Ambortius Olsen Lindvig (1855 – 1946)

Innholdsfortegnelse

Barndom og ungdomstid....3

Familien Lindvig....7

Is eksportør Lindvig....13

Skipsreder Lindvig....14

Christoffer Hannevig saken....16

Politiker Lindvig....19

Sitater fra noen av Lindvigs taler i Stortinget i 1898....24

Statsråd Lindvig....26

Kommune politikken i Kragerø....27

Rederiforbundet og Den første verdenskrigen....27

South American Pacific Line og Latin America Line....32

Feilslått investering i kraftutbygging....33

Økonomiske problemer melder seg....35

De siste årene....38

Mannen Ambortius Olsen Lindvig....39

Appendiks 1 Tidslinje til Ambortius Olsen Lindvig....41

Appendiks 2: Oversikt over eiendommene til A.O.L....43

Appendiks 3: Iseksport fra Kragerø 1850 til 1928....46

Appendiks 4 Taler på Stortinget i 1898....47

Appendiks 5: Oversikt over seilskip og dampskip til Ambortius Lindvig....48

Et tema som jeg hadde ønsket å vite mer om er hans tid som kommunepolitikker i Kragerø.

Sitatene fra talene til Ambortius Lindvig på Stortinget og senere som president i Rederiforbundet er gjengitt slik som de ble sagt og med rettskrivning fra den tiden.

Oslo, 30. Juli 2015 Carl Fredrik Aas

Overgangen fra det 19. til det 20. århundre var en dramatisk tid for vårt land. Norge ble en selvstendig stat i 1905. Bare ni år senere brøt den første verdenskrig ut, som noen år senere ble fulgt av depresjonstiden og deretter den andre verdenskrig. Alt dette skjedde i løpet av bare 40 år. Under denne kritiske perioden i norsk historie var det mange som med rette kunne betegnes som nasjonsbyggere. Denne historien er en fortelling om en av dem.

Barndom og ungdomstid

Ambortius Olsen ble født den 30. september 1855. En kilde opplyser at han ble født på en liten plass langs Kiilsfjorden utenfor Kragerø by, som heter Lindvika. Men dette er ikke bekreftet fra andre kilder. Mest sannsynlig er han født i Tallakshavn i Kragerø. Ambortius Olsen Lindvig vil heretter også bli omtalt som A.O.L.

Hans far het Ole Petter Olsen (1830- 1885) og han var skipper og skipsreder. Vi kjenner til at han hadde to seilskuter. Ambortius oldefar, Ole Salvesen, kom til Lindvika i 1770 som leilending under Laurvik (Larvik) grevskap. Det er lite vi vet om denne siden av familien, men bestefaren til Ole Petter Olsen var skipper på briggen ”Marie Margrethe” i 1818. Vi vet ingenting om faren til Ole Petter Olsen bortsett fra at han flyttet fra Lindvika til Tallakshavn i Kragerø ca 1825, omtrent da faren til Ambortius ble født.

Vi kjenner lite til i hvilken grad familien til Ambortius hadde kontakt med sine respektive familier, men av navnene til fadderne til A.O. L ser vi at bestefar Ole Johnsen og en onkel og to tanter var blant disse. Av dette forstår vi at foreldrene til Ambortius hadde god kontakt med sin familie og at disse var en del av deres liv. Nok et bevis på dette var at foreldrene til Ambortius tok til seg både A.O.L.s farfar og mormor da disse mistet sine respektive ektefeller.

Moren til Ambortius het Susanne Salvine Salvesen. Ambortius ble oppkalt etter sin morfar Ambortius Salvesen (1804-1865). Salvesen familien har i flere generasjoner hatt tilknytting til Sannidal og Kiil i Telemark.

Tre kjente Kragerø rederier stammer fra slekten til A.O.L.s mor. Foruten rederiet Lindvig etter A.O.L. var det rederiet Salvesen etter Lars Salvesen, bror til AOLs mor, og rederiet Sandaas etter ektefellen til Susannes kusine, Olette Karoline Therkelsen, som giftet seg med Johan Olaus Olsen Sandaas.

Det finnes en slektstavle som viser at både moren og faren til A.O.L. hadde en felles tippoldefar, Salve Torkildsen født 1703 i Åseral, Vest Agder.

Navnet til AOLs mor, Susanne, ble ført videre i flere generasjoner som Sussanne, Sussi og Susann. Den siste er golf spilleren Suzann Pettersen, også kalt Tutta.

Forfedre for Ambortius Olsen Lindvig

Torkild Salvesen
Født: 1734
Død

Lars Paulsen Stilnestangen
Født: 1741, Sannidal, Telemark
Død: 1801

Ambjørg Halvorsdatter
Født: 1749
Død: 1801

Salve Torkildsen
Født: 1765, Lund
Død: 1838, Lindvik utenfor Kragerø

Inger Larsdatter Stilnestangen
Født: 1778, Sannidal, Telemark
Død: 1838

Ole Johnsen
Født: 1800, Kragerø
Død

Ambortius Salvesen
Født: 1804
Død: 1865

Gurine Marthine
Født: 1802
Død: 1867

Ole Petter Olsen
Født: 1830
Død: 1885

Susanne Salvine Olsen (Salvesen)
Født: 1832, Kragerø
Død: 1913, Kragerø

Ambortius Olsen Lindvig
Født: 1855, Kragerø
Død: 1946

MyHeritage
Produsert av Family Tree Builder, copyright © 2013 MyHeritage Ltd.

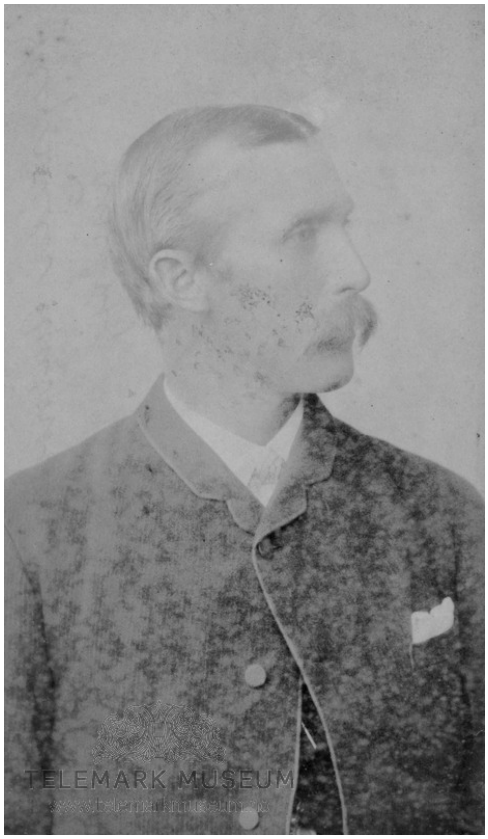
Sannsynligvis et bilde av Ambortius Olsen med sin mor Susanne Salvesen Olsen

Det er lite som er kjent fra A.O.L.s barndom. I følge folketellingen fra 1865 var Ambortius det eneste barnet i familien. I folketelingen av 1875 nevnes det heller ikke flere barn i familien. Hvis ikke det var søsken som døde mellom disse folketellingene, vokste han opp som enebarn. I følge folketellingen fra 1865 bodde farfaren og mormoren til Ambortius og hans foreldre. De ble forsørget av faren til A.O.L, da de begge hadde mistet sine respektive ektefeller. Ambortius hadde sannsynligvis derfor et nært forhold til både sin mormor og farfar.

Vi vet at A.O.L. tok styrmanneksamen allerede som 16 åring, og han arbeidet 14 år på sjøen som sjømann på langfart, hvorav de siste ni år som skipsfører(kaptein). Han må derfor ha tatt skipsfører (kaptein) eksamen i 1876, som 21 åring. Når vi vet at han begynte sin virksomhet på land i 1885, 30 år gammel, må han ha reist ut som sjømann like etter konfirmasjonsalder i 1870. Da var han femten år gammel. Han tok en pause for å lære seg tysk i Tyskland vinteren 1874 til 1875, og deretter til Frankrike vinteren 1876 til 1877 for å lære seg fransk. Det er interessant at han ikke hadde et opphold i England eller USA for å lære engelsk. Dette kan tyde på at han allerede hadde gode nok engelsk kunnskaper, noe som var viktig for en kaptein.

Hvem som finansierte disse språkoppholdene på to år, vet vi ikke. Var dette en ”laugs” avtale mellom redere hvor sønnene fikk opplæring hos andre redere i utlandet? Eller hadde han arvet noe etter sin bestefar, Ambortius Salvesen, som døde i 1865? Svaret på disse spørsmålene har vi ikke.

I alt var Ambortius 14 år på sjøen, hvorav ni år som kaptein og offiser. Senere overtok han farens virksomhet på land, etter at faren døde i 1885. Da hadde han bodd halvparten av sitt liv i utlandet. Dette hadde gitt ham et annet perspektiv på livet enn de unge menn som hadde bodd i Norge hele sitt liv. Hans mange år i utlandet hadde gitt ham en detalj kunnskap om økonomiske og sosiale forhold i andre land. I tillegg var han godt kjent med alle sider av rederivirksomheten, som matros, styrmann, kaptein og til slutt reder og eier. Han hadde gått gradene og kunne sitt fag.



Navnet Lindvig

Ambortius var døpt Ambortius Olsen. Det samme het han i folketellingene i 1865 og 1875. Ved den siste var han 20 år gammel. Men i neste folketelling i 1900 het han Ambortius Olsen Lindvig. Han er kjent under dette navnet i Kragerø og antagelig tok han til seg dette navnet da han kom tilbake fra sjøen og overtok rederiet etter farens død. Det var i 1885 og han var 30 år gammel.

Men hvorfor kalte han seg Lindvig? Ulf Hammeren, i Kragerø historielag, snakket med skipsreder Arne Sandaas før denne døde for noen år tilbake. Sandaas sa at Ambortius fikk lov å ta dette navnet av en gammel dame som eide Lindvik. Skipsreder Sandaas mente at hun antagelig var i slekt med Ambortius.

Dette bekreftes i Sannidal og Skåtøy bygdebok av 1949, bind 2 side 313. Hvor det står følgende om plassen Lindvik:

”Ole Salvesen født i Grepstad bodde på Lindvika. Hans sønnesønnssønns-sønn er Ambortius Olsen Lindvig. A.O.L. drev en årrekke en betydelig is utskips virksomhet her i Skåtøy. Han var blant annet eier av Skarbo store isbruk og hadde landstedet ”Schrøeder” på Bærøy. Ole Salvesens eldste brors sønnesønn, Terkel Salvesen født 1802, var gift med Gunhild Kristensen Stilnestangen, begge fra Kragerø. De fikk i 1825 av Laurvigs Grevskaps eier festeseddel på Lindvika for seg og sin hustrus levetid for en årlig grunnleie på 1 spesidaler. Da ble stedet skrevet ”Linnevig”. Han hadde 5 barn. Den eldste, Ambortius Terkelsen, overtok Lindvika. Han hadde også flere barn. Den eldste var Lars Terkelsen født 1864 gift med Thomine Thygesen født i Sannidal 1874. Han flyttet dertil og har bodd i Kiil. Lindvika skiftet etter dette eiere flere ganger.”

Plassen Lindvig i dag, noen kilometer utenfor Kragerø i Kilsfjorden

Den gamle damen som ga Ambortius lov til å bruke navnet Lindvig var sannsynligvis Gunhild Kristensen Stilnestangen, som i 1885 var ca. 80 år gammel. Hun var i slekt med Ambortius mor. Ambortius skiftet etternavn fra ”Olsen”, som han beholdt som mellomnavn, til et stedsnavn, ”Lindvig”, som hadde vært forbundet med familien helt siden 1770. ”Lindvig” navnet var knyttet til hans familie identitet. Det var vanlig i Norge å ta i bruk stedsnavn som etternavn på 1800 tallet.

Familien Lindvig

Ambortius giftet seg første gang i 1880 med Berthe Jacobsen som døde tre år senere av ukjent årsak. De fikk en sønn sammen, Olaf Lindvig (født 1881- 1910), som ble jurist, men døde i ung alder. I følge folketellingen fra 1900 bodde Olaf Lindvig hjemme hos Ambortius. Olaf bodde derfor antagelig hos Ambortius store deler av sin barndom og ungdomstid, sammen med sine halvsøsken.

I 1885 gikk Ambortius i land, og dette ble et merkeår for ham. Faren hans døde dette året og Ambortius overtok ansvaret for rederiet. Samme år giftet han seg for andre gang. Den 11. november 1885 giftet han seg med Teokara Fredrikke Hvoslef. Hun var nitten år gammel og datter til sognepresten Jakob M. Hvoslef i Kragerø. Den unge skipsrederen gjorde med dette et stort hopp oppover på den sosiale rangstigen ved å gifte seg med sogneprestens datter.

Teokara Fredrikke Hvoslef var født den 28. september 1866 i Trøndenes i Troms, mens hennes far var sogneprest der. Hun ble oppkalt etter sin bestemors søster Friderica Teokara Schlanbusch. Hennes far, Jakob M. Hvoslef, hadde arbeidet som handelsbetjent i 10 år før han begynte på teologistudiene for å bli prest. Det er derfor høyst sannsynlig at han var en praktisk mann med et godt øye for handel. At han godtok datterens ekteskap med Ambortius skjedde ganske sikkert etter en grundig vurdering av hvorvidt den unge skipsrederen kunne forsørge sin fremtidige familie.

Et bilde av søstrene Hvoslev

Forfedre for Teokara Fredrikke Lindvig [Hvoslef]

Johan Christian Hvoslef
Født: Sep 28 1738, Kongsberg, Buskerud
Død: Feb 19 1821, Tønsberg, Vestfold

Kjerstine Hvoslev (Lerche)

Friedrich Leegaard von Schlanbusch
Født: 1754, Eidsvoll
Død: 1824

Brigitte Maria Schlanbusch (Eydorff)
Født: Mar 23 1771
Død

Jens Hvoslef
Født: Nov 22 1783
Død: Aug 15 1830

Elisabeth Kjerstine Meylænder

Peder Høegh Smith

Johanne Cecilie Smith (von Schlanbusch)
Født: Nov 24 1790
Død: Jan 16 1859

Jacob Marenus Hvoslef
Født: Jun 10 1821, Fredriksvern, Vestfold
Død: 1894

Anne Johanne Kathrine Hvoslev (Smith)
Født: Feb 15 1831, Kragerø
Død: Jul 17 1881

Teokara Fredrikke Lindvig (Hvoslef)
Født: Sep 28 1866, Tromsø
Død: 1944, Oslo

MyHERITAGE
Produsert av Family Tree Builder, copyright © 2013 MyHeritage Ltd.

Teokara var bare 15 år gammel da moren hennes døde i 1881, femti år gammel. Teokara giftet seg med Ambortius fire år senere. Hennes mellomnavn ”Fredrikke” stammer fra hennes oldefar Friedrich Schlanbusch, som var sønn av overingeniøren på Kongsberg sølvgruver. Navnet ”Fredrikke” eller ”Fredrik” går igjen i familien i flere generasjoner. Så både Ambortius mors navn, ”Susanne”, og navnet til hans kone,” Fredrikke”, finner vi igjen i senere ledd i familien. Derimot hans eget navn ”Ambortius”, finner vi kun igjen i navnet til en av hans sønner for så å opphøre i familien.

Ambortius og Fredrikke Lindvig fikk følgende barn:

Kathinka født 1886 - død 1972. Hun giftet seg i 1910 med godseier Justus Wiborg av Kalvild ved Lillesand. De fikk fire barn sammen. Justus har skrevet om henne og om tiden før de giftet seg. Hun var en aktiv tennisspiller, turner, ivrig seiler og interessert i amatørteater. Han beskriver henne som livlig, munter, tålmodig, praktisk og hjertelig god på alle måter. Hun var samfunnsinteressert, men også svært interessert i naturen både hva gjelder planter og dyr. Hun hadde dessuten interesse for stjernehimmelen og hadde en liten stjernekikkert. Hun var svært forskjellig fra Justus som beskriver seg selv som stille, tilbakeholden og litt melankolsk anlagt.

Johannes født 1887 – død 1960. Han drev sitt rederi videre i Kragerø under eget navn etter at Ambortius flyttet hovedrederiet til Oslo i 1913. Johannes Lindvig måtte søke om akkordforhandlinger i 1925 og gikk selv konkurs i 1932, ettersigende som følge av Hannevig saken. Vi kommer tilbake til denne saken senere. Han flyttet deretter til en fjellgård i Tørdal, Telemark, hvor han døde. Han var gift to ganger og hadde et barn i hvert ekteskap.

Jakob Marenius Hvoslef Lindvig født 1889 – død? Han var en aktiv idrettsmann og hadde som et av sine mål å slå Oscar Mathiesen på skøytebanen. Han var ivrig medlem i Det Norske Selskap. Jakob giftet seg med Grace Holst, en kjent og vellykket forretningskvinne. Etter sin handelsutdannelse drev han også et skipsrederi hvor vi kjenner til ni av hans skip. Vi vet lite ellers om ham og hvordan det gikk før depresjonen i 1921. Han var meget interessert i

kraftutbyggingen i Norge og investerte store beløp i dette. Han fikk økonomiske problemer i 1920 årene, noe vi kommer tilbake til senere.

Bjarne født 1891 – død ca 1936. Han giftet seg med operasangerinnen Borghild Langgaard i 1918. Senere giftet han seg med Astrid Kleve og de fikk en sønn, Jacob. Bjarne døde av tuberkulose allerede i slutten av 1930 årene, før både hans mor og far gikk bort. Bjarne var den første av barna fra A.O.L.s barn med Teokara som døde.

Ambortius jr født 1894- død 1967. Gjerne kalt "Borti". Han giftet seg med en engelsk kvinne, Valerie. De fikk to barn sammen; Pamela som bosatte seg i England og Olav Petter som bodde i Norge. Borti oppholdt seg lenge i London og forsøkte seg innen shipping, men dette ble en kostbar fornøyelse for faren, A.O.L. Han drev senere en tobakkbutikk i Bygdøy Alle like ved restauranten Bagatelle.

Tre generasjoner Lindvig ca. 1921.

Fra venstre sittende: Susanne, A.O.L. og barnebarnet Sussie Pettersen. Bak Gunerius Pettersen, Freddy og Teokara Fredrikke

Susanne født 1897 – død 1983. Hun giftet seg med grosserer Gunerius Pettersen, Oslo og de fikk tre barn sammen: Sussie, Gunerius og Axel. Hennes mann hadde hjerteproblemer allerede før de giftet seg, men alle trodde at medisinene hadde situasjonen under kontroll. I 1928 døde han plutselig av hjertesvikt. Susanne var da 31 år gammel og det eldste barnet, Sussie, var bare 9 år. Dette var en tragedie både for nærfamilien men også for familie-firmaet, Gunerius Pettersen AS, hvor han var tiltenkt rollen som fremtidig leder. Susanne fikk god hjelp av sin far A.O.L. i de vanskelige årene mens barna var små. Hun giftet seg ikke om igjen og forble enke resten av livet. Under krigen var Susanne i motstandsbevegelsen og ble ved en anledning tatt til Grini til forhør.

Fredrikke, kalt ”Freddy”, født 1901 døde i 1986. Hun giftet seg med Fritjof Larsen og senere med motstandsmannen Birger Berggrav, bror til biskopen. Hun fikk en sønn Alfred, i det første ekteskapet. Han døde 21 år gammel under Den andre verdenskrig, da han forsøkte å flykte med båt til Shetland for å slutte seg til motstandsbevegelsen. Han ble tatt av tyskerne og senere skutt på Grini som represalie for at ti tyske soldater nylig hadde blitt drept. Han var en av Shetlandsfarerne.

Ambortius var glad i fjell og fiske. Han bygget en hytte i 1898 ved Reinsvann i Tørdal kommune på grensen mellom Telemark og Aust Agder. Det er en morsom familieanekdote knyttet til denne eiendommen. A.O.L. snorket tydeligvis i søvne, og det var så ille at hans kone, Fredrikke, sov på et annet rom på Reinsvann. Men hun hadde et tau knyttet rundt armen til Ambortius. Hvis hun syntes at han snorket for høyt, dro hun i tauet for å vekke ham. Ambortius ble så lei av dette at han bygget et lite tilbygg til hytta, og dette brukte han som sitt soverom. Tilbygget stod fortsatt i 1960 årene og ble brukt som gjestesoverom. Muligens står det der fremdeles.

Det første dramaet i familien kom i 1910 da sønnen fra det første ekteskapet, Olaf, døde bare 28 år gammel av tuberkolose. Han hadde studert jus og det er alt vi vet om hans bakgrunn. I forbindelse med minnetalen i Kathinkas begravelse mange år senere, får vi vite mer om Olaf. I minnetalen får vi vite at Olaf i 1909 lå dødssyk av tuberkulose på et sykehus i Algerie, Afrika. Hvorfor han var i Algerie vet vi ikke, sannsynligvis for å forsøke å bli frisk av sykdommen. Kathinka som var eldst av barna i det andre ekteskapet, var bare fem år yngre enn Olaf, og de to hadde tydeligvis et nært forhold. I minnetalen til Kathinka får vi vite at i 1909 reiste hun med ministerpass alene til Algerie for å være sammen med sin halvbror, Olaf, som lå for døden. Kathinka var da bare 23 år gammel. Hun satt ved sengekanten hans på sykehuset i Algerie, hver dag i seks måneder, antagelig til han døde. Da hun kom hjem var hun så utslitt at hun måtte selv en stund på Modum Bad for å hvile ut. Dette forteller meget om Kathinka som person, men også at en tragedie hadde rammet familien Lindvig. Kan dette, sammen med at Ambortius egen mor døde i 1913, være forklaringen på hvorfor Ambortius bestemmer seg for å forlate Kragerø og kutte alle bånd med Telemark i 1913? Han flyttet til Oslo i 1913 av hensyn til rederiet, men han solgte eller ga fra seg alle eiendommer i Telemark. Han ga hytten Reinsvann, som han selv hadde bygget i 1898, til Johannes for så å kjøpe en hytte i Hemsedal, et område han ikke hadde noen tilknytning til. Hvorfor gjorde han dette? Dette vet vi ikke.

Is eksportør Lindvig

Før kunstig is og senere kjøleskapet ble oppfunnet brukte mange europeiske husholdninger, fiskeforretninger og restauranter ”isskap”. Isblokker ble satt i slike skap og mange av isblokkene kom fra en rekke steder langs kysten av sør Norge. På 1870 tallet og frem til 1915 var is eksport fra Telemark og Vest Agder byene betydelig. Isblokkene ble sendt med seilskip

og senere dampskip til England, Frankrike, Tyskland, Belgia, Holland, Portugal, Spania, Danmark og til den sydvestre del av Sverige i store mengder fra Telemark. (side 61 Skåtøy og Sannidal bygdebok). En gang forsøkte man å sende isblokker til Istanbul og det Karibiske hav, men det ble med det forsøket. Det var antagelig lite igjen av isblokkene da de kom frem. Isblokkene ble skåret ut av isen på norske innsjøer i løpet av vinteren, oppbevart i ishus, pakket inn med sagmugg/flis for senere å bli fraktet til kontinentet i store mengder. Hvis etterspørselen var lav kunne isblokkene oppbevares i ishusene over et helt år, for så å bli solgt neste vinter. Ishusene kunne være store. I følge forsikringspapirer fra 1876 var det største ishuset på Helle utenfor Kragerø, 118 alen langt, 23 alen bredt og 11 alen høyt. (Et alen er 0, 62 meter.) I Kragerø området beskjeftiget denne isvirksomheten opptil 1000 personer om vinteren. Toppåret med eksport av isblokker fra Kragerø til fastlands Europa og England var 1899, med en eksport på 135 000 tonn med frosset vann!

Ambortius drev sammen med en rekke andre skipsredere i Kragerø området denne inntektsgivende handel. Han eide Multemyr og Skarbos store ishus hvor isen ble lagret før den ble sendt med seilskip eller dampskip til europeiske havner.

Det var mye arbeid før isblokken lå til salgs i europeiske byer. ”Isen på tjernet ble oppmerket ved at en hest gikk opp linjene med en pigg etter seg. Deretter kom det nye hester på rekke med ploger på 26 tommers bredde, og så med dypere skjæreredskap for hver hest. Bak hver isplog hang det en snøplog slik at neste hest skulle få rent spor. Denne lille snøplogen ble kalt ”dilten”. I Snekkervika arbeidet det 60 mann og seks hester med dette. De måtte passe på, for det var viktig å la 2 tommer is være igjen. Isen skulle bære både mann og hest!

Blokkene ble løsnet med spett for så å fraktes til skute eller ishus. Dette kunne bli lange strekninger og tungt arbeide. Det ble etter hvert laget renner der blokkene ble sendt deler av veien. Enkelte plasser kunne det bli bratt, og de tunge isblokkene kunne få god fart. Det ble slått inn fem – til seks – tommers spiker fra undersiden av renna med en tomme av spissen stikkende opp. Dette virket som en bremsekloss. Blokkene måtte ikke slåes i stykker, så riktig fart var viktig. Wiborg fikk enda laget en motbakke i enden av rennen slik at blokkene bremset naturlig, den samme effekten som brukes i dagens hoppbakker.(Kilde Skåtøy og Sannidal bygdebok)

Isblokken ble håndsaget i riktig lengde, 26 tommer. De ferdige isblokkene var som regel 22 tommer brede, 26 tommer lange og de måtte ikke være mindre enn 12 tommer tykke. I tillegg var det et krav at det var klar stålis, slik at man kunne lese en klokke gjennom isen.

”*De største av isbrukene, slik som Skarbo var drevet av Lindvig, fikk sin is fra naturlige tjern, men også disse var mer eller mindre oppdemmet. De øvrige hentet is fra ”isdammer” dvs, oppdemmet dyrket eller udyrket mark, skoggrunn eller myr*” (Skåtøy og Sannidal bygdebok).

Den offisielle statistikken for iseksporten fra Kragerø området viser at toppåret var 1899 med 135 300 tonn med is. Gradvis sank eksporten til 45 800 tonn i 1915, for så å stupe til 3 215 tonn i 1919.

Mange isbruk gikk i vanlige år med tap. Men da det kom en eller flere milde vintre på kontinentet, bragte dette også Tyskland inn i markedet som kunde i konkurranse med England. Da tok eksportørene igjen og fortjenesten kunne bli meget stor. Prisen kunne i disse årene være betydelig over det normale. Dette ergret engelskmennene seg over og de forsøkte å utvikle produksjon av kunstig is. Men de engelske kjøperne var enige i at norsk is var å foretrekke fremfor den kunstige isen, og engelskmennene gjorde et forsøk med å forhandle en fastprisavtale for en 20 års periode. Men det ble ikke oppnådd enighet blant iseksportørene om en slik avtale. Dette medførte at engelskmennene arbeidet videre med å forbedre produksjonen av kunstig is. (Skåtøy og Sannidal bygdebok side 66)

"*Det finnes en gjennomsnitts prisberegning for tidsrommet fra 1880 til 1910 til en pris på 10 shilling pr utlosset tonn ved levering i Nordsjø havnene. Denne pris er fordelt med 3 shilling for isen og 7 shilling for frakt. Etter en kurs på kr 0,90 blir det kr 2,70 for en tonn is og 6,30 kr for frakten. Prisen varierte ikke lite med kursen."*

Skipsrederne måtte regne med at fra 5 til 10 prosent av isen ville smelte under frakten.

Som skatteobjekt var isbedriften av stor betydning." (side 75 Skåtøy og Sannidal bygdebok)

Etter Den første verdenskrig viste det seg at den norske isen ble for dyr i forhold til den kunstige isen, pga av fraktomkostningene. Eksporten av is gikk i denne perioden hovedsakelig til fiskeforhandlere i vest Sverige, og disse hentet ofte isen selv. De foretrakk den norske isen istedenfor kunstig is.

"*Dette å selge frossent vann til utlandet var nasjonaløkonomisk sett en særs god næringsvei, råstoffet kom regelmessig igjen hver vinter!"* (side 61 Skåtøy og Sannidal bygdebok)

Skipsreder Lindvig

Da A.O.L. overtok rederiet etter sin far bestod det av to seilskip. I de første årene drev han med seilskuter, men han var tidlig ute med å gå over til dampskip. Han hadde i alt 10 seilskip og 23 dampskip før første verdenskrig. Det største skipet han hadde før 1914 var seilskuten "Cara" på 1513 brutto tonn. Denne ble solgt først i 1915.

Han ble i løpet av noen få år en betydelig aktør blant rederne i Kragerø. Ifølge opplysninger fra skattelistene i 1891 hadde A.O.L. den 12. største inntekten i Kragerø, bare seks år etter at han hadde overtatt farens virksomhet.

Han bygget opp sin rederivirksomhet ved å frakte isblokker fra Kragerø til England og kontinentet. Hans andre store marked var å frakte teak treverk fra Burma til Europa. Lindvig lot visstnok også bygge et par gruntgående treskonnerter for farten på Brasil og Mexico med sukker, kaffe og treverk til Europa. Han startet dermed den første stabile oversjøiske linje utelukkende mellom fremmede land under norsk flagg (kilde: Store Norske leksikon).

Lindvig hadde lang erfaring med å forhandle med agenter og kjøpere/selgere fra de 9 årene han hadde vært kaptein. En kaptein på den tiden hadde et stort ansvar. Det innebar ikke bare å føre skipet trygt frem til fremmed havn og tilbake igjen. Kapteinen var ofte den som forhandlet med kjøper eller selger.

Lindvig hadde derfor førstehånds kjennskap til hvor man burde kjøpe varer og hvor det var etterspørsel etter disse.

Han var en av pionerene når det gjaldt overgang fra seilskip til dampskip i Norge. Mange redere var skeptiske til å bruke jern som skipsmateriale. ”Jern kunne jo ikke flyte i motsetning til trevirke”, mente de. I tillegg var mange skeptiske mot å skifte ut seil med dampmotorer. Men Lindvig var tidlig ute med overgangen til dampskip av jern allerede i slutten av 1880 årene og videre i 1890 årene.

I 1905 hadde Norge 5853 seilskip på totalt 814 000 nettotonn. I 1914 var dette tallet redusert til 947 seilskip på til sammen 562 000 netto tonn. I den samme perioden økte antall dampskip fra 1734 på i alt 664 000 nettotonn til 2107 dampskip på i alt 1 214 000 netto tonn og i tillegg kom det en voksende motorflåte. (Det norske folks historie, bind, side 484)

I appendiksdelen er det en oversikt over seilskutene og dampskipene før Den første verdenskrig. Oversikten viser når de ble kjøpt og deres skjebne, enten de ble solgt eller om de ble senket av tyske ubåter under Den første verdenskrig.

I hele sin karriere som skipsreder fra 1885 til 1938 kjøpte han 59 skip.

Det er en rekke interessante betraktninger man kan gjøre seg når man studerer denne listen over båtene. En interessant detalj var at han ofte ga skipene et nytt navn da han overtok disse, og ofte begynte det nye navnet med bokstaven ”R”. Hvorfor han valgte nettopp denne bokstaven er ukjent. Det andre som er interessant er hvor ofte han kjøpte og solgte båtene videre etter kort tid. Han var tydeligvis en kremmer. Noen båter beholdt han i mange år. Men spesielt i årene etter at Norge ble en selvstendig nasjon og før Den første verdenskrig, eide han båtene i kun kort tid. En rekke av båtene hans ble senket av tyske ubåter. Bare i løpet av en måned, februar 1917, ble to av hans skip senket.

Under Den første verdenskrig var det behov for nye skip fordi mange ble senket av tyske ubåter. Norge hadde før krigen en av verdens største handelsflåter, men halvparten av flåten ble senket under krigen. Det var vanskelig å skaffe råmaterialer i Norge eller i Europa til å bygge nye skip. Det var derfor flere redere som bestilte skip fra skipsverft i USA, som til å begynne med holdt seg utenfor krigen. En rekke norske skipsredere bestilte skip i USA. Med utgangspunkt i dette skulle det senere oppstå en rettssak med årelange forhandlinger mellom den norske og amerikanske stat, den såkalte Hannevig saken.

Christoffer Hannevig saken

Hannevig saken ble en tvist mellom USA og Norge som følge av at den amerikanske stat konfiskerte norske skip under bygging i USA under Den første verdenskrigen. En sak som kom til å få alvorlige konsekvenser for flere i Lindvig familien, og derfor utdypes Hannevig saken her.

Christoffer Hannevig jr (1884 – 1950) var en meget velstående og aktiv reder i Oslo som førte familierederiet til nye høyder. Før Den første verdenskrig hadde Hannevig etablert skipsmegler forretninger i Kristiania, London, New York og i Russland. I 1917 eide eller kontrollerte han 17 ulike selskaper i USA. Hannevig opprettet en egen bank i London. Samme år skjenket han 1 million kr til fullføring av Gustav Vigelands fontene i Vigelandsparken. Han tilbød seg også å bekoste oppføringen av en operabygning i Kristiania, på Kontraskjæret ved Pipervika.(Kilde: Store Norske leksikon). Men så fikk han andre ting å tenke på.

Under Den første verdenskrig var det vanskelig å skaffe jern og materialer til å bygge skip i Norge eller i Europa. Derfor vendte en rekke redere sin interesse mot USA og bestilte skip på amerikanske skipsverft. Christoffer Hannevig jr var bekymret for det store antallet skip som ble senket under krigen og innså at det ville bli stor etterspørsel etter frakttonnasje. Han besluttet derfor å opprette egne skipsverft i USA.

Hannevig hadde en samlet bestilling fra norske redere på bygging av 45 skip i USA. A.O.L. og Johannes Lindvig var blant disse.

Hannevig stiftet sommeren 1916 Pennsylvania Shipbuilding Company og senere to verft til. Disse ble konsolidert i et selskap The Pusey og Jones Company i 1918. Disse verft skulle bygge skip på mellom 7000 og 12500 tonn. I forbindelse med opprettelsen av skipsverftanleggene ble det etablert en helt ny by, Noreg village, som man regner med hadde en befolkning på ca. 6000 innbyggere. Skipsverftene avga grunn, mens oppbyggingen av Noreg village i sin helhet ble betalt av USA (Innstilling til stortinget nr 200, 1928).

I henhold til amerikansk lov av den 15. juni 1917 etablerte den amerikanske presidenten ”the shipping board”(også kalt ”Fleet Corporation”). Med fullmakt fra den amerikanske presidenten beordret ” Fleet Corporation” den 3. august 1917 at samtlige av landets skipsbyggerier, der i blant Hannevigs 3 verft, måtte slutte med skipsbygging for privat regning og i stedet fortsette byggingen av de samme skipene til militære formål for ”Fleet Corporation”. Erstatningen skulle bestemmes etter krigen.

Den amerikanske ”Fleet Corporation” konfiskerte ikke bare selve skipene, men overtok også selve driften av verftene. Verftene ble satt under offentlig tvangsforvaltning. ”Fleet Corporation” ansatte hvem de ville og tvang verftene til å arbeide ekstra skift, også i helgene. Da skipskontraktene var fastprisavtaler innebar dette et stort tap for skipsverftene som følge av betydelig økning i lønnskostnader under krigen, økning i råvarepriser og endringer i skipsspesifikasjoner for å bruke skipene i krig osv. Det ble derfor mye mer kostbart for verftene å produsere skipene, men de måtte forholde seg til fastpris avtalene.

De tre skipsverftene som Hannevig eide pr 3. august 1917, skulle bygge i alt 45 skip med en samlet tonnasje på 312 900 tonn. I begynnelsen av august 1917 var det fire skip under bygging (kilde: Innstilling fra utenrikskomiteen nr 200, 1928). Etter hvert ble kravspesifikasjonene fra Shipping Board, for å kunne bruke skipene til militære formål, så annerledes i forhold til de opprinnelige skipsspesifikasjoner, ”*at det kan ikke være synderlig tvilsomt at verftene ikke kunne være bundet til å levere skipene på de opprinnelige kontraktsvilkår*” (Kilde: Innstilling fra utenrikskomiteen nr 200, 1928).

”*Det var Shipping Board som forserte utbygging av verftene og skipsbyggingen som sammen med deres ukyndige inngripen i driften skapte verftenes økonomiske misere*”' (Kilde: Notat til lovavdelingen 3. november 1926)

Det var flere forhold som gjorde oppgjøret etter krigen vanskelig. For det første var det en forskjell mellom norske redere som satte bestillinger i amerikanske verft, og oppgjøret med Hannevig personlig som eide flere amerikanske verft. For å ytterligere komplisere dette bildet var mange av skipene bestilt gjennom Hannevig eller fra selskaper han kontrollerte. Da oppgjøret skulle skje etter krigen kom Hannevig, etter den norske stats mening, med et helt urimelig krav mot den amerikanske stat på 62 millioner kr. Dette medførte at de norske myndigheter var i utgangspunktet lunkne i å hjelpe Hannevig. Noen dokumenter fra senere år beskriver innsatsen fra norske myndigheter i denne saken som meget svak. ”*Dette skyldes i høy grad at den norske representant i Washington DC, Helmer Bryn, sterkt frarådet at staten skulle engasjere seg i saken. Han gikk så langt at han nektet å samarbeide med den offisielle norske utsending som skulle forhandle med amerikanerne.*” (Kilde: Store norske leksikon).

Etter krigen var Shipping Board ikke villig til å betale mer enn 2,5 millioner dollar til en gruppe skipsredere fra Kristiania. Men de tok saken opp i voldgiftsdomstolen i Haag og ble tilkjent 12 millioner dollar i erstatning i 1922 (Kilde: Professor Gjelsvik notat side 25, 1931). Voldgiftsdommen omfattet 15 kontrakter. Disse eide Hannevig selv eller gjennom selskaper han kontrollerte. En rekke av disse kontrakter var solgt videre til norske redere, og det var disse som fikk erstatningen bestemt av Haag domstolen i 1922. (Professor Gjelsvik, 1931 side 16)

Hannevig krevde personlig en erstatning på 62,5 millioner, men det hevdes i saksdokumentene at dette var for høyt. Det store og ureallistiske beløpet var nok også en grunn til at USA var motvillig til å diskutere saken.

Hannevig fikk i 1920 7,2 millioner dollar i oppgjør fra Fleet Corporation (Shipping Board). I følge Hannevig lå han syk da tiltalen om konkurs i USA kom i februar 1921. Han hevdet at pga av sykdom fikk han ikke kontaktet den amerikanske stat der han hadde kunnet tilbakevise de falske anklagene mot ham. Han oppfattet at han ble behandlet som en forbryter. Han mente at han ble dårlig behandlet fordi det var satt ut et rykte for å sverte ham, om at hans penger var fra Tyskland. Dette var ikke bra i USA under Den første verdenskrig. Den amerikanske stat mente at hvis dette var tilfelle skulle han ikke få noen erstatning for tapet på skipene.

Christoffer Hannevig jr gikk konkurs i USA i 1921, Norge 1925 og i England i 1929.

"*Hannevig anla privat erstatningssøksmål mot Shipping board og fikk støtte fra den norske regjering. Det ble i årevis ført diplomatiske forhandlinger om saken med den amerikanske regjering, og disse ledet til at det i 1940 ble inngått en konvensjon mellom Norge og USA om den videre fremgangsmåte i Hannevigsaken. Den trådte i kraft i 1948. I 1957 ble saken innbrakt for den amerikanske Court of Claims som voldgiftsdomstol. Dom ble avsagt i 1959. Det norske kravet, som da beløp seg til ca 80 millioner dollar, ble forkastet i sin helhet*." (Kilde: Store norske leksikon- Norsk biografisk leksikon).

I følge Rederiforbundets 25 års jubileumskrift finnes det mer informasjon om oppgjøret vedrørende de konfiskerte skipskontraktene. En delegasjon fra Rederiforbundet forhandlet på vegne av norske skipsredere i samarbeid med Norges offisielle diplomatiske representasjon med de amerikanske styresmakter om et oppgjør for norske skipsredere. I 1919 fikk man i stand et kompromiss inngått mellom Rederiforbundet og Den amerikanske stat, som ga 27 norske kontraktseiere en samlet erstatning på 32 millioner dollar.

Dette var i tillegg til Kristianagruppen (som er nevnt tidligere), som gikk sin egen vei og fikk et oppgjør ved Voldgiftsdomstolen i Haag høsten 1922 med 12 millioner dollar. (Rederiforbundet 25 års jubileumsskrift, side 48).

Men rettsforhandlinger mellom Norge og USA om Hannevigs krav og restoppgjøret for de øvrige kontraktene fortsatte etter at Hannevig gikk konkurs i 1921. Det var tydeligvis flere forhold som ikke var avklart. Dette gjaldt Hannevigs personlige krav mot den amerikanske stat, hvor han ikke var fornøyd med et oppgjør på 7,2 millioner. Forholdet mellom Hannevig og Lindvig var også uoppklart. I følge et brev fra advokat Jakob Thinn av den 16. april 1934 var det fortsatt rettsforhandlinger mellom Lindvig og Hannevig om sluttoppgjør dem i mellom. Lindvig mente å ha betydelig tilgodehavende hos Hannevig og omtales i brevet som en av Hannevigs største kreditorer. Resultatet av disse forhandlinger vet vi ikke, men Hannevigs sak mot Den amerikanske stat ble endelig avgjort, lenge etter at både Christoffer Hannevig jr og A. O. Lindvig var døde. Hannevig ble slått konkurs pga av saken. Først i 1959 ble saken avsluttet hvor Den amerikanske stat ikke ville betale mer enn det som var opprinnelig utbetalt etter den første verdenskrigen, 7, 2 millioner dollar.

Grunnen til at så meget av Hannevigsaken er gjengitt her er for å vise størrelsen og kompleksiteten i saken, samt at den hevdes å være en av grunnene til at Johannes Lindvig i Kragerø gikk konkurs. Sannsynligvis er denne saken også en av grunnene til at A.O.L. fikk økonomiske problemer, som vi skal se senere.

Statsråd Lindvig og hustrus legat for trengende sjøfolk.

Legatet ble opprettet den 25. September 1915, og det ble skjenket 50 000 kr til legatet for trengende sjøfolk og deres etterlatte. Renter skulle deles ut hver jul med 50 kr, fortrinnsvis til sjøfolk som hadde reist med Lindvigs fartøyer.

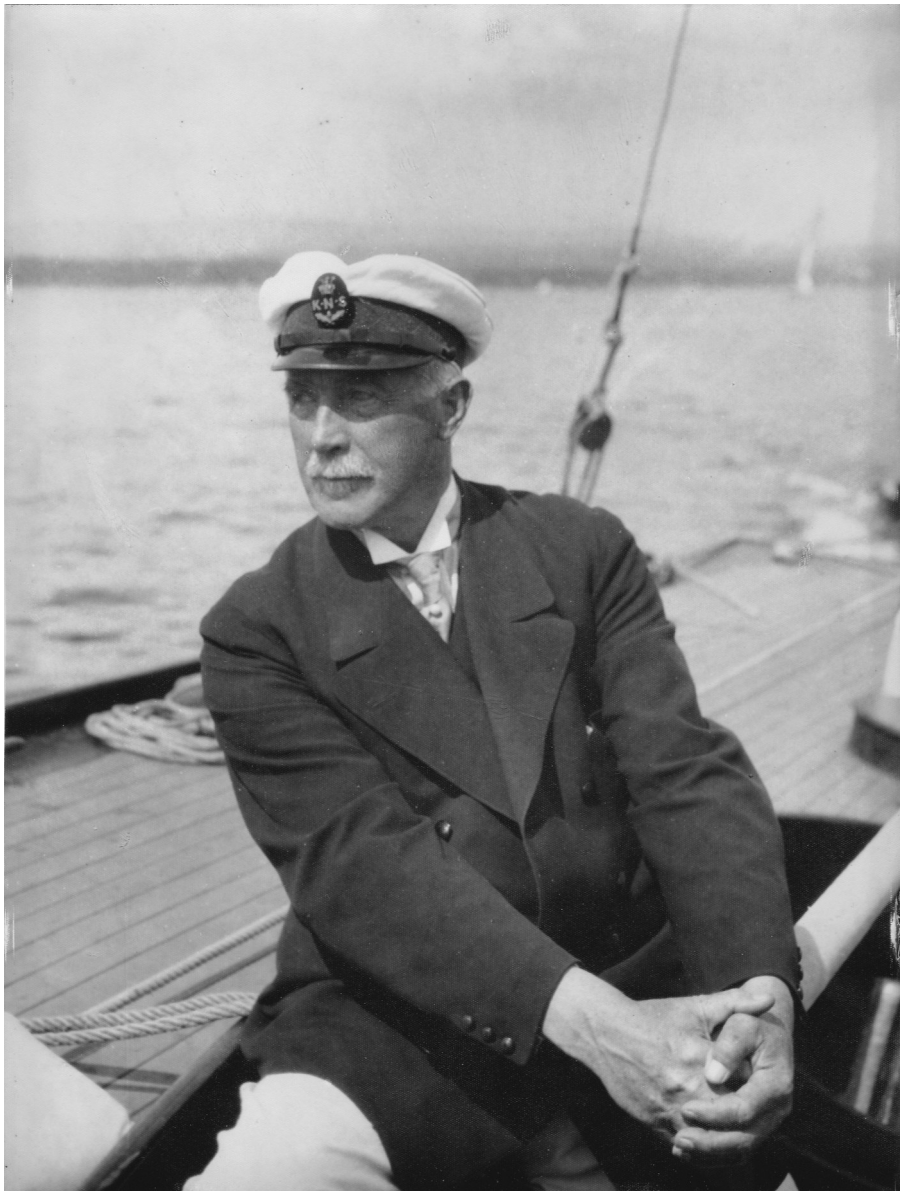
Politiker Lindvig

Lindvig var aktiv i kommunepolitikken i Kragerø i over 20 år, før han flyttet til Oslo i 1913. Han var ordfører i Kragerø i perioden fra 1900 til 1905. På Stortinget var han venstres kandidat fra Kragerø fra 1896 til 1900 og fra 1906 til 1912. Han var odelstingspresident fra 1910 til 1912 og handelsminister i Jens Bratlies regjering fra januar 1912 til februar 1913, da regjeringen måtte gå av.

Da A.O.L. gikk inn i politikken var de to store politiske partier i Norge Høyre og Venstre. Arbeiderpartiet ble stiftet i 1887. A.O.L. var aktiv i Venstre og senere i Frisinnede Venstre fra 1910. Bakgrunnen for dannelsen av Frisinnede Venstre var at partiet Venstre hadde blitt så stort at partiet var blitt politisk «utflytende» og omfattet både konservative og sosialliberale fløyer. Som følge av at Gunnar Knudsen markerte grenser mot partiet Høyre, valgte høyrefløyen i Venstre å bryte ut og danne et mer konservativt parti. Blant initiativtagerne til det nye partiet var bl.a. Christian Michelsen, Abraham Berge, Wollert Konow, Fridtjof Nansen, Ernst Sars, William Nygaard, Oskar Jæger, Johan Throne Holst, Anna Rogstad m. fl.

Man kan lære meget ved å analysere en persons offentlige taler. Både om hans politiske standpunkter og verdier vedkommende stod for, det være seg i og utenfor politikken. Det er også interessant å studere hvordan Lindvig uttrykker seg overfor dem han er uenig i. Er han arrogant eller høflig? Noen bruker mange ord mens andre er presise og klare i sine uttaleser. Hva kjennertegner Lindvigs taler? Hvor ofte tok han ordet? Var selve innholdet i talene velbegrunnet? Går det mest på saksopplysninger eller prosessen i saken? Dette og meget mer kan vi lære av å studere talene til A.O.L.

Maleri av tre ”15 metere” :Betty, Istra, og Pamela båtene til A.O.L., Johannes og Jakob.



Ambortius Olsen Lindvig var en ivrig seiler og var medlem av KNS.

Maleriet på siden 19 er malt av Nils Hansteen (1855-1912) og ble gitt til KNS av Jakob og Grace Lindvig til minne om disse tre seilbåtene. Maleriet henger på Dronningen i Oslo.

Det første året på Stortinget

Hans første tale ble holdt den 26. Mars 1896, i forbindelse med et forslag om å bevilge økonomisk støtte til Fridtjof Nansens polarekspedisjon. Nansen forlot Norge i 1893. Han satte båten ”Fram” i isen for at den skulle drive med isen over Nordpolen. Han måtte forlate båten da den ville drive sør for Nordpolen. Nansen forlot ”Fram” i isen og forsøkte å nå polen på ski. Da saken kom opp i Stortinget var han i et kappløp mot tiden med å komme tilbake til sivilisasjonen etter et mislykket forsøk med å gå på ski til Nordpolen. Det er interessant at Stortinget på dette tidspunktet ikke kunne vite om Nansen ville komme tilbake til Norge i live eller om turen ville bli mislykket. Alle de anerkjente ”vitenskaplige ekspertene” i utlandet mente at det var det glade vannvidd, å sette ”Fram” i isen og tro at den ville drive over Nordpolen.

Komiteen som la frem saken for Stortinget hadde enstemmig foreslått å støtte Nansens ekspedisjon med 4000 kr. Dette var et betydelig beløp den gang. Til sammenligning går det frem av senere taler til Lindvig at en funksjonær i toldkomiteen hadde 3500 kr som årslønn, noe som Lindvig da sa at ”mange i Norge ville vært svært fornøyd med”. Dette vil si at 4000 kr i 1896 tilsvarte en god årslønn.

Men forslaget møtte motstand under behandlingen i Stortinget. En taler, Stortingsrepresentant Nilsen, mente at man ikke burde øke skattetrykket på det norske folket ved å bevilge støtten til polarekspedisjonen.

En annen stortingsrepresentant, Werner, gikk til frontalangrep mot Nilsen og sa at Stortinget absolutt burde gi denne støtten til ekspedisjonen, da denne var et uttrykk for Norges bidrag til kunnskapsøkning i verden.

Etter Werners lange og skarpe innlegg tar Lindvig ordet for første gang i Stortinget***:” Etter hva den siste ærede taler har uttalt, kunne jeg gjerne frafalle ordet, men jeg vil like overfor Herr Nilsen når han nu uttaler ”at Staten nå hadde ofret nok” dog få lov til å si det, at skulle alle de fordeler både direkte og indirekte, som denne ekspedisjonen har bragt vårt land, omsettes i penger, så er jeg overbevist om, at der foruten det beløp, som det her er tale om, enda ville være en temmelig stor sum tilbake på kreditsiden.”***

Han er mer diplomatisk i sitt innlegg enn forrige taler, men like klar. A.O.L. mente at Stortinget burde støtte ekspedisjonen, uten å bruke nasjonalromantiske begrunnelser. Han hevdet at landet ville tjene mer på ekspedisjonen enn det ekspedisjonen ville koste norske skattebetalere. Dette ble sagt på et tidspunkt da man ikke visste hvor Nansen befant seg og heller ikke regnet med å høre fra ham på en god stund, etter at han var kommet ut av polarisen. Hvis han i det hele tatt ville overleve ekspedisjonen.

Lindvig trodde på Nansens ekspedisjon og at denne ville lykkes, til tross for alle vitenskapelige argumenter mot ekspedisjons fremgangsmåte for å nå Nordpolen. Lindvig fikk mer rett enn han selv kunne vite da Nansen og ”Fram” lyktes i å komme seg hjem etter polarekspedisjonen, et halvt år senere. Riktignok nådde ikke Nansen Nordpolen, men alle de vitenskapelige målinger av isen, liv på og under isen i polarområdet, ga et vesentlig bidrag til forståelse av liv i et område som hittil hadde vært ukjent. I tillegg ble Nansen et nasjonalt symbol i en tid da Norge hadde behov for nasjonsbyggere.

Lindvigs første tale i Stortinget var kort, noe som preget hans taler, men han var klar og presis. Han gikk til kjernen i saken og argumenterte for sitt syn uten å bruke vidløftige innlegg. Han brukte ofte regnskapsuttrykk i sine innlegg, siden han som forretningsdrivende var vel kjent med disse. Hans mangeårige erfaring som skipskaptein gjorde at han var vant til å ta vanskelige beslutninger under uklare forhold. Han så verdien i Nansens ekspedisjon og mente at staten måtte ta en risiko, da det var helt uvisst hvordan dette ville gå. Lindvig innså at denne ekspedisjonen handlet om mye mer enn å komme til Nordpolen.

Mer enn ti år senere gikk Lindvig sammen med Fridtjof Nansen og andre fremtredende politikere inn for å danne partiet ”Frisinnede Venstre”.

Lindvig ble allerede det første året han satt i Stortinget ordfører for toldkomiteens innstilling til Stortinget. Den andre gangen han tok ordet i Stortinget, var den 29. mars 1896 hvor han gjør oppmerksom på en trykkfeil i innstillingen fra Toldkomiteen. Et beløp på 160 kr var ved en feil kommet to ganger i oppstillingen i budsjettforslaget til toldvesenet i 1897. Dette var et svært lite beløp i forhold til hele budsjettet for toldvesenet, også den gangen. Lindvig mente likevel at det måtte rettes opp, til tross for at det gjaldt bare et lite beløp. Mange ville ikke ha oppdaget regnefeilen, og enda færre ville ha påpekt denne ubetydelige feilen.

Dette er noe som går igjen hos Lindvig. Flere ganger stod han frem og påviste regnefeil i innstillingene, men denne gangen var det fra hans egen komité'.

Neste gang Lindvig tar ordet er 6. April 1896 under saken om en "vennskaps, handels og sføfartstraktat" med Japan. Kjernen i denne saken er at avtalen handlet om en traktat mellom Japan og Sverige/Norge. Stortinget hadde fremmet sitt syn til regjeringen om at teksten burde endres fra å gjelde mellom "Japan og de to forende rikene" til en traktat mellom "Japan og de to rikene (Sverige og Norge)". Lindvig som var medlem av komiteen som forberedte saken for Stortinget, trodde i utgangspunktet at dette lett burde kunne la seg gjennomføre, men han ble meget indignert over hvordan regjeringen håndterte saken. Han mente at regjeringen "ikke hadde gjort noe som helst" for å fremme Stortingets syn om at det var viktig å skille Norges og Sveriges interesser i denne sak. Sverige hadde liten interesse av saken, mens for Norge, som ofte hadde skip i Japan, var situasjonen helt annerledes. Det eneste den norske regjering hadde gjort i sakens anledning var å henvende seg til den svenske utenriksminister med Stortingets syn på saken, noe som ble fullstendig oversett av den svenske regjering. Den norske regjering hadde også hatt kontakt med den hollandske regjering, med samme utfall. Lindvig mente at den norske regjering burde gitt vår konsul i Shanghai fullmakt til å ta opp med Japan det norske synet på saken, noe som Lindvig trodde at Japan ville ha forståelse for.

Lindvig tapte og Stortinget godkjente den foreslåtte traktaten mellom Japan og de "forenede rikene" med 73 stemmer for forslaget, og 41 stemmer imot, deriblant Lindvig.

I ettertidens lys er det lett å se at denne saken hadde flere aspekter enn bare teksten i traktatsavtalen med Japan. Det var et spørsmål om Norges selvstendige stilling i forhold til andre land, og et tegn på at Norge ønsket en løsrivning fra Sverige. I lys av dette var det ikke så merkelig at Sverige overså Norges synspunkter.

Lindvig viste i dette innlegget sin holdning til unionen med Sverige, og mente at Norge måtte ivareta sine spesielle interesser som sjøfartsnasjon.

Den neste gang Lindvig tok ordet var 28. mai 1896, under behandling av stemmeretten til norske sjømenn i utenriksfart. I sitt innlegg ga han varm støtte for denne retten, men talte imot forslaget om at sjømenn kunne forhåndsstemme 5 uker før valget. Dette kan synes underlig, men det har med at han visste at mye kunne skje på sjøen i løpet av fem uker. Han mente at stemmegiveren måtte " bevislig være i live på valgdagen". Man kunne ikke vite om et skip hadde gått ned i løpet av denne fem ukers perioden, og det kunne ta flere uker før man fikk kjennskap til dette. Hans forslag var at norske sjømenn burde kunne stemme i havn hvor som

helst i verden, men at dette måtte skje på selve valgdagen eller i løpet av den vanlige forhåndsstemmings periode som gjaldt for alle norske borgere.

Hans standpunkt vekket reaksjoner hos flere Stortingsmenn som latterliggjorde hans standpunkt om at noen få stemmer fra noen avdøde sjømenn kunne endre på valgets resultat. Jeg siterer hans tilsvar da han er mer personlig enn vanlig. Han er indignert, men beholder høflige former:

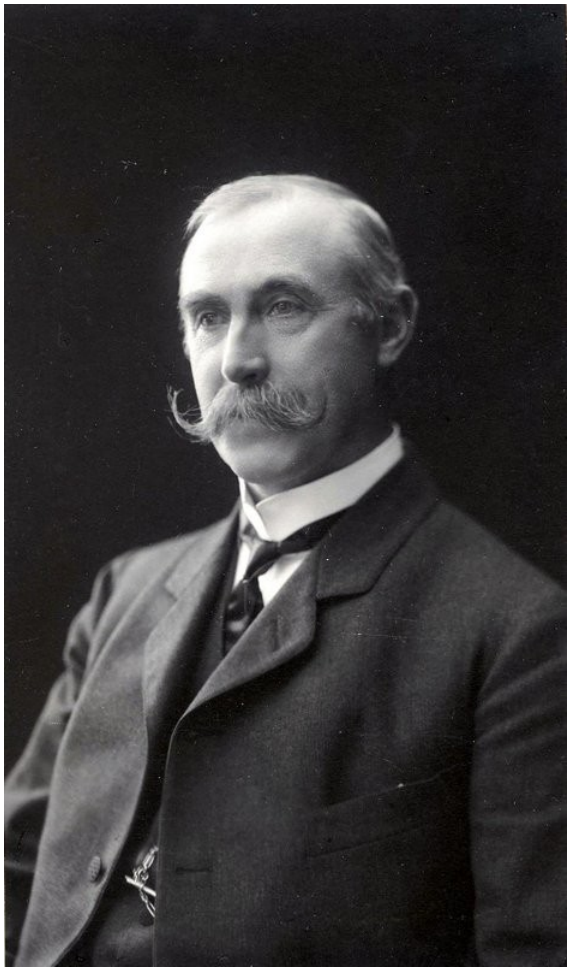
"***Dessuaktet berørte jeg i mitt første foredrag ikke noe den vedrørende. Herr Schweigaard behagede imidlertid i anledning av mine uttaleser at gjøre seg vittig på min bekostning. Jeg overlater ham med glede den fornøyelse. Hva jeg uttalte, står jeg ved, og jeg vil alltid forfekte min overbevisning, og fra den viker jeg ikke en tomme tilbake verken for representantene fra Holmestrand eller presten fra Drammen. Herr Schweigaard uttalte, at jeg hadde talt om, at muligens en stemme ville gjøre utslaget ved valget. Nei, jeg har ikke talt om bare en stemme. Men jeg har sagt, at det var mulighet for at fraværende og med urette avgivne stemmer kunne gjøre utslaget. Og jeg vil at valgene skal hvile på det mest mulig solide grunnlag. Det er min oppfatning og derfor stiller jeg meg så til denne dag, som jeg gjør. Hva for øvrig Herr Schweigaard uttalte ved hensyn til min person som representant for sjømennene og som gammel sjømann, da skal jeg la den sak henstå. Jeg har vært sjømann og jeg skammer meg ikke ved det. Jeg representerer fremdeles som valgt fra en sjømannsby en stor del sjøfolk. Men jeg har intet særlig mandat siste. Jeg vil imidlertid, så lenge jeg har anledning til å gjøre det både her i denne sak og ved enhver annen anledning vareta deres tarv etter min beste overbevisning. Det kan jeg love herr Schweigaard. Jeg hadde ikke den fornøyelse å være tilstede da Herr pastor Knutsen fra Drammen rettet noen bemerkninger til meg. Men jeg har hørt at han skal ha talt om min juridiske spissfindighet og mitt dårlige hjertelag overfor sjømennene. Jeg er ikke jurist eller prest men jeg mener at jeg har like store forstand på disse ting man her taler om, som både juristen og presten. Og jeg har litt erfaring å falle tilbake på i det stykke. Det har vært berørt flere punkter som kunne give anledning til gjensvar. Jeg skal ikke gjøre det like overfor forhold om bord og hvorledes de arter seg. Jeg kjenner dem kanskje adskillig av dem som har hatt ordet, men jeg vil ikke ta frem de forhold. Det ville kunne lede til lang rekke debatter.***"

Han fortsatte sitt innlegg med å si at til tross for at sjøfolk ønsket å holde seg orientert var det vanskelig når man var flere uker eller måneder til sjøs. Han avsluttet sitt innlegg med å begrunne hvorfor han har inntatt dette standpunkt. Hans standpunkt er i tråd behandlingen av dette spørsmålet i "vår" sjømannsforening og der ble denne saken enstemmig vedtatt slik som han har gitt uttrykk for.

Den siste saken han uttalte seg det året var i forbindelse med tollsatser på hvetemel.

Sitater fra noen av Lindvigs taler i Stortinget i 1898

I det andre året Lindvig satt på Stortinget, 1897, tok han ordet 72 ganger i 32 forskjellige saker. For nærmere informasjon, se appendiksdelen.



Den 16. Februar 1898 ble forsvarsbudsjettet for 1899 behandlet. Han tok for seg to spørsmål som var kommet frem i behandling av saken. Det var spørsmålet om uniformene til offiserene og et forslag om å redusere lønnstillegget til offiserene. Lindvig tok ordet. "***Jeg synes at uniformene til offiserene godt kunne reduseres adskillig uten å være til skade for offiserene selv. Jeg synes ikke deres utstyr riktig passer inn i våre demokratiske forhold og de små forhold vi lever under. Derimot kan jeg ikke dele Representantens Rindes oppfatning til lønnsspørsmålet. Jeg har alltid gjort den erfaring, at det å betale en mann ordentlig lønner seg i lengden best. Skal man kunne fordre av vedkommende, at de fullt ut skal kunne gjøre sin plikt, at de skal kunne opptage sitt arbeide med lyst og nidkjærhet, må man betale dem noenlunde rimelig. Dette tror jeg gjelder så vel den alminnelig daglønner som folk i annen stilling***."

Dette sitatet sier mye om hva han mente om avlønning av arbeidstagere og hvordan han har praktiserte dette i sitt eget rederi.

Den 15. mai tok han ordet i en annen sak som viste hva han mente var viktig å kreve av søkere til konsulatstipendier: "***Jeg har den oppfatning at disse pengene (til konsulatstipendier) er vel anvendte. Skal vi ha det håp om noensinne få et eget konsulat mener jeg det må besettes med folk som har vært ute i verden, som reist og sett en hel del og som har en del livserfaring. De må ikke bare ha kjennskap til vårt eget lands næringsliv, men også til fremmede lands. Jeg mener derfor at man til og med må bevilge flere slike stipendier. Jeg tror at det ville være meget anvendte penger***."

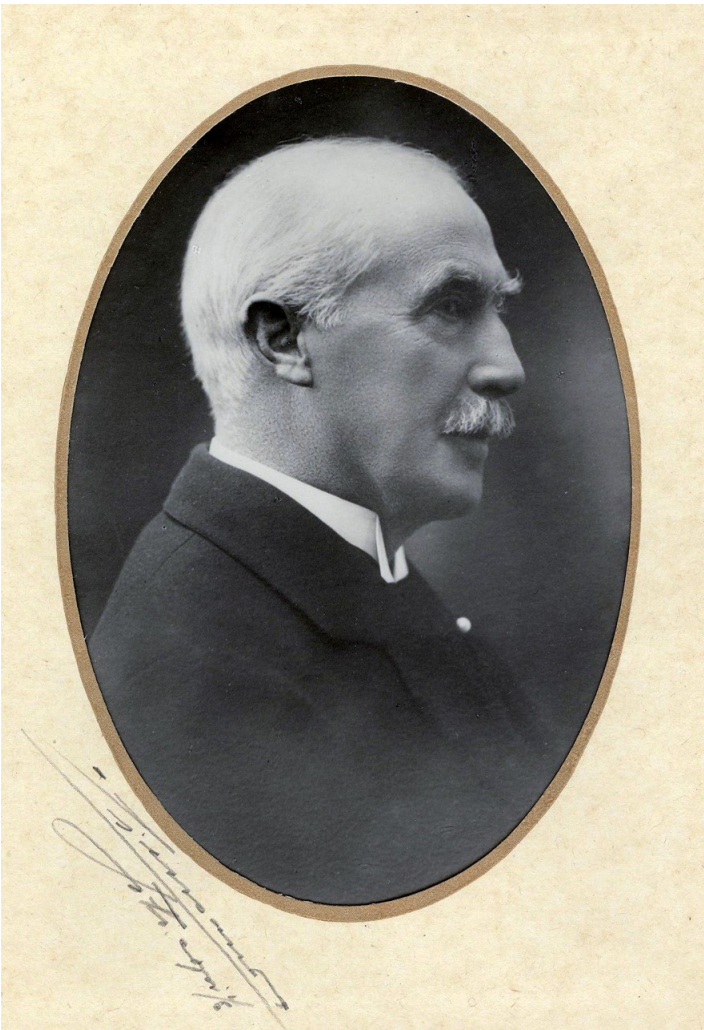
Den 11. November 1898 ble flaggsaken behandlet i Stortinget. I denne saken holdt Lindvig et lengre innlegg som sa meget om hans syn på unionen.

"***Jeg har ved en tidligere anledning uttalt meg om dette spørsmål, og jeg havde egentlig ikke tenkt å tage ordet i dag. Jeg vil dog få sige, at det gleder meg, at vi omsider er komne så***

langt, at vi kan lovfeste vårt flagg, det tre farvede fra 1821, som da enstemmig ble vedtaget av Odelsting og Lagting. Det har hatt en lang og trang fødsel. Foruten tidligere kamper, har vi nå på tre påfølgende valg hørt folk uttale sin vilje og ønske i dette spørsmål, og omsider er da målet på grunnlovsmessig vei nådd. Der er imidlertid en ting som jeg må beklage, og det er at den innstilling som i dag foreligger ikke er enstemmig ettersom forslaget allikevel blir lov. Dette er ingen unionell sak. Det står ett hvert av landene fritt for å bestemme, hva det vil i så måde, og det forekommer meg derfor, at hensynet til unionen eller til Sverige i dette stykket ikke bør øve nogen som helst innflytelse på avgjørelsen. Jeg synes for øvrig at de siste tiders begivenheter i vårt unionelle liv ikke skulle friste nogen til at ønske mer av unionen enn hva det er høyst nødvendig. Den kunne visselig være til både gavn og glede men den er nu som oftest til det motsatte. Jeg vil lige overfor minoritetens uttalelse i sin innstilling om at flagget, som den nu er, er et tegn på landenes innbyrdes stilling og ligestillethet, få lov til å bemerke at jeg ikke deler den oppfatning. Vi kjenner alle til hvor sørgelig ulige stillede vi er når spørsmålet dreier seg om unionelle forhold, og jeg mener at merket i flagget giver en ukorrekt fremstilling av forholdet, og at man bør søge at rette på alt hva man har anledning til i så måde. La oss ikke seile under falsk flagg; ti ærlighet varer lengst også i dette stykket. Flaggets form og farver bør dessuten være et uttrykk for folkets ønske. Det vil det da også i dette tilfelle blive, og dets vedtagelse vil skje i de former som landets grunnlov hjemler. Det flagg som i dag bliver lovfestet, vil herefter blive det banner hvor under alle nordmenn skal samles, derom er jeg ikke i tvil. Under det skal man samles i onde som i gode dage, og våre sjømenn som det er talt så meget om i dag, vil nok vite å skaffe det heder og respekt der hvor det vil vaie ute i den vide verden. Det er ikke korrekt som det er uttalt fra enkelte hold, at sjøfolkene utelukkende holder på det unionelle flagg. Det var en gang så kan hende. Da dette spørsmålet først ble reist; man så at mange steilte ved det da. Det var noget nytt, og man ved hvorledes det arter seg med det som man er vant med i livet, og at det er ikke så godt med engang å finde seg i det nye. Men så vidt jeg kjenner til forholdene, og jeg representerer også en av de byer som har en nokså stor sjømannsstand, så stiller sagen seg nu ganske annerledes. Min menig er den, og jeg har grunn til å tro det etter den erfaring jeg har gjort på forskjellige hold, at det rene flagg bliver heist med glede av den norske sjømannsstand. Den vil ikke som helhet betraktet protestere derimot, men naturligvis enkelte unntagelser kan der jo være. Jeg har da også det håp, at det ikke er mange her i denne forsamling som vil protestere mot vedtagelsen av det trefarvede flagg. Det vil komme til ad se underlig ut for våre efterkommere, når de skal lese denne tids historie, at også i dette stykke var det delte meninger, også dette spørsmålet var egnet til at vekke splid,- jeg tror ikke de vil kunne forstå hvorfor."

Lindvig var odelstingspresident fra 1910 til 1912.

Statsråd Lindvig



Ambortius Lindvig ble handelsminister i Bratlies regjering i januar 1912 og frem til den måtte gå av i februar 1913. Den 15. April 1912 diskuterte Stortingert bevilgninger til statistiske formål. Lindvig holdt følgende innlegg***: " Årsaken til at dette forslaget og de tidligere forslagene er fremkommet, er at vår handelsstatistikk står så tilbake i forhold til alle de andre lands, at vi står som den siste i rekken. Jeg skal referere hvorledes forholdet stiller seg. I Belgien utkommer månedlige oppgaver på 684 oktavsider, Kanada 505, Amerikas forenedes stater 500, Storbrittannien 331, Østerrike og Ungarn 253, Finland 104, - så nedover den hele rekke og så kommer Norge med 3, 5 oktavsider. Jeg forstår ikke annet, enn at det fremgår så klart av disse oppgaver at vi står på dette området så langt tilbake at der må være all oppfordring for oss til at få disse ting inn i en mer tidsmessig gjenge, og av den grunn er det at disse forslag er fremkommet***.

Herr Hestnes nevnte at beløpet er lite. Ja, beløpet er lite og nettopp av den grunn synes jeg at man kunne være berettiget til at tro, at både komiteen og Stortinget kunne gå med på dette lille beløp. Det spiller ikke noen rolle i forhold til den store omsetningen vi har med utlandet. Vi har nu så vidt jeg erindrer en handelsomsetning med utlandet på over 700 millioner kr, og når der er spørsmål om 1600 kr – eller så sige 4000 kr årlig for at få en forbedret handelsstatistikk så skulle det ingen rolle spille- det er i allefall så lite forkommer det meg, at Stortinget med god samvittighet kan gå med på det, og jeg vil på det beste anbefale det. En god handelsstatistikk er nødvendig ikke alene for den private mann, forretningsmannen, men den kan også bli nødvendig for staten, bland annet når vi skal avslutte nye handelstraktater; da må man bygge på statistikk, og en statistikk som er ett år gammel, er ikke brukelig."

I 1914 skulle det arrangeres en landsutstilling som falt sammen med 100 års jubileet som markerte at Norge fikk egen grunnlov. Spørsmålet om økonomisk støtte til landsutstillingen ble drøftet i Stortinget. Den 22. april 1912 hadde Lindvig en rekke innlegg i saken, blant andre følgende:

”***Med det samme jeg har ordet vil jeg få lov til å uttale litt om innstillingen i dens almindelighet. Efter lotterilovens behandling i Odelsting og Lagting, bør man kunne gå ut fra at utstillingen i 1914 er sikret; ti man kan vel neppe tenke seg at de representanter som har stemt på denne og dermed også for at 800 000 kr som man venter skulle innkomme ved lotteriet, skulle tilflyte utstillingen, nu vil stemme imot dette statsbidrag. Jeg kan i allefall ikke tenke meg det og mener for så vidt at en lengre debatt her i dag om dette spørsmål er unødvendig; ti saken er i realiteten avgjort. Har man sagt A så får man også sige B. Jeg kan imidlertid godt forstå at der er mange som synes at det er et stort beløp det her dreier seg om, og det er ikke noe å undres over. Jeg har selv den oppfatning, og det var slett ikke noen fornøyelse at legge frem proposisjonen om et så stort statsbidrag, som det her er spørsmål om. I særdeleshet når man har følelsen av at der kan være delte meninger om det formåls gavn og nytte, hvor til bevilgningen ønskes. Det hender undertiden her i livet at man får tilsidesette sin egen mening, ikke la den være den avgjørende når andre der har større betingelser for at bedømme forholdet, har en annen oppfatning. Imidlertid, hvilken mening man enn kan ha om disse utstillinger, så tror jeg dog at det må innrømmes, at den utstilling som denne vil være av stor betydning både for land og folk, og for stor nytte for den enkelte og samfunnet, Den vil vise oss hvor langt vi er kommet på de forskjellige områder, og den vil anspore oss til arbeide om man vil holde seg oppe i konkurransen både med innland og utland. Den vil i det hele tatt bli en nokså god målestokk og et betegnende uttrykk for folke kulturen og de fremskritt der i løpet av disse 100 år. Vår utstilling i 1914 er jo heller ikke en ganske almindelig utstilling i det den faller sammen med vårt 100 års jubileum, og man tør vel av den grunn også kunne påregne større tilslutning enn ellers ville være tilfellet.”***

Dette innlegget viste at Lindvig la sine personlige standpunkter til side når det var nødvendig.

Kommune politikken i Kragerø

A.O.L. var aktiv i kommunestyret i Kragerø i 20 år. I fem år var han ordfører, fra 1900 til 1905. Han var aktiv med i mange offentlige og private råd, utvalg og styrer i denne perioden.

Rederiforbundet og Den første verdenskrigen

Rederiforbundet ble opprettet i 1909 hvor Lindvig var med på stiftelsesmøtet. Han ble den tredje presidenten etter Christian Mikkelsen og Gunnar Knudsen. Lindvig var president under Den første verdenskrig, i perioden 1915 til 1918, et verv som var en meget viktig for Norge i disse vanskelige år.

Han var også i en årrekke ordfører i representantskapet i Den Norsk Amerika linjen som ble opprettet i 1911.

Under Den første verdens krig lot norske redere sine skip seile i krigs utsatte farvann fordi det ble opprettet en gjensidig, men tvungen, forsikring for alle norske skip i august 1914. (side 504, bind 10, Det norske folks historie).

Norge hadde i 1914 verdens fjerde største handelsflåte, men 49,3 % av flåten ble senket under Den første verdenskrig. Intet annet land i Europa mistet en så stor del av flåten. Italia kom nærmest med tap av 46,9, mens Frankrike mistet 39,2 % og England 37,6 %. I antall skip var det bare England som led et større tap enn Norge. (kilde: Det norske folks historie, bind 10, side 516)

”Ubåtkrigens herjinger under krigen medførte behovet for å fornye vår flåte, og dette problemet måtte rederforbundet vie meget oppmerksomhet gjennom de to siste krigsår og fremover. Problemene blev bearbeidet gjennom spesielle utvalg. Å få nybygningskontrakter plassert i krigstiden var meget vanskelig. Norge, Sverige og Danmark kunne vanskelig skaffe sine verksteder materialer. Holland kunde påta seg en del, om enn materialene var sterkt klausulert, og i England var det kun mulig å få anbrakt ”post war” kontrakter. Amerika var

det enste land hvor man i krigens begynnelse kunde få plassert kontrakter om nybygging, og anledningen ble i stor utstrekning benyttet av norske redere, som medio 1917 hadde kontrahert i USA henved 800 000 d.w.tonn. I begynnelsen av august 1917 bragte amerikanerne i anvendelse en rekvisjonslov og beslagla alle norske skibsbygningskontrakter.” (Rederiforbundet side 46 og 47). Dette var årsaken til Hannevig saken.

Ambortius Lindvig fikk St. Olavs orden i 1913

”Tapet av skip og dermed menneskeliv, kulminerte henimot slutten av det tredje krigsåret, og særlig merkbar var nedgangen efter at konvoiering av handelsskib kom i sving ut på forsommeren 1917. Først ut i 1918 kommer der en forordning om at nøitrale skib skulle anses som Tysklands fiende og behandles deretter dersom vedkommende nøitrale land hadde den overveiende del av sine handelsskib i fart for fienden.

Denne massetorpedering av nøytrale skip våren 1917 ga grunn til frykt for at våre skip, som er nøytrale og derfor avskåret fra å være bevæpnet, ikke skulle klare å sikre Norges behov for varer. Det kom i gang diskusjoner mellom Norge og England for å finne måter å beskytte norske skip uten å oppgi Norges nøytralitet. Og nettopp av hensyn til det kinkige nøytralitets

spørsmålet spilte rederiforbundet en viktig rolle som mellomledd og representerte Norges interesser i forhold til den engelske regjering." (Rederiforbundet side 44)

"Under krigen hadde Norge tapt omtrent halvdelen av sin handelsflåte, henimot 900 skib på til sammen 1,25 millioner brutto tonn til verdi av over 900 millioner kr. Tapet av menneskeliv var i alt 2000 mann hvorav 2/3 av norsk nasjonalitet. På den annen side var innselte brutto frakter i 1914 til 1918 i alt 3, 75 milliarder kr. Når dette imponerende tall fra dras samtlige utgifter inklusive krigsassuranse og krigstidsskatter, nødvendige avskrivninger osv kommer vi til en mindre imponerende tall."(Rederforbundet årsmelding 25 års jubileum 1934 side 50)

Utbruddet av Den første verdenskrig kom som lyn fra klar himmel for de aller fleste, også rederne. En resolusjon på generalforsamling i Rederiforbundet i 1913 viser hvor fjernt krig var. "*Generalforsamling uttaler at den anser retten til å opbringe fiendtlige underståtters eiendom til sjøs som en foreldet levning fra svunne tiders barbari i strid med civilisasjon og vår tids utvikling av samferdselen til sjøs. Av hensyn til det internasjonale handelssamkvem på sjøen bør alene gjenstander og varer der direkte kan benyttes i krigsøiemed, altså navnlig våben og ammunisjon, anses som krigskontrabande*." (Rederiforbundet, side 32)

Krigskontrabande er varer som tilføres krigførende land på nøytrale lands skip i strid med forbud fra den andre krigførende part.

"Rederiforbundet mente at det var kun våpen og ammunisjon som måtte anses som krigskontrabande i vår opplyste og humanitære tidsalder. Ingen kunne ane at mange hundre års arbeide med oppbygging av mellomfolkelige lovgivning om krigsførselen til sjøs og om nøitrales rettigheter og plikter under krig skulde vise seg på meget kort tid å falle i komplett grus. Desillusjon i denne henseende er fullstendig." (Rederiforbundet side 33)

"Men betydningen skipsfarten hadde for Norge kan ikke overvurderes. Med enkle ord står det i Norges offisielle statistikk for 1916: Utvilsomt er det hovedsakelig skibsfartens fortjeneste at det norske folk er blitt forskånet for almindelig utbredt nød under verdenskrigen." (rederiforbundet side 33)

"Den norske regjerings to hovedproblemer under krigen var å bevare landets nøitralitet og for å sørge for dets forsyning med levnetsmidler og fornødenheter. Det var rett og slett en livsbetingelse for landet at vår skibsfart holdtes i gang, og den aller første oppgave som Rederiforbundet kom op i, var spørsmålet om Krigsforsikringen, som ble hurtig og godt løst." (Rederiforbundet side 34). Denne krigsforsikrings ordningen gjorde det mulig for skipsrederne å forsøke å frakte livsviktige varer.

Spørsmålet om krigskontrabande meldte seg tidlig i krigen. Allerede i slutten av 1914 da England innførte en blokade i Nordsjøen mot Tyskland og dens forbundsfeller. Dette medførte en reaksjon fra Tyskland som i februar 1915 erklærte farvannene rundt Storbritannia og Irland som krigsfarvann og med sine ubåter gjorde disse farvann utrygge, også for nøytrale lands skip. Disse nye og ukjente former for krigsførsel avfødte en rekke problemer som Rederiforbundet måtte ta seg av. (side 34)

England svarte i mars 1915 med å innføre ytterligere restriksjoner å ” stoppe enhver skibverts forbindelse med Tyskland for skib av hvilken som helst nasjonalitet og hvilken som helst last.”(Rederiforbudet side 35)

”Efter at krigsforsikring for skib og varer var blitt ordnet i august 1914 og panikkstemningen ved krigsutbruddet hadde fortatt seg, vedblev den norske flåte å seile tross alle vanskeligheter som dag for dag dukket op.” (side 36 Rederiforbundet). Krigsforsikringen for norske skip utbetalt i 1914 for tapte skip tilsvarte 1,5 millioner kr. I 1915 var dette kommet opp i 23 millioner, og i 1916 mer enn 140 millioner kr.(Rederiforbundet side 43)

Fraktmarkedet steg merkbart etter krigsutbruddet. For å nevne et eksempel, kullfraktene pr tonn i juli 1914 var kr 4,60 og nådde en maksimum frakt i juni 1917 på 260,00 kr pr tonn over det samme farvann. (Rederiforbundet side 36 og 37)

Denne store fraktstigningen medførte stigning i skipsverdier.”Omsetningen av skib og skibsaksjer tok dog en farlig fart, meglerforretninger i branchen vokste op som paddehatter, og der blev etter hvert trukket inn i spekulasjon et publikum som ikke hadde den aller fjerneste teft av eller interesse for rederinæringen, og for hvem næringens fremtid i enhver henseende var komplett likegyldig.

Og penger blev der tjent, lett og hurtig, et forhold som gav anledning til litt gretten kritikk fra det mer ansvarsbevisste befolkningselement- fra dem som uten ekstrafortjeneste merket alle dyrtidens ulemper. Og kritikken rettedes mot skibsrederne.” (Rederiforbundet side 37.)

I denne situasjonen måtte Lindvig som president i Rederiforbundet sende en pressemelding den 21. desember 1915 med følgende overskrift: ”***Vårt lands skibsfart og den almindelige opinion”. Artikkelens konklusjon var følgende: ” En landsgagnlig bedrift, som arbeider under så store vanskeligheter og risiko, som utenforstående ikke har anelse om, bør ikke skades eller mistenkeliggjøres ved forståelsesløs propaganda. Det må derfor være en oppgave for et hvert rettsindig menneske heller å søke bidra til en rettferdig bedømmelse av det arbeide som ved sitt resultat viser at vårt lands stilling uten skibsfartens bistand vilde utvilsomt under den nuværedne krise ha vært ytterst vanskelig. Det er ikke alene de krigsførende makter som i denne fryktelige verdenshistoriske kamp trenger penger, men kanskje likeså meget de små fattige nasjoner. Under de rådende forhold er gode inntektskilder utenfra en særlig velsignelse for vårt land.***” (rederiforbundet side 37 og 38)

”Men spekulasjon i skibsaksjer fortsatte. Kursene ved utgangen av 1915 var kommet opp i 200 (1913 =100), og det absolutt topppunkt ble passert i mai 1918 med en indeks på 580. Det mest bemerkelsesverdige i kurvens videre forløp er det skjebnesvangre år 1920, som begynte med indeks 372 og avsluttet med 186.” (side 38 rederiforbundet)

Samtidig som skipsfraktene steg på grunn av krigen, så gjorde prisen på nybygget skip på grunn av stor etterspørsel og manglende råmaterialer. I 1910 kostet en 7500 d.v.tonn lastebåt 37000 engelske pund mens på slutten av krigen kostet tilsvarende lastebåt over 250 000 engelske pund!(rederiforbundet side 37)

Statsråds Lindvigs uttallelse på generalforsamling desember 1918 utløste den almindelige stemning:

”***Vår skibsfart og våre sjøfolk var viden bekjent før krigen, men de er blitt det ennu mer under krigen. Ti der er ingen av de nøitrale nasjoner som i den grad har trosset alle de djevelske foranstaltninger som har vært lagt i veien for oss og for den fredelige skibsfart, som den norske sjømann, og der er heller ingen som har ofret det for sitt land og folk som den norske sjømann har gjort under denne krig. Vi har, mine Herrer, ikke direkte deltatt i krigen, ikke politisk sett heller, men vi har allikevel deltatt i den, og til og med i de forreste rekker. Vårt tap både av materiell og personell viser det. Tar man statistikken for seg, vil man se at selv den største sjøfarende nasjon blant de allierte ikke har lidt større tap, verken av materiell eller personell, enn den norske flåte og de norske mannskaper har lidt. Hele verden forstår dette. Vi har vist hvad det lille Norge med sin sjøfart og sine dyktige sjøfolk har kunne utrette….***” (Rederiforundet side 49)

South American Pacific Line og Latin America Line

Lindvig stiftet rederiet The South-American Pacific Line” i USA I 1914 for å møte nye utfordringer: " Denne linjen drev fraktvirksomhet langs vestkysten av USA, Mexico, Latin Amerika og Sør Amerika, så langt sør som Valparaiso. I 1920 ble det et opphold i Lindvigs virksomhet i Stillehavet av ukjent grunn, men han kom tilbake et år senere i 1921. Da med et annet navn: "The Latin- America Line". Disse to rederier hadde kontor i San Francisco fra 1914 til 1932. i følge Trygve Svendsen, sønn av kontorsjefen til Lindvigs kontor i San Francisco i denne perioden.

Det var spesielt en vare som Lindvig visste USA og resten av verdenen hadde behov for, nemlig salpeter. Dette ble brukt som gjødsel, men enda viktigere ble salpeter brukt i fremstilling av krutt. En vare som var viktig i krig!

Naturlig salpeter, som består av fugle ekskrementer, fantes det mye av i Chile. Lindvig satset på å frakte denne varen til USA på disse to amerikansk registrerte rederier i og etter første verdenskrig. Samtidig begynte han å trappe ned sin virksomhet fra Norge og la ned rederiet i Oslo i midten av 1920 tallet.

Hans rederivirksomhet i U.S.A. kom i gang med d/s "Baja California" i 1914, det året første verdens krig bryter ut. Lindvig danner selskapet A/S Baja California sammen med Robert Thompson & Sons Ltd i Sunderland, England. Det var en relativ liten båt på 2550 tonn. Skipet ble senere solgt flere ganger, for til slutt å bli torpedert under andre verdenskrig, i 1942.

Neste skip d/s "Sinaloa" ble kjøpt allerede i 1915. Også det en relativ liten båt av samme størrelse som d/s "Baja California." Båten blir solgt flere ganger og i 1959 blir den hogget opp i Bombay, India.

I mars 1917 kjøpte han d/s "Govenor Forbes" på 2612 tonn. Båten var gammel og hadde en gang blitt bygget som "Admiral von Tirpits." Den seilte for Lindvig bare i et par år før den ble solgt i 1919. Båten ble senket den 3. mai 1942 av den tyske ubåten U125 på en reise mellom Tampa i Florida og Kingston-upon Hull i England.

I april 1917 kunne han sjøsette det atskillig større skipet d/s "Regulus" som var på 6000 tonn. Bygget av Union Iron Works i Alameda i California. I september 1938 blir båten solgt til A/S Odderø i Kristiansand for 320.000.- norske kroner og omdøpt til "Sirehav". Regulus blir den største båten som Lindvig hadde hatt, og den siste. Han solgte den i 1938 og etter dette vet vi ikke om han kjøpte flere båter. Han var da blitt 83 år gammel og hadde drevet rederi-virksomhet siden han var tretti år, en periode av 53 år! I 1940 inngår Regulus i Nortraships flåte. Den 13. oktober 1942 blir den meldt savnet i en konvoi mellom Halifax og Belfast hvor 35 mann omkom.

Feilslått investering i kraftutbygging

Etter den første verdenskrigen innså både A.O. L og hans sønn Jakob at den moderne tid var avhengig av elektrisk kraft. I 1900 forbrukte norsk industri i alt 47 800 hestekrefter basert på dampkraft og 146 600 hestekrefter på vannkraft. I 1915 økte dampkraften til 110 200 hestekrefter mens vannkraften økte til hele 1 121 300 hestekrefter. Det var tydelig at utbygging av vannkraften var fremtidens kraftkilde. Det største vannkraftprosjektet den

gangen var Rjukan kraftstasjon som stod ferdig i 1916, som skulle dekke Norsk Hydros kraftbehov. Men investeringene var så store at norsk og svensk kapital ikke var tilstrekkelig for å gjennomføre dette prosjektet. Man måtte få hjelp av fransk kapital på eiersiden for å kunne gjennomføre Rjukan utbyggingen.(Det norske folks historie, bind 10, side 485)

Både Ambortius og sønnen Jakob så det store vannkraftpotensialet Norge hadde til å produsere elektrisk kraft. Både far og sønn investerte betydelig beløp i et kraftutbyggingsprosjekt i Mauranger kommune i Hordaland. A.O.L. eide en fjerdedel av prosjektet og Jakob investerte et ukjent beløp. Da dette prosjektet imidlertid ble nedlagt av ukjent grunn, tapte AOL hele sin eierinteresse i prosjektet og Jakob satt igjen med en gjeld på en halv million kr til selskapet. Dette var antagelig resten av aksjekapitalen som Jakob ikke hadde innbetalt. Det var ikke uvanlig den gangen at ikke hele aksjekapitalen ble innbetalt. Dette ble innkrevet hvis det var behov for det. (Norsk Folks historie bind 10, side). Det fremgår av papirene i forbindelse med akkord forhandlinger i 1925, at Ambortius tydeligvis hadde garantert for Jakobs gjeld, så det ble han som måtte innfri kravet. Ambortius og Jakob fikk erfare at ikke alle kraftutbyggingsprosjekter ble lønnsomme.

Bilde av bygda Sundal i Mauranger ved Hardangerfjorden, sent på 1800 tallet eller begynnelsen på 1900 tallet, da Ambortius og Jakob Lindvig investerte store beløp i et kraftutbygging prosjekt i kommunen.

Økonomiske problemer melder seg

Høsten 1920 var høykonjunkturen og inflasjonen fra krigstiden over. Prisene falt sterkt. Det førte til produksjonsinnskrenkninger, omsetningen sank, og arbeidsløsheten økte betydelig. Videre sank kronens verdi sterkt i forhold til andre lands valutaer, og den svingte mye i 1920 årene. Pengeverdien ble et av 1920-årenes store problemer. Omkring 1923–24 fant det sted en midlertidig innenlands prisstigning, men deretter fortsatte prisfallet, til dels som følge av en bevisst deflasjonspolitikk. Etterkrigstidens økonomiske kriser ble en hard påkjenning for skipsfarten, sommeren 1921 lå nesten halvparten av flåten i opplag.

Vanskelighetene som satte inn fra begynnelsen av 1920-årene, gjenspeilte seg i en økning av antallet tvangsauksjoner. I 1920 var det 742 tvangsauksjoner, men disse steg til 2547 i 1925 og til 4463 i 1929. Like iøynefallende var bankkrisen. En rekke banker gikk over ende eller ble (fra 1923) satt under administrasjon, hvilket vil si at bankene ikke kunne slås konkurs, og at fordringene bare delvis ble innfridd. Men det mest slående uttrykk for mellomkrigstidens økonomiske krise var likevel den kroniske arbeidsløsheten. Den var bare 2,3 % blant de fagorganiserte i 1920, men var allerede året etter oppe i 17,6 % og var deretter høy, om enn noe varierende, gjennom hele mellomkrigstiden.(Kilde Store norske leksikon).

Bilde av ”Fjordheim”, på Bygdøy

Fjordheim er tegnet av arkitektene Ove Ekman, Einar Smith og Carl Michalsen,

Huset ble solgt i 1931 og siden 1954 har boligen vært residensen til den kanadiske ambassadøren.

Boligen var i 2012 igjen til salgs med en prisantydning på 120 millioner kr! Huset ble solgt i 2014 for et ukjent beløp.

Lindvig flyttet til Oslo i 1913 og bygget praktvillaen ”Fjordheim” på Bygdøy, som stod

ferdig i 1916. Eiendommen er på 15 mål med hovedhus på 1.237 kvadratmeter og portnerbolig på 260 kvadratmeter.

Perioden etter 1920 var vanskelige tider i norsk næringsliv og medførte økonomiske vanskeligheter for rederiene til A.O. L og hans sønner

Årsakene til at A.O.L. fikk store økonomiske problemer er nok sammensatt. Iseksporten falt dramatisk etter 1915, Hannevig saken medførte store økonomiske tap og skipsaksjene falt betydelig etter krigen. Feilslått investering i kraftutbygging på Vestlandet ble en tung økonomisk belastning. Det var en depresjon i Norge 1920 – 1921 som gjorde at til og med banker fikk store økonomiske problemer. Det samme skjedde med A.O.L.

Når det gjelder Johannes Lindvig søkte han offentlig akkord i 1925. Den norske handelsbanken gikk med på akkordforslaget som ble utløst av en veksel på 140 000 kr som forfalt i 1925, og som Johannes Lindvig ikke hadde muligheter for å betale. A.O. Lindvig var ”medforpliktet” til å betale inn vekselen, men også han hadde søkt offentlig akkord forhandlinger i 1925.

Johannes Lindvig hadde allerede pantsatt hus, hytte, bil og andre gjenstander av verdi. Han tilbød å betale 30 000 av de 145 000 kr som han skyldte. Dette ble godtatt av banken. Han gikk endelig konkurs i 1932. I sakspapirene ved akkord forretningen ble det uttrykt at Johannes Lindvig hadde vist dårlig skjønn og hadde investert betydelige beløp uten å ha tilstrekkelig innsikt i sakene.

Men de vanskelige økonomiske tidene berørte også A.O.L. I følge en oppstilling i brev av den 15. desember 1927 fra advokat Joh. H. Næser, måtte A.O. Lindvig selv likvidere en rekke eiendommer i forbindelse med akkordforhandlinger med sine kreditorer. Han hadde en gjeld til disse på 4,6 millioner kr. Oppstillingen fra advokat Næser viser en oversikt av hans aktiva som allerede var blitt likvidert: Lille Herbern (en øy på Oslo fjorden), Fjeldheim (en hytte i Hemsedal) med inventar, gården Omland i Drangedal, en fordring i Christoffer Hannevigs konkursbo hvor Lindvig fikk utbetalt en dividende på 100 000 kr og noen andre fordringer på til sammen 365 000 kr.

I 1925 ble det forsøkt å selge Lindvigs praktfulle hjem på Bygdøy, ”Fjordheim” som var verdsatt til en halv million kr. Dette var mye penger den gang for en bolig og viste seg umulig å få solgt i et vanskelig marked. Huset stod tomt fra 1925 til 1931, men da ble den til slutt solgt for 100 000 kr!

Et bilde fra hovedtrappeløpet i praktvillaen Fjordheim på Bygdøy slik det ser ut i dag.

I brev av 1934 fremkommer det at forholdet mellom Lindvig og Christoffer Hannevig ikke var endelig oppgjort. Lindvig hadde fremdeles økonomiske krav mot Christoffer Hannevig. Hvor stort dette var og hvordan det gikk med dette, vet vi ikke, men alt tyder på at Lindvig led et stort økonomisk tap i forbindelse med Hannevig saken.

De siste årene

1920 årene var en meget vanskelig tid for A.O.L. I 1925 var han sytti år gammel og han måtte likvidere en rekke av sine eiendommer. Dette ble fullført i 1931, midt i den dypeste økonomiske depresjonen.

I 1928 døde plutselig hans svigersønn Gunerius Pettersen, ektefellen til hans datter Sussanne, av hjertesvikt. I 1932 ble Johannes Lindvig slått endelig konkurs og han måtte flytte opp til en fjellgård i liten bygd i Tørdal på grensen til Aust Agder, hvor han levde under kummerlige forhold. Han fikk beholde noen av de gedigne møblene og serviset fra sin 15 meter seilbåt. Det sies at han fikk økonomisk hjelp til å beholde disse, sannsynligvis av Ambortius. I 1936 døde sønnen Bjarne av tuberkulose.

I 1938, i en alder av 83 år, selger han den siste båten han hadde igjen og den største han hadde eid, Regulus, på 7000 dwt.

Han hadde vært på sjøen som matros, styrmann og kaptein i 14 år fra 1870 til 1885. Fra 1885 til 1938, en periode av 53 år, var han skipsreder. Han var kommunepolitiker i Kragerø i 20 år, hvorav fem år som ordfører. Han var Stortingsrepresentant i 11 år, Odelstingsrepresentant i 2 år og statsråd i 1 år. Han var president i Rederiforbundet i fire år under Den første verdenskrig, en meget krevende tid. Han hadde sittet i mange råd og utvalg, komiteer med mer. Han fikk St. Olavs kommandør ordenen med stjerne av kongen i 1913 på grunn av sitt store samfunnsengasjement. St. Olavs Orden er inndelt i fem grader: Storkors, Kommandør med stjerne, Kommandør, Ridder av 1. klasse og Ridder.

Hans trofaste kone Teokara Fredrikke, døde under Den andre verdenskrig i 1944. Det samme gjorde hans barnebarn Alfred Larsen, som forsøkte å reise over til de norske styrker på Shetland. Han ble angitt av Rinnan banden og skutt av tyskerne.

Ambortius døde den 8. mai 1946, 91 år gammel.

Mannen Ambortius Olsen Lindvig

Hans barnebarn Sussie, Gunerius og Axel Pettersen husker ham, fra hans eldre dager, som en hyggelig, men tilbaketrukket mann. Hans kone Teokara Fredrikke var den spontane og livlige av disse to.

Han hadde ord på seg å være en raus person, noe man kan lese mellom linjene i hans taler på Stortinget. I hans tale i 1896 i forbindelse med forsvarsbudsjettet og spørsmålet om lønnsnivået til offiserene, sa han at skulle man forvente at ansatte gjorde godt arbeide måtte de betales godt. Dette sier meget om hva han både forventet av sine ansatte og hvordan han avlønnet dem. I følge artikkelen om Ambortius Olsen Lindvig i Norsk biografisk leksikon ”omtales han som en forståelsesfull, velvillig og god arbeidsgiver.”

I nekrologen skrevet av svigersønn til Ambortius og mannen til Kathinka beskrives han som: ”*middels eller noget over middels høide, kraftig bygget, rank og kjekk. Han var lys rødblond, frisk ansiktsfarve, blå øine, et energisk, våkent blikk, buskede øienbryn, pen og behagelig stemme, også pen sangstemme (baryton*). Han var en rolig, avbalansert, og alvorlig mann.”

Ambortius levde et langt liv i en spennende tid da nasjonen Norge var i støpeskjeen. Han var en av dem som forsøkte å styre landet gjennom urolig sjø og mørke tider.

Ambortius Lindvigs familiegrav på Vestre gravlund i Oslo.

Han er begravet sammen med sin kone Fredrikke, sin sønn Bjarne, Johannes med sin andre kone Alvilde og deres sønn Reidar, og Ambortius jr. (Borti) med sin kone Elsa. Graven er på felt 220 ikke langt fra Pettersen familiegraven.

Appendiks 1 Tidslinje til Ambortius Olsen Lindvig

År	**begivenhet**	**Kommentarer**
1855	født den 30. sept	Fødested ukjent. I følge dåpsattesten fra 1885 bodde familien i Tallakshavn.
1865	enebarn	i folketellingen var han eneste barn. Mormor og farfar bodde hos familien da begge var alene
1871	styrmanneksamen	han var da 16 år gammel. Han var til sjøs i alt i 14 år hvorav ni år som skipsfører.
1874-5		studerte språk i Tyskland
1875		i følge folketelling 1875 var A.O. styrmann på skipet Cort Adler i New York, på det tidspkt.
1875		Både farfar og mormor til A.O. L. bodde og var forsørget av familien.
1876	skipsførereksamen	A.O. tok skipsfører (kaptein) eksamen 21 år gammel. Han seilte som kaptein i 9 år.
1876-7		studerte språk i Frankrike
1880	giftet seg	Giftet seg med Berthe Jakobsen. De fikk en sønn Olaf. Han ble jurist.
1881	Olaf ble født	Ambortius eneste barn fra første ekteskap Olaf ble født. Han ble jurist. Han vokste opp blant sine halvsøsken. Så sent som i 1900 var han registrert som en del av husholdningen.
1883	Dødsfall	Berthe Jakobsen dør. Uvisst årsak.
1885	Dødsfall	far til A.OL. dør 55 år gammel. A.O.L overtar ansvaret for rederiet. Tar til seg navnet Lindvig
1885	giftet seg 2. gang	11. nov. giftet seg med sogneprestens datter, Fredrikke Hvoslef (19 år gammel) født 1866. I disse årene var han ca 20 år medlem av Kragerø formannskap.
1886	Kathinka ble født	
1887	Johannes ble født	
1889	Jakob ble født	
1890	Bærøholmen	A.O.L kjøper sommerstedet "Kveldsro".
1891	Bjarne ble født	
1891		Skatteligningen 1891, A.O.L hadde den 12. største inntekt i Kragerø etter kun 6 års drift.
1894	Ambortius jr. født	Samme år dør svigerfar til A.O.L. prost Jacob Marenius Hvoslef.
1895-1900	Stortinget	1. representant for Venstre fra Kragerø. Medlem av Toldkomiteen
1897	Susanne født	
1898	Reinsvann	A.O.L oppførte hytta ved fjellvannet "Reinsvann" i Drangedal kommune. Denne ble overtatt av Johannes Lindvig i 1913. Han rev tømmerhytta og bygget nytt i 1916
1901	Fredrikke født	Kalt Freddy
1901	Løkken	Kjøpte eiendommen Løkken
1901-5	Ordfører	A.O.L. var ordfører i Kragerø kommune.
1907-1912	Stortinget	1. repr. for Venstre (1910-12 Det frisinnede Venstre) fra Kragerø. Medlem av Toldkomiteen

		1907 -1909 medlem av Næringskomiteen, kom inn ved behandling av "lastelinjen" saken.
		1910-1912 Nestleder i Toldkomiteen (forfall 1910,1911 og 1912)
1909	Rederiforbundet	A.O.L. var med på stiftelsesmøtet i Norges rederiforbund
1910	N.A.L	A.O.L. var med på stiftelsesmøte av Norsk Amerika Linjen og var i lang tid ordfører i representantskapet.
1912-3	Statsråd	Statsråd for utenriks saker, handel, sjøfart og industri fra 20.2.1912 til 30.1.1913
1913		Hans mor dør i februar dette året. Hun ble 81 år gammel.
1913		A.O.L flytter rederiet til Oslo.
1913		A.O.L blir utnevnt til kommandør av 1. klasse av St. Olavs Orden i 1913.
1914	rederier i USA	A.O.L. oppretter to rederier i USA; Latin America Line og South Pacific line
1914	Fjellheim	Hytten Fjellheim i Hemsedal kjøpes.
1915-18	Rederiforbundet	A.O.L. , tredje president av Rederi forbudet etter Chr. Michelsen og G.Knudsen.
1916	Fjordheim	A.O.L. bygget huset på Bygdøy, ferdig i 1916.
1922	Bærholmen	A.O.L solgte Bærholmen. Nedgangstider. Kragerø kommune satt under administrasjon.
1925	Fjordheim	Fjordheim lagt ut for salg for 500 000 kr. Kjøpt av Niels Stiansen for 100 000 kr i 1931. I 1954 ble Fjordheim bolig for den kanadiske ambassadøren.
1925	Glitre	Huset Glitre på Lysaker ble kjøpt og flyttet inn den 25. juni 1925.
1925	Lille Hebern	Ble lagt ut til salg i 1922 men solgt i 1925 til Oslo Seilforening for 95 000 kr.
1925	Løkken selges	Johannes Lindvig selger Løkken til familien Hopstock i 1925.
1920 tallet		A.O.L. rederi i Oslo legges ned , skipsmerket flyttes tilbake til Kragerø (til Johannes?)
1932	Fjellheim	Hytten Fjellheim i Hemsedal selges vinteren 1931-32. Ingen tegn til salg i hytteboken i. 1931
1932	Reinsvann	Johannes Lindvig selger hytta "Reinsvann" da han gikk konkurs.
1932	USA kontor stenges	San Francisco kontoret som ble opprettet i 1914 for de to amerikanske rederier legges ned.
1938	siste båt selges	A.O.L siste båt, Regulus på 6000 dvt i Latin America Line selges. A.O.L er 83 år gammel.
1944	Dødsfall	Teokara Fredrikke Lindvig dør 78 år gammel.
1946	Dødsfall	Ambortius Olsen Lindvig dør 91 år gammel.

Appendiks 2: Oversikt over eiendommene til A.O.L

Løkka (Løkken) (i Kragerø)

Bærøyholmen (Kveldsro) g. nr 31 bruksnr 16 og 26

Skipsreder Andreas Therkelsen, Kragerø var eier av stedet i 1880. I 1890 kjøpte A.O.L. stedet. Han benyttet det som landsted og påkostet meget på hus og brygge. Han solgte den i 1922 som landsted til Bibbi Reimers, Oslo som eide den til 1939. Hun solgte den da til fru Astrid Vogt født i 1906 i Sverige. Hun og hennes mann, journalist Per Vogt født i 1903 bosatte seg der. Hun var fremdeles eier i 1950. De hadde revet den store våningsbygningen sommerhuset – og benyttet materialene til påbygging samt ominnredning av den gamle våningshus beliggende nærmere sjøen. Det var meningen at de skulle bosette seg der.

Kilde: Sannidal og Skåtøy Bygdebok bind 2, Skåtøyboken (1950)

Reinsvann

Dette er en hytte i Tørdal kommune på grensen mellom Telemark og Aust Agder. Hytten var blitt satt opp av AOL 1898. Johannes Lindvig overtok hytta da faren flyttet til Oslo i 1913. I 1916 rev Johannes selve hytten og satte opp en ny. Familien Hopstock kjøpte hytten i 1931 (eller 32).

Det er en morsom familie anekdote knyttet til denne eiendommen som fortsatt kan ses. A.O.L snorket tydeligvis i søvne og det var så ille at hans kone, Fredrikke, sov på et annet rom på Reinsvann hvo hun hadde et tau knyttet rundt armen til Ambortius. Hvis hun syntes at han snorket for høyt, dro hun i tauet for å vekke ham. Ambortius ble tydelig så lei av dette at han bygget et lite tilbygg til hytta, som han brukte som soverom. Tilbygget stod fortsatt der i 1960 årene, og muligens fortsatt.

Fjellheim

AOL i en pram på Grytevann i Hemsedal.

”Fjellheim” er en hytte i Hemsedal ved Grytevannet på Lykkja siden av dalen.

A.O.L kjøpte denne høsten 1914 eller våren 1915, like etter utbruddet av første verdenskrig. Hans første sommerferie her var i 1915. Det finnes to hyttebøker skrevet av forskjellige i familien men ikke A.O.L selv. Det var hovedsakelig Fredrikke som skrev og meste parten av bøkene som handler om hverdagen på hytten. Fiske i vannene i nærheten av hytten var deres hovedvirksomhet i ferien i Hemsedal. Hytten ble solgt i 1932 til apoteker Flod fra Oslo. Det er overraskende at hyttebøkene som dekker perioden 1914 til 1931 forteller lite om dramatikken i familien i disse vanskelige år.

Fjordheim

Bildet viser spisestuen på Fjordheim slik den ser ut i dag i 2013.

A.O.L. bygget Fjordheim på Bygdøy på en tomt med 15mål. Huset ble ferdig i 1916 og i følge grunnboken solgt i 1925 til Niels Stiansen. Dette er noe uklart fordi i følge et brev ble huset lagt ut for salg i 1925 men ikke endelig solgt før 1931, til en

mye lavere pris enn forutsatt. Huset var taksert til 500 000 kr i 1925 og ble forsøkt solgt for dette. Flere brev bekrefter at prisen ble satt ned flere ganger for å få solgt huset i et vanskelig market. Huset ble endelig solgt i 1931 til bare 100 000kr! Huset har siden 1954 vært ambassadør boligen til den kanadiske ambassadøren. Huset var våren 2012 til salgs til den nette sum av 120 millioner kr! Også denne gangen vil sannsynligvis markedet ikke være villig til å betale denne prisen for det praktfulle huset. Det ble solgt for en ukjent sum i 2014.

Glitre, huset på Lysaker

A.O.L kjøpte dette huset i 1925 og flyttet inn den 25. juni samme åt. I følge hytteboken i Hemsedal er det en kommentar til salget." *Huset på Bygdøy ble for stort etter at barna var flyttet ut"*. Men man må anta at de vanskelige årene etter krigen bidro til å frigjøre en del kapital som var bundet i huset. Huset på Lysaker fikk navn "Glitre".

Lille Herbern

Lille Herbern er notert som eget gårds og bruksnummer i 1880. I folketellingen i 1900 bodde det en familie Pedersen på Lille Herbern. Han var pram bygger. Han hadde en sønn som hjalp å bygge prammer og to døtre. Den ene var ekspeditrise i en forretning.

Lille Herbern kom i Lindvigs eie og ble brukt som sommerbolig til Susanne og Gunerius Pettersen. Deres sønn, Gunerius Pettersen, ble født på Lille Herbern den 4. juni 1921. Det var i en stor sveitservilla på øya at Gunerius Pettersen ble født mens hans far seilte regatta. Hushjelpen ropte til regattaseileren da han var på vei inn fra seilaset at han hadde fått en sønn. Det store huset hadde vært et herberge for sjøfolk, før Ambortius Lindvig kjøpte det. Det var en rekke slike herberger for sjøfolk langs kystlinjen for sjøfolk som ventet på hyre. Lille Herbern ble solgt til Oslo Seilforening i 1925. Den store sveistervillaen ble da ombygget til restaurant men brant ned under krigen i januar 1944, uten at dette skyldes en krigshandling.

I følge Oslo Seilforenings 125 års jubileums årbok ble Lille Herbern lagt ut for salg i 1922 og solgt til seilforeningen i 1925 av A.O. L for 95 000 kr. Dette var en betydelig sum! I følge årboken stammer navnet Herbern av "herberge". Det store huset var før A.O.L. kjøpte det brukt som et herberge for sjøfolk som var på vei til eller fra Oslo.

Appendiks 3: Iseksport fra Kragerø 1850 til 1928

Den offisielle statistikken for iseksporten fra Kragerø viser følgende utvikling (Skåtøy og Sannidal bygdebok side 76)

1850 - 260 reg. tonn

1860 - 2 400 re. tonn

1870 - 5 500 reg. tonn

1880 – 26 469 reg. tonn

1890 - 74 545 reg tonn

1895 - 68 000 reg tonn

1897 - 95 300 reg. tonn

1899 – 135 300 reg. tonn

1900 – 92 000 reg. tonn

1905 - 77 400 reg. tonn

1910 - 84 700 reg. tonn

1915 – 45 800 reg. tonn

1919 - 3215 reg. tonn

1920 – 6701 reg. tonn

1921 – 13 430 reg. tonn

1922 - 12568 reg tonn

1923 - 3118 reg tonn

1928 – 2550 reg tonn

1930 – ca 2580 reg. tonn

1935 – ca 3600 reg. tonn

1940 – ca 1740 reg. tonn

1946 – 1594 reg. tonn

1950 – 1548 reg. tonn

Appendiks 4 Taler på Stortinget i 1898

På Stortinget i 1898 tok Lindvig ordet i mange forskjellige saker. Listen nedenfor hvilke saker dette gjaldt og hvor ofte han tok ordet.

Flagloven	1 gang
Jaktloven	3 ganger
Lov om losvesenet	10 ganger
Kommunale skattelov	2 ganger
lov om Englandsrutene	2 ganger
Makeskifte av eiendom i Stavanger	1 gang
Bevilgning til fyr, merke og ring budsjettet	1 gang
Utgifter ved tollvesenet	2 ganger
Budsjett til postvesenet	2 ganger
Om tolltariff	10 ganger
Opprettelse av eksport kontor for Norge	2 ganger
Bevilgning til konsulatstidendier	1 gang
Manntallsloven	1 gang
Forandring i sjøvernpliktloven	2 ganger
Konsulat avgiftsloven	7 ganger
Skatter til statskassen	2 ganger
Private dampskipselskaper	1 gang
Lønninger ved tollvesenet	3 ganger
Tollvesenets utgifter	1 gang
Forsvarsbudsjettet	1 gang
Postbudsjettet	1 gang
Fredrikshavnruten	2 ganger
Landsbruksbudsjettet	1 gang
Omleggning av skatt på øl	2 ganger
Diplomati budsjettet	2 ganger
Fyrlykt på Grønholmen	1 gang
Lånefond for havfiskere	3 ganger
Konsulat avgiftene	1 gang
Opplysningskontor for næringsveiene	1 gang
Behandling av sanksjonsnekt på konsulatavgift	3 ganger

Appendiks 5: Oversikt over seilskip og dampskip til Ambortius Lindvig