* + 1. Seilingslister.

I tillegg til disse to forskjellige kildene, den offisielle statistikken, kvantitativ og aggregert i form av *Tabeller Vedkommende Norges Skibsfart,* og en til dels kvalitativ beskrivelse i form av *Beretninger*, finnes lister og tabeller hjemsendt fra de svensk-norske konsulatene. Dette eksempelet fra konsulen i Hongkong 1876 inneholder en oversikt over innsendte tabeller i tillegg til selve konsulatberetningen:

*Jeg har den Ære tjenstligst at indsende   
1. Fortegnelse over norske Fartøier indklarerede i dette Consulat i 1875.  
2. Fortegnelse over norske Fartøyer udklarerede i samme Tidsrum  
3/4. Summariske Opgaver over Antallet og Dræktigheden af svenske Fartøier som have besøgt Consulatsdistrictet.  
5. Regning over Udgifter i norske Embedsanliggender for 1875, hvis Beløb $21.25 jeg ansøger det høie Departement om at refundere mig.[[1]](#footnote-1)*

De to første postene blir kalt *seilingslister*, eller *skipslister*. I denne oppgaven vil de bli referert til som ”seilingslister”. Disse utgjør i prinsippet råmaterialet bak den aggregerte statistikken som har blitt brukt i tidligere forskning angående norsk skipsfart i Asia.[[2]](#footnote-2) Listene finner vi sammen med annet arkivmateriale fra konsulatene på riksarkivene i Oslo og Stockholm.[[3]](#footnote-3)

Selve seilingslistene virker å være mer eller mindre ubrukte i akademisk sammenheng, og inneholder data som vil kunne tilføre den øvrige statistikken viktig informasjon om blant annet hjemhavn, reiser, og laster. Disse kildene kan altså omtales som nye og ubrukte. Det kan være mange grunner til at disse kildene ikke har blitt brukt tidligere både når det gjelder forskningstradisjoner og det faktum at disse kildene er detaljerte og arbeidskrevende å jobbe med. Hvert enkelt norske eller svenske skip som anløp eller avgikk den gjeldende havnen ble nedtegnet av konsulen med datoer, avreise- eller destinasjonshavn, last, lasteevne, kaptein, og hjemhavn. Undersøkelser av disse listene viser at informasjon om eiere, antall mannskap, og konsulavgifter også kan forekomme, men mer sporadisk. Etter hvert som antallet dampskipsanløp i asiatiske havner økte ble tabellene delt etter teknologi. Ofte er listene også delt mellom svenske skip og norske skip, slik at det noen år foreligger fire forskjellige lister. Disse er igjen oftest delt slik at anløpende skip er ført på ett ark, mens avgående er ført på et annet. Antallet ark for hvert år per havn varierer dermed mellom én og åtte, så sant antall skip ikke strekker seg over flere sider per tabell. I tilfeller hvor svenske og norske skip forekommer i samme liste er dette alltid tydelig markert. Det har derfor vært mulig å sortere ut det som er oppført som svenske anløp, slik at alle data som blir behandlet i denne masteroppgaven utelukkende viser til det som er registrert som norske anløp.

Seilingslistene gir altså detaljert informasjon om last og hjemhavn. Spesielt disse to opplysningene er verdifulle for prosjektet ettersom de ikke blir gitt i andre kilder.[[4]](#footnote-4) Informasjon om last og hjemhavn kan være viktige for å forstå hvordan fartsmønsteret utviklet seg for norske skip i Asia. Dette mener jeg er et godt eksempel på hvordan en nøyere gjennomgang av seilingslistene kan bidra til både å komplementere og som kryssreferanse til informasjonen gitt i konsulatrapportene og den trykte statistikken. Som nevnt er seilingslistene så vidt meg bekjent ikke benyttet utstrakt i tidligere forskning. Disse kildene vil derfor bli tillagt stor vekt i denne oppgaven både gjennom diskusjon – men også i form av en systematisert analyse i form av en spesialkonstruert database.

* + 1. En spesialkonstruert database

Seilingslistene kan undersøkes både synkront og diakront. Man kan ta utgangspunkt i ett enkelt år for å se på forskjeller havnene imellom, og man kan se etter endringer over tid i samme havn. Ettersom 1890-tallet var tiåret med de største teknologiske omveltningene for norsk skipsfart i Asia har jeg som tidligere nevnt valgt å foreta et dybdestudie av årene 1894-1899. Jeg har transkribert en rekke seilingslister for disse årene inn i en spesialkonstruert database for å systematisere informasjonen. Som beskrevet over kan seilingslistene variere i utforming. Ettersom de har sitt opphav hos én konsul i én havn er det havnebesøket som telles, ikke reisen. Et havnebesøk har ofte, men ikke alltid, 13 forskjellige kolonner.[[5]](#footnote-5) På bakgrunn av tilgjengeligheten ved Riksarkivet i Oslo og norsk aktivitet har jeg valgt å transkribere seilingslister fra seks hovedstasjoner i Asia inkludert de fleste visekonsulatene under dem. Dette utgjør til sammen disse 19 havnene i Sørøst-Asia:

Tabell 2: Oversikt over havnene som inngår i databasen.

|  |  |
| --- | --- |
| **Hovedstasjon** | **Visekonsulat** |
| Hongkong |  |
| Shanghai |  |
|  | Chefoo |
|  | Chinkiang |
|  | Hankow |
|  | Foochow |
|  | Tientsin |
|  | Swatow |
|  | Canton |
|  | Amoy |
|  | Newchwang |
| Singapore |  |
| Rangoon |  |
|  | Moulmein |
|  | Bassein |
| Bangkok |  |
| Batavia |  |
|  | Padang |
|  | Surabaya |

Om jeg hadde hatt fullstendige serier for alle disse havnene i perioden ville jeg ifølge *Tabeller vedkommende Norges skibsfart* ha transkribert omtrent 3 600 anløp eller i underkant av 47 000 dataceller. Dessverre finnes noen lakuner; det mangler 13 av 114 seilingslister.[[6]](#footnote-6) Antallet skipsanløp i databasen er 3 312, hvorav 2 935 dampskipsanløp og 377 seilskipsanløp.

Et problem, felles for alle konsulatkildene, er at havner uten konsulær representasjon heller ikke er representert med tall i statistikken. Konsulenes tabeller og beretninger kan dermed ikke sies å representere hele den norske asiafarten, men kun de havnene hvor de har sin opprinnelse. Ved en gjennomgang av kildene, som for eksempel *Tabeller vedkommende Norges Skipsfart,* ser vi at de som utarbeidet statistikken var bevisst på nettopp denne problemstillingen og forsøkte å bedre statistikkens kvalitet og dermed validitet.[[7]](#footnote-7) I tabellene fra 1873 står tall for de japanske havnene på tross av at det ikke var mottatt noen konsulatberetning. Det blir senere i perioden, når antallet anløp øker, tydelig at slike beregninger ikke har blitt gjort. Konsekvensen blir at tallene i den offisielle statistikken er for lave om man vil se på dem som representative for norsk skipsfart i Asia i sin helhet. Dette prosjektet begrenser seg til kun å omhandle anløp som har blitt registrert av svensk-norske konsuler. Men, som jeg vil komme tilbake til, er det i mange tilfeller mulig å foreta de samme beregningene som har blitt gjort på indredepartementets kontorer, nemlig å finne anløp i destinasjoner og avreisehavner i seilingslistene.

1. RA/… [↑](#footnote-ref-1)
2. Som jeg vil komme tilbake til senere i kapittelet kan det tyde på at det ikke nødvendigvis alltid er et én til én forhold mellom disse seilingslistene og den offisielle statistikken. [↑](#footnote-ref-2)
3. Visse årganger av seilingslistene er forholdsvis lett tilgjengelige. Ved Riksarkivet i Oslo er deler av årgangene fra 1894 til 1903 sortert ut og lagt for seg. Ved Riksarkivet i Stockholm er alle seilingslistene som inneholder svenske fortegnelser på mikrofilm. Det vil si at konsulatene som praktiserte svensk-norske blandede seilingslister også er representert her. Også noen utelukkende norske seilingslister finnes her, på samme måte som utelukkende svenske finnes ved Riksarkivet i Oslo. Det virker også å ha vært vanlig å sende en rekapitulasjon, altså kun tallmaterialet, for det andre landet, som erstatning for fullstendige seilingslister. [↑](#footnote-ref-3)
4. Som for eksempel de ovennevnte *Tabeller Vedkommende Norges skibsfart*, den engelske utgivelsen *Lloyd’s Weekly Shipping Index,* og *Norges Sjøfartstidende*. De to sistnevnte vil jeg komme tilbake til. [↑](#footnote-ref-4)
5. De 13 vanligste kolonnene er: avreisehavn, teknologi/klasse, skipsnavn, hjemhavn, kaptein, tonnasje, antall øvrig mannskap ved ankomst, ankomstdato, ankomstlast, destinasjon, antall øvrig mannskap ved avreise, avreisedato, og avreiselast. [↑](#footnote-ref-5)
6. De manglende seilingslistene er Hongkong 1895, Singapore 1898, Bangkok 1899, Batavia 1894-95, Padang og Surabaya 1894-97. For Padang og Surabaya finnes ingen annen statistikk og det kan dermed ikke fastslås hvor mange anløp som mangler, men ettersom seilingslistene fra Batavia har tittelen «Ports of Java» kan det antas at det ikke har blitt skrevet seilingslister fra visekonsulstasjonene under Batavia før 1898, og at det dermed kun mangler fem av 108 seilingslister. Fordelt på disse fem lakunene mangler 193 dampskipsanløp, henholdsvis 127, 40, 5, 9, 12, og 58 seilskipsanløp henholdsvis 0, 1, 10, 22, 25. [↑](#footnote-ref-6)
7. Et slikt eksempel finner vi i *Tabeller vedkommende Norges Skipsfart 1878*: «For de med \* mærkede Lande eller Havne, hvor enten svenske og norske Konsulater ikke ere oprettede eller Indberetninger fra de ansatte Konsuler mangle, ere Opgaverne tilfoiede i det statistiske Centralbureau i Henhold til de i Tabellerne over Skibsfarten paa Norge samt paa de øvrige Konsulater indeholdte Oplysninger over Fartøier ankomne fra eller afgaaede til vedkommende Steder.». *Tabeller vedkommende Norges Skipsfart 1878* (1879): 85 Et annet eksempel finner vi i Tabeller Vedkommende Norges Skibsfart i Aaret 1875 (1876): 90 hvor tall fra Whampoa, i det som i dag er Guangzhou, eller Canton forekommer, til tross for at havnen ikke hadde svensk-norsk konsulat. [↑](#footnote-ref-7)