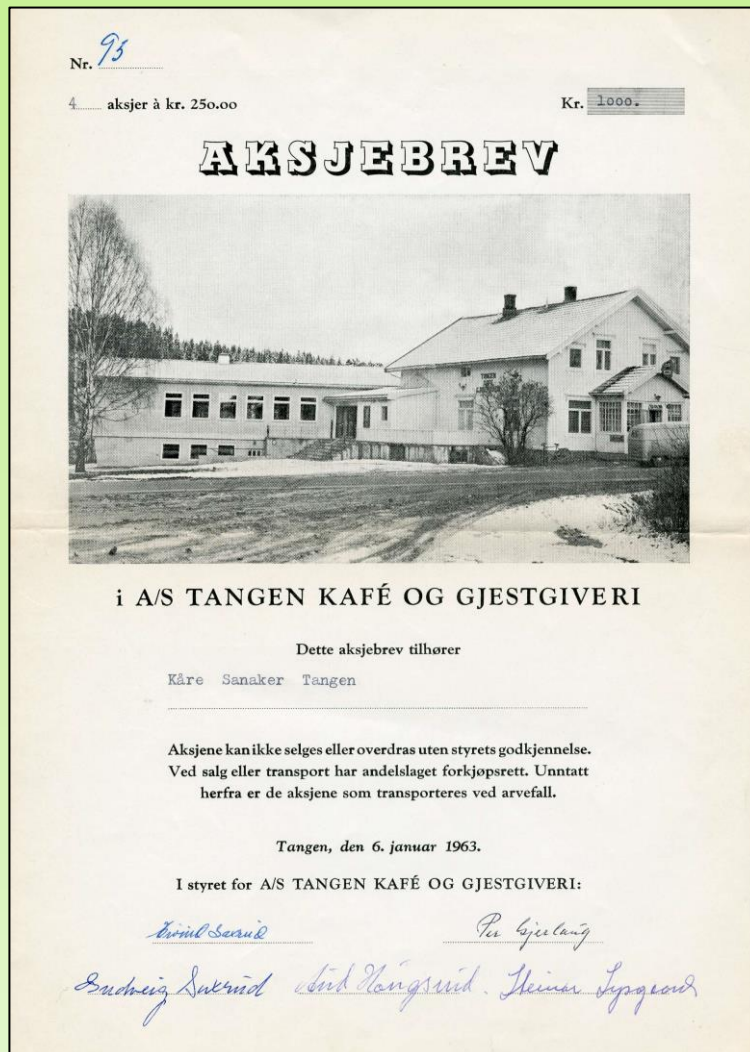


Selskaphistorier: O-Å



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

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

Del 2: Selskapshistorier *forts.*

Innhold

Ofotens Malmfelt 4
Oppdal Stølen Skisenter 4
Oppheim Ski og Fjellheisar 4
Osvig Iskompagni 5
Otterdals Interessentskab 7
Oustøen Interessentskapet 7
Polaris Hvalfangerselskapet 8
Prince Arthur 9
Privatbanken i Flekkefjord 10
Ragna 10
Rena Kartonfabrik 11
Rygja Tidend 12
Salomons Skofabrik 12
Saga Rederiaktieselskabet 13
Sjølingstad Uldvarefabrik 14
Skarfos grubekompagni 16
Skjelbreds Rederi A/S 17
Skjærdalens Brug 18
Staværn Bilfabrik 19
Stavanger-Ekersund Jernbane 20
Støren-Aamot Jernbane 21
Sunniva Rederiselskabet 22
Sydenham, Jernskib 22

Svenningaas Grubeselskab, 23
Victoria Gruber 23
Søbadeindretningen i Throndhjem 24
Søndenfeldske Privatbank 25
Tananger Bilselskap 28
Throndhjems Handelsbank 28
Tjømmø & Vasser D/S 28
Tiden 29
Trollerud Sølvværk 30
Turnbygningen i Kristiania 31
Tønsberg-Eidsfosbanen 32
Tønsberg og Hortens D/S 33
Tønsbergs Aktiebageri 33
Ulvesunds Kreditbank 33
Ulriksbanen 34
Urskog-Hølandsbanen 35
Verdens Gang Nye 36
Vestkysten Skibsaktieselskabet 37
Vinoren Sølvverk 39
Vinoren Sølvverk (nye) 40
Ytre Averøya Bilag 41
Øst-Telemarkens Automobilselskap 41
Østerscompagniet 42
Åmdal Kobberværk 43
Aarenes Lærfabrikk 47
Kilder: 49

Endringer fra forrige utgave:

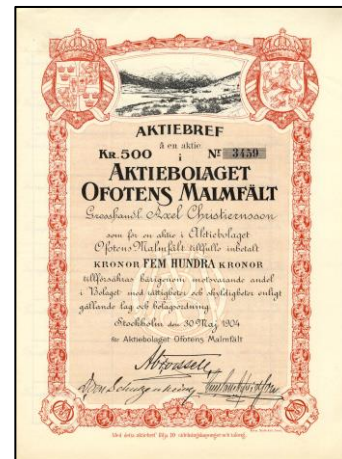
Nye historier.

- *Osvig Iskompagni*
- *Støren-Aamot Jernbane*
- *Søbadeindretningen i Throndhjem*
- *Tiden*
- *Turnbygningen i Kristiania*
- *Tønsberg-Eidsfosbanen*
- *Urskog-Hølandsbanen*

Del 2: Selskapshistorier O-Å

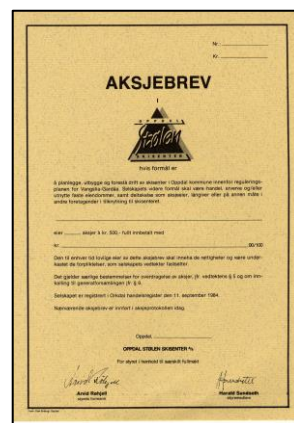
Ofotens Malmfelt

Dette selskap ble stiftet i Stockholm 1903, for drift av Bogen Jernmalmer i Evenes kommune nær Narvik. Gjennom driftsperioden som strakte seg fra 1905 til 1939 ble det utvunnet Ca. 365,000 tonn jernslig (smeltet jern, mellomprodukt). De siste årene, fra 1936 til 1939 var det A/S Sydvaranger som stod for driften. Flere hundre mann arbeidet periodevis i gruvene og på verket.



Oppdal Stølen Skisenter

Oppdal Skisenter er et av Norges største skianlegg, og ligger i Oppdal kommune i Sør-Trøndelag. Skisenteret består av løypeområdene Vangslia, Ådalen, Hovden, Slettvoll og Stølen som er koblet sammen i et nettverk av løyper og heiser.



Oppheim Ski og Fjellheisar

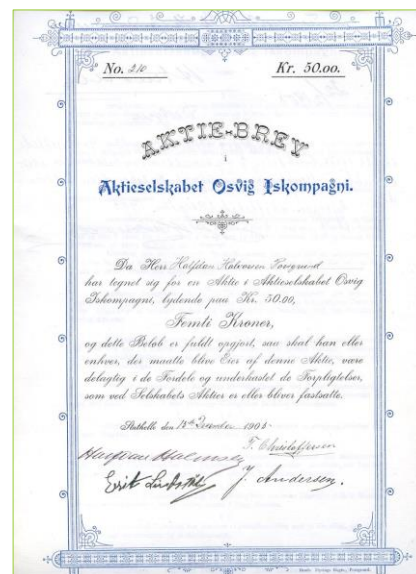
Ligger i Vossestrand. Jeg er noe usikker på om dette selskapet stod bak Hangursbanen? Banen ble bygd i 1963 (Som stemmer godt med at selskapet ble stiftet i 1962) av Hordaland Mekaniske Verksted og sveitsiske medarbeidere en gondolbane som ligger på Voss, og strekker seg 1,126 meter og har en topphøyde på 660 meter over havet. Turen tar ca. 5 minutter. Banen er i dag eid av Voss Resort Fjellheiser.



Osvig Iskompagni

Isdrift, også kalt issaging, isskjæring, iskutting, ishandel og istrafikk, betegner aktiviteter for å fremskaffe is av ferskvann til bruk for kjøling. Knust is ble og blir, brukt til kjøling blant annet av fisk. Isblokker ble tidligere brukt til kjøling i meierier og til kjøleelement i isskap, en forløper til nåtidens kjøleskap. Med nøye lagring i egne ishus kunne isblokkene holde seg hele sommeren. I tillegg til å skjære fra naturlige vann, ble det bygd steindammer på egnede steder for å samle opp vann og få størst mulig produksjon. Slike isdammer ble i Norge ofte lagt nær kysten for å lette omlasting til skip for eksport. Noen eksempler på slike dammer er ved Refsnes nord for Moss sentrum, Sprodammene på Nesodden, ved Vollen i Asker, og ikke minst i Kragerøområdet.

Isdrift krevde stor arbeidsinnsats både fra folk og hester i de tidlige årene. I de tre herredene Solum, Eidanger og Bamble hadde nesten 1300 mann arbeid i 20-25 uker vinteren 1895-96. De skar 125.000 tonn is. Rundt Oslofjorden var det også stor isvirksomhet. På kommunenivå var Nesodden i Follo den største leverandøren av is i Norge, med opptil 1000 mann sysselsatt. I 1900 eksporterte Nesodden 95 000 tonn, tilsvarende ca. 20 prosent av all norsk iseksport det året. Isdriften nådde en topp i 1898 med samlet eksport på 500.000 tonn, og Norge var da verdens største eksportør av is. Handelen fikk mindre betydning fra tiden etter første verdenskrig da industrielt fremstilt is ble vanlig og de ble helt slutt med ishandel da kjøleskap og frysere ble vanlig etter andre verdenskrig.



Isen ble skåret vinterstid på vann og dammer og lagret i store ishus isolert med bl.a. halm. Standard blokk-størrelse var 2x2x2 fot. Kompakt is med lite luft ble særlig verdsatt og det sies at i London ble isen ekstra betalt hvis en kunne lese The Times gjennom 1 fot is. Isen ble skåret med egne sager kalt svanser, og en egen issaks ble brukt til å trekke isblokkene opp av vannet. Det var særlig fra februar og utover at skjæringen pågikk. Hester med lave sleder ble brukt til å frakte blokkene til frakteskutene eller til ishusene for lagring. Mye is ble eksportert fra Norge til land med varmere klima, blant annet til Storbritannia, Nederland og helt til Spania. Denne isfarten var en viktig inntektskilde for rederiene på 1800-tallet. Verdien av isfarten var i perioder 1/3 av verdien til trelasthandelen og den tredje største norske eksportartikkel. De største isforretningene fantes i Christiania. Derneft var Drøbak, Kragerø, Larvik, Brevik, Porsgrunn og Drammen de største iseksporthavnene i landet.

Etter hvert ble det et marked for is også her hjemme, både til bedrifter og husholdninger i byer og på gårder på landsbygda. Isen ble brukt til kjøling av melk og andre mat- og drikkevarer. I byen hadde man iskasser eller isskap som jevnlig ble fylt opp av ismannen. På landsbygda var det gjerne noe større isbinger som egnet seg for langtidslagring fra vinter til sommer som ble brukt. Fra rundt 1850 ble is tatt i bruk for å konservere matvarer ombord i skip. Først i 1950 kom isdrift med som egen næring i Statistisk sentralbyrås statistikk for industri og bergverk. Men da elektriske kjøleskap ble vanlige senere på 1950-tallet gikk det nedover med næringen. En av de siste aktørene var sannsynligvis firmaet

Oslo Ismagasin som drev med isdrift helt frem til 1968. Aksjebrev fra denne næringen er meget uvanlig å se. Aksjer i Osvig Iskompani er kun omsatt en gang tidligere (aksje nr 209). Kun 2 brev er kjent. Utstedt til Halvdan Halvorsen fra Porsgrund, som også satt i styret og har undertegnet brevet.

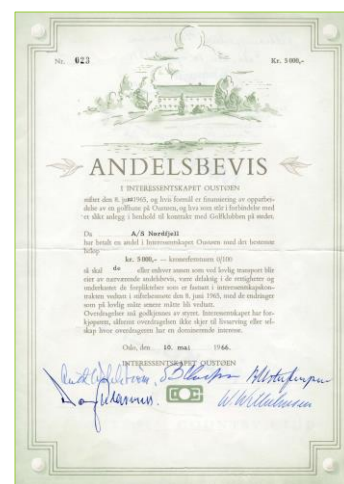
Aksjekapitalen var på kun 18.000 kroner, fordelt på 360 aksjer a kr 50. Transportnoteringer i 1908, da H. Halvorsen gikk konkurs og senere i 1918 i forbindelse med et skifte.

Kilde: Østlandets Aksjebrevforening Auksjon 2-2017 / Wikipedia.no

Selskapet har sine røtter helt tilbake til 1868, da skogeiere i Otra dalføret stiftet interessentskapet med formål å omsette trelast. Siden 1889 drev selskapet et større sagbruk, og senere en trevarefabrikk i Kristiansand sentrum. Arbeidsstokken lå for det meste på vel 50 mann. Bedriften holdt det gående i Kristiansand (Østre Strandgt. - Otterdalsparken) helt fram til 1980 årene, da bygningene ble solgt, og et nytt vareutsalg og lager ble reist på Vige, like øst for byen.



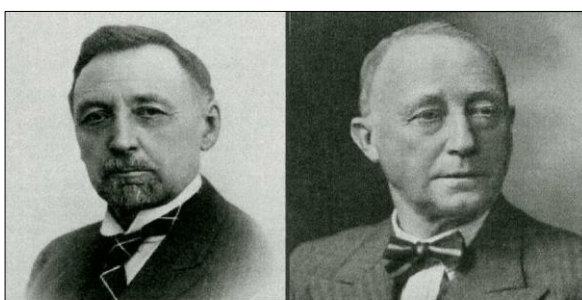
Oslo, 1966. Selskapet ble stiftet i 1965. Interessentskapets formål er finansiering av golfanlegget til Oustøen Country Club (OCC) og styring av andeler som gir rett til medlemskap i OCC. På en liten øy i Oslofjorden, et kvarters kjøretur med båt ligger 18 unike gressletter. Klubben med navnet som det formelig oser høykultur av. Oustøen Country Club. Mer eksklusivt blir det ikke. Hit valfarter golfere med store bankkonti og tilsvarende lave handicap for å nyte en runde golf i havgapet. Kun noen få utvalgte får spille her. Du må være medlem eller invitert gjest for å spille her. Her møtes gamle og nye penger i harmoni over en runde golf, med påfølgende brandy ved klubbens egen gourmetrestaurant, som selvsagt er kun for medlemmer. Dagens aksjer i klubben selges for mellom 50 og 100,000 kroner. Oustøen har fått merke at folk prioriterer annerledes enn før. Under glansdagene til klubben, før finanskrisen gjorde et innhogg i sosietetens økonomi, gikk aksjene i Oustøen for rundt en kvart million kroner per stykk.



Polaris Hvalfangerselskapet

Etter at søsterselskapet Hvalfangerselskapet Globus, (som ble stiftet tidlig i 1925, meldte om gode utsikter til gode fangster, bestemte ledelsen med disponent firmaet Melsom & Melsom i spissen å starte et nytt selskap. Polaris ble stiftet høsten 1925. Der var ingen problemer med å få inn nødvendig kapital, aksjonærene i Globus fikk fortrinnsrett ved en ny aksjekapital.

Selskapet fikk kjøpt et 25 år gammelt britisk dampskip, som ble ombygget til kokeri og fikk navnet «N.T. NIELSEN-ALONSO» og sammen med fire fangstbåter, var selskapet klart for fangst i Rosshavet, nær sydpolen. Globus og Polaris drev i mange år et utstrakt samarbeid. Selskapet fikk en god start og aksjonærene fikk de første årene utbetalt gode utbytter, spesielt i årene 1927 til 1931. På grunn av stor overbeskatning av hvalbestandene, avtok fangsten og prisen for hvalolje falt på grunn av konkurranse fra andre produkter.



Fra venstre: Skipsreder H. G. Melsom og Skipsreder M. E. Melsom.

Fra 1930 gikk selskapet også gradvis inn i shipping, med 10,000 tonneren, Polartank. 15,000 tonneren Polarsol i 1938 og 18,630 tonneren Polarbris i 1947. Alle kontrahert ved det skotske verftet Barclay, Clyde Co i Glasgow Etter annen verdenskrig fornyet selskap sin fangst flåte med fem nye fangstbåter, som forsynte kokeriet «Norhval» i felleskap med fangstbåtene til Globus. Fra 1962 var selskapets ordinære hvalfangst nærmest slutt og selskapet ble mer og mer en rent shipping selskap.



Prince Arthur

Selskapet ble dannet 12 september 1894. Forretningskontoret lå på Nesodden. Kapitalen var på 72,000 kroner fordelt på 80 aksjer a 900 kroner.

Styret bestod av Peter Herman Røer, Albert Sahlgaard og Johan Randulf Bonde. Alle 3 har egenhendig signert aksjebrevet som er datert Næsodden 12. september 1894.

Pålydende ble senere nedsatt til 700 kroner pr aksje.

Formålet var fraktfart med jernbarken «Prince Arthur». 1666 grt, 1598 nt. Lengde 247.0' bredde 40.1' dybde 23.7'.

Bygget av «G.R. Clover & Co., Birkenhead, UK». I mai 1869, byggenr 21. Kallesignal WBSC.

Litt om skipets historie:

5/1869: Bygget for Smay & Co., Liverpool UK. Navn "HOGHTON TOWER"

1/1876: Smay, Irrie & Co., Liverpool UK. do

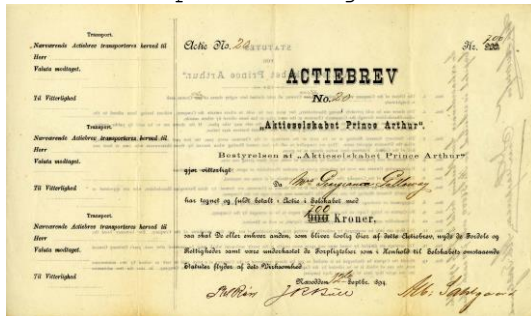
1/1894: A/S Prince Arthur (P H Røer) Kristiania "PRINCE ARTHUR"

3/1899: A/S Prince Arthur (Julius Andersen) Kristiania do

1/1902: A/S Prince Arthur (Afr. Andreassen) Kristiania do

1/1903: Forliste 21 i 0 zette River ipos 15 n m . av Cape Fattery på reise Va paraíso til Puget Sound i ba låst

Kilde: <https://www.sjohistorie.no/en/skip/23078/>



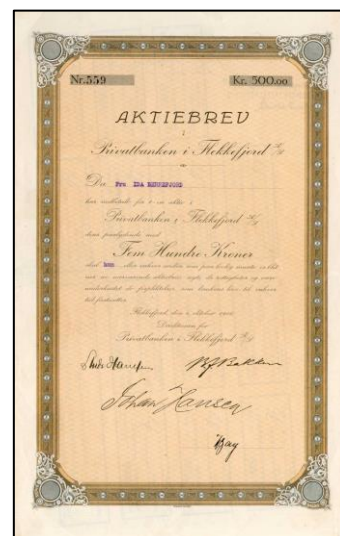
Les mer om skutas første tur her: <https://www.encyclopedia-titanica.org/community/threads/news-from-1869-maiden-voyage-of-hoghton-tower.25927/>

Og den siste turen er beskrevet her:

<http://www.wagenerals.org/pdf/NorwegianMemorialBS.pdf>

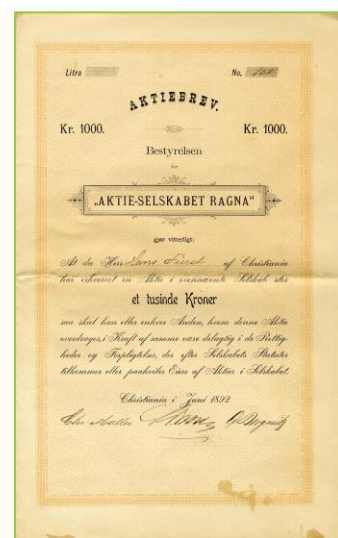
Privatbanken i Flekkefjord

Banken ble opprettet i 1916 med en aksjekapital på kr 400,000. Et par år senere ble denne doblet. I 1920 årene ble kapitalen nedskrevet, samtidig som banken ble tilført ny preferancekapital. Banken ble tatt under konkurs i 1928, og dividenden ble på hele 106 %.



Ragna

Dette var et rederi, dannet i 1892 med en aksjekapital på 200,000 kroner fordelt på 200 aksjer a 1000. Registrert i Christiania. Disponent Johan Christian Møller som også har egenhendig signert aksjebrevet fra 1892.



«Ragna» var en stålbark bygd ved Fevig Jernskibsbyggeri ved Grimstad på Sørlandet i 1892. Hun ble konstruert av skipsbyggeren Randulf Hansen, som hadde opparbeidet seg ekspertise på bygging av skip i jern og stål i utlandet.

«Ragna» var seilskip med tre master og reist poop akterut. Hun opparbeidet seg rykte som «velbyggede og velseilende fartøy». Randulf Hansen hadde også bygd noen av de vakreste seilskipene som er bygd i Norge, for eksempel «Skomvær», som hadde blitt en levende legende.

Chr. Møller i Oslo kontraherte «Ragna», som målte 1 072 tonn brutto i 1892. Den ble senere overtatt av P. Holter Sørensen, Oslo i 1907, og i 1908 av John P. Pedersen & Søn, Oslo. I 1922 ble stålbarken solgt til Paris, Frankrike.

Kilder:

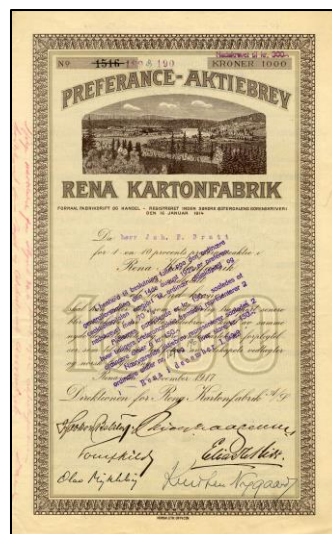
[https://no.wikipedia.org/wiki/«Ragna»_\(1892\)](https://no.wikipedia.org/wiki/«Ragna»_(1892))

Handelsregisteret fra 1892

Bilde: <http://skipshistorie.net/Oslo/OSL326JPPedersen/Tekster/OSL32619080100000%20RAGNA.htm>

Rena Kartonfabrik

Bedriften ble grunnlagt i Åmot i Østerdalen som et tresliperi i 1913



etter initiativ av Tollef Kilde. Kartongproduksjon fra 1916. Produserte kartong basert på egenprodusert tremasse og innkjøpt kjemisk masse, Fabrikken produserte pappkasser, trefiberplater m.m. I mai 1916, inntraff en storflom, den raserte bedriften, kraftstasjonen, Rena sentrum stod under vann, og bedriftens eksistens stod i fare. Den ble gjenoppbygget, men slet med vanskelige markeder i mellomkrigstiden.

Fabrikken ble bombet og ødelagt av tyskerne i 1940, men gjenoppbygd under krigen. Etter ombyggingen fremsto bedriften som større og bedre. Etter krigen fulgte fabrikkens storhetstid og med stor etterspørsel og gode priser fulgte mange gode år. I 1966 og 67 fulgte nye storflommer som skapte store problemer for bedriften. På slutten av åtti årene var maskinparken gammel og nedslitt og en del driftsproblemer oppstod. Det var spesielt det nye stor investerings programmet «Rena 2000» som ble en katastrofe. Produksjonen på emballasje ble planlagt å øke fra 25 tusen tonn årlig til i første omgang 60 tusen tonn årlig. Kostnadsrammen fra opprinnelig 120 millioner sprakk totalt og endte på rundt 300 millioner. Fabrikken gikk konkurs i mars 1996. Det ble satt i gang en storstilt redningsaksjon Nytt styre og ny aksjekapital på 100 millioner kom på plass i september 1996. Problemer med utslippskrav og oppstart av ny papirmaskin, førte til at pengene rant raskt utetter refinansiering fortsatte driften til en ny konkurs i oktober 1998 og de 120 ansatte mistet sin arbeidsplass.

Rygja Tidend

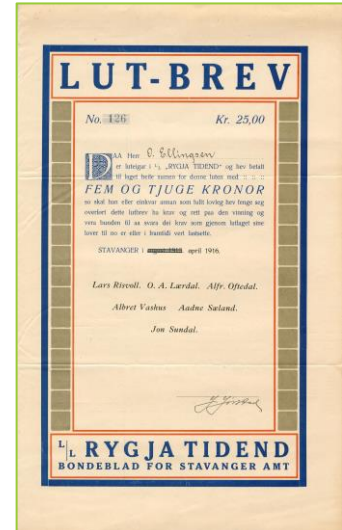
Rygja Tidend, ei av dei første nynorskavisene i Rogaland, skipa av Bondeungdomslaget i 1908.

Rygja Tidend kom med eit prøvenummer i Stavanger 18. desember 1908, og det første ordinære nummeret kom 8. januar 1909, med læraren og dikteren Einride Tveito som første redaktør. Utgivar var Bondeungdomslaget i Stavanger. Avisa var hovudsakleg eit organ for målrørsla. Avisa kom først ut éin gong i veka, utvida i 1915 til tre gonger i veka, men sleit med vanskeleg økonomi, og mange redaktørar kom og gjekk. I 1915 vart avisa overteken av lutlaget Rygja Tidend, og frå 1916 var Rogaland ungdomslag utgivar.

Det siste nummeret kom i 1918.

Det eneste aksjebrev vi kjenner til er utgitt i 1916 og med pålydende 25kr.

Kilde: <http://www.allkunne.no/framside/tema-nynorsk/nynorske-aviser-blad-boker-og-tidsskrift/rygja-tidend/30/11916/>



Salomons Skofabrik

Vi kjenner til brev fra 1912 (avbildet), 1916, 1917 og 1918.

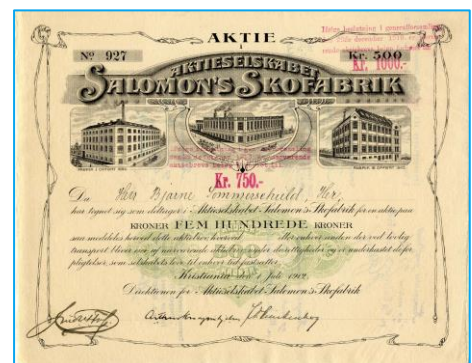
Selskapet ble etablert 1893 av brødrene Siegm. og Simon Salomon, først i Lakkegt., senere Grensen. I 1898 sto egen fabrikkbygning i Darresgt. ferdig. Skofabrikken ble lagt ned i 1958.

Fabrikken i Darres Gate ved Alexander Kiellands Plass ble utvidet med jevne mellomrom i årene framover. Simon Salomon var direktør til sin død i 1917, etter dette overtok Siegmund Salomon, bosatt i Danmark, hans plass i styret. Han fungerte også som direktør til 1919.

En brann i 1926 ødela store deler av fabrikken. Etter nok en stor brann i 1947 ble det oppført en stor ny bygning på tomten. Fabrikken hadde før brannen produksjon på 300, 000 par sko, beregnet til 8 % av landets samlede sko produksjon.

På grunn av vanskeligheter med å skaffe nok arbeidskraft i Oslo leide fabrikken en bygning på Skarnes hvor 40 nåtlersker sydde overlær.

Kilde:



http://industrimuseum.no/bedrifter/salomonsskofabr_a_s

Saga Rederiaktieselskabet

Selskapet ble dannet i Flekkefjord den 12. april 1894 med formål fraktfart med barken «Saga».. Aksjekapitalen var på 12,500 kroner fordelt på 25 aksjer a 500 kr. Selskapet ble bestyrt av Sivert Hansen Sunde. Medbestyrere Peder Jensen Kjellevig og Carl Andreas Søyland.

Alle 3 har egenhendig signert aksjebrevet fra 1894. Vi kjenner til kun 1 eksisterende brev.

Litt om Barken Saga.

Bygget i Drammen i 1868. Brt 430, Nt 411, Drektighet 212. Dimensjoner 130.4' x 30.7' x 16.7'.

/1868: Til Rederiet Niord, Flekkefjord, Døpt «Saga».

12/1891: Rederiet Njord(R.Ingwardsen)Flekkefjord

5/1894: A/S Saga(S.Hansen Sunde) Flekkefjord

/1897: Carl Carlsen, Farsund

2/1898: A/S Saga(Lauritz Schubeler) Fr.stad

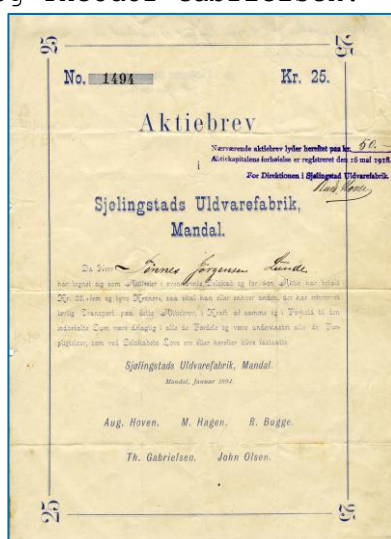
12/1905: Solgt i november i London for opphugging.



Kilde: <https://www.sjohistorie.no/no/skip/24761/>

Sjølingstad Uldvarefabrik

8 kilometer vest for Mandal, rett over grensa til Lindesnes kommune, ligger Sjølingstad Uldvarefabrik. Fabrikken ble grunnlagt i 1894 av August Hoven, en mann med et livssyn beslektet med Hans Nielsen Hauge. I festskriftet som ble skrevet ved fabrikkens 25-års jubileum i 1919, står det at han «var en ganske merkelig personlighet... Seig og utholdende var han – en jernenergi, som aldrig gav op – naar han hadde sat sig en opgave. For ham var vanskelighetene til for at overvindes.» Hoven var lærer, men på grunn av dårlig helse måtte han slutte i jobben. Alternativet ble å etablere tekstilindustri langs Sjølingstadbekken der han skaffet seg vannrettigheter. Det var ingen lett sak å få fabrikken i gang, «pengemønderne» hadde liten lyst til å investere større beløp. Men Hoven ga seg ikke og solgte aksjer for 25 kroner stykket. Etter hvert ble aksjekapitalen stor nok, og den 1. desember 1894 tiltrådte han som disponent. Kapitalen ble på 40,000 kr fordelt på 1600 aksjer a 25kr. I bestyrelsen for 1894 satt John Olsen, R. Bugge, August Hoven, M. Løvdal og Theodor Gabrielsen.



Fabrikken var i ordinær drift i 90 år. I dag lever fabrikken videre som en levende museumsfabrikk, der de ansatte fortsatt produserer ullvarer på gamle maskiner.

A/S Sjølingstad Uldvarefabrik startet sin virksomhet i 1894 og drev denne med framstilling av garn og vevde produkter fram til vedtak om en styrt avvikling i 1984. Maskiner ble avertert for salg uten særlig hell. Det var heller ikke lett å finne alternativ bruk av bygningene. Etter stort oppslag i avisen og vurdering av Norsk kulturråd, ble det tatt lokalt initiativ til å starte arbeid med å bevare fabrikken. Ideen var å skape "en levende museumsfabrikk" hvor hele produksjonsprosessen fra råull til ferdige stoffer kunne presenteres for publikum. Det ble samtidig (1988) foreslått at det ble gitt tilskudd til oppkjøp av aksjemajoriteten i selskapet for å sikre bygninger og produksjonsutstyr for bevaring. Dette lyktes, og "Stiftelsen Sjølingstad Uldvarefabrik" ble opprettet i 1989 som hovedaksjonær og selveiende institusjon.

På denne måten ble det mulig å bevare en helt ut autentisk fabrikk som museum. Hoveddelen av Riksantikvarens antikvariske vernearbeid har rettet seg mot fysiske strukturer og objekter som bygninger og produksjonsutstyr. Men for noen utvalgte anlegg, som Sjølingstad Uldvarefabrik, var det et mål å videreføre selve næringsvirksomheten for å sikre og bevare yrkeskompetansen som knytter seg til de tradisjonelle produksjonsprosessene og bruken av tilhørende utstyr og maskineri. Det

var også et mål å tilrettelegge mulighetene for kulturhistorisk formidling for å utnytte informasjonspotensialet og vise anlegget og næringsvirksomheten i den historiske sammenhengen overfor allmennheten.

Den gamle ullvarefabrikken drives nå videre som museum på en helt autentisk måte. Gamle og tradisjonelle produkter blir framstilt i de gamle fabrikkbygningene, med strøm fra den gamle kraftstasjonen og på de gamle maskinene. Dette gjøres etter de gamle reseptene (den gamle framgangsmåten) som er nedtegnet fra gammelt eller som er blitt muntlig overlevert fra de gamle arbeiderne. Den gamle teknikken er ført videre i form av handlingsboren kunnskap til nytte og opplevelse for publikum og til nedtegnelse for framtidige generasjoner. Den gjennomgående autenticiteten er unik i norsk og europeisk målestokk. Sjølingstad Uldvarefabrik har et konsept og en virksomhet som er internasjonal berømmelse verdig!

Kilde: <http://www.vestagdermuseet.no/sjolingstad/historikk/>

Skarfos grubekompagni

Selskapet ble dannet 27 juli 1892 med formål å drive eller selge selskapets ertsanvisninger i Birkelands utmark i Saude. Aksjekapitalen var på 180,000 kroner fordelt på 3600 aksjer a 50 kroner.

Bestyrelsen har sete i Stavanger og besto av formann: sakfører Christen Eik (Torvet), fotograf Jan Greve (Ladegårdskleven), havnefogd Gustav Mikaelson (Øvre Strandgate), seilmaker Niels Berg (Verket) og Østen Ø. Birkeland (Saude).

Alle disse har egenhendig signert aksjebrevet fra 1892.



Skjelbreds Rederi A/S

Rederiet ble stiftet i 1919, med en aksjekapital på 3.5 mill. kr. fordelt på 3,500 aksjer a kr. 1,000.

Forhistorien til rederiet er ganske omfattende. Dets grunnlegger, Oluf Andreas Tollefsen (O.A.T.) Skjelbred (1854-1939) kom fra Eigerøy ved Egersund til Kristiansand i midten av 1870 årene. Han skaffet seg sin første seilskute allerede i 1877 «Neutral», og disponerte en rekke seilskuter, før han gikk over til Damp- og senere Motortankskip. Skjelbred var en av de store og mest fremsynte rederne i byen, og i motsetning til mange av de andre sørlandsrederne som altfor lenge sverget til seil, fulgte han alltid med tiden, hva angår utviklingen innen skipsfarten.

Således kjøpet han allerede i 1909 det første norskbygde motorfartøy for langfart, M.S "Arctic", på ca. 250 reg. ton.

I perioden 1896- 1916 disponerte han i alt 9 skip.

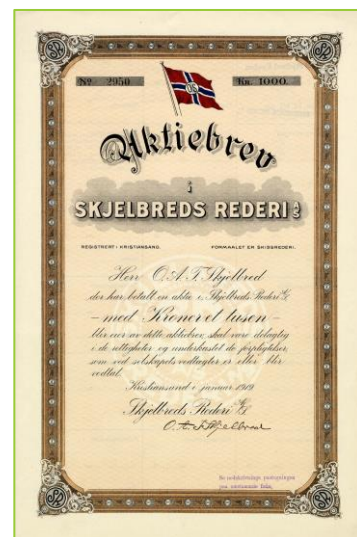
1. verdenskrig farte imidlertid ille med båtene hans, men han hadde skaffet seg en solid kapitalbase i de gode tider. Han kunne derfor satse sterkt da freden kom, og i 1919 innbød han offentligheten til tegning av aksjer i "Skjelbreds Rederi A/S". Kapitalen ble satt til 3.5 mill. kr., men denne ble allerede året etter øket til 6 mill. kr.

Skjelbred forærte i 1918 et betydelig beløp til Christiansand Sjømannsforening, med det formål å sette byen i stand til å bygge- og å drive et skoleskip. I 1927 ble så skoleskipet "Sørlandet" levert fra P. Høivolds Mek. Verksted.

I 1929 fikk rederiet overlevert motortankeren "Egerø", på 11,200 t. dw., inntil da byens største skip.

Hans svigersønn, Kr. Knudsen, ble i 1930-årene tatt opp som kompanjong i rederiet, og ved Skjelbreds død i 1939, overtok han dennes plass i ledelsen. I 1953 overtok forøvrig Knudsens eldste sønn, Oluf Skjelbred Knudsen styringen.

Skjelbreds Rederi levde videre helt frem til i 1980-årene, men som så mange andre rederier, bukket det under på grunn av den langvarige shipping krisen, som strakte seg fra midt på 1970-tallet, og ut - 80-årene.



Skrevet av: Ivar Drange

Skipsliste: <http://www.skipet.no/skip/sjofartsbyer/kristiansand/rederier-i-kristiansand/o-a-t-skjelbred-kristiansand>

Kilder:

Rederen og skipet v/ Johannes Seland, 1959

Norske Obligationer og Aktier v/ Carl Kierulf & Co., Div. årganger.

Firmaregisteret ved Statsarkivet i Kristiansand.

Skjærdalens Brug

Tyristrand i Ringerike, norsk papirfabrikk grunnlagt i 1906 Den eldste industriarbeidsplassen i bygda. Fra gammelt av var det elva i Skjærdalen som var det viktige i bygden. Det skal ha vært flere møller oppe der hvor demningen er i dag. Det kom sager og sliperi for papirmasse på slutten av 1800-tallet. Fabrikken brant i 1906, og en ny ble bygget.

1907 kom den første papirmaskinen til bedriften.

Mesteparten av papiret de produserte den gangen gikk til eksport, og da særlig til Cuba. På det meste har det vært 6 papirmaskiner i drift.

I 2007 ble selskapets navn endret til Skjærdals A/S og man gikk over til å produsere spesialprodukter. Det viktigste er produksjon av servietter. Dette vakre aksjebrev er sjeldent å se i samlermarkedet, men alt tyder på at «alle» aksjebrevene finnes, selv om de ikke har noen «fysisk» verdi lengre. Så det kan være smart å vise forsiktighet med prisingen av aksjebrev fra dette selskapet.

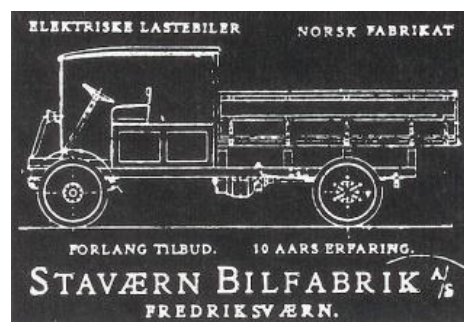
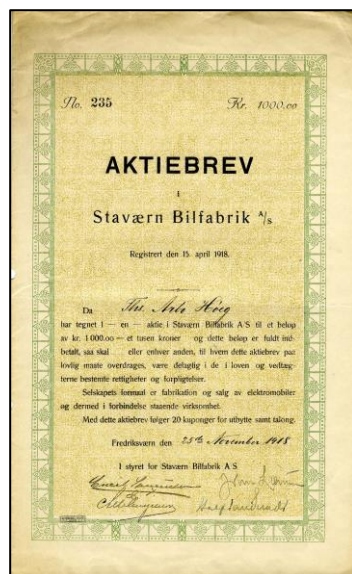


Skjærdalens Brug, slik det så ut for rundt 100 år siden.



Staværn Bilfabrik

Stavern bilfabrikk AS ble stiftet 6. november 1917 i Stavern i Vestfold. Fabrikken sto ferdig i 1918 og var den gang en av Norges flotteste med et areal på 1200 m², toaletter både i første og andre etasje og garderobe for arbeiderne. De fikk også tildelt arbeiderboliger, to hvite bygninger, de såkalte «bilbrakkene». Bedriften satset på produksjon på rullebånd etter amerikansk modell. I 1919 rullet



den første bilen ut av fabrikken. Dette var lastebiler av merket «Stabil», forkortelse av Staværn Bilfabrik. De første av disse hadde elektrisk drift. Motorene, på 5 kW (7 hk) ble produsert av Sola elektromaskin-fabrikk og batteriene ble importert fra USA. Nyttelasten var på 2 tonn og kjørelengden mellom hver opplading var 60 – 70 km. Bilene hadde helgummidekk. Elbilene var ingen suksess og i 1920 gikk fabrikken over til Continental bensinmotorer med en effekt på 30 kW (40 hk). Selv om både Statens vegvesen og NSB investerte i lastebiler fra Stavern gikk det tregt med salget og i 1924 ble bedriften nedlagt. Det ble i alt produsert rundt 40 lastebiler i Stavern. En av disse eksisterer fortsatt og står utstilt på Norsk kjøretøyhistorisk museum på Lillehammer. Det ble senere hermetikkfabrikk i bygningen og i 2014 holdt Meny Stavern til der. En av lastebilene som Statens vegvesen kjøpte kostet kr 16,000 og ble brukt til å gruse veiene i Sogn og Fjordane. I korrespondanse mellom amtsingeniør Chris. Engebret Brock i Bergenhus Amt og en kollega, Carl Crøger i Oppland, går det fram at Statens vegvesen Oppland også hadde en lastebil fra Stavern bilfabrikk. I et svarbrev til Brock fortalte Crøger «at bilen på ett år hadde tilbakelagt over 3000 km og at han var særdeles vel fornøyd med den».

Kilde: Lokalhistoriskwiki.no)

Stavanger-Ekersund Jernbane

Jærbanen er navnet på jernbanestrekningen mellom Egersund og Stavanger. Diskusjonen om Jærbanen startet i 1860-årene. Da banen ble vedtatt bygget som smalsporbane av Stortinget den 3. juni 1875 var det etter en bred og grundigdebatt om valg av linje, sporvidde, finansiering og alle andre momenter som måtte vurderes når det gjaldt en så storinvestering. Det som skulle bygges i denne omgang var først og fremst en distriktsbane for Stavanger, Sandnes, Jæren og Egersund. Dessuten skulle banen være et tilbud for reisende med båt som ville unngå strekningen langs Jærkysten. Kostnaden var stipulert til 1,096,000 spesidaler. Av dette var 344,000 spesidaler offentlige og private tilskudd fra distriktet. På lang sikt skulle banen også være utgangspunkt for en jernbanelinje langs kysten mellom Stavanger og jernbanenettet på Østlandet.

Anleggsarbeidet ble startet i september samme år og 27. februar 1878 var det klart for offisiell åpning. Nøyaktig kl. 12 rullet åpningstoget over Jernbanebraua og inn på Jernbanestasjonen i sentrum av Egersund. Rett etter togets ankomst ble banen offisielt åpnet av statsråd Nils Vogt, og deretter var det frokost på Hotel Jæderen før toget returnerte til Stavanger og festen fortsatte. Ved åpningen disponerte Jærbanen fire lokomotiver, ulike passasjervogner med en samlet kapasitet på 716 plasser og 40 godsvogner. Den hadde en lengde på 76,3 km, og reisetiden mellom Egersund og Stavanger var tre timer og tjue minutter.

Flekkefjordbanen grenet av fra Jærbanen ved Eie pens, ca. 1,3 km fra jernbanestasjonen i sentrum. Denne strekningen ble en sidelinje da Flekkefjordbanen åpnet i 1904. Jærbanen ble bygd om til normalspor da det nærmet seg åpning av Sørlandsbanen, som offisielt fant sted 1. mai 1944. Fra da av ble trafikken mellom stasjonen på Eie og stasjonen i sentrum betjent av Eiegubben inntil det var slutt i 1952. Ved omleggingen til normalspor ble traseen for Jærbanen endret flere steder, og banelengden mellom Stavanger og jernbanestasjonen på Eie ble redusert til 73,1 km. En ny milepel i banens utvikling var elektrifiseringen som var gjennomført våren 1956. Fra 3. juni 1956 var det offisiell elektrisk drift på hele banestrekningen. Selskapets grunnkapital var på 5,231,200 kroner, hvor staten kontrollerte 3,850,200 (73,6 %), mens de kommunale og private aksjonærene kontrollerte resterende (26,4 %). Alle aksjer er ihendehaver-aksjer og var fordelt på Litra A (kr 50,000) og Litra B (kr 25,000) som kun Staten eide. Litra C (kr. 400), Litra D (kr.200) og Litra E (kr.100) var for de kommunale og private eierne. Det frembudte aksjebrev er i klasse Litra D.kr 200.

Disse aksjebrevene er ekstremt sjeldne da de ble tvangsinnløst av Staten på 1930-tallet. Ytterst få aksjebrev ble ikke innløst (selv om man var pliktig til det) da eierne ikke var fornøyd med innløsningsprisen og lot de bare ligge i skuff eller skap.



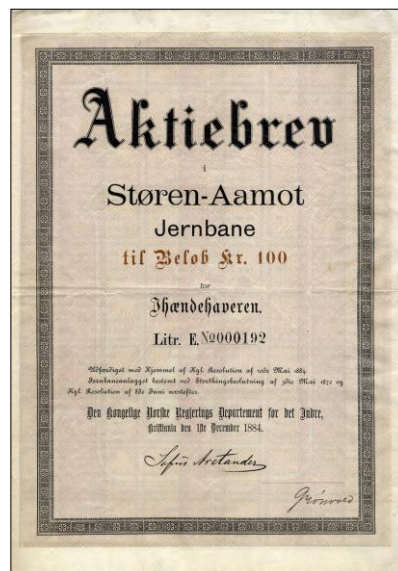
Støren-Aamot Jernbane

Banen ble åpnet i 1864, ti år etter at Hovedbanen mellom Oslo og Eidsvoll åpnet. Den 49 kilometer (senere 51,1 km) lange jernbanelinjen var smalsporet (1067 millimeter sporvidde) og gikk mellom Trondheim og Støren. I 1877 ble Størenbanen en del av Rørosbanen, som var Norges første stambane. Den startet på Hamar, gikk gjennom Østerdalen til Røros. Rørosbanen ble i syd i 1880 forbundet med Hedmarksbanen, og dermed var det fra 1880 mulig å reise med tog på hele strekningen mellom Oslo og Trondheim, dog med omstigning på Hamar på grunn av sporbrudd. Rørosbanens forvaltning ble delt i to, slik at strekningen nord for Tynset og helt til Trondheim ble administrert fra Trondheim. Sammen med Meråkerbanen som hadde forbindelse til det svenske jernbanenettet, ble Trondheim derfor fra ca. 1880 raskt en viktig by for jernbanene i Norge. Den nye administrasjonsordningen fra 1883 gjorde Trondheim til sete for det såkalte «4. distrikt» (fra 1913 «Trondhjem») som etterhvert kom til å omfatte hele jernbanenettet mellom Dombås og Tynset i syd og Storlien og Bodø i nord. Størenbanen var starten på denne utviklingen. I 1884 ble jernbanetraseen inn til Trondheim flyttet til vestsiden av Nidelva og forbundet med Meråkerbanen.

Størenbanen ble åpnet den 5. august 1864 og fulgte hele veien en annen trasé fra Heimdal og nordover enn i dag. Den 24. juni 1884 ble banen flyttet til strekningen mellom Selsbakk og Brattøra, dvs. til dagens stasjon i Trondheim. Årsaken var samlokalisering av byens stasjoner for den normalsporete Meråkerbanen, som nylig var åpnet, og den smalsporete Størenbanen. Selv om de hadde ulik sporvidde ville man ha én felles stasjon, og det var helt andre utvidelsesmuligheter på de nye oppfylte områdene utenfor kanalen enn inne på Kalvskinnet.

(Kilde: Wikipedia.no)

Vi kjenner til to ihendehaver brev fra 1880, 100kr ltr E og 400kr ltr C. Ltr E kjent i 3 forskjellige eksemplarer mens ltr C kun i ett ekseplar.



Sunniva Rederiselskabet

Selskapet ble dannet 2. august 1892. Aksjekapitalen var på 96,000 kroner fordelt på 100 parter a 960 kroner. Forretningskontoret var på Borøen i Dybvåg Sogn (ved Tvedestrand, Aust Agder). De eide barkskipet «Sunniva», drektig 569 ^{31/100} R.T.

Barken var bygd av A. Henriksen Friisø, Arendal. Hun var på 594 brt, 549 nrt, 151.7 x 34.2 x 15.2 fot. Levert i 182 for selskapet.

Disponent var J. M. Jensen. Han har egenhendig signert aksjebrevet fra 1892.

Selskapet ble oppløst enten i slutten av 1907 eller i 1908 da barken grunnstøtte den 6. desember 1907 utf.

Lyngør på reise Champaton – Riga med longwood.

Hele besetningen, 11 mann omkom.

[Les mer om forliset her.](#)



Sydenham, Jernskib

Stiftet i 1898 som partsrederi med 60 parter a 1000kr. Aksjebrevet er fra den perioden. 24.

november 1903 ble

partsrederiet

oppløst og A/S

Sydenham ble

dannet. Formålet

var fraktfart med

en kapital på

60,000 kr.

Fodelt på 60

aksjer a 1000kr.

I styret satt konsul Nils Peter Gotfred Høyer (Skien, han har egenhendig signert aksjebrevet),

Overrettsakfører Fredrik Peter Blichfeldt (Gjerpen) og

Megler Niels Frederik Bye (Skien).

Jernskibet «Sydenham» historie:

1870 Bygget som fullrigger «SYDENHAM» av Alexander Stephen & Sons, Kelvinhaugh, Glasgow, Scotland for J. H. Luscombe, London, England.

1879 Omrigget til bark.

1887 Solgt til S. Goldberg & Sons, Swansea, Wales.

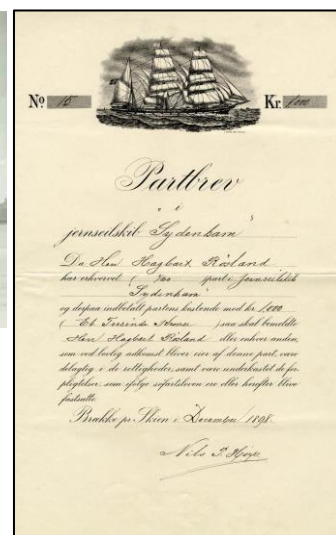
1898 Solgt for NOK 57.991 til Rederiselskabet Sydenham (Nils P. Høyer), Skien. Nils P. Høyer hadde 11/60 parter. Øvrige eiere: Th. Fagerlund, Niels F. Bye, F. Blichfeldt, G. Guthormsen.

1903 Overført til A/S Sydenham (Nils P. Høyer), Skien.

1911 Solgt til Tyskland for NOK. 20.000. Avrigget og brukt til flytende maskinverksted

Kilde:

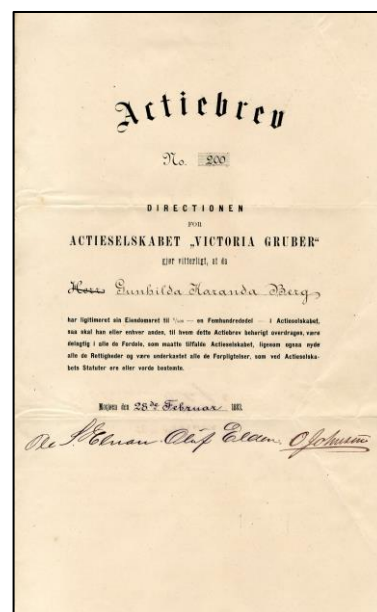
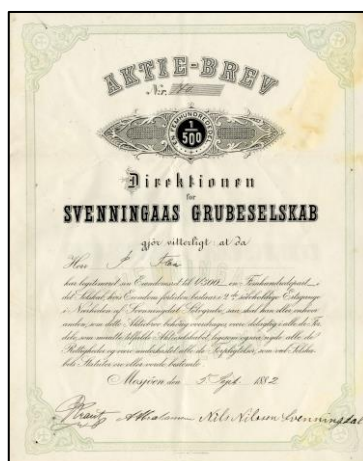
<http://www.skipshistorie.net/Skien/270Lovenskiold&Hoyer/Tekster/SKN27018980200000%20SYDENHAM.htm>



Svenningaas Grubeselskab,

Victoria Gruber

At Kongsberg Sølvverk har vært landets største sølvverk, er vel noe enhver nordmann vet. Da er det nok mindre kjent at landets nest største sølvverk lå i Svenningdal, lengst sør i Nordland fylke. Denne forekomst ble drevet i ca. 20 år, (1878-1898) og førte til den reneste klondykestemning nær Mosjøen på denne tid. Over 50 selskaper ble dannet for å delta i jakten etter sølvet! Svenningaas Grubeselskab. Selskapene drev etter sølv i Svenningasen, men fikk ingen lang levetid.



Søbadeindretningen i Throndhjem

Dette er et litt spesielt og morsomt selskap, da det fortsatt er i live og i full drift. Aksjebrevet er ikke gyldig mer, men tidligere eiere later som. I 2010 hadde de et stort jubileumsarrangement i Trondheim.

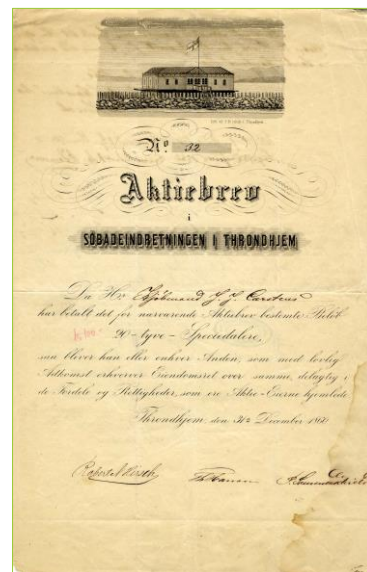
Søbadeindretningen i Trondhjem er et populært badested sentralt i Trondheim. Det ble stiftet i 1858 som aksjeselskap. Badet ble først etablert i indre kanal ved den nåværende Fløttmann-bryggen. På grunn av forurensning i kanalen ble badet ca. 1880 flyttet til St. Olavs pir, hvor det befinner seg i dag. Det kalles nå Sjøbadet for at det ikke skal forveksles med det nye Pirbadet.

Ved slutten av 1970-tallet var hovedbygningen i sterkt forfall, og driften gikk med underskudd. Styret valgte derfor å utvide aksjekapitalen med 100 aksjer á 250 kroner. I tillegg fikk man støtte fra Trondheim kommune og enkelte andre institusjoner, slik at det ble mulig å reise en ny hovedbygning med garderober, dusj og toalett. I 2003 ble det lagt ut 50 nye aksjer á kr. 1000 som ble tegnet. Med god støtte fra kommunen ble det mulig å rehabilitere både brygge og stupetårn. Badet fremstår nå i bedre stand enn noensinne.

Selskapet hadde en aksjekapital på 2340 Spd, fordelt på 104 hele aksjer á 20 Spd og 26 aksjer á 10 Spd, totalt 130 aksjer. Selskapet må ha gått bra, da de delte ut utbytte i årene 1861, 1862, 1866, 1868, 1870, 1871 og 1873 med 1-2 Spd pr aksje.

I 1891 ble selskapets aksjekapital omgjort i kroner og en hel aksje ble dermed på kr. 100. Både hele og halve aksjer hadde en stemme hver på generalforsamlingen.

Kilde: Østlandets Aksjebrevforening Auksjon 2-2017



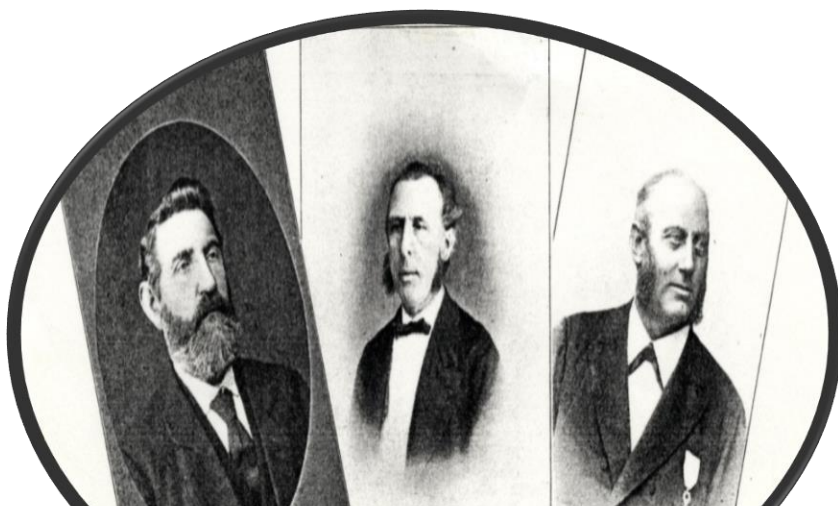
Søndenfjeldske Privatbank

Av Ivar Drange

Søndenfjeldske Privatbank ble etablert i 1890 med en aksjekapital på kr. 1 mill. fordelt på 2,000 aksjer a kr. 500. Denne ble i 1898 doblet til 2 mill. kr. I 1915 og 1916 ble kapitalen utvidet til hhv. 3 og 6 mill. kr. Ingen av Kristiansands privatbanker fortjener vel ordtaket---"saa høit at flyve, og saa dybt at falde", i så sterk grad som byens første forretningsbank, Søndenfjeldske Privatbank. Det skal snart historien vise.

Utover i 1880 årene ble savnet av en forretningsbank i byen stadig mer påtrengende blant stedets næringsdrivende. Man var godt forspent med sparebanker, hele 3 i tallet, hvor Christianssands Sparebank var den dominerende. Dessuten var Norges Bank representert med lokalavdeling på stedet- I 1884 tok derfor Handelsforeningen opp spørsmålet om opprettelse av en privatbank i byen. Ikke lenge etter inntraff imidlertid "Arendalskrakket", forårsaket av den famøse ledelsen i Arendals Privatbank. På grunn av svindel, røk denne bank dundrende konkurs. Privatbanktanken i Christianssand ble dermed "lagt død", for en tid.

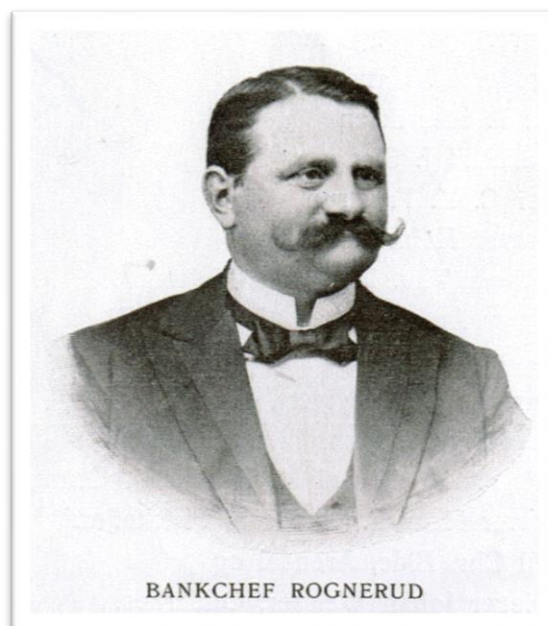
Da konjunktorene atter pekte oppover, tok man frem tanken om en lokal forretningsbank. I desember 1889 ble så offentligheten innbudt til aksjetegning i A/S Søndenfjeldske Privatbank. Emisjonen ble en suksess, og allerede julaften samme år var kapitalen på 1. mill. kr. sikret. Denne fordelte seg på 2,000 aksjer a kr. 500. Den 16 januar 1890 ble general forsamling avholdt, og man valgte en direktion på 3 medlemmer, bestående av herrene, Stadshauptmand Hans G. Kirsebom, (formann), Consul Hans Johnsen, og Skipsreder Henrik Natvig. I tillegg valgtes et Representantskap på hele 16 medlemmer, hvor Stiftamtmand J. Stang ble ordfører. Som banksjef ble ansatt Reinhardt Rognerud fra Ålesund, og 17 mars trådte banken i funksjon. De første månedene holdt man til i Kirseboms kontorer i Kirkegaten 7, men i mai samme år flyttet man til Gyldenløvesgt. 7, der man ble i 8 år.



Over – Den første direktionen, fra venstre Skipsreder Henrik Natvig, Stadshauptmand Hans G. Kirsebom og Consul Hans Johnsen. Under - Ser vi banksjef Reinhardt Rognerud.



Den nye banken fikk straks vind i seilene, og allerede første året hadde den en omsetning på over 25 mill. kr., hvilket var en anselig sum i de dager. Veksten fortsatte med stadig økende innskudd og fortjeneste. Den kjente sørlandsdikteren, Vilhelm Krag, var i sitt lyriske hjørne da han beskrev bankens fremmarsj i følgende vendinger: - - - "Der seiler en splinter ny skarpseiler opp, riktig en Klipper av Rig og Seilføring, Søndenfjeldske Privatbank". I 1892 inntraff som kjent den katastrofale bybrannen, hvor nær halvparten av Christianssand ble lagt i aske.



Søndenfjeldske Privatbank ble av mange tillagt den største ære for at byen raskt ble gjenreist. Banken ekspanderte stadig, og de gamle lokaler ble etterhvert for små. Hjørnetomten Markensgt/ Dronningensgt. ble innkjøpt, og man lot der oppføre den praktfulle bygning som i løpet av ca. 95 år kom til å huse flere av byens forretningsbanker. Bygningen ble tegnet av den landskjente arkitekt, Richard Tønnesen, senere byarkitekt i Bergen. Den ble tatt i bruk i 1897, og fra da ble Søndenfjeldske Privatbank gjerne omtalt som "banken mellom søylene".



«Banken mellom søylene», Hurtigmat kjeden McDonald's holder til i bygningen, som stort sett uforandret ut i dag.

Året etter ble aksjekapitalen doblet ved utstedelse av 2,000 nye aksjer. På denne tid gikk driften utmerket, og gjennom flere år betalte man et utbytte på 8%. - I 1899 opprettet man en filial i Grimstad, noe som i ettertid viste seg å være et feilgrep, da man her ydet store lån, uten tilstrekkelig sikkerhet. Avisen "Fædrelandsvennen" skrev da også i ettertid at det "ikke var betryggende å la unge banksjefer få frie hender til å grassere i småbyene".

Ledelsen i Søndenfjeldske Privatbank ble omkring århundreskiftet sterkt grepet av den spekulasjonsbølge som da rullet over landet. Banken ble i den forbindelse kritisert av revisjonen for såvel lettsindig utlånsvirksomhet, som manglende kontroll.-----"Saa det er paa tide at tage Rev i Seilene", som det heter i revisjonsberetningen i 1901. - Denne formaningen synes ikke å ha hatt den tilsiktede virkning, for

allerede i 1902 begynte problemene å tårne seg opp for alvor. Disse hadde sammenheng med det såkalte "Kristianiakrakket" et par år tidligere.

Ryktene begynte å svirre, og ville ha det til at heller ikke Søndenfjeldske Privatbank var så mye tress. Da utenbys aviser begynte å skrive om bankskandaler, konkurser, og "merkelige bankregnskaper", ble innskyterne urolige og begynte å trekke ut den innskutte kapital. Våren 1903 ble stillingen prekær for banken. Flere av de større kunder røk konkurs, og påførte banken store tap. En ny ledelse ble valgt, med Borgermester Knudtzon i spissen, og en tøff opprydningsaksjon ble iverksatt. Norges Bank, sammen med Centralbanken for Norge, stilte garantier på tilsammen 1. mill. kr. overfor innskyterne, og som motytelse fikk Norges Bank kontroll med Privatbankens disposisjoner. Kommunen bidrog i tillegg med en garanti på 250,000 kr. Garantiene viste seg imidlertid utilstrekkelige, og Centralbanken tok derfor på seg ytterligere forpliktelser, men da på betingelse av at denne overtok ledelsen av Søndenfjeldske Privatbank. Man må derfor trygt kunne si at banken kom under "administrasjon". - Ialt ble 1,7 mill. kr. avskrevet som tap, samtidig som aksjekapitalen ble kraftig nedskrevet. Centralbanken for Norge måtte dessuten tilføre likviditet i flere år fremover.

Etterhvert rodde man seg inn i smulere farvann, og et møysommelig arbeid for å gjenopprette publikums tillit, ble påbegynt. Innskudd og overskudd steg igjen, og i 1915 ble banken tilført frisk kapital, slik at aksjekapitalen nå utgjorde 3 mill. kr. Denne ble doblet allerede på slutten av 1916, og bankens aksjekapital kom til å lyde på hele 6 mill. kr. Aksjebrev på hhv. 150, 750, og 1.500 kr., ble utstedt ved disse emisjonene. - I årene 1916 - 1920 fikk eierne igjen utbetalt et moderat utbytte, og utsiktene for banken syntes rimelig gode.

I 1920 trakk det imidlertid opp til økonomisk ruskevær i Kongeriket. Høykonjunktoren ble brått vendt til en drepande depresjon, med endeløse rekker av konkurser, og et bankkrakk som savner sidestykke i historien. - Søndenfjeldske Privatbank som var meget sterkt involvert i Kristianssands Nikkelraffineringsverk, (forløperen til Falconbridge Nikkelverk) hadde lite å stå imot med da denne industrikjempe røk over ende. Dels på grunn av sviktende nikkelpriser, men også på grunn av vidløftige spekulasjoner i den Canadiske nikkelindustrien, for å si det mildt. - Bankens tap bare på "nikkelaffæren" beløp seg til hele 7,6 mill. kr.

Ved hjelp av Norges Bank og Den Norske Handelsbank, ble det reist et garantifond på over 8 mill. kr., men da innskyterne tross dette, fortsatt trakk ut sine penger, måtte Søndenfjeldske Privatbank stenge dørene den 15 september 1921.

Tross iherdig arbeid for å få banken på fote igjen, bla. ved forslag om ny preferansekapital, viste det seg umulig å fortsette som selvstendig bank. Det endte da også med at Privatbanken ble en lokal filial av Den Norske Handelsbank.

Siste akt i dramaet inntraff 15 oktober 1924 da Den Norske Handelsbank, og dermed også filialen i Kristiansand røk overende med dunder og brak.

kilder:

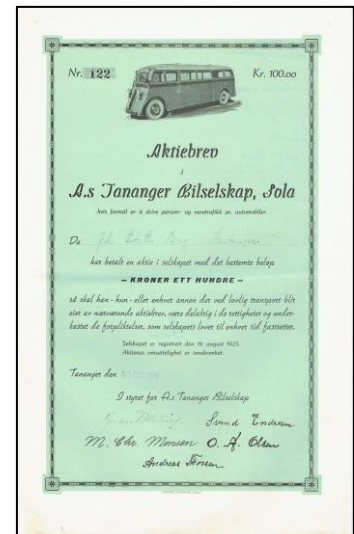
Kristiansands næringsliv	v/ Peter G. Hansen	1905
Kristiansands Historie 1814 - 1914	v/ Sverre Steen	1945
Kristiansands Historie 1914- 1945	v/ Joh. N. Tønnesen	1974
Banken mellom søylene	v/ Ole Dommerud	1976
Forretningsbankenes Historie	v/ Kaare Petersen	1986

Tananger Bilselskap

Selskapet ble stiftet 19. januar 1925 med en aksjekapital på kr 16,000.

Bare 4 dager etter at Hafrsfjordbroen ble åpnet 1. april 1925, forlot den første bussen Stavanger med kurs for Tananger. Da denne bussen så ankom Tananger, valet der flagg i alle flaggstenger. Den første bussen, var en Chevrolet med 25 hester og ble beskrevet av samtiden slik: "Sitteplassene er behagelige og praktisk anbragt og de store glastruer gir fri utsikt".

Allerede andre året kunne man gi utbytte til aksjonærene. I 1975 ble selskapet slått sammen med de andre lokale busselskapene Madla bilselskap, Sola busselskap og Randaberg -Tasta billag og fikk navnet Stavanger og Omegn Trafikkselskap (SOT).



Thronhjems Handelsbank

Banken ble stiftet i 1882, men trolig ble det ikke utstedt aksjebrev før i 1885.

I 1916 fusjonerte den med Privatbanken for Norge og navnet ble endret til Den norske Handelsbank.

Dette ble en av landets største banker. Tidlig i 20 årene la den under seg blant annet [Søndenfjeldske Privatbank](#).

I 1922 ble bankens stilling vanskelig og man søkte om statlig hjelp. Regjeringen bevilget nær 25 millioner kroner i støtte, uten å informere stortinget. Da så banken kollapset i 1924 ble det forlangt riksrettssak mot finansminister Abraham Berge. Denne kom opp i 1926 og resulterte i frifinnelse av Berge, etter et rettsaken hadde pågått i et halvt år. Berge var i mellomtiden var blitt landets statsminister.



Tjømmø & Vasser D/S

Selskapet ble registrert 11918. I 1920 var aksjekapitalen kr 100.000 fordelt på 400 aksjer. Dette var et lokalt selskap som drev trafikk mellom de ytterste øyene, utenfor Tønsberg. Det ble drevet passasjer, gods og noe postbefordring. Selskapet hadde et lite dampskip D/S "Granheimen" og i tillegg to mindre båter M/B "Vrengen" og M/B "Vestfjord".

Trolig slet selskapet noe tungt etter hvert, i 1935 ble aksjenes pålydende skrevet ned fra 250 til 10 kroner. De holdt det gående i hvert fall fram til oktober 1938.



Tiden

Tiden – Organ for Det norske Arbeiderparti i Aust-Agder var en dagsavis som utkom i Arendal fra 1906 til 1941, og deretter fra 1945 til den ble slått sammen med den Kristiansand-baserte avisen Dagbladet Sørlandet en gang på 1970-tallet. Siste nummer av Tiden ble utgitt 9. november 1982. Nedleggelsen skyldtes svak økonomi.

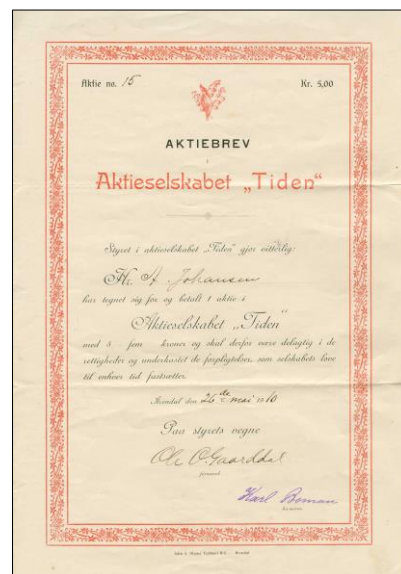
Avisen ble utgitt av Arbeiderpartiet, og hadde ulike undertitler; blant annet «Organ for Nedenes amts arbeiderparti» fra nr. 1, 1914, «Dagblad for Nedenes amt» fra nr. 127, 1918, «Dagblad for Aust-Agder fylke» fra nr. 132, 1920.

Ved den politiske splittelsen i Arbeiderpartiet i 1923 ble redaktør Ingvald B. Jacobsen avsatt før det lokale partilaget fikk stemt over situasjonen. På den måten klarte AP å beholde kontroll over avisen, til tross for at både partiet lokalt og redaktøren fulgte det nye Norges Kommunistiske Parti.

Fra oppstarten i 1906 og frem til 1916 ble avisen trykket i Lillesand-Grimstadpostens Bogtrykkeri i Grimstad, og kom ut tre ganger i uka.[2] Deretter gikk avisen over til seks utgivelser i uka, og ble trykket 1916–1923 i Tidens Trykkeri, Arendal, 1923–1930 Aust Agder Bok & Akcidenstrykkeri, 1930–1940 A/L Aust-Agder arbeiderpartis bladforenings trykkeri, 1945–1947 A/S Agderposten, 1947–1960 Tidens Trykkeri, 1960–1963 Sørlandets trykkeri, Kristiansand, 1963–197x Agder Arbeiderpresse A/Ls trykkeri.

Redaktører i avisa:

1906–1916: Mikael Bie
1916–1918: Antonsen-Nøkleby
1918: Ole Øisang
1918: Albin Eines
1918: O.H.Maurstad
1918–1921: Carl S. Hornli
1921–1923: Ingvald B. Jacobsen
1924–1938: Ola Solberg
1938–1940: Alf Salvesen
1945–1946: Paul Hovd-Nilsen
1947–1948: Sverre Sulutvedt
1948–1960: Thomas Trommestad
1960–1963: Egil Eggen
1963–197X: Odd Lien og Jens Kvale



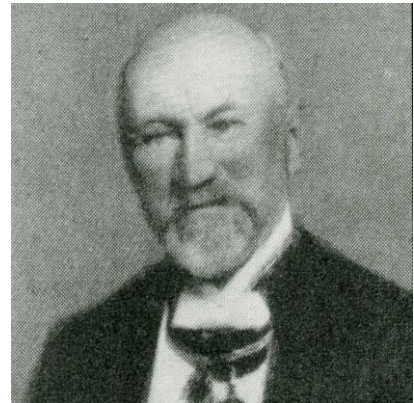
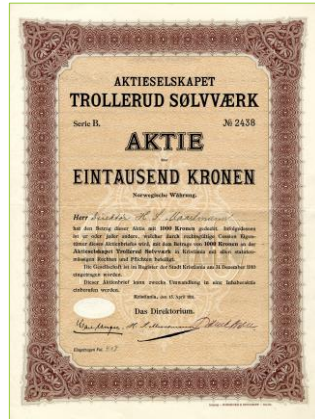
Kilde: [https://no.wikipedia.org/wiki/Tiden \(avis, Arendal\)](https://no.wikipedia.org/wiki/Tiden_(avis,_Arendal))

Vi kjenner kun til ett eksemplar av brevet. Det er egenhendig signert av formann Ole O. Gaarddal og kasserer Karl Boman.

Trollerud Sølvværk

Les forhistorien under: [Vinoren Sølvværk](#)

Etter at Vinorenfeltet stort sett hadde ligget brakk i over 20 år, kom et norsk selskap på banen i 1900. Det var Aktieselskabet Trollerud Sølvværk, med en aksjekapital på beskjedne 180,000 kr. Dette var fordelt på 180 aksjer. I direksjonen satt blant andre bryggerieier Ellef Ringnes, grosserer Johan B. Th. Didrichsen, og disponent ved Ringnes



Ellef Ringnes, 1842-1929

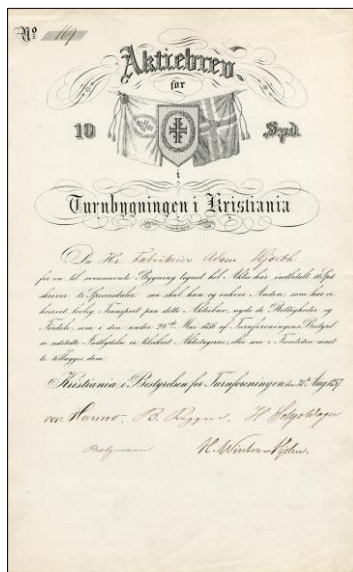
Bryggeri, Harald S. Maartmann, alle fra Kristiania. Selskapets formål var drift av Trollerud Gruber m. Flere, i Søndre Vinoren distrikt. Selskapet utførte et betydelig arbeid de første årene, særlig ved Trollerud Gruber som lå litt syd for Vinoren. Her ble over 70 kg. gedigent sølv, pluss ca. 250 kg. sølv i form av slig, utvunnet i 1900 og 1901. Belegget ved gruvene var i gjennomsnitt ca. 20 mann. Også noe arbeid ble drevet ved Nordre Vinoren gruver. Etter dette ble lite arbeid utført før i 1910, da selskapet ble reorganisert, og en stor kapitalutvidelse fant sted. Selskapet ble tilført hele 4.5 mill. kr., og dette var fordelt på 1.500 preferanseaksjer og 3,000 ordinære aksjer a kr. 1,000. En stor del av denne kapital var tysk, og selskapet fikk etter hvert flere tyske styremedlemmer. Ellef Ringnes, Harald Maartmann, og Johan B. Didrichsen fortsatte i det nye styret, mens blant andre Regieringsassessor Eberhard Garnier, og Rechtsanwalt Ernst Ahlemann, etter hvert representerte de tyske interesser i selskapet. Fra mai 1910 ble arbeidet ved gruvene gjenopptatt med stor kraft, og de nærmeste år ble brukt til en storstilt utvidelse og opprustning av de gamle gruver, samt stor byggeaktivitet i dagen. Arbeidet foregikk de første årene både ved Syd Vinoren og Nord Vinoren, men etter 1913 ble det slutt i nordfeltet. Gjennomsnittsbelegget ved anlegget var ca. 65 mann, de 7 årene selskapet drev. Veiarbeider, brakke- og boligbygging, tilførsel av elektrisitet, og oppføring av et moderne oppredningsverk, (vaskeri) var arbeid som ble utført, samtidig som grunnstollen (Clausstoll) på ca. 2 km. lengde ble (nesten) ferdig. I 1915 var oppredningsverket klar for drift, og dette året ble det produsert ca. 2,1 tonn gedigent sølv, samt 5.2 tonn slig, (sølvkonsentrat) I 1916 som var selskapets siste driftsår, økte produksjonen til 3.2 tonn gedigent sølv, og ca. 14 tonn slig.

Les fortsettelsen: [Vinoren Sølvverk](#) (nye)

Turnbygningen i Kristiania

Christiania Turnbygning var byens første store idrettsforening som eiendommelig var organisert som et aksje-selskap. Foreningen ble stiftet allerede i 1855, mens selskapet Turnbygningen i Kristiania ble stiftet i 1857. Hensikten med å etablere foreningen som et aksjeselskap var visstnok oppførelsen av de store flotte turn -hallene i St. Olavsgt. 25. Selskapets aksjekapital var på 5000 Spd fordelt på aksjer a 10 Spd. Omtrent samtlige av byens notabiliteter, skipsredere og forretningsmenn var medlemmer. Dette aksjebrevet er utstedt til fabrikk-eier Adam Hjorth, som var grunnleggeren av Nydalens Compagni i 1845 og mangeårig direktør for fabrikkene. Turnbygningen var utsatt for brann på 1990-tallet, men er restaurert og er faktisk den dag i dag i bruk som turnhall/treningshall.

Kilde: Østlandets Aksjebrevforening Auksjon 2-2017

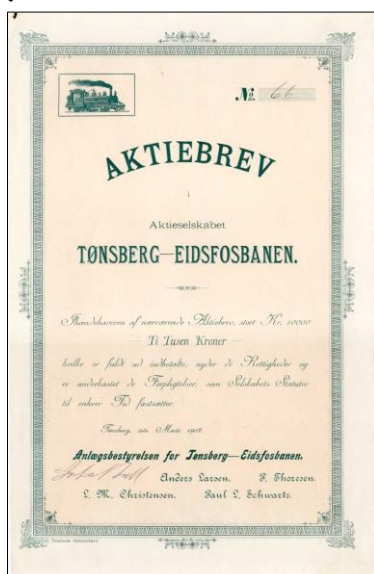
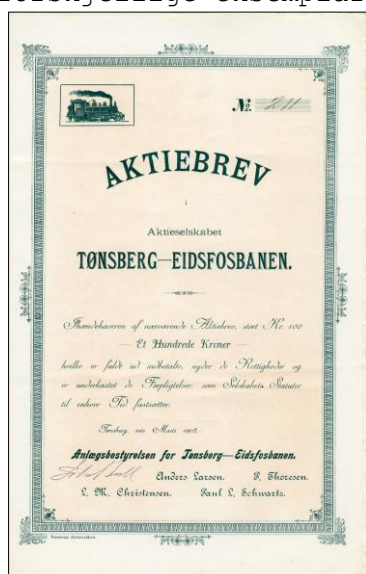


Tønsberg-Eidsfosbanen

Tønsberg-Eidsfosbanen var en sidelinje til Vestfoldbanen som gikk fra Tønsberg til Eidsfoss. Banen åpnet i oktober 1901 og var i drift fram til 1938. Mellom Hillestad og Hof fulgte Holmestrand-Vittingfoss-banen samme trasé. Jernbanen til Eidsfoss var viktig for Eidsfos Jernverk som produserte støpejernsovner. Opprettelsen var også et svar på de sterke reaksjonene som kom fra de indre delene av fylket da Vestfoldbanen ble lagt langs kysten.

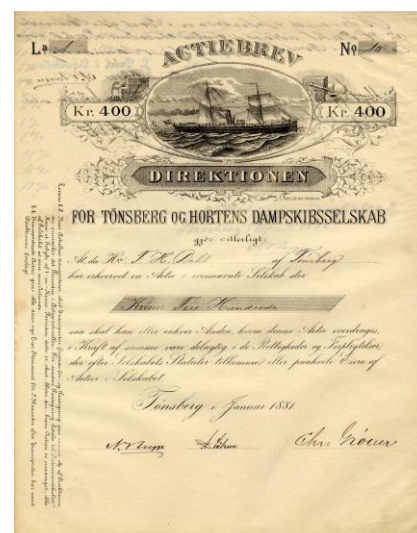
Kilde: Østlandets Aksjebrevforening Auksjon 2-2017

Vi kjenner til to forskjellige pålydende fra 1902, 100kr og 10,000kr. 100kr er det kjent mange eksemplere av, mens 10,000kr kun er kjent i 2 forskjellige eksemplarer.



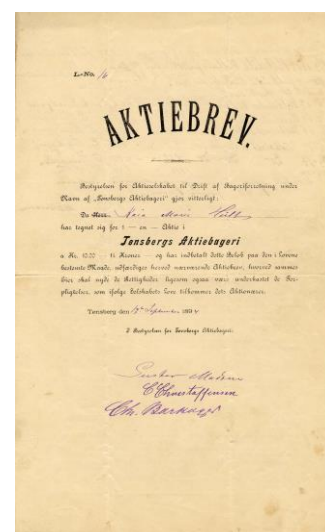
Tønsberg og Hortens D/S

Stiftet i 1875 med en aksjekapital på 209,000-kroner. Selskapets formål var passasjerfart mellom Tønsberg og Oslo. Selskapet hadde dampskipene "Horten" bygget i 1897 på 212 brutto tonn og "Jarlsberg" bygget i 1912 på 312 brutto tonn. I tillegg hadde de 2 lektere "Bygdin" og "Tønsberg". Aksjonærene fikk ved flere tilfeller et utbytte på 4 til 10%. Aksjebrevene ble ombyttet til nye i 1892. Selskapet fikk et langt liv og ble først nedlagt rundt 1960. Konkurransen med bil og jernbane ble vel for tøff. Fra dette selskap, kjenner vi til aksjebrev både fra 1881 og 1884. De har det samme flotte motiv, men brevet fra 1884 er litt større og noe mer uvanlig en 1881 utgaven.



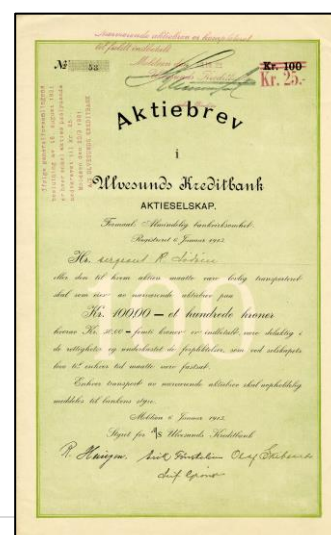
Tønsbergs Aktiebageri

Selskapet ble dannet i 1894 med en aksjekapital på 1,300 kroner fordelt på aksjer a 10 kr. Aksjebrevet fra 1894 er datert 17. September. Selskapet bestyres av Hans Christian Barkager, Christian Christoffersen og Gustav Martin Madsen. Alle fra Tønsberg. Alle 3 har egenhendig signert aksjebrevet fra 1894. Det var en kapitalutvidelse 9. februar 1895. Aksjer a 10 kroner, signert av de samme 3 herrer.



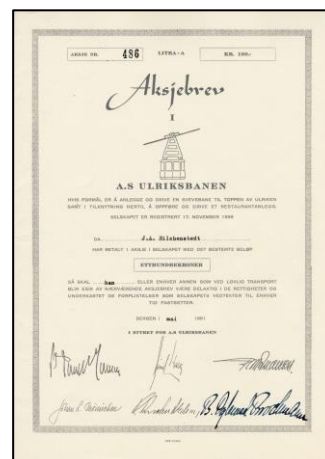
Ulvesunds Kreditbank

Banken ble etablert på Måløy i 1913, med en aksjekapital på kr 76,100-. Etter kapitalutvidelser i 1916 og 1917 kom kapitalen opp i 800,000-kroner. Lavkonjunkturen etter første verdenskrig resulterte i tap for banken og aksjene ble nedskrevet fra 100-til 25-kroner. I 1929 ble banken slått konkurs. Bankens virksomhet ble videreført av Måløy Privatbank.



Ulriksbanen

En totausbane i Bergen som går opp til byens høyeste fjell, Ulriken (643 moh). Svevebanen har en lengde på 1,120 meter og turen tar 7 minutter. Utsikten underveis og fra toppen er formidabel. De to gondolene heter Perle og Bruse og hver har plass til 20 passasjerer. Ved øvre stasjon (620 moh) er det en restaurant, en kiosk og ypperlig turterreng.



Urskog-Hølandsbanen

Urskog-Hølandsbanen, omnavnet av NSB til Aurskog-Hølandbanen fra mars 1947. På folkemunne ble den kalt «Tertitten».

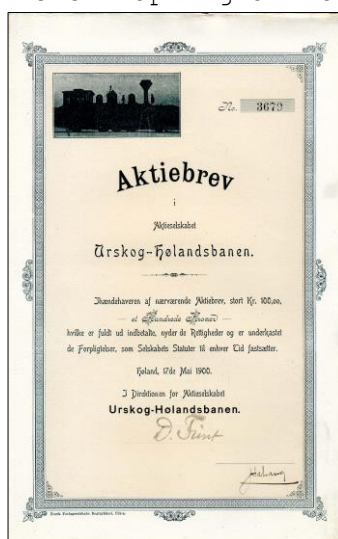
Banen var en smalsporet jernbane i Akershus fylke, fra Sørumsand stasjon på Kongsvingerbanen til Skulerud stasjon i Aurskog Høland. Jernbanen var i ordinær drift med gods- og persontrafikk frem til 1. juli 1960 I dag er de 3,2 øverste kilometerne av banen i drift som museumsjernbane med det gamle privatbanenavnet «Urskog-Hølandsbanen» (UHB).

Første etappe fra Bingsfossen til Bjørkelangen ble anlagt av selskapet Urskogbanen, og ble åpnet 14. november 1896. Et annet selskap, Hølandsbanen anla banen fra Bjørkelangen til Skulerud. Den ble åpnet 15. desember 1898, men før det hadde selskapene slått seg sammen til Urskog-Hølandsbanen (U.H.B.). Etter stortingsvedtak i 1900, ble banen forlenget drøye 2 km vestover inn til Sørumsand stasjon. Denne siste strekningen ble satt i drift fra 7. desember 1903. Banen var da blitt 57 km lang. Selskapet hadde hovedkvarter på Bjørkelangen. Banen ble bygget på billigste måte, som en såkalt tertiærjernbane med sporvidde 750 mm. Dette ga altså banen tilnavnet «Tertitten». Frem til 1. januar 1945 var banen et privat aksjeselskap. Da overtok Staten ved NSB og drev banen de siste 13 årene under navnet Aurskog-Hølandbanen.

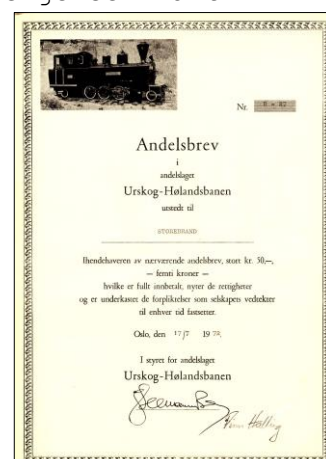
Banens trafikkgrunnlag var særlig skogs- og landbruksprodukter. Tømmer ble kjørt til Skulerud og derfra fløtet til Halden. Tidligere ble samtrafikk med DS «Turisten» på Haldenkanalen en populær turistattraksjon kalt «Den store rundreisen»; tog Oslo - Sørumsand, Urskog-Hølandsbanen til Skulerud, båt på Haldenkanalen til Tistedal, tog fra Tistedal, evt. Halden til Oslo.

I 1961 kom arbeidet i gang for å sikre Aurskog-Hølandbanen for ettertiden, drevet som et andelslag med frivillig og ulønnet arbeidskraft. Etter en tid fikk de overta 3 kilometer spor ved Sørumsand, to damplokomotiver og endel vogner. Første veterantog gikk i 1966. Tre av UHBs damplok og to av personvognene er restaurert. Restaureringsarbeid og driftsteknisk vedlikehold på det rullende materiell pågår kontinuerlig. Da «Tertitten» kom i gang som museumsjernbane var endepunktet litt utenfor sentrum i Sørumsand og skinnene inn til stasjonen var fjernet. I 1987 kunne de første tog igjen kjøre fra Sørumsand sentrum etter at en dugnadsinnsats hadde forlenget banen inn dit. To år senere var anlegget, med stasjonsbygning, ferdig og offisiell åpning av forlengelsen fant sted. Hele anlegget er fredet. UHB er i dag en stiftelse, og Venneforeningen Tertitten står for driften av museumsbanen.

**Kilde: Østlandets
Aksjebrevforening Auksjon 2-
2017**



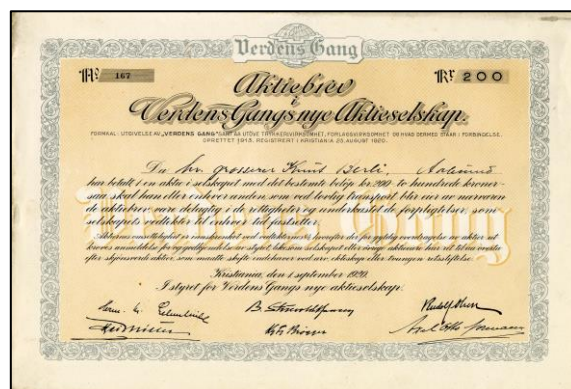
1900



1972

Verdens Gang Nye

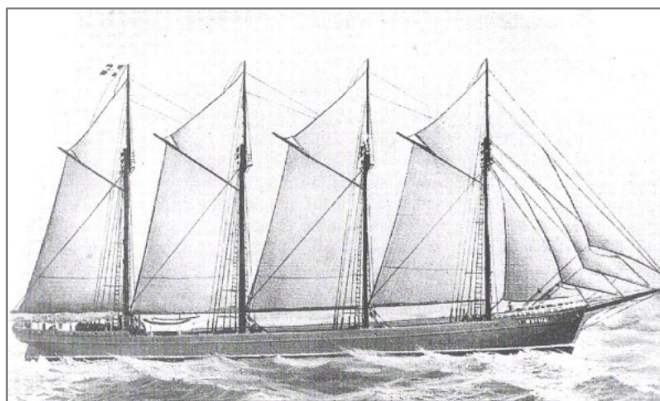
Verdens Gang ble startet som et ukeblad i 1868 og gikk over til dagsavis i 1885. Avisen ble stiftet av lærer og telegrafist Peder Olsen som var redaktør til han døde i 1876. I perioden 1876-1878 var Norges senere statsminister Johan Sverdrup redaktør. I 1878 overtok Ola Thommessen redaktørjobben og utviklet avisen til en av landets mest innflytelsesrike aviser. Ikke alle var like begeistret for måten avisen ble drevet på og i Knut Hamsuns roman «Redaktør Lyng» brukes Thommessen som modell for en redaktør som kun er opptatt av opplagstall. I 1910 røk Thommessen uklar med storaksjonær og styreformann advokat Olof Madsen som ville ha større utbytte. Thommessen oppfattet dette som utidig innblanding og det endte med at Thommessen sa opp jobben, tok med seg de fleste av sine medarbeidere startet «Tidens Tegn». Verdens Gang mistet gradvis opplag og lesere. I 1920 ble avisen relansert med ny kapital som dette aksjebrevet stammer fra. Allerede i 1923 ble Verdens Gang Nye kjøpt av Tidens Tegn. Etter frigjøringen i 1945 endret avisen navn til Verdens Gang som avisen heter den dag i dag, og nå er den en del av Schibsted-konsernet.



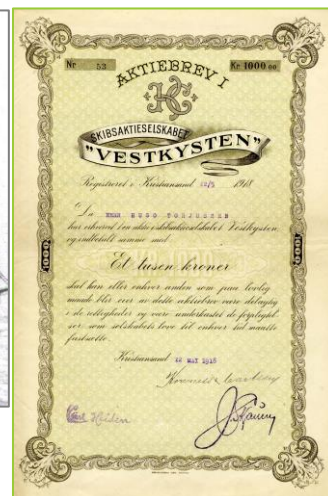
Vestkysten Skibsaktieselskabet

av Ivar Drange

Aksjekapital
kr. 1,525,000,
fordelt på 1,525
aksjer a kr.
1,000.
Dette var et av
de mange



Pauline (kilde: siohistorie.no)



spekulasjonsforetak
som så dagens lys, under
høykonjunkturen mot slutten av første
verdenskrig.

Selskapet ble stiftet i oktober 1917, for overtakelse av en fire-mastet motorskonnert under bygging av tre, på vestkysten av USA. (derav navnet på selskapet). Det var Kristiansanderne Even Kvaness og Gustav Carlsen som sto bak kjøpet, og disse skulle også være skipets disponent, gjennom firmaet Kvaness & Carlsen.

Det bød ikke på problemer å få tegnet den nødvendige aksjekapital, og i februar 1918, overtok man nybygget på 2,650 t. dwt, i Portland, USA. Skipet fikk navnet "Pauline".

Første reise gikk til Antofagasta i Chile, og etter utlossing der, ble skipet rekvirert av den amerikanske regjering. Dette var mulig i henhold til rekvisisjonsloven som trådte i kraft, da USA ble trukket inn i verdenskrigen. Myndighetene der, fastsatte maksimalrater for skipene, og bestemte også hvilken trade de enkelte fartøyer fikk gå i. Resultatet ble lave rater, med store tap for rederiene. "Pauline" fikk dessuten flere større maskinhavarier dette året, hvilket medførte store utgifter, og lengere tidstap.

I ekstraordinær generalforsamling 2 november 1918, frasa firmaet Kvaness & Carlsen seg disponent-stillingen, og i ny ekstraordinær generalforsamling 29 november samme år, overtok skipsreder Martin Mosvold og skipsmegler Johan G. Olsen som nye disponenter. Mosvold ble også ny styreformann i selskapet.

Det samlede underskudd i 1918, kom opp i nær 300,000 kr.

1919 ble et adskillig bedre år for selskapet. Skipet ble midt i juni tilbakelevert av den amerikanske regjering og rederiet kunne fra da utnytte det forholdsvis gode fraktmarked som enda eksisterte. Det var stort sett korn og kull, man fraktet det siste halvåret i 1919.

Tross flere problemer med skipet som forårsaket utgifter og tidstap også i 1919, kunne årsregnskapet gjøres opp med et lite overskudd, kr. 64,000. Man var således rimelig optimistiske ved inngangen til 1920-årene, men det dramatiske konjunktururomslaget kullkastet ethvert håp om regningssvarende virksomhet.

Høsten 1920 ble det igjen disponentskifte i selskapet. Nå overtok firmaet A.I. Langfeldt & Co.

Som nytt styre ble valgt Torgeir Heistein, og Arne I. Langfeldt. Da bunnen falt ut av fraktmarkedet, og skipet heller ikke holdt en akseptabel standard, besluttet generalforsamlingen i juni 1921, å gå til likvidasjon av skibsaktieselskabet "Vestkysten".

Historien til Pauline: <https://www.sjohistorie.no/no/skip/22391/>

Kilder:

Den Norske Sjøfarts Historie v/ Jac. S. Worm-Muller, 1923 - 51.

Kristiansands Historie 1914 - 1945 v/ Joh. N. Tønnesen, 1974

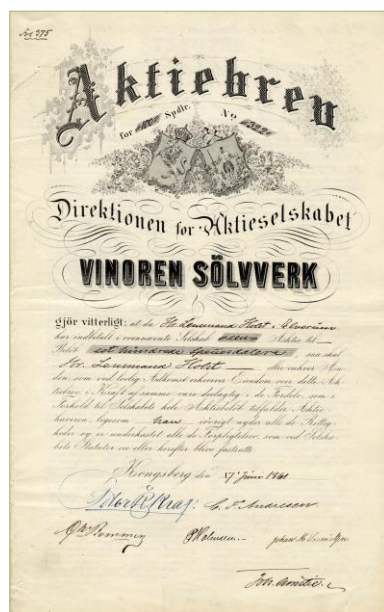
Rederen og Skipet v/ Johannes Seland, 1959

Selskapets årsberetning og regnskap årene 1918 og 1919.

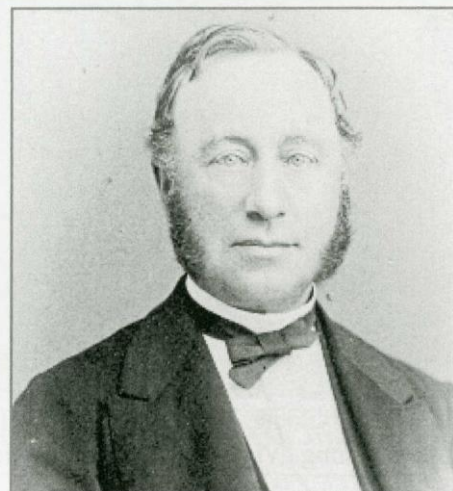
Vinoren Sølvverk

Privat drift -
Aktieselskabet
«Vinoren Sølvverk»
etableres:

I 1851 ble lovverket
for bergverksdrift
endret, og Kongsberg
Sølvverk mistet
eneretten det hadde
til å drive etter
edelmetaller innen
sitt gamle
gruvedistrikt. Og i
1854 ble det så ved
Stortingsvedtak gitt
adgang til at også
private foretak kunne
søke om rett til
gruvedrift i enkelte
nærmere definerte



Under: Direktør og bestyrer ved Vinoren Sølvverk, Carl F. Andresen.



områder. Av disse var
Søndre- og Nordre Vinoren det mest interessante, og en av byens større
kjøpmenn, Christian Bommen, fikk på vegne av et norsk interessentskap
retten til gruvegrift i dette distrikt. Årlig leie ble satt til 600
spesiedaler, og budet ble godkjent ved kgl. Resolusjon av 12.7.1856.
Aktieselskabet «Vinoren Sølvverk» ble etablert i september 1856, med en
allerede tegnet kapital på 102,175 spd. Denne skulle kunne økes til i alt
300,000 spd., ved fortsatt aksjetegning. Pålydende var 100 spd., det ble
også gitt adgang til å tegne halve- og kvarte aksjer, (hhv. 50 og 25
spd.) Nå vet vi ikke hvilken rolle kjøpmann Bommen videre kom til å
spille, men dersom vi ser på selskapets styresammensetning, finner vi
flere av Kongsberg Sølvverks ledende figurer. Dette gjelder blant annet
Carl Ferdinand Andresen, som var direktør og bestyrer ved Vinoren
Sølvverk i tiden 1856-1866. Andresen hadde vært bergmester og senere
hytteskriver ved Kongsberg Sølvverk i perioden 1850 - 1856, og senere
satt han som førstedirektør ved samme bedrift fra 1869 til 1885. Andresen
var forøvrig bror av tobakksfabrikant Johan H. Andresen, som drev
Tidemans Tobakksfabrikk i Kristiania.

Poul B. Holmsen hadde også ledende verv ved Kongsberg Nå vet vi ikke
hvilken rolle kjøpmann Bommen videre kom til å spille, men dersom vi ser
på selskapets styresammensetning, finner vi flere av Kongsberg Sølvverks
ledende figurer. Dette gjelder blant annet Carl Ferdinand Andresen, som
var direktør og bestyrer ved Vinoren Sølvverk i tiden 1856-1866. Andresen
hadde vært bergmester og senere hytteskriver ved Kongsberg Sølvverk i
perioden 1850 -1856, og senere satt han som førstedirektør ved samme
bedrift fra 1869 til 1885. Andresen var forøvrig bror av tobakksfabrikant
Johan H. Andresen, som drev Tidemans Tobakksfabrikk i Kristiania. Poul B.
Holmsen hadde også ledende verv ved Kongsberg Sølvverk, først som
bergmester i perioden 1860-1872, og deretter andredirektør fra 1872 til
1886. Vi tar også med et tredje styremedlem, Johan M. Samuelsen,
hyttmester ved smeltehytta i Kongsberg, i perioden 1844-1875. Som vi
ser, var flere ledende personer fra Kongsberg Sølvverk, godt representert
i Vinoren Sølvverks direktion.

Driften ved Vinoren Sølvverk kom i gang i 1857, og allerede året etter
ble det første sølvet levert smeltehytta i Kongsberg. I årene frem til
nedleggelsen i 1878, ble det investert i et nytt pukkverk, bestyrerbolig,
og endel andre driftsbygninger. Belegget ved anlegget var 1 bestyrer, med

25-30 mann i arbeid. Det ble utvunnet i alt 2,146 kg. sølv, og driften gikk stort sett med årlige underskudd.

Etter innstillingen i 1878 gikk verket på handel i flere omganger, blant annet var engelske interesser inne i bildet i 1880-årene, med store planer. Dette gav imidlertid magre resultater, og først omkring år 1900 ble det såpass virksomhet i feltet, at det kan kalles gruvevirksomhet.

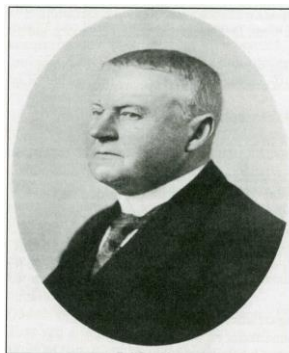
Vinorenselskapet, etablert i 1857, **kjenner** vi ca. 5 brev, utstedt mellom 1860 og 1870. En av årsakene til at brevene først ble utstedt på 1860-tallet, var at aksjene skulle innbetales i flere terminer, og aksjebrev ble utstedt først etter at alle terminer var betalt.

(Les mer i [Trollerud Sølvverk](#))

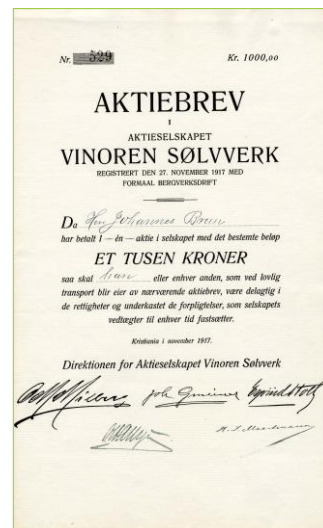
Vinoren Sølvverk (nye)

I 1917 ble selskapet Trollerud Sølvverk solgt til et rent norsk gruveselskap, A/S Vinoren Sølvverk, fremdeles med bryggerieier Ringnes som drivkraften. Også andre tidligere norske eiere var med i det nye selskapets styre, så som Harald S. Maartmann, som nå var direktør ved Ringnes Bryggeri. En annen bryggerieier, Joh. Gmeiner fra Tønsberg satt også som styremedlem. Aksjekapitalen var på 1 mill. kr., fordelt på 1,000 aksjer. Grunnen til at Trollerud Sølvverk solgte seg ut, var vanskene første verdenskrig førte til, og det ble problematisk for selskapet å finansiere og drive anlegget.

Vi må vel kunne si at det nye selskapet kom til «dekket bord». Det var stort sett et nytt, moderne, ferdigbygget gruveanlegg man overtok, til en komfortabel pris. De 4 årene selskapet eksisterte, ble det ifølge statistikker produsert mellom 3 og 4 tonn finsølv, med en renhetsgrad på over 99%. Den sølvholdige malmen ble først skeidet, og deretter behandlet ved oppredningsverket på Vinoren, for deretter å fraktes til Kongsberg Sølvverks smeltehytte, hvor det ble smeltet i barrer. Gjennomsnittsbelegget ved gruvene var disse årene ca. 45 mann. Driften ble nedlagt i slutten av februar 1921, og dette skulle bli siste gang private selskaper prøvde seg på drift etter sølv i området.

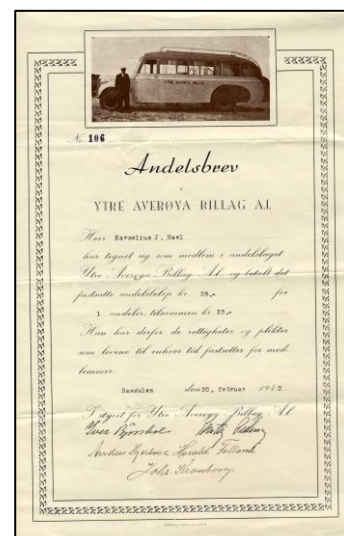


Over: Direktør Harald S. Maartmann, Styremedlem i både Trollerud Sølvverk og Vinoren Sølvverk.



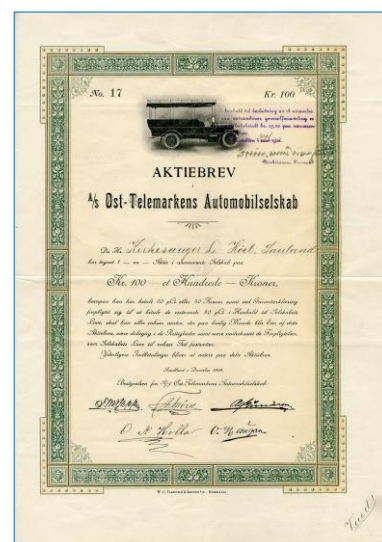
Ytre Averøya Bilag

Selskapet ble stiftet i 1939, men trafikken kom først i gang i 1940. I første omgang var det kombinerte busser for person og vare transport. Melk til meieriet i Kristiansund var en viktig grunnleggelse bak etableringen. En sammenslutning mellom Indre Averøya Billag A/L og Ytre Averøya Billag A/L fra 1. januar 1964 ble til Averøya Billag A/S. På 1980- og 1990 tallet hadde selskapet en del langtransport virksomhet som også gikk utenlands. Fra høsten 2008 ble selskapet innfusjonert i Nettbuss Møre AS.



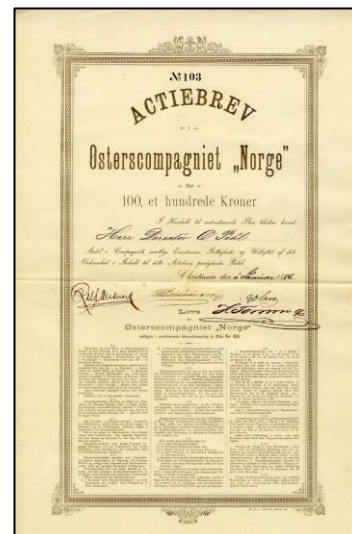
Øst-Telemarkens Automobilselskap

Selskapet ble startet forsommeren 1908, med en aksjekapital på 23,000 kroner og var dermed et av landets første rutebilselskaper. Tidlig på 1990-tallet fikk selskapet opprettet rute til Oslo med en avgang daglig med ekstraturer i helgene. En milepæl i ekspressbusstrafikken regionalt og nasjonalt skjedde da selskapet fikk tillatelse til å kjøre timesavganger Notodden - Kongsberg - Drammen - Oslo fra august 1997. Det var timesavganger 24 timer i døgnet, og ruta fikk navnet TIMEkspressen. Selskapet ble i 1998 solgt til NSB Biltrafikk AS, selskapet tok i 2000 navnet Nettbuss.



Østerscompagniet

Selskapet ble stiftet allerede i 1883 med en aksjekapital på kr. 100.000. I selskapet styre satt blant annet den kjente havforsker G.O. Sars (George Ossian Sars). Selskapets formål var å drive østersavl på norskekysten fra Helgeland til Svinesund. De første aksjebrev som er kjent er fra 1886. Aksjekapitalen ble utvidet i 1893. Aksjebrevet er utstedt til selveste H.M. Kong Oscar II (1829–1907). Kong Oscar II var konge av Norge og Sverige fra 1872, i Norge til 1905. Kongen ble trolig aksjonær ved kapitalutvidelsen i 1893 der kongelig grunn ble benyttet til østersdyrking. Som betaling for leie av grunn mottok kongen dermed aksjebrev i selskapet. For øvrig er det lite informasjon om selskapets videre drift, men det kan ikke ha eksistert særlig lenge. Havforskeren G.O. Sars har egenhendig signert dette aksjebrevet.



Åmdal Kobberværk

av Ivar Drange

Knappt noe norsk bergverk kan vise til en så omskiftende historie som **Åmdal Verk**. Gjennom over 250 år, er verket lagt ned, og senere reetablert en rekke ganger, ikke sjelden med langvarig driftsstans på opptil 30 - 40 år, og i perioden har nær 20 forskjellige selskaper forsøkt å få til lønnsom drift ved gruvene. Stort sett med svært magert utbytte. Verket lå i nåværende Tokke kommune, nord-vest i Telemark fylke, nær grensen mot Setesdal.

Spredt drift de første 175 år

Det var Anund Aadnesøn Aamdal som i 1689 oppdaget kobberforekomstene på Åmdal. Johan P. Bergmann, borgermester i Christiania på den tid, mutet forekomstene og satte igang en mindre prøvedrift på stedet. Det ble oppført et pukkverk og en liten smeltehytte, og ca. 3 tonn kobber ble utvunnet. - Etter Bergmanns død forfalt verket, og ble innstilt i 1712. Driftsstansen varte i hele 33 år, da Kaptein og senere Oberst, Christian von Koss i 1745 på vegne av et partisipantskap gjenopptok driften ved gruvene. Perioden under von Koss regnes som verkets første stabile driftsperiode, og denne kom til å vare i 13 år. - Senhøst 1758 druknet von Koss i Byglandsfjorden, da han var på veg til Kongen i

Kjøbenhavn, for å skaffe penger til lønn og drift av gruvene på Åmdal. Kongen og deler av hoffet var på denne tid medinteressenter i driften. - Etter at von Koss forulykket kom verket flere ganger på handel, og i 1796 ble driften tatt opp igjen av et partisipantskap, stort sett bestående av daværende ledelse ved Kongsberg Sølvverk. Denne driften varte frem til 1812, og i mellomtiden hadde man oppført flere kostbare og store bygninger, blant annet ny smeltehytte og røstehus. I disse årene produserte man vel 40 tonn kobber, og driften skal ha gått noenlunde i balanse. Det engelske handelshuset **Reed Erwing & Co.**, kom på banen omkring 1825, men allerede et par år senere ble det påny stans ved verket, og atter senket stillheten seg over Åmdalsgrenda. - Denne gang i nesten 30 år. Da mutet kammerherre Skøyen gruvene, allierte seg med flere engelske interessenter, og foretok en forsiktig drift frem til 1865. Arbeidsstyrken var imidlertid liten, ofte bare 12-15 mann.



The Bratsberg Copper Company 1890 1£

Verkets Storhetstid

I 1865 ble verket i sin helhet overtatt av engelske interessenter, og dette representerte begynnelsen på det som gjerne betegnes som "verkets storhetstid." - Det var selskapet **The Bratsberg Mining Co. Ltd.**, under ledelse av John H. Murchison, som overtok driften. Murchison var en av verdens store gruveeiere, og hadde ca. 14.000 mann i arbeid "over hele verden", som det het! Her i landet hadde han hånd om både **Bøilestad Kobberværk** nær Arendal, og det største gullselskapet på Bømlø, "**Oscarsverket**", som det ble kalt. - Fram mot 1870 økte virksomheten ved Åmdal kraftig, da ca. 100 tonn kobber ble produsert årlig, med et belegg på omkring 150 mann. Den legendariske "mining captain" John Daw sr. overtok dette år som driftssjef på stedet. Verket ble nå kraftig modernisert, blant

annet med nytt maskindrevet vaskeri, samtidig som en prangende direktørbolig ble oppført. Produksjonen økte raskt til ca. 200 tonn kobber pr. år, med en mannskapsstyrke på omkring 100 mann, frem mot 1880. På grunn av lave kobberpriser gikk likevel driften med tap, og selskapets aksjonærer fikk trolig intet utbytte av den innbetalte kapital.

Et nytt engelsk selskap, **The Bratsberg Copper Co. Ltd.**, overtok verket i 1881, fortsatt med "mining captain" John Daw som bestyrer. Dette selskap hadde en aksjekapital på 60.000 pund, senere forhøyet til 120.000, og til slutt hele 200.000 pund. Denne høye kapital muliggjorde en modernisering og utvidelse av maskineri og drift, og midt på 1880-tallet hadde man en arbeidsstokk på over 300 mann, og en årlig produksjon på ca. 400 tonn kobber. - John Daw sluttet som bestyrer i 1887, og J. K. Holmann overtok som selskapets direktør. Omkring 1890 ble det oppført et moderne smelte- og raffineringsverk, som aldri kom i regulær drift. Dette anlegg ble senere solgt til **Sulitjelma Gruber** i Nordland. I 1892 brant vaskeriet ned, og nytt og moderne vaskeri ble oppført. Disse store investeringene hadde tæret sterkt på selskapets økonomi, og i 1893 var kassa tom, og dermed var det "over og ut" med **The Bratsberg Copper Co. Ltd.** - Perioden 1885 - 1893 sysselsatte årlig vel 200 mann, og årsproduksjonen lå på ca. 300 tonn kobber.



Gammelt kort fra Amdals Verk, med Elmorebygningen.

Norsk kapital overtar

Etter å ha vært drevet av engelsk kapital i nær 30 år, ble verket overtatt av et norsk selskap, **Omdals Kobberværk A/S**, med en aksjekapital på 200.000 kr. Aksjonærene mente at man hadde gjort et godt kjøp, men nye investeringer måtte på plass, og i tillegg var kobberprisene på bunn-nivå. Så selv om verket ble godt drevet, ble det hele tiden en stadig kamp for å overleve. Selskapets drift pågikk i 6 år, belegget var på ca. 125 mann, og årlig produksjon vel 200 tonn kobber. Etter dette kom verket atter på handel, først til nok et engelsk foretak, **Aamdals Copper Mines Syndicate Ltd.**, (konkurs etter et snaut års drift) og deretter til det mektige engelske gruveselskapet **The Tharsis Sulphur and Copper Co. Ltd.** Sistnevnte selskap prøvedrev gruvene ett års tid, men fant ikke driften regningssvarende. - Verket ble så overtatt av kommunen som satte igang "nødsarbeid" en periode.



Telemarken Copper Mining & Smelting Co. 1906 10£

I 1905 overtok amerikaneren Charles Mc. Cully verket, og overdro deretter det hele til det engelske selskapet, **The Telemarken Copper Mining and Smelting Co. Ltd.** Dette selskap, som forøvrig er velkjent blant våre gruvesamlere, hadde en aksjekapital på 100.000 pund. Selskapet holdt verket i sving i ca. 5 år, men driften var heller dårlig. I perioden ble blant annet et nytt Elmore oppredningsverk bygget. Driften ble innstilt senhøst 1909. Da var også dette selskap konkurs. Belegget hadde i gjennomsnitt ligget på nær 100 mann, og det ble produsert knapt 1.500 tonn konsentrat, med et innhold på ca. 20% kobber, gjennom driftsperioden.

Åmdals Verk ble i 1911 overtatt av **A/S Bandak Elektrolytiske Kobberverk**, et selskap med en aksjekapital på 1 mill. kr. Som styremedlemmer satt velkjente industri gründere som Victor Hybinette og Admiral J.

Børresen, sistnevnte kjent som en nær

Crosscut luft-kompressor 1898.

Gruvearbeiderne fra 1904.



Bestyrer John Daw

medarbeider av Sam.

Eyde. Man bygget et nytt anlegg som sto ferdig året etter, og i løpet av ett års tid ble det produsert ca. 155 tonn metallisk kobber, med en renhetsgrad på hele 98%. På det meste var 429 personer sysselsatt, det høyeste antall ansatte gjennom verkets historie. Dette selskap ble nedlagt i 1913.

Etter et par år kom påny driften i gang, denne gang i regi av **A/S Aamdals Kobberverk**, som hadde en aksjekapital på kr. 225.000. Driftsperioden varte denne gang i 4 år, og belegget var på rundt 100 mann. Det ble i perioden produsert ca. 2.600 tonn konsentrat, som inneholdt ca. 25% kobber. Så fulgte igjen konkurs, denne gang i 1919, og pantthaver Skienfjordens Kreditbank overtok boet, men noen drift fant ikke sted det neste 10-året.

Det ble i 1929 etablert et selskap under navnet **A/S Aamdals Kobberverks Forsøksdrift**. Dette hanglet og gikk noen få måneder. En drift pågikk også i 1931, denne gang nærmest som "nødsarbeid", i regi av arbeiderne sammen med driftsbestyrer Rudolf Krum. Disse driftene utbrakte tilsammen ca. 285 tonn kobberkonsentrat, med et innhold på ca. 30% kobber, og ca. 40 kg. sølv. Verkets siste driftsperiode strakte seg fra 1935 til 1945. - **Aamdals Verk A/S** ble etablert i mars 1935, med en aksjekapital på beskjedne 50.000 kr. Majoritetseier var **Norsk Sprængstofindustri A/S** (senere innlemmet i **Dyno Industrier**). De hadde tegnet seg for 40.000 kr. En forsøksdrift ble igangsatt våren 1937, men kapitalmangel førte til stans allerede i november samme år. **Norsk Sprængstofindustri** skjøt inn ytterligere 150.000 kr., og produksjonen kom så i gang igjen, men det viste seg snart at driften ikke var lønnsom. Meningen var derfor å sette sluttstrek våren 1940. Krigen kom og på tyskernes forlangende ble arbeidet videreført under hele okkupasjonen. Da krigen var over ble all drift ved verket endelig innstilt den 16 juni 1945. - I løpet av perioden 1937- 1945 ble det produsert vel 2.100 tonn konsentrat, med et innhold på ca. 30% kobber, pluss vel 250 kg. sølv. Mannskapsstyrken varierte mellom ca. 45 og 100 mann.

Totalt er det utdrevet omkring 1 million tonn berg fra Åmdal Gruver, og dette har gitt ca. 8.000 tonn kobber. Eierne har sjelden fått noe utbytte av gruvene, som regel har driften medført store tap og fallitt for de fleste selskapene som har forsøkt seg der.

Idag fremstår **Åmdal Verk** som et fantastisk flott gruvemuseum, ikke minst på grunn av et enormt engasjement fra lokalsamfunnets side. Nå er verket en avdeling under Vest-Telemark Museum, og absolutt verd et besøk av våre gruveinteresserte medlemmer. Verket er åpent for besøk hver dag fra midten av juni, til begynnelsen av august.

Kilder:

Åmdal Koparverk bind 1 og 2 v/ lokalstyret for Åmdal Verks gruver, 2013 og 2014

Åmdals kobberverk. Oversikt over drivere ved Åmdals Verk v/ F. S. Nordrum, 1996

Aarenes Lærfabrikk

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

Lærfabrikken i Drangeid ved Flekkefjord var landets siste storskala garveri i drift da det ble lagt ned i 2013. Bedriften hadde da fortsatt god omsetning, men svak lønnsomhet i et konkurranseutsatt marked. Styret besluttet derfor å avvikle driften i Norge.

Firmaet ble grunnlagt i 1853 med en innskuddskapital av 6000 spd. i 1891 ble det omdannet til aksjeselskap med kapital kr 360.00,-. i 1953 ble aksjekapitalen oppgitt til kr. 1.220.400,-.

Bedriften var fra begynnelsen ganske liten. Det ble garvet bare noen få hundre sider for året og utelukkende eikebarket sålelær med minst 12 måneders garving. Forretningen lønte seg godt og produksjonen kunne etter

hvert økes. Læret omsattes ikke bare innenlands, men en stor del ble også eksportert til Sverige, hvor det på den tiden ikke fantes så store garverier og hvor Flekkefjordslæret var godt likt.



Etter den

fransk-tyiske

krigen kom en svær konjunktur i lær

og man måtte gå til større utvidelser av anlegget.

Også i de etterfølgende år gikk forretningen godt, men i 1877-78 kom det et tilbakeslag og i begynnelsen av 1880-årene ble avsetningsforholdene her i landet omtrent umulige på grunn av konkurransen med det amerikanske Hemlocklær. Man ble da hovedsakelig henvist til det svenske marked og i noen år solgtes så godt som hele produksjonen til Sverige, inntil også dette markedet i 1895 ble stengt ved mellomkrigslovens opphevelse.

Det gjaldt da å erobre det norske markedet ved å produsere et lær, som så vel i prisbillighet som i kvalitet kunne konkurrere med det amerikanske. Man måtte forlate den gammeldagse eikebarkgarvingen og gå over til moderne hurtigere garvemetoder med oversjøiske garvestoffer. Dette fordret igjen betydelige utvidelser av garveriet med anskaffelser av mange nye kostbare maskiner og innretninger. Det ble også etablert eget salgskontor og lager i Oslo, i Skippergaten 21.

Garveindustrien har siden vært i jevn og rask utvikling og for alltid å holde seg på høyde med tiden så vel i garveteknikk som i maskinell henseende har man stadig og like til det siste foretatt nye store utvidelser og moderniseringer. Produksjonen steg jevnt, og var på 1940-tallet over hundre tusen sider årlig. Ved siden av bunnlær (skosåler), som var hovedartikkelen midt på 1900-tallet, ble det produsert fettlær, renner, porteføljelær o.l.

Garveindustriens produkter og produksjonsmetoder utviklet seg raskt, og fabrikken i Flekkefjord ble jevnlig utvidet og modernisert. Fabrikken hadde eget kraftverk og eget kjemisk laboratorium for analyse av råstoffer og de ferdige produkter. I 1953 var det ca. 90 arbeidere og funksjonærer ansatt ved fabrikken. Norske militærstøvler med det karakteristiske mønsteret er ett av produktene fra Aarenes.

Norske militærstøvler av lær med det karakteristiske mønsteret var ett av produktene fra Aarenes.

De siste årene satset fabrikk på lær av storfehud i høyere kvaliteter for bruk til bekledning, sko, vesker, ur og en rekke andre områder i de mest betalingsdyktige delene av markedet. Blant annet skulle dyre designvesker, belter og sko fra motehus som Cartier, Prada eller Hugo Boss være resultat av lær fra Flekkefjord. Da fabrikk ble lagt ned i 2013 mistet de siste 15 ansatte arbeidet.

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