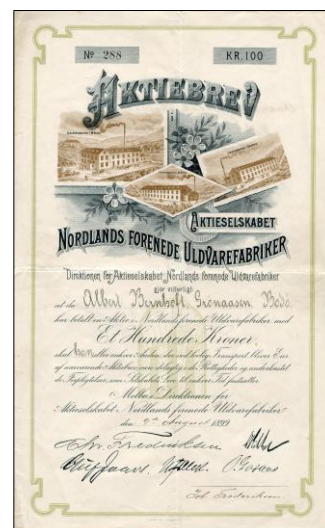
Det var stedets grunder, Christian Frederiksen, som sto bak etableringen, og spinneriet var det første av mange industriforetak som Frederiksen startet på Melbu.

To datterbedrifter, en i Bodø, og en i Harstad, ble opprettet noen år senere, og disse ble i 1899 slått sammen til ett konsern, Nordlands forenede Uldvarefabriker. Selskapets aksjekapital var 400,000 kr. fordelt på 4.000 aksjer á kr. 100.

I 1916 ble i tillegg Harstad Uldvarefabrik innlemmet i konsernet.

I 1918 ble aksjekapitalen utvidet til 1 mill. kr. Den ble igjen nedskrevet til 600,000 kr., i 1929. Kapitalen ble endelig øket til 1,5 mill., kr. i 1953.

Selv om selskapet fikk en lang levetid, ble det aldri de store overskuddene, og det var en sjeldenhet at utbytte ble betalt til aksjonærene. Fabrikken ved Bodø ble nedlagt i 1955, mens Melbubedriften fulgte omkring 1960. Etter dette var det bare de to fabrikanleggene ved Harstad, som var i drift. Dette varte frem til 1967, da gikk også disse over i historien.



Norsk Hydro

Selskapet ble grunnlagt 2. desember 1905 av Sam Eyde og Kristian Birkeland under navnet Norsk Hydro-Elektrisk Kvælstofaktieselskab. Den svenske Wallenberg-familien var med på å finansiere det nye selskapet sammen med franske banker. Sommeren 1905 hadde avtalen med Banque de Paris et des Payes-Bas blitt underskrevet i bankens hovedkontor i Hôtel de Mondragon i Paris. Selskapet var basert på Birkeland-Eyde-prosessen, et patent av Birkeland, hvor man ønsket å benytte en elektrisk lysbue for å fremstille nitrogenbasert kalksalpeter som ble brukt til gjødsel. Produktet fikk handelsnavnet Norgessalpeter. Til produksjonen trengte man elektrisk energi, som man skaffet ved å bygge ut Svelgfossen ved Notodden. Senere bygget man også ut Rjukanfossen og etablerte tettstedet Rjukan med fabrikk og bebyggelse.

Birkeland-Eyde-prosessen var svært energikrevende og betinget tilgang til billig elektrisk kraft. Lysbueprosessen fikk derfor aldri noen kommersiell suksess utenfor Norge, selv om noen lisensrettigheter også ble solgt utenlands etter at ovnsteknologien var ferdigutviklet ved utbyggingen av «Rjukan II» i 1912. I 1913, året etter at Birkeland-Eyde-ovnen var ferdig utviklet, åpnet den langt mer effektive ammoniakkfabrikken ved Oppau i Ludwigshafen (Tyskland) som produserte gjødsel etter Haber-Boschmetoden, patentert 1910. Hydro hadde gjennom sitt samarbeid med BASF opsjon på Haber-Bosch-metoden. I 1913 besluttet styret å ikke akseptere tilbudet om overdragelse av ammoniakkmetoden fra BASF.

Som en del av oppgjøret etter 1. verdenskrig hadde den franske stat sikret seg Haber-Bosch-prosessen og de ønsket et samarbeid med Norsk Hydro. I 1920 takket Hydro igjen nei til Haber-prosessen, da de selv sammen med svenskene Helge Bäckström og Ivar Cederberg forsøkte å utvikle en ny ammoniakkprosess med lavere trykk. Dette mislyktes og forsøksprosjektet ble lagt ned i 1924. I 1927 måtte Norsk Hydro også gå over til Haber-Bosch-prosessen og inngå et samarbeid med kjemigiganten IG Farben. Produksjonen på fabrikkene på Rjukan og Notodden ble lagt om og flytende ammoniakk ble transportert til Hydros nye anlegg på Herøya, hvor produksjonen av Norgessalpeter startet opp i 1929.

(Kilde: Wikipedia.no)



1907, Pref



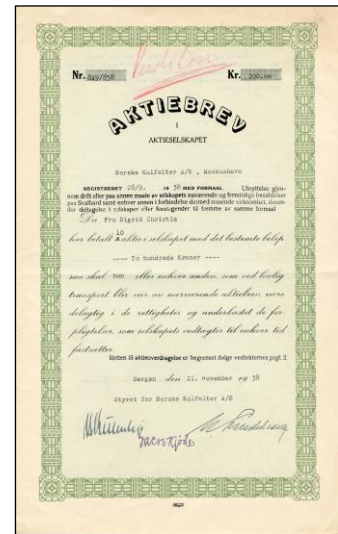
1930, Ord



1967, Pref

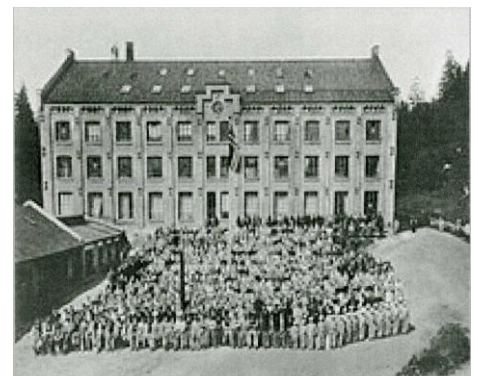
Norske Kulfelter Moskushavn

De kjøpte konkursboet etter De Norske Kulfelter Spitsbergen, og drev gruva i årene 1938 - 40, med et belegg varierende mellom ca. 12 og 70 mann. Produksjonen i perioden var ca. 4,000 tonn kull. Driften ble for en kort periode gjenopptatt etter krigen, men i liten skala. I 1953 ble selskapet besluttet oppløst.



Nydalens Compagnie

Nydalens Compagnie AS var et tekstilindustriselskap øverst i Nydalen i Oslo. Virksomheten ble grunnlagt av Adam Hiorth i 1845 under navnet Nydalens Bomuldsspinderi. Navnet Nydalens Compagnie ble tatt i bruk i 1867, da selskapet ble omdannet til aksjeselskap. Virksomheten var lokalisert ved Akerselva øverst i Nydalen med



Arbeidere utenfor ververiet. Bildet er tatt en gang i perioden 1874 til 1878..

Gjerdrums vei. Den første tiden etter oppstart ble det kun produsert garn. Garnet solgte godt og det tok derfor ikke lang tid før ledelsen så at de måtte anlegge et spinneri til. Dette kom i produksjon fra 1856. Da Compagniet tok over Ellendalens Spinderi i 1895 var de Norges største bedrift. I 1909 hadde bedriften 1053 ansatte. I 1963 var det slutt på tekstilvirksomheten og Nydalens Compagnie ble et rent eiendomsselskap. Nydalens Compagnie ble i 1992 slått sammen med Investa Eiendom. I 1996 ble eiendommene i Nydalen solgt. Selskapet fusjonerte med Linstow Eiendom AS i 1998 og skiftet navn til Linstow ASA.

adresse

Kilder:

NsFS Auksjon 25 fra 29 Mars 2014
NsFS Auksjon 55 fra Nov. 2010

Scripo-Nytt 52 fra Jan. 2012.
Scripo-Nytt 53 fra Jan. 2013.
Scripo-Nytt 54 fra Mai 2013.
Scripo-Nytt 55 fra Sep. 2013.
Scripo-Nytt 56 fra Jan. 2014.
Scripo-Nytt 57 fra Okt. 2014.
Scripo-Nytt 57 (egentlig 58) fra Feb. 2015.
Scripo-Nytt 59 fra Okt. 2015
Scripo-Nytt 60 fra Feb. 2016
Scripo-Nytt 61 fra Sep. 2016

Sørlandets Aksjebrevforening Auksjon 27-2016

Østlandets Aksjebrevforening Auksjon 1-2016
Østlandets Aksjebrevforening Auksjon 2-2017

Handelsregisteret for Norge 1892, 1894