

KATTEGAT-SKAGERRAK PROJEKTET MEDDELELSE

nr 8 - 1985

Projektet om Kattegat-Skagerrak-regionens kulturudvikling under 1800-tallet er et tværvidenskabeligt forskningsprojekt i et samarbejde mellem universiteterne i Göteborg, Oslo, Bergen, Aarhus og Aalborg; Agder Distrikthøjskole; museerne i Udevalla, Kristiansand, Randers og Grenå; arkiverne i Arendal, Hjørting og Skagen; Statsarkivet i Kristiansand og folkemusikarkivet i Bergen.

Det er projekts mål under hældet at analysere ændringerne i hverdagskulturen i regionen fra begyndelsen af århundredet til slutningen. Dette arbejde foregår i en række arbejdsgrupper, der hver især tager sig af 1) den økonomiske udvikling, 2) fiskeriets ændringer, 3) kommunikationsforhold, 4) migration, 5) vækkelse og foreningsstænkelser og 6) mødet mellem borgerkultur og almuekultur.

Projektets sekretariat findes på Aalborg Universitetscenter og adresseen er:

Kattegat-Skagerrak-projektet

AUC

Postbox 159

DK-9100 Aalborg

(tlf. (08) 15 91 11, lokal 178 (kl. 09-12)

sekretær: Barbro Johansen)

Redaktionsudvalg: Hans Try, Anders Gustavsson og Poul Holm
Redaktionens adresse:

AUC

Postbox 159

DK-9100 Aalborg

Kattegat-Skagerrak-regionens
kulturstyrkling
på 1800-talet

HANDEL OCH SJÖFART
redigerat av Lasse Cornell

Redaktion för serien: Anders Gustavsson
Poul Holm
Hans Try

Aalborg 1985

Lasse Cornell:

HANDEL OCH SJÖFART I KATTEGATT-SKÄGERACK-OMRÅDET I LJUSET
AV EKONOMISK INTEGRATION OCH DESINTEGRATION 1800-1880

Poul Holm:

SAMHÄNDELSMÖNSTRE ÖVER KATTEGAT OG SKAGERRAK, CA. 1550-1880
- EN SKITSE

Tryckt med bidrag från
Landstinget i Göteborgs och Bohus län och
Landstinget i Hallands län

Rolf Andreassen:

ENDRINGER I SKIPSFARTEN MELLOM KRISTIANSAND OG DANMARK
I PERIODEN 1844-1865

Kjell-O. Masdalen:

ARENDALES SKIPSSFART FRA NAPOLEONSKRIG TIL KRIMKKRIG 1800-1856

ISSN 02 08 8463

Distribueras av: Kattegat-Skagerrak-projektet
Aalborg Universitetscenter
Postboks 159
DK-9100 Aalborg
(tlf. 08-159111 - lok. 178)

Henrik Jern:

HAMNSTÄDEN VARBERG - NÅGRA UTVECKLINGSDRAG OCH ETT
EXPANSIONSSKEDÉ

FORORD

Detta åttonde nummer av *Meddelelser fra Kattegat-Skagerrak-projektet* innehåller fem olika bidrag från den arbetsgrupp inom projektet som sysselsätter sig med sjöfart, hamnstadsutveckling och ekonomiska förbindelser inom området överhuvudtaget. Detta är det första numret som har dessa frågor som särskilt tema, men det har även förekommit inlägg från arbetsgruppens medlemmar i tidigare nummer, särskilt då nummer 2.

Artiklerna i detta häfte är sins emellan mycket olikartade, men de bör ändå till sammans ge en ganska god bild av arbetsgruppens hittillsvarande arbete och resultat. Helt i linje med denna publikations syfte har inlägggen en preliminär karaktär.

Häftet inleds med min egen artikel "Handel och sjöfart i Kattegat-Skagerack-området i ljuset av ekonomisk integration och desintegration 1800-1880". I denna ges en kunskapsöversikt över handelns och sjöfartens omfattning och betydelse inom området. Detta görs i ljuset av en hypotes om ett slags "ursprunglig" eller "traditionell" integration och denna upplösning samt framväxten av "nya" former för integration inom området under tidsperioden från 1800-talets början och fram till omkring 1880. Denna hypotes har spelat en viktig roll både för upplägningen av projektet i sin helhet och för mit eget delprojekt.

I sin artikel "Samhandelsmönstre över Kattegat og Skagerrak, ca. 1550-1880" försöker Poul Holm att klara lägga de historiska förutsättningarna för en regional handel. I större utsträckning än tidigare inom projektet dras hela området med i analysen. Han anlägger i denna artikel ett något annorlunda synsätt än vad som tidigare har gjorts inom projektet. Hans artikel bör därför åtminstone i vissa stycken ses som en polemik mot min egen. Vidare bör den kontrasteras mot projektetpresentationen i broschyren "Kattegat-Skagerrak-regionens kulturdvikling under 1800-talet" som skrevs av Peter Ludvigsen 1982. Jag hoppas själv kunna återkomma till dessa frågor i samband med en analys av läget i området under 1820-talet i ett senare nummer.

Lasse Cornell:

I sin korta och konkreta artikel "Endringer i skipsfarten mellan Kristiansand tillsted og Danmark i perioden 1844-1865" försöker Rolf Andreassen att ge en mer exakt bestämning av begreppet 'skuthandel'. Han påvisar också den stora omfattningen av skuthandeln mellan Kristiansands tulldistrikt och andra delar av Danmark än Nordstrand (=Jyllandskusten från Limfjorden till Hirtshals). Frågan kan ställas om den dansk-norska trafiken vid 1800-talets mitt gick i kors på Skagerack. Fanns det ett samband Nordstrand-Arendal och ett annat Kristiansand-Västjylland/Ostjylland och de danska öarna?

I artikeln "Skipssfarten på Arendal från Napoleonskriger til Krimkrig 1800-1856" följer Kjell O Madsalen upp och utvidgar perspektivet från sin artikel i Meddelelser nummer 2. Påfallande är hur länge de samband och förhållanden som upprättades inom ramen för danmarksfarten under napoleonskrigen höll i sig. Viktigt är också att se att även om danmarksfarten spelade en stor roll för folkets försörjning på Nedenesystemet, kom den snabbt att bli en mycket liten del av Arendals totala sjöfart.

Henrik Jerns artikel "Hamnstaden Varberg - några utvecklingsdrag och ett expansionsskede" faller något utanför detta häftes tema, men bör i gengåld ses som en pilotundersökning till delprojektet "Hamnstäderna kring Kattegatt och Skagerack". I artikeln ges en bakgrundsgrund för det kommande arbetet och konkreta delproblem ringas in för vidare undersökning.

Göteborg i mars 1985

Lasse Cornell

HANDEL OCH SJÖFART I KATTEGATT-SKAGERACK-OMråDET I LJUSET AV EKONOMISK INTEGRATION OCH DESINTEGRATION 1800-1880

Syftet med denna artikel är att, i huvudsak på basis av existerande litteratur och tidigare forskning, försöka klarlägga handels- och sjöfartens omfattning och betydelse inom Kattegatt-Skagerack-området. Detta skall ske i ljuset av en hypotes om ett slags "ursprunglig" integration och denna upplösning samt framväxten av "nya" former för integration inom området under tidsperioden från 1800-talets början och fram till omkring 1880. I en första del presenteras denna hypotes och i en andra det empiriska forskningsläget.

I
Fanns det en "ursprunglig" integration?

Utgångspunkten är en föreställning om att det fanns ett slags "ursprunglig" eller kanske snarare "traditionell" integration inom Kattegatt-Skagerack-området. Denna skulle då vara byggd på utnyttjandet av havet som ett gemensamt arbetsföremål och som förbindelseled över begränsade avstånd. I det förindustriella samhället knöt havet ihop mer än det skilde på kortare avstånd. Nationsgränserna hade då inte samma innebörd som de senare kom att få. Kattegatt-Skagerack-området bör här inte ses i en allt för snäv naturgeografisk mening. Angränsande delar av nord-sjökusten liksom ett visst uppland bakom kusten måste tas med i beräkningen.

Det är sannolikt att denna form av integration innebar likheter i arbetsbetingelser, arbetssätt och arbetsredskap samt kontakter,

migration och familjebildning över havet. Säkerligen innebar den-
na integration också varuutbyte, byggt på komparativa fördelar,
naturresursbundna och andra. Om den också innebar länkningar i
själva produktionen är en i och för sig intressant fråga, men
det är mycket tveksamt. Tesens innebörd är emellertid att dessa
likheter och kontakter var större än vad som kan förklaras av
en anpassning till likartade ekologiska omständigheter och nischer
samt likartad historisk och kulturell utvecklingsnivå. Här skall
göras ett försök att ge en översikt över forskningsläget i denna
fråga. Detta är dock i sig något problematiskt eftersom tidigare
forskning i alltför hög grad har varit inriktad på utvecklingen
inom ett visst land eller i en viss landsdel.

I den existerande forskningen är det svårt att belägga någon
form av "ursprunglig" eller "traditionell" integration, som skul-
le ha knutit samman hela undersökningsområdet till en enhet. Där-
emot finns det flera belägg för en sådan typ av integration inom
delar av området eller inom vissa sektorer av näringslivet.

Världshandelns expansion

Den viktigaste yttre faktorn som verkade upplösande på de gamla
ekonomiska sambunden inom Kattegatt-Skagerack-området under 1800-
talets första hälft och mellersta decennier var världshandelns
expansion. Det gällde då i huvudsak den engelska marknadens vä-
xande efterfrågan på råvaror och livsmedel samt export av in-
dustrivaror. Senare kom även den tyska och den franska marknaden
att spela samma roll. Från och genom Kattegatt-Skagerack-området
kom det att exporteras stora mängder livsmedel, främst spannmål
och då havre, men även fisk, samt inte minst tråvaror. Denna han-
del påskyndades särskilt efter att England hade gått över till
frihandel.¹

Det ekonomiska livet i området påverkades särskilt av att den
norska sjöfarten drogs in i det sju efter maritima transporter
som världshandelns expansion, framför allt då den växande engelska
eftersättningen, skapade. I detta sammanhang blev 1850-talet det sto-

ra genombrottsdecenniet sedan navigationsakten upphävts med ver-
kan från 1850. I spåren av denna utveckling växte det fram helt
nya ekonomiska samband.

Uppkomsten av nationella marknader och nationella produktions- system

Den viktiga inre faktor som utgjorde ett centralt spänningsmo-
ment i utvecklingen är framväxten av nationella marknader och
nationella produktions system först under industrikapitalismens
förstadion och sedan efter denna genombrott.

Det förra skulle kanske svara mot 1800-talets första hälft med
en stark befolkningstillväxt, en ännu snabbare ökning av jord-
bruksproduktionen, och en samtidig utveckling av en icke-agrar
varuproduktion i hemsöjdens, förlagsindustrins och kapitalismens
former. Det senare skulle svara mot industrikapitalismens geno-
brott med de under industrialismens utveckling allt intensivare
länkningarna inom själva produktionen och mellan olika led i ett
sammanhängande produktionsystem, naturligtvis med kommunika-
tionernas omvälvning som ledssägare.

Poängen skulle då vara att vi här har att göra med integrations-
faktorer och integrationsformer av ett annat slag och av mycket
större styrka, som dels drar åt andra håll än vad Kattegatt och
Skagerack gör, dels underordnar sig väsentliga delar av Skagerack-
Kattegatt-ekonomin, och dels slutligen kraftigt reducerar bety-
delsen av det som här kallas för den "ursprungliga" eller
"traditionella" integrationen. Sammanhanget mellan fisket och
sjöfarten på den ena sidan och industrikapitalismens framväxt i
Danmark, Norge och Sverige på den andra är centralt i en studie
av de ekonomiska och sociala sammanhangen i Kattegatt-Skagerack-
området under 1800-talet.¹

När det gäller transporternas omvandling blev järnvägarna ett
viktigt instrument för att skapa nationella produktionsystem
och för upplösningen av den "ursprungliga" eller "traditionella"
integrationen.

Gräns handelen mellan Norge och Sverige

Något bör här nämnas om gränshandeln mellan Sverige och Norge, även om den inte bör ses som en del av den traditionella integrationsen i Skagerack-Kattegatt-området utan snarare som en parallell till denna.²

I Norden hade nationsgränserna i äldre tid i mycket liten utsträckning haft en särskiljande funktion ekonomiskt och kulturellt. Dessa gränser fick inte heller denna funktion omedelbart efter att statssystemet i Norden hade reorganiseras efter napoleonkrigen. Mellan Sverige och Norge fanns det en livlig gränshandel ända till 1800-talets andra hälft. Det finns inga skäl att anta att denna delvis illegala handel hade varit mindre under 1600-tal och 1700-tal. Flera östnorska marknader levde också på denna handel. Det tycks emellertid mera ha varit så att svenskarna drog till Norge för att handla än tvärtom. Statsmakterna hade ingen förmåga att hindra eller reglera denna handel. Tullstationerna var få och vägarna över gränsen många. Statsmakternas resignationsställning uttryck i att tullen för handel över land var lägre än den sjöväga för att nämna ett exempel. Av dessa förhållanden följer också att det är så gott som omöjligt att ge några kvantitativa uppskattningar av denna handels omfattning.

När sedan järnvägarna byggdes ut och de nationella produktionsystemen tog form minskade denna gränshandel och flera östnorska marknader fick läggas ned och andra åter miste betydelse. Gränshandelen ägde rum på vintern från december till mars då isen hade lagt sig och slädar kunde användas. Från Norge importerades till Sverige torkad fisk och spannmål samt andra livsmedel. Detta trots att Norge som helhet hade brist på flera av dessa varor. Variationerna i handelen tycks ha varit beroende av efterfrågan, och därmed av skördeutfallet i Sverige. Till Norge exporterades järnvaror och textilier samt andra varor som var typiska för gårdfarishandlare. De svenska gårdfarishandlare som drog till Norge kom från två olika grupper: dels var det frågan om dalkarlar som mest sålde järnvaror, dels västgötknallar som mest sålde textilier.

Vid sidan om denna varuhandel fanns det också en traditionell svenska säsongarbetsvandring till Norge. Det var då främst frågan om värmlänningar, ofta kvinnor, som drog på jordbruksarbetet i det norska Østlandet. I själva gränsområdet fanns det även traditionellt en stor rörlighet i befolkningen över gränsen åt båda hållen. Allt detta bidrog starkt till kulturella likheter mellan angränsande delar av Sverige och Norge. Det är väl känd att de stora etnologiska kulturgränserna inte följde riksgränsen.

Danmarksfarten

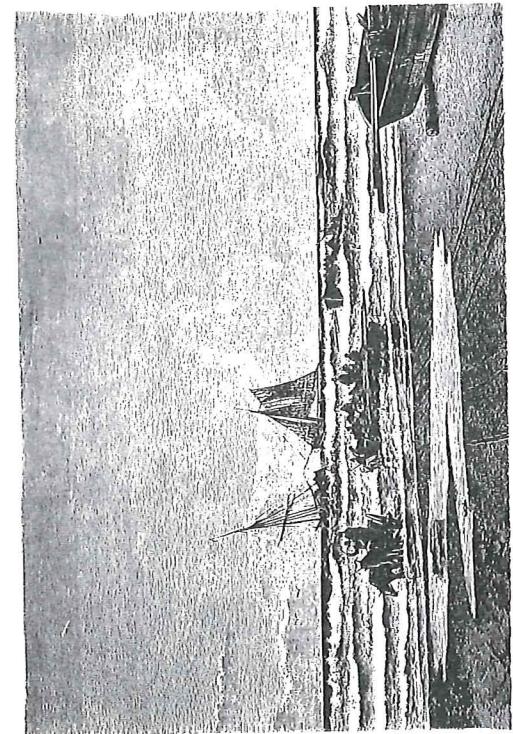
Den allmogesjöfart som knöt ihop det norska Sørlandet med det danska Vendysessel brukar i den norska litteraturen kallas för danmarksfarten och i den danska för skudehandelen eller ibland för strandhandelen. Denna utgjorde i och för sig bara en mindre del av den totala handeln mellan Norge och Danmark, men den hade samtidigt en mycket stor betydelse för Vendsyssel och även för städerna och många bygder på Sørlandet. I Danmark utgick denna handel från en rad hamnlösa platser i området från Hirtshals till Limfjorden.

Danmarksfarten är ganska väl beskriven i litteraturen både från dansk och norsk sida.³ Detta även om det finns problem med att avgöra i vad mån källornas bild motsvarar verkligheten. Myndigheternas kontroll av denna allmogesjöfart var liten, särskilt de danska tullmyndigheterna hade problem med denna handel som landes från små fartyg direkt på sandstranden och inte i de hamnar där tullen hade sina kontor.

Danmarksfarten var av mycket gammal datum och grundförklaringen till dess uppkomst bör vara densamma som för den dansk-norska handelen överhuvudtaget. Denna torde inte sökas i riksenheten, utan snarare i de naturresursbundna komparativa fördelarna. Norge hade ett stort underskott på spannmål. Ett faktum som under napoleontiden blockad skapade en akut kris och som gav Danmark möjligheten att ge sitt "väsentligste - og smukkeste - bidrag till det selvständige Norges grundläggelse i 1814", nämligen "indsatsen för dets kornforsyning."⁴ Danmark å sin sida hade nästan ingen skog och behövde travaror, men även järn och järnvaror.

Trävarorna var av en betydligt större volym än spannmålen, och var den vara som, inte minst under 1800-talet, bar upp trafiken.

Den totala danska exporten av spannmål växte under åren före napoleonskrigen till omkring 900 000 tunnor. Av dessa svarade den norska marknaden troligen för omkring 600 000. Under åren 1815–1820 tycks den danska spannmålshandeln på Norge ha reducerats betydligt, men redan i mitten av 1820-talet uppnås åter den gamla nivån. Genomsnittet för åren 1820–1847 blev omkring 580 000 tunnor. Det nya är emellertid att England och Holland nu tar hand om en allt större del av det växande danska överskottet på spannmål.⁵



Redden vid Løkken
Träsnitt efter teckning av C Neuman i Illustrerat Tidende 1865
Riksskiljandet 1814 fick en stor betydelse för danmarksfarten. Ofta påstås dock felaktigt att den upphörde och sedan återupptogs efter handelsavtalet 1826, som återinförde tullfriheten.¹²

Detta felaktiga påstående har antingen sin grund i en sammanblandning eller oriktig geografisk placering av ortnamnet eller i det förhållandet att en del av handeln som gick på dansk köl reducerades kraftigt eller försvann. Vad som häände var emellertid att handeln gick över i norska händer. Norge behövde självfallet fortfarande sitt spannmål trots riksskiljande och tullar.⁶ Efter 1826 expanderade så åter även danskarnas egen handel. Denna handel upphörde sedan först på 1880-talet. Den ägde sålunda bestånd en tid efter att industrialismen genomgått sina första faser. Under danmarksfartens senare är kom även nya varor in i bilden, exempelvis dansk export av smör.⁷

Efter den norska handelsflottans stora expansion vid mitten av 1800-talet bedrevs ofta danmarksfarten från norsk sida av skeppare som tidigare hade seglat i den mer reguljära sjöfarten på de större haven.⁸ Kanske är det därför som danmarksfarten beskrivs i "Den norske sjöfarts historie" som något som småskeppare hade ärvit från andra, när dessa till följd av ändrade möjligheter gav sig ut på längre rutter.⁹ Detta är dock, som Nils P. Vigeland har framhållit, knappast troligt. Han menar istället att danmarksfarten började eftersom folk i kustrakterna i de bågge länderna kunde etablera ett varuutbyte med varandra än med sina respektive köpstädder. Den slutade också när detta behov hade försvunnit, när omsättningen inom landet hade underlättats så pass mycket att det inte blev någon vinst med att gå utomlands för att omsätta varorna.¹⁰

Skudehandelens omvälvning

Även om danmarksfarten ägde bestånd länge, och även om den hade sina rötter i allmogens behov, genomsnick den ändå stora förändringar. På 1600-talet och ännu på 1700-talet kan det sägas ha varit frågan om en ren bondehandel, men under 1700-talets sista decennium kan nya tendenser spåras åtminstone i Nordjylland.

Skudehandlarna där blir nu mera lika städernas storköpmän. Handelskapitalismen kan omsider sägas göra sitt intåg.¹¹ Mot slutet av sin existens domineras den danska delen av skudehandelen av ett par handelshus i Hjørring och Thisted.¹²

Den totala omfattningen av danmarksfarten är svår att uppskatta dels eftersom den hade karaktären av allmogesjöfart och dels därför att källmaterialet, t ex tullarkiv, enbart är bevarat i begränsad omfattning åtminstone i Danmark. Den officiella statistiken och primärmaterialet till denna ger tyvärr endast glimvis användbara uppgifter på lokal nivå. Bilden av 1700-talets första i vissa avseenden här lättare att skissera än 1800-talets första hälft. Det finns några hållpunkter att bilda sig en rätt god uppfattning om hur handelns tyngdpunkt har förskjutits. Vid slutet av 1700-talet tycks Kristiansand ha varit den viktigaste destinationen för skudehandlare från Thisteds tulldistrikts. Arendal,

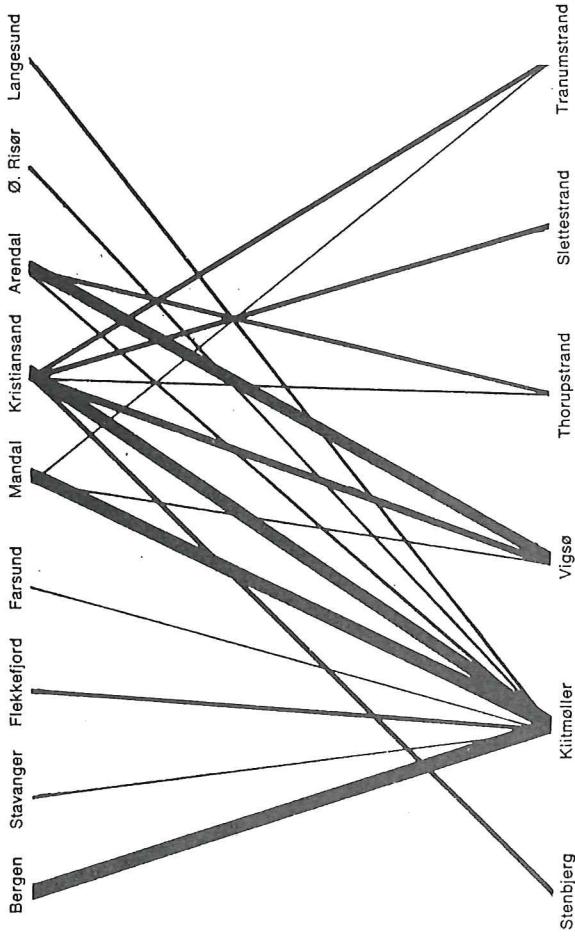


Fig 1 Schematisk framställning av seglatser på Norge 1798 av sandskuden hemmahörande på sträckningen Stenbergs-Tranumstrand. Schemat anger de norska städerna, vari från skutorna har hämtat sin last, i huvudsakträvaror. Kristiansand tycks vara den mest beträktade. De tjockaste linjerna anger de seglatser, de tunnaste anger en. Uppgifterna har hämtats från Thisteds tullräkenskaper, danska Rigsarkivet.

Källa: A HJORT RASMUSSEN, Skudfart og limfjordshandel. Esbjerg 1974, s 12.

Mandal och Bergen var dock också viktiga hamnar.¹³ Samtidigt står det klart att Thisteds tulldistrikt under 1700-talet visserligen stod för en ganska konstant handel så långt den kan indikeras med fartygens lästetal, men en sjunkande andel av handeln på Norge. Istället expanderade handeln i Hjørrings tulldistrikt.¹⁴ När Aggerkanalen öppnats upplever så Thisted en renässans, men då blir det frågan om en mer reguljär sjöfart och inte strandhandel.¹⁵

För vissa år under 1800-talets mellersta decennier finns det en del uppgifter om sjöfarten på Lökken. Dessa publicerades i Hjørrings Amtsblad och byggde på tullmyndigheternas uppgifter. Tyvärr uppges inga lästetal, utan bara antal, men fartygen var genomsnittligt mycket små och ganska likartade.¹⁶ Uppgifterna för året 1845, -1855 och 1875 återges i fig 2 och fig 3. I motsats till 1700-talet fanns det även en viss sjöfart på England och sporadiskt också på andra platser, men Norge dominerade. Mellan

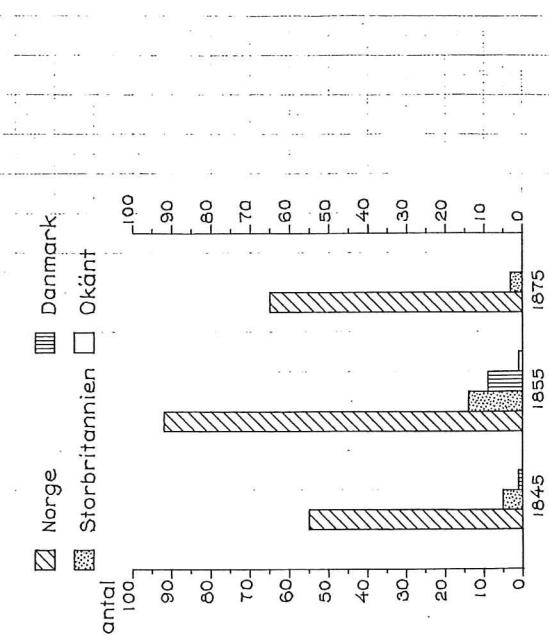


Fig 2 Antal ankomna fartyg till Lökken 1845, 1855 och 1875
Källa: A SKJØDSHOLM, Spare- och Laanekassen for Lökken og omegn. Lökken 1946, s 30. Bearbetning.

Frågan om kontakter och integration mellan Danmark och Sverige

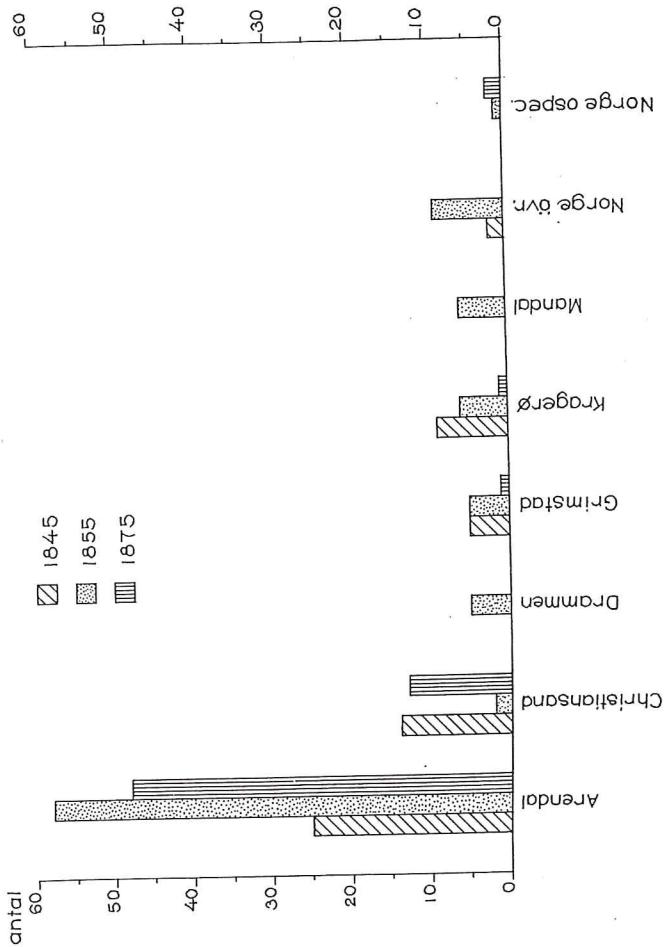


Fig. 3 Antal från Norr om ankommna farvatn till Lekken 1845, 1855 och 1855

לען נס

Av räkenskaperna och andra handlingar i de bågge nämnda handelshusens arkiv framgår det att deras fartyg gjorde ganska tätta resor till Norge. Nio till tolv resor per år var vanligt.¹⁷ Även när redaren och skepparen inte var samma person var det skepparen för redarens (köpmannens)räkning sålde lasten och köpte en ny. Det var alltså inte frågan om blott och bart transportverksamhet. Att detta även gällde för normännan har Carl A Olsen beskrivit i sina minnesanteckningar.¹⁸

Danmarksfarten gav upphov till kulturell kontakt och migration. Intressant är att medan huvudströmmen tycks ha gått från Jylland till Sørlandet under 1700-talet gick den av allt att döma i mot- satt riktning under 1800-talet.

Det är mycket svårt att belägga och kartlägga en motsvarande "ursprunglig" eller "traditionell" integration mellan Jyllands-kusten å ena sidan och Bohus- och Hallandskusten å den andra än vad det är mellan det norska Sørlandet och Vendysset. Det saknas dock inte exempel i källorna. En del fiskare från Bohuslän bedrev ett storbackefiske vid Jydska revet oberoende av sillperioderna. En del av dem tycks även ha landat sin fisk i Danmark. De mest hällbara beläggen för denna verksamhet avser Öckeröfiskarna. Omvänt finns det även uppgifter om att jydska fiskare skall ha landat fisk i Halland i samband med fiske längs den halländska kusten. Problemet är att det är svårt att belägga dessa aktiviteter bortom 1820-talet.²⁰ De danska öarna Læsø och Anholt lämnas här utanför framställningen, men är i sig värdar en specialundersökning.

Begränsas ambitionerna till att konstatera kontakter och studera dessa fanns självfallet sådana i samband med den handel som trots allt fanns inom området. Dessa kontakter måste ha intensifierats när denna handel skedde i omfattning under 1800-talets första hälften.

De så småningom omfattande arbetsvandrarna från Sverige till Danmark är dock i huvudsak en senare fråga. Trolien tog dessa fart först under 1840-talet.

Smallino

Nästan samtliga författare är överens om att smugglingen var av en mycket stor omfattning i äldre tid. Trots detta är konkreta historiska beskrivningar av smuggleri sällsynta i litteraturen.²² Importstatistik ses på grund av detta i allmänhet som mer osäker än exportstatistik. För svensk del nämns ofta en omfattande smuggling mellan Danmark och Sverige under 1800-talets första hälft. Bland annat på grund av varornas natur måste det ha varit mest importvaror som smugglades och inte exportvaror. Storleken av den illegala importen, hur den var inriktad och hur den förändrades torde inte kunna klarläggas.²³ Källan till denna diskussion är en debatt i adelsståndet omkring år 1830.²⁴

Frågan måste dock ställas om inte underslev i redovisningen och oriktigt rubrikering vid reguljär handel var en vanligare form av smuggling än ett mer eller mindre dramatiskt nattligt eller på annat sätt undanskymt landande av smuggelvaror å la Marcus Larssons berömda målning "Smugglare på vestra kusten". Någon till den legala ekonomin parallell och dold smugglingekonomi kan inte beläggas. Detta torde då föra med sig att svängningarna i de observerade uppgifterna borde motsvara verkliga svängningar i importen även om kanske den allmänna nivån som framträder ur statistikens siffror är för låg.

Norge som världens transportör

Åren efter napoleонkrigsen var en besvärlig tid för den norska handelsflottan som minskade med cirka 20 procent. England gynnade trävaruimporten från Canada på andra länders bekostnad. Vid mitten av 1820-talet kom emellertid det stora onslaget för det norska näringsslivet. En rad institutionella förändringar samverkade till att förbättra villkören: Ett nytt handelsavtal mellan England och Sverige-Norge samt inte minst mellanriksslagen är två viktiga moment. England betraktade dessutom Sverige och Norge som ett land i navigationens mening. Detta ledde till en stark ökning av den svenska trävaruexporten men inte av den norska. Däremot öppnades nya möjligheter för den norska sjöfarten.²⁵

Denna möjlighet grep främst av redare i Tønsberg och i Arendal. Dessa två städer framstod som Norges viktigaste sjöfartsstäder. Bergensredarna som mera transporterade fisk än trävaror gick relativt tillbaka. Regionala centra som Kristiansand och Trondheim fick också minskad betydelse.²⁶

En förvånansvärt stor del av den växande svenska trävaruexporten gick på norsk köl. Detta gäller både för Göteborg och norrlands hamnarna. I slutet av 1840-talet var den norska sjöfarten mellan Sverige och England dubbelt så stor som den svenska. På sträckningen Sverige-Frankrike var motsvarande förhållande tre till ett.

Samtidigt som norsk sjöfart gick in i en guldålder fick svenska problem och deras handelsflotta gick åtskilligt tillbaka under 1830-talet. Orsaken till detta var att norrmännen segrade till lägre kostnader än svensken trots att lönenivån var ungefärligen samma i bågge länderna. Norska fartyg riggades ned för att minska behovet av manskap. Detta reducerade farten men det spelade ingen större roll i europeisk trålästfart.²⁷

Med utgångspunkt i svensk trävaruexport kom norske redare från den svenska gränsen till Lindesnes att utveckla internationell fraktfart med trävaror och annat tyngre gods som specialitet.

De hade redan en stor erfarenhet av denna typ av fraktfart både genom den tidigare norska trävaruexporten till England och trävaruhandeln inom danmarksfartens ram. De blev så småningom i stånd att utföra detta billigare än praktiskt taget alla andra och fick dessutom internationellt anseende som pålitliga transpotrörer. Under 1840-talet började de också på allvar segra i utomeuropeiska farvatten. Ännu vid denna tid bör emellertid detta mest betraktas som en inledning till vad som komma skulle. Det stora omslaget kom 1850 och ären därefter. Åter igen var det en handelsspolitisk händelse som blev utslagsgivande i och med att sjöfarten mellan England och andra länder blev fri. De norska redarna förstod verkligen att utnyttja situationen. År 1850 var deras handelsflotta nära tre gånger så stor som 1825. Under de därpå följande åren blev det praktiskt taget femdubblad. Norge avancerade från åttonde till tredje plats bland världens sjöfartsnationer och gick om länder som Nederländerna, Tyskland och Frankrike.²⁸

I och med den norska handelsflottans stora expansion skedde även en differentiering på varusidan och norrmännen bördjade transportservice många olika varor som de inte tidigare hade fraktat. Trävarornas andel minskade och därmed även Sveriges relativas betydelse. De norska redarna behöll dock längre en stark ställning i sjöfarten på Sverige. Utvecklingen kan belysas med siffror rörande Göteborgs farts tonnage och 1865 för 21 procent. År 1875 hade dock motsvarande siffror reducerats till endast fyra procent.²⁹

Nyckeln till de stora norska framgångarna var utnyttjandet av vad som kan kallas för en näst bästa teknologi och lämpliga nischer i den internationella fraktfarten. Detta blev sedan en av orsakerna till att övergången till ångfartyg från segelfartyg fördröjdes, och därmed en av de faktorer som skapade svårigheter för den norska sjöfarten från slutet av 1870-talet.

Arendal var en norsk stad som stod centralt i trävarufarten på Sverige. Sveriges dominerade denna stads sjöfart särskilt från 1840. En typisk resa kunde då vara att gå i ballast till Göteborg och sedan med trälast därifrån till England på våren. Därefter kunde fartyget gå till den svenska norrlandskusten, exempelvis till Gävle eller Sundsvall, för att hämta en ny trälast. Slutligen återvände fartyget till Arendal på hösten för att övervintra. Bland de många fartyg som på våren utklarerades från Arendal till England eller Frankrike röjs också många fartyg i fraktfart på Sverige. Dessa tog då en extra last trävaror med sig hemifrån innan de påbörjade de två vanliga turerna på Sverige.³⁰

I det ekonomiska sambandet mellan Arendal, Göteborg och Norrland står under 1830- och 1840-talen firman James Dickson & Co centralt. Genom sin starka ställning inom den svenska trävaruindustrin och som de norska redarnas dominerande kund, kunne denna firma längre diktera trävarufraktternas pris. Under 1840-talet växte dock de norska redarnas motstånd och 1846 utbröt öppen strid om fraktpriserna. Sedan pressas också fraktpriserna upp något fram till Krimkriget.³¹

Den svenska sjöfartens roll och utveckling.

I Skagerack-Kattegatt-området har det som har kallats för allmogesjöfart gamla traditioner. Det viktigast exemplet, danmarksfärten, som nog bör ses som en rest av bondeseglation i ett dansknorskt innanhav, har redan behandlats. Sådan sjöfart förekom emellertid också på den svenska västkusten. Av störst betydelse var här de nordhalländska storbördennas sjöfart.³² Denna så kallade allmogesjöfart är dock av en något annorlunda karaktär efter som det fraktkbehov den täcker varken är ett behov som uppstått hos

allmogen eller en intern Kattegatt-Skagerack-fråga. Det är även fråga om större fartyg och har en mer handelskapitalistisk karaktär.³³ Vid sidan om denna typ av sjöfart fanns det även självfället på Västkusten en mera reguljär rederiverksamhet, som bedrevs av borgarna i de större hamnstäderna, då främst i Göteborg. I Bohuslän förekom det även att personer som var borgare i Göteborg, men bosatta på landsbygden, kringgick begränsningarna i allmogens rätt att bedriva sjöfart. Denna verksamhet fick ett uppsving efter att näringssfrihet i princip hade införts i Sverige för sjöfart 1832. Samtidigt kan en tyngdpunktsförskjutning i den västsvenska allmogesjöfarten från Halland till Bohuslän iakttagas. Viktiga förutsättningar för detta var ökande havreexport, vänersjöfart och varutransporter till Göteborg.

Redan före näringssfrihetens införande inom sjöfarten var dock förmögna öbor och bönder i Inland och Göta älvs dalång engagerade i Vänerfart. Detta påpekas exempelvis av landshövdingen i Göteborgs och Bohus län 1832. Vänerskeppningen avsåg transporter från olika hamnar vid Vänern av järn, trävaror och havre till Göteborg, där varorna omlastades för export. Denna verksamhet ökade i takt med den växande exporten.³⁴

Fartyg från Sunnervikens gick i fraktfart mellan Norge och Östersjön, medan Norryikens fartyg dels gick i kustfart på Göteborg med egen tegel, dels gick i fraktfart mellan vissa norska hamnar, exempelvis Halden och Danmark. Omedelbart efter napoleonkrigiken hade de bohuslänska skutorna en helt dominerande ställning i trävaruhandområden från Halden till Danmark. Medan handeln i de nordbohuslänska städerna och orterna, framför allt Strömstad, minskade till följd av unionen med Norge, ökade fraktfarten i dessa landsdel av samma skäl. Strömstads fartyg kom och gick i ballast till sin hemortbara för att övervintra.³⁵

Medan norrmännen länge hade en stark ställning inom den svenska exporten av trävaror, fick svenskmännen tidigare en ökad andel av sjöfarten när det gäller transporten av andra varor som exempel-

vis havre. Här bör nämnas den rederirörelse som den Thornburnska firman själv bedrev från Uddevalla, 36 men framför allt alla de partredrier som växte fram på olika orter i Bohuslän, såsom Lysenkil, Fiskebäckskil och flera andra.³⁷ I Morlanda socken fanns det 1840 inte mindre än 72 fraktfartyg på tillstommans 2 597 läster. Av dessa hörde 29 stycken på tillstommans 1 009 läster hemma i Fiskebäckskil.³⁸ Särskilt under 1860-talet skaffades det på många orter in betydligt större fartyg än tidigare.

När så den norska handelsflottan inte längre hade sitt huvudintresse riktat mot den svenska trävaruexporten ökade andelen som gick på svensk köl. För Göteborgs del var den svenska andelen större än för riket som helhet. Den svenska andelen ökade här från 36 procent 1855 till 47 procent 1875, Göteborgs handelsflotta växte från omkring 32 000 nettoton segelfartyg till 64 000 nettoton segelfartyg och 20 000 nettoton ångfartyg 1875. Fram till 1870-talet hade redarverksamheten varit en angelägenhet för handelshusen i Göteborg, ofta dock i partredierets form. Under detta decennium växte det fram särskilda rederiaktiebolag.³⁹

Annan regional handel inom området

För de svenska västkusthamnarnas del var det inte handeln inom Kattegatt-Skagerack-området som var det viktigaste, inte heller handeln på Danmark och Norge i sin helhet. Denna roll spelade istället Storbritannien. Även handeln på Frankrike, Holland och Tyskland var större.

Göteborg var den helt dominerande import- och exporthamnen på den svenska västkusten. Under 1800-talet kom denna stad t o m att få en större andel av utrikeshandelns omsättning än Stockholm. Under 1800-talets andra hälft hade de bågge i grova tal mätt en tredjedel av importens värde. Medan Stockholms andel av exporten sjönk från omkring 40 procent till tio år senare höll sig Göteborgs ganska konstant omkring 25 procent.⁴⁰ Även andra hamnar än Göteborg var viktiga för exporten till England. Här närmats främst Uddevalla med sin havsexport.

Det fanns emellertid en viss handel inom Kattegatt-Skagerack-området. I denna handel var till en viss del varor viktiga som i det stora sammanhanget spelade en andrahandsroll. Här skulle först Göteborgs handel med Kattegatt-Skagerack-området behandlas. Omkring napoleonkrigen och den därpå följande riksrekonstruktionen fram till mitten av 1820-talet var tillfälligt Norge en viktigare handelspartner än Danmark. Åren 1830 och 1840 var dock exporten från denna stad i värde mätt fyra gånger så stor till Danmark som till Norge. Kring napoleonskrigen och ären därefter spelade Sverige en viss roll för Norges spannmålsförsörjning, men senare återtog Danmark sin dominerande ställning. Göteborgs export till Danmark domineras av stångjärn och järnvaror. En kraftigt expanderande produkt var spik*. Det förekom även export av plank och bräder och andra trävaror, men denna var mer ojämnn. Även exporten av alun bör nämnas. Jämför tabell 2a och 2b.

Om vi istället för exporten ser på importen till Göteborg blir bilden en annan. Importen från Danmark till Göteborg bestod till en stor del av transitorvaror. Under 1800-talets första decennier bestod denna till stor del av socker. Värdemässigt var dock importen från Norge minst lika stor som den från Danmark, vid vissa tillfällen mångdubbelt större. Utanför sillperioderna i Bohuslän var det sill som dominerade importen från Norge. Denna import var ganska ojämnn, men tycks ha ökat kraftigt under 1800-talets första hälft. Det bör dock framhållas att denna sill kom från delar av Norge som låg utanför Kattegatt-Skagerack-området. Jämför tabell 1. Det fanns även en ganska betydelsefull import av ull från Danmark. Däremot förekom import av spannmål endast undantagsvis.

För Hallands del kan ett speciellt handelsmönster noteras. För det första var Varbergs export mera lokal och mindre betydelsefull under 1800-talets första hälft än vad den tidigare hade varit. Däremot expanderade Halmstads del. För det andra fanns det vid sidan om exporten till Storbritannien av trävaror och havre samt importen därifrån av maskiner ett annat och mera regionalt handelsmönster.

* spik = som

Tabell 1. Import av vissa varor till Göteborg från Danmark och Norge

| År | Sill ^a Norge | Dammark | Socker ^b Danmark | Ull ^c Danmark | Råg ^d Danmark |
|------|----------------------------|---------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| 1820 | 37 388 | 3 924 | 11 923 | 1 054 | - |
| 1830 | 29 794 | 150 | 18 669 | 885 | - |
| 1840 | 62 230 | 1 | - | 1 640 | - |
| 1850 | 51 087 | 52 | 120 | 1 065 | 970 |

a. Tunnor b. Lispund c. Skeppund d. Tunnor

Källa: I LINDE, Göteborgs handel och sjöfart 1637-1920, tab 30-33.
Dessa tabeller bygger på tolagsräkenskaperna.

Tabell 2a. Export av vissa varor från Göteborg till Danmark och Norge

| År | Plank och bräder ^a Norge | Plank och bräder ^a Dammark | Tunnor ^b Norge | Tunnor ^b Dammark | Stångjärn ^c Norge | Norge | Danmark |
|------|--|--|------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|-------|---------|
| 1820 | 61 | 2 710 | (8 409) | (3 905) | 69 | 1 452 | |
| 1830 | 127 | 601 | 21 776 | 300 | 156 | 800 | |
| 1840 | 152 | 3 582 | (52) | - | 287 | 3 729 | |
| 1850 | .. | .. | .. | .. | 86 | 3 147 | |

a. Tolfter b. Stycken c. Skeppund

Uppgifter inom () rmt

Källa: I LINDE, Göteborgs handel och sjöfart 1637-1920, tab 52-55.
Dessa tabeller bygger på tolagsräkenskaperna.

Tabell 2b. Export av vissa varor från Göteborg till Danmark och Norge

| År | Spik ^a Norge | Dammark | Alun ^b Norge | Dammark |
|------|----------------------------|---------|----------------------------|---------|
| 1820 | 221 | 635 | 12 | 201 |
| 1830 | 111 | 1 229 | 12 | 180 |
| 1840 | 47 | 1 462 | 50 | 156 |
| 1850 | 0 | 3 087 | 153 | 233 |

a. Slepund b. Skeppund

Källa: Se tab 2a

Bland de varor som importerades till Halland under 1800-talets första hälft bör särskilt nämnas dels ull från Jylland och Island, dels sill och även annan fisk från Norge. Från Halland exporterades i utbyte bok- och ekttunnor samt stävar och bottnar till sådana tunnor. När det gäller nationellt mera viktiga exportvaror hade dock de halländska städerna fått en ökad konkurrens från Göteborg. Deras handel och sjöfart gick därför i början av 1800-talet starkt tillbaka. Särskilt mycket gick denna utveckling ut över Varberg medan Halmstad ökade i relativ betydelse och blev Hallands största stad.⁴²

Mest tycks exporten av tunnor, färdiga eller i halvfabrikat, ha gått till Norge, men även exporten till Danmark var betydelsefull. Denna handel fick ett uppsving som bör sättas i samband med det ökade fisket. Handelsutbytet med Norge kan kanske ses som ett byte av tunnor mot sill och annan fisk. Hallands eget fiske var mycket dåligt utvecklat. Det fanns endast ett egentligt fiskeläge. Exporten av tunnor avsåg delar av Norge som hörde till det s.k fiskarnorge och därmed området väster om Lindesnes och inte Kattegatt-Skagerack-området. Exporten till Danmark tycks ha gått minst lika mycket till Själland som till Jylland. Mest exporterades nedslagna tunnor och handelsstatistiken är till följd av varans karaktär en snärig och svårjämförbar samling blandade kvantitets- och värdeuppgifter. Under 1800-talets första decennier gick en del av denna export över Göteborg, men senare tycks allt mer av denna export skett direkt från Halland, då från alla de tre städerna Halmstad, Falkenberg och Varberg. Bok- och ektunnehanteringen tycks ha varit viktig åtminstone i ett inledningsskede för Varberg när denna stad åter började expandera efter 1800-talets inledande stagnation.⁴³

I Halland spelade vid 1800-talets början jordbruksbinäringar en stor roll för allmogens försörjning. För Fjäre härad och då särskilt för Onsala socken spelade sjöfarten en avgörande roll. På andra håll var det näringssjöiden, det vill säga hemslöjden för avsalu, som var det viktiga. I norra Halland, exempelvis i Lindome var det fråga om snickeriarbete, men längre söderut var det mest fråga om vävnad. Råvarorna var då lin eller ull, senare även bomull. I trakten av Halmstad och ännu mer i trakten av

Laholm var det mest fråga om ull. Produktionen av ull var trots myndigheternas ansträngningar och skyddstullar av underordnad betydelse. Det mest av råvaran importerades från Jylland eller Island. Omkring 1820 skedde den mest produktionen på förlag från förläggare i Sjuhäradsbygden. Näringslöjden hade redan förvandlats till hemindustri. Råvaran importerades huvudsakligen via Göteborg. De färdiga vadmalstygerna såldes så av knallar i mellersta och inte minst i norra Sverige, som sedan kom att bli en expanderande marknad, eller i Norge, som en del av den traditionella gränshandeln. På så vis hamnade en del jydsk ull i Norge sedan den förvandlats till tyg i södra Halland.

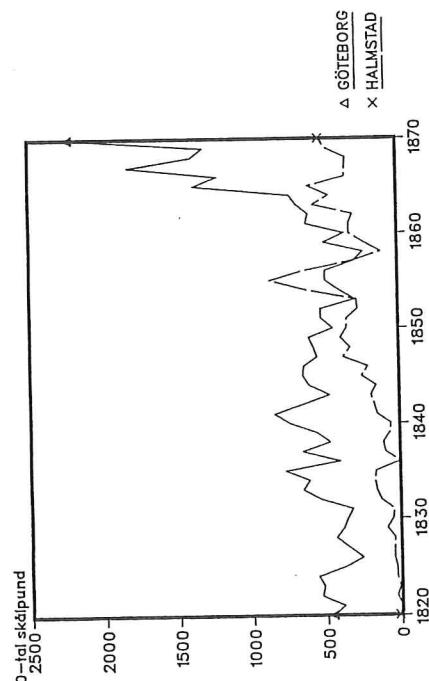


Fig. 4. Göteborgs och Halmstads import av ull 1820-1870.
Källa: Kommerskollegie årsberättelser, utrikeshandel, serie 4, Kommerskollegie arkiv, (svenska) riksarkivet.

den textila hemindustrin att expandera trots många svårigheter, såsom låga priser och löner. Då tillkommer också den första textilfabriken i Halmstad. 1850-talets högkonjunktur i samband med Krimkriget blir en blomstringstid för hemvävaden inte minst till följd av militära beställningar i krigshotets skugga. Vid denna tid tillkommer också den andra textilfabriken i Halmstad som blir det största ylleväveriet utanför Norrköping i Sverige. Krisen vid slutet av 1850-talet slog hårt mot all ylleindustri, men av allt att döma repade sig denna och under 1860-talet blomstrade fortfarande hemindustrin inom denna näring. Kanske bör den långsamma men långsiktigt stabila stegetingen av ullimporten till Halmstad under perioden 1820-1865, i kontrast till Göteborgs långsiktigt relativt konstanta importsiffror, ses som en indikator på hemindustrins stora betydelse fram till mitten av 1860-talet. Intressant är också att närmare granska vilken betydelse expansionen av det sydsvenska ylleväveriet hade för Jyllands ullproduktion. Den tidigt mekaniseraade textilindustrin i Boråstrakten baserades på bomull. Under den första tiden tycks konsumtionen av bomullstyg ha kommit som tillägg snarare än ersättning för konsumtionen av vadmal och andra ylletyger.⁴⁴

Fram till 1800-talets mitt bedrevs i området i huvudsak endast kustfiske eller havfiske på relativt kort avstånd från hemmahamnen och i små båtar. Det var även främst frågan om husbehovsfiske och fiske för lokala marknader, inte ett exportfiske i stor skala, även om det förekom att uppköpare från Göteborg köpte upp fisk i Frederikshavn.⁴⁵ Sillrussen i Bohuslän, som tog slut 1808, gällde också ett kustfiske, även om detta fiske hade en annan karaktär och var inriktat på avsalu och export med sillsalterier och trankokerier.⁴⁶ Det bör dock framhållas att det fanns undantag från den allmänna bilden som pekade framåt. Exempelvis de tidigare nämnda bohuslänska storbacke fiskarna som bedrev storbackefiske vid Jydska revet i Skagerack, och som i en del fall landade vissa kvantiteter fisk i Danmark, samt de danska fiskare som fiskade längs Hallands kust.⁴⁷ Ekonomiskt led Bohus-

län i stort emellertid allvarligt av sviterna av att sillfisket hade upphört, även om storbackefiskelägna inte tycks ha drabbats.

Det var emellertid först omkring 1850 som storbackefisket fick sin stora blomstringstid. Vid denna tid blir exportfisket viktigt. I Norge är det dock Västlandet och Nordnorge som kommer att konstituera det som kan kallas för "fiskarnorge", inte Sörlandet.⁴⁹ Fiskarna får nu allmänt större båtar. De ruinerade strandsittarna blir yrkesfiskare. Fisken börjar i stor skala landas även i andra länder än fiskarnas egena hemländer. Så t ex landar bohuslänska fiskare fisk i Norge delvis som följd av att de börjar fiska allt längre hemifrån längs den norska kusten. Det börjar uppkomma en internationell handel av en större omfattning med annan fisk än sill. Främst exporteras stora mängder fisk till England.

Trots de större båtarna, med deras större kapitalkrav, fördelades emellertid fångsten fortfarande vid denna tid delvis efter uråldriga metoder och båtarna ägdes på olika sätt gemensamt av fiskarna själva. Bolagsfisket slår inte igenom i Bohuslän, men ganska kortlivade försöken får enligt somliga bedömare stor betydelse för yrkeskunnande och teknikspridning. I Norge tog utvecklingen delvis en annan vändning och balagsfisket blev därmed utbrett, men det gäller då i distrikt som ligger utanför Kattegatt-Skagerack-området.

Orsaken till storbackefiskets uppsving omkring 1850 måste sökas i den växande internationella, främst engelska efterfrågan på fisk. Fisket bör därför placeras in i perspektivet av den internationella ekonomins kortsiktiga konjunkturer och långa vågor. En viktig förutsättning var emellertid de nya metoderna för att hand om fisken, som slog igenom vid denna tid, då främst sättet att torrsalta fisken redan till havs.

Efter 1870 kommer en ny sillrusch i Bohuslän. På 1880-talet och 1890-talet köps allmänt in en ny typ av båtar från England. I motsats till början av 1800-talet blev det ingen större kris när sillruschen tog slut i början av 1900-talet. Denna möttes med

viktiga tekniska innovationer som snörpvaden och råoljemotorn.

Senare tillkommer trålare och fiske i fjärran vatten, exempelvis vid Island.⁵⁰ Även om det fanns ett kontaktmönster mellan fiskarna inom Skagerack-Kattegatt-området redan i början av 1800-talet byggs detta ut kraftigt först med 1850-talets uppsving och får betydelse för migration och familjebildning först under slutet av 1800-talet och under 1900-talet.

Varför blev Nordanjylland ett utkantsområde?

Den svenska västkusten och då främst Göteborg, men i viss utsträckning även andra städer och platser, som exempelvis Uddevalla och Fiskebäckskil, drogs på olika sätt in i suget från den expanderande världshandeln under 1800-talet och dessa orter växte därfor ut. För de flesta hade funktionen som exporthamn för viktiga exportvaror som järn, trä och havre störst betydelse, men de blev också hemmahamnar för en växande handelsflotta. Det norska Sörlandet upplevde en liknande utveckling, men här var det funktionen som världens transportsätt som kom att bli det viktigaste, åtminstone under sjöfartens guldålder. Norra Jylland upplevde inte någon motsvarande utveckling utan förblev ett utkantsområde i Danmark.

Norge miste sin särställning som handelspartner för Danmark. Den engelska marknaden, samt fram till 1880-talets slut också den tyska, blev allt viktigare. Tidvis fungerade dessutom den holländska marknaden som alternativ till den engelska. Danmark i stort bör ses som mer utvecklat än vad som framgår av olika mått som kan hämtas ur industristatistiken och liknande eftersom landet ingick i en vidare arbetsfördelning redan under 1800-talets första hälft. Det var inte bara så att det fanns ett arbetsdelningsmönster som bildades av komponenterna Köpenhamn, provinsen, hertigdömena och biländerna. Danmark ingick även i ett internationellt mönster som livsmedelsleverantör till England, först med spannmål, men sedan från 1860-talet allt mer med animaliska produkter. Även efter för-

lusten av hertigdömena, som hade varit mest industriellt utvecklade och vars jordbruks först hade inriktats på animalieproduktion, och sedan en mer omfattande industriell produktion hade kommit igång mot slutet av 1860-talet, fortsatte Danmarks roll i den internationella arbetsfördelningen att accentueras, om än ensidigt mot England, särskilt från 1890-talet. Detta var dock en utveckling som i mycket liten utsträckning angick Kattegatt-Skagerack och Nordjylland förblev ett utkantsområde.⁵¹

Tyskland och då särskilt Hamburg låg nära. Denna stad hade en stor betydelse som traditionell leverantör och transitor för importvaror till Danmark. De danska handelshusen hade konton i Hamburg och deras import och export, även till England, betalandes längre med växlar dragna på handelshus i Hamburg. För många danska köpmän hotade ruin nära de hamburgska handelshusen kom på obestånd.

Att bygga järnvägar var ett viktigt instrument för att knyta ihop de nationella ekonomierna till mer enhetliga produktionssystem. För Nordjyllands del innebar detta ett understrykande av områdets karaktär av utkantsområde. En nordsydlig järnväg på Jylland bidrog dels till att knyta samman denna landsdel och dels till att knyta detta område närmare till Hamburg och därmed till att avlägsna det från Kattegatt och Skagerack. I detta perspektiv är det anmärkningsvärt att dansmarksfarten ännu ägde bestånd och blomstrade i mitten av 1870-talet.

Det hade funnits en möjlighet för Nordjylland att komma mer i ekonominens centrum, nämligen om svenskena hade bestämt sig för att satsa på linjen Göteborg-Frederikshavn, som faktiskt hade sina starka förespråkare, istället för på Västkustbanan och förbindelsen till Sæsnitz.⁵²

III

Slutord

I första delen av denna artikel presenterades en hypotes om ekonomisk integration och desintegration i Kattegatt-Skagerack-området. Denna hypotes bör utvecklas ytterligare. Det bör närmare specificeras vad som händer när den förutsatta "ursprungliga" integrationen utsätts för ett sug utifrån, dvs från världshandels efterfrågan och från framväxande nationellt integrerade marknader.

I den andra delen har kontfattat redogjorts för forskningsläget när det gäller handel och sjöfart i Kattegatt-Skagerack-området i ljuset av hypotesen. Syftet är att genom vidare forskning empiriskt söka belägga eller gendriva hypotesen.

I sökandet efter en "ursprunglig" eller "traditionell" integration i Kattegatt-Skagerack-området har intresset här till stor del koncentrerats kring Danmarksfarten eftersom den är det tydligaste exemplet och dessutom väl beskrivet i litteraturen. Andra exemplen är mer diffusa och fordrar en närmare granskning för att klarläggas. Till en stor del ligger problemet i att identifiera "ursprungliga" eller "traditionella" samband och skilja dem från sådana som uppstod på nya eller yttre inflytelser.

NOTER

1. 1800-1830 växte världshandels värde med endast 30 procent, men mellan 1840 och 1870 femdubblades det. Allmänt om världshandeln och Englands roll finns t ex E J HOBBSAWM, Industry and empire. An economic history of Britain since 1750. London 1968, s 110-127. Från mitten av 1840-talet är England den dominerande köparen av danskt spannmål, men redan omkring 1815 miste Norge sin totala dominans. Se P BOJE. Danske provinsköbmænds varomsättning og kapitalforhold 1815-1847. Aarhus 1977, s 67-69; B NÜCHEL THOMSEN & B THOMAS, Dansk-engelsk samhandel, Aarhus 1977, s 82-89. Om svensk havrexport se G FRIDLIZIUS, Swedish corn export in the free trade era. Lund 1957; B THORBURN, Willm Thorburns söner. Ett bland ur den svenska havrexportens historia. Udddevalla 1951. Jmf r även K ÅMARK,

- Spannmåls handel och spannmåls politik i Sverige 1719-1830.
Stockholm 1915. Om svenska trädvaruexport se E SÖDERLUND,
A HALLBERG & J SANDIN, Svensk trävaruexport under hundra år.
Stockholm 1951.
2. Denna har senast behandlats i A MONRAD MØLLER, "Economic relations and economic cooperation between the Nordic countries in the nineteenth century", Scandinavian journal of history, vol 8 (1983), no 1, s 39-42. För utförligare information jmfri även där anförd litteratur.
 3. Ett försök att ge en sammanfattande bild finns i D HAAHR CARLSEN, "Skudehandelen mellan Nordjylland och Sydnorge. Fra bondehandel till handelskapitalisme?", Kattegatt-Skagerack-symposiet 1981, duplik. Några viktiga arbeten kan nämnas: C KLITGAARD, "Den vendsysselske skudehandel", Vendsysselske aarbøger, vol 1 (1915-1916), s 280-349; N P VIGELAND, "Danmarksfarten fra Sørlandet. Oslo 1936 (Norsk sjøfartsmuseum, skrift nr 23); A HJORT RASMUSSEN, Skudefart og limfjordshandel. Esbjerg 1974; A MONRAD MØLLER, Fra galeoth til galease. Studier i de kongeriksprovinser søfart i det 18. århundre. Esbjerg 1981.
 4. A LINDBYLD, Christian VIII. Før eidsvoldgrundloven. København 1965, s 186.
 5. B NÜCHEL THOMSEN & B THOMAS, a, s 82-89; P BOJE, a, s 66-68 jmfri även G KLEDAL, Dansk-norsk samhandel ca 1800-1830. Otryckt speciale, Københavns universitet 1973.
 6. Jmfri K O MASDALEN, "Endringer i skutehandelen mellom Arendal og Norr-Jylland i perioden 1800-1820", Meddeleiser fra Kattegat-Skagerak-projektet, nr 2 (1983), s 6-13.
 7. Danmarksfartens sista år och orsakerna till dess upphörande är en fråga som är av stort behov att utreda närmare.
 8. För ett exempel se C A OLSEN, Tyve Aar i Nordsjøen og Kattegat. Spredte Optegnelser. Kristiania 1883.
 9. Den norske sjøfarts historie. Oslo 1935, II:1, s 165 ff.
 10. N P VIGELAND, a, s 50-51.
 11. D HAAHR CARLSEN, Skudehandel Thy-Sydnorge. Klitmøller 1750-1800. Et exempel i entreprenøraktiviteten. Otryckt speciale, Københavns universitet 1973.
 12. Två firman vars arkiv förvaras i Aarhus bör nämnas särskilt: Carl Klitgaard i Blockhus och Christian H Nielsen i Hjørring. Om den sistnämnde se F H LAURIDSEN, Fra Borgerkabets gennembrud. Konsul i Hjørring Chr H Nielsen. Aarhus 1952; J DIECKMANN RASMUSSEN, Arkivregisteratur över köbmandsfirmaet Chr H Nielsen. Senare Jørgen H Nielsen - Hjørring 1799-1913. Hjørring 1980.
 13. A HJORT RASMUSSEN, a, s 12.
 14. A MONRAD MØLLER, Fra galeoth til galease. Microfichebilaga, tab 2, 104-109.
 15. A HJORT RASMUSSEN, a, s 12.
 16. De som gick på England var dock trolagen större än de som gick på Norge. På grundval av uppgifter i årsberättelsen för Hjørrings tulldistrikts 1851 kan det beräknas att de fartyg som kom från England i genomsnitt var på 19,5 (danska) komerclester mot endast i genomsnitt 7,9 för de som kom från Norge. (Årsberetning 1851, Hjørring toldarkiv, Landsarkivet för Nørrejylland, Viborg.)
 17. Räkenskaper och andra handlingar i Carl Klitgaards arkiv och Christian H Nielsens arkiv, Erhvervsarkivet, Aarhus.
 18. C A OLSEN, a, s 17-18.
 19. För en diskussion av detta fråga se P HOLM, "Forbindelser over Skagerak. Vendsyssels norske kontakt", Meddeleiser fra Kattegat-Skagerak-projekten, nr 2 (1983), s 14-30. Jmfri även C KLITGAARD, "Nordjylland og det norske Sørland. Skudehandelens indvirkning paa befolkningssforholdene", (Dansk) Historisk tidsskrift, 10, bd 5 (1939), s 625-637.
 20. Under 1820-talet påpekas dessa förhållanden i rapporterna från amtmannen respektive landshövdingen.
 21. R WILLERSLEV: Den glemta indvandring. København 1983, s 96-124, H GJØL, "Svenske arbeidsvandringer til Sønder Hald Herred. Randers amt", Meddeleiser fra Kattegat-Skagerak-projekten, nr 2 (1983), s 31-46.
 22. Ett för denna framställning relevant exempel utgörs dock av A MONRAD MØLLER, "Tommel tønder, te og tolldsvig. Smuglerteknik i Hjørring tolddistrikt i 1830'erne". Zise. Toldhistorisk tidsskrift, vol 1 (1978), nr 2, s 3-15.
 23. Historisk statistik för Sverige. III. Utrikeshandel 1732-1970. Stockholm 1972, s 28.
 24. A MONTGOMERY, Industrialismens genombrott i Sverige. Stockholm 1947, s 158.
 25. Framställningen i detta avsnitt följer i huvudsak Norge från u-land till i-land. Oslo 1983, s 107-115. Jmfri även F HØDNE, Norges økonomiske historie 1815-1970. Oslo 1981, s 132-149; Norsk økonomisk historie 1500-1970, I. 1500-1850. Oslo 1979, s 179-182.
 26. Om tillbakagången i Kristiansand se J N TØNNESSEN, Kristiansand 1810-1830. Oslo 1935 (Norsk Sjøfartsmuseum, skrift 20); S STEEN, Kristiansands historie i fredens århundre 1814-1914. Oslo 1948.
 27. För perioden 1815-1835 jmfri även K UTAAKER, Norwegian shipping activities between foreign ports 1815-1835. Vessels, employment, ports and cargoes", Sjøfartshistorisk årbok 1973, s 7-62.

28. Jmfr även standardverket Den norske sjøfarts historie, II:1. Om utvecklingen i särskilda städernas Tønsbergs historia, III:1. Oslo 1952; E PEDERSEN, Kragerø sjøfartshistorie fra 1850. Oslo 1933 (Norsk Sjøfartsmuseum, skrift 35); B DANNEVIG, Grimstad sjøfartshistorie. Grimstad 1971. Om den handelsspolitiske utvecklingen jmfri även M MARDAL, Norge, Sverige och den endelske trelasttroll 1817-1850. Oslo 1957.
29. A ATTAN, Göteborgs stadsfullmäktige, I:1. Göteborg 1863-1913. Göteborg 1963, s 216.
30. E KALLEVIK, Sjøfarten i Arendal 1815-1850. Oslo 1939 (Norsk Sjøfartsmuseum, skrift 29), s 35. Om utvecklingen i Arendal jmfri även B DANNEVIG, Arendal och näringslivet. Arendal 1968.
31. E KALLEVIK, a, a, s 36-38.
32. Se A SANDKLEF, Allmogesjöfart på Sveriges västkust 1575-1850. Lund 1973.
33. Det är viktigt att inte bara skilja på husbehovssjöfart och fraktfart utan också mellan olika former av fraktfart beroende av vems behov denna fraktfart täckte; exempelvis behov inom området eller den internationella marknadens efterfrågan. Dannmarksfarten var i motsats till allmogesjöfarten på den svenska västkusten ingen egentlig fraktfart eftersom transportören ofta köpte varorna för att sedan sälja dem vidare. Denna taktik bör då istället betecknas som handelsfärder. En annan viktig fråga för att skilja olika olika former av allmogesjöfart är vem som ägde fartygen eller stod för kapitalet. Det finns motstridande föreställningar om ägandeförhållandena inom den västsvenska allmogesjöfarten. Var det städernas borgare och vissa storbönder som stod för kapitalet eller var ägandeförhållandena mer "demokratiska"? Kontroversen mellan Sandklef och Hasslöf kan endast i mindre utsträckning ha sin lösning i att de delvis talar om olika delar av denna sjöfart, på olika plats i tid och rum. Hasslöfs strukturalistiska syn och hans totala förkastande av den bild det skriftliga källmaterial ger tycks svår att förvara. Efter 1850 kommer dock i alla fall tillfälligt till stånd ett uppsving för den fattigare allmogen, då de bohuslänska fiskarna, sjöfart, eftersom deras nu större båtar till en stor del används som fraktskutor utanför säsögen. De ägande deförhållandena och "företagsformer" eller lagbildningar som var vanliga inom fisket överfördes av allt att döma då ofta på den speciella sjöfart. Jmfr O HASSLÖF, "Maritimit näringssliv i socialhistorisk belysning". Sömand, fisker, skib og værft. Introduktion till maritim etnologi. Köpenhamn 1970, s 74-123; O HASSLÖF, Lagbildung och företagsformer. Lund 1980; A SANDKLEF, Alidre nordisk handelssjöfart. Göteborg 1982. Om partredrijet som företagsform jmfri även N GRUVBERGER, Sveriges utrikessjöfart 1865-1885. Företagsformer och ägandestruktur. Uppsala 1965.
34. Landshövdingens femårsberättelse, Göteborgs och Bohuslän 1822; Å HOLMBERG, "A E Holmbergs Bohuslän (1805-ca 1880)". Bohusläns historia. Stockholm 1963, s 345-346. Om vänersjöfarten jmfri G WESSBERG, Vänersjöfarten under 1800-talets förra hälft. Göteborg 1966. Allmänt om svensk inrikessjöfart se T THÖRNBURN, Sveriges inrikes sjöfart 1818-1949. Uddevalla 1958.
35. Å HOLMBERG, a, a, s 346-347; O FORSSSTRÖM, Fredrikskald i 250 aar, III. Fredrikskald 1915; Landshövdingens femårsberättelse, Göteborgs och Bohus län 1828.
36. B THORBURN, William Thorburns söner. Denna avvecklades under 1840-talet och återskapades först under 1870-talet.
37. Å HOLMBERG, a, a, s 346. Om Lysekil se A E HOLMBERG, Bohusläns historia och beskrifning, II. Örebro 1867, s 164-165; N W GRANQVIST, Lysekils kommun före fullmäktiges införande 1889. Lysekil 1968.
38. A E HOLMBERG, a, a, I, s 296, n 1; II, s 311.
39. A ATTAN, a, a, s 216-221.
40. Historisk statistik för Sverige, III, s 59-60.
41. Allmänt om Göteborgs utrikeshandel se I LIND, Göteborgs handel och sjöfart 1637-1920. Göteborg 1925.
42. Dessa förhållanden beskrivs väl i landshövdingens femårsberättelser för Hallands län 1822-1875.
43. Ibidem. Om Göteborg se även tabell 2a.
44. T FOGEHLBERG, "Hallands handwerk och industri, kommunikationer, handel och sjöfart 1800-1950". Hallands historia, II. Halmstad 1959, s 381-495; G UTTERSTRÖM, Jordbruks arbetare, II. Stockholm 1957, s 183-202. Allmänt om hemindustri och textilindustri jmfri även L SCHÖN, Från hantverk till fabriksindustri. Svensk textillverkning 1820-1870. Lund 1979.
45. I Frederikshavn förekom, så snart staden hade fått en ny hamn 1805, också bornholmska, fynska och även tyska fiskuppköpare. Se D YDE-ANDERSEN, "Fiskeren - havets arbejder", Dagligliv i Danmark i det nittende og tyvende århundrede, II. Köbenhavn 1964, s 615.
46. Om sillfisket i Bohuslän se L NILSSON, "Det stora sillfisket 1752-1808", Bohusläns historia.
47. Jmfr not 20.
48. Se Å HOLMBERG, a. Jmfr även A E HOLMBERG, a.a. För en kritik av A E HOLMBERG och särskilt om utvecklingen i Öckerö socken se R OLSSON, "Ett ösamfund under 1800-talet. Öckerö efter det stora bohuslänska sillfisket". Meddelser fra Kattegat-Skagerrak-projekten, nr 6 (1984), s 29-69.

49. Allmänt om det norska exportfiskets utveckling se T SOLHAUG, *De norske fiskeriernas historia 1815-1880*, I-II. Oslo 1976.
Om makrillfisket på det norska Sørlandet jmf H OLSEN, "Makrillfiskets utvikling på den norske Skagerrak-kysten på 1800-tallet". *Meddelelser fra Kattegat-Skagerrak-projektet*, nr 6 (1984), s 65-112. Om det nordjylländska fiskeriet jmf A MICHELSEN, *Fiskeriet i det nordlige Jylland gennem tiderne*. Frederiksavn 1968.
-
50. Standardverket om de svenska västkustfiskarna är O HASSLÖF, *Svenska västkustfiskarna*. Studier i en yrkesgrupps näringssliv och sociala kultur. Göteborg 1949. Om introduktionen av den engelska kuttern i Bohuslän se A HEINÖ & A STEEN, "Den engelska kuttern i Bohuslän" (uppsats, Etnologiska Institutionen, Göteborgs universitet vt 1977, duplik).
51. Allmänt om den danska utrikeshandeln och den ekonomiska utvecklingen se L JÖRBERG, "The industrial revolution in the north countries". *Fontana economic history of Europe*, IV:2. London 1973, s 394-399 och 406-415; P BOJE, a a; B NÜCHEL THOMSEN & B THOMAS, a a.
52. S A SÖDERPÄLM, "Göteborg-Fredrikshavn. Nordisk trafik i skuggan av Tyskland 1860-1914". *Meddelelser fra Kattegat-Skagerrak-projektet*, nr 2 (1983), s 47-68.

I det følgende tegner jeg en skitse af den regionale samhandel over Kattegat og Skagerrak i dens opkomst, forløb og udvikling. Jeg baserer mig hovedsagelig på den eksisterende litteratur og inddrager de arbejder, som er publiceret af projektet. Særlig har jeg kunnet drage nytte af Lasse Cornelis' bidrag til dette nummer af Meddelelser. Den forskellighed i vores synsmåder, som kommer til udtryk, skyldes for en stor del, at jeg - efter at have læst Lasses bidrag - har forsøgt at anlægge en dybere tidshorisont, idet jeg søger at opspore opkomsten til 'den oprindelige integration'. Hvor Lasse således går løs på projektets hovedproblemstilling - som også er blevet kaldt forvandlingen fra 'traditionskultur' til industrikultur' - prøver jeg at op løse 'traditionskuluren' i dens elementer og udvikling.

Min tidshorisont må følgelig bryde det 1800-tal, som ellers er projektets ramme. Det gør jeg med så meget desto større samvittighed, fordi problemstillingen efter min mening tvinger mig. Mit budskab i denne artikel er kort resumeret, at vi ikke kan forstå samhandelsmønstrene uden at se dem i deres afhængighed af og opretholdelse på trods af de statslig-territorielle stridigheder mellem det dansk-norske og det svenske monarki i det 17. århundrede og endog før da. Denne påstand er vel næppe helt overraskende, men jeg vil gå et skridt videre og påstå, at samhandelen i grunden opbygges i semiddelalder og især renæssance på basis af en byttehandel mellem norsk tømmer og jern og dansk korn i det dansk-norske fællesrighe, som efter 1397 beherskede næsten hele kyststrækningen omkring Kattegat og Skagerrak. To typer handel voksede frem på basis af denne byttehandel, dels de dansk-norske provinskøbstænders købmandshandel, dels kystsognenes bondehandel. Skillet mellem disse to typer var ikke altid klart, men start set var der tale om en modsætning mellem købmændenes privilegerede fragtfart og bøndernes/skovejernes ret

til at udføre egne produkter. Begge typer handel blomstrede i tiden efter midten af det 16. århundrede, hvor vi kan se de grundlæggende handelsmønstre omkring Kattegat og Skagerrak. Denne indenrigshandel var - sammen med provinsernes fart på de store købstæder og især hovedstaden - grundlaget for al handelsaktivitet helt frem til 1800-tallet, mens den udenrigshandel, som normalt helt dominerer i fremstillingen af tidens handel var en særdeles konjunkturbestemt marginalforetelse, som nok havde myndighedernes og de store rederes bevægenhed, men næppe vedkomm hverdagslivet synderligt. Den svenske annekttering af Halland og Bohuslen i 1658 blev fulgt af en bevidst statslig indsats for at bryde dette handelssamkvem. I stor udstrækning lykkedes denne bestræbelse, men ikke uden modstand og uden lejlighedsvis genoptagelse af kontakten. Sverige-Norges forening i 1814 lettede samkvemmet, men omkring 1840 svandt de gamle regionale forbindelser i betydnинг. Det britiske og kontinentale marked fik nu en ledende rolle også for provinskøbmænd og landbrugere, hvad enten afsætningen gjaldt korn eller træ. De fleste købstæder fandt sig en plads i det ny internationale marked - nogle med speciel hastighed som Göteborg og Arendal, andre langsommere som Aalborg. Den gamle regionale handel overlevede og fik endog en sidste smuk udfoldelse ved Vendsyssels kyst og Sørlandsstyken, mens hovedfarten af småskibsfarten nu overgik til fragtfart, som sjældent brød statsgrænserne. Industrialiseringens behov for flytning af store tonnager betød at skudte og jagter overlevede, men ikke mere som bærere af et regionalt mønster, men som en afledt effekt, der varetog markedets dårligste fragter. Omkring 1900 var alle rester af de oprindelige handelsmønstre forsvundet, mens småskibsfarten endnu overlevede langt op i dette århundrede. Skudehandelen fik et afgørende knæk omkring midten af 1800erne, og den socio-kulturelle førerrolle som redere, købmænd og skiptere havde spillet ved kysten blev overtaget af fiskere - som efter 1880 skulle skabe deres eget netværk over de to have - et problem, som jeg håber at belyse i det næste nummer af Meddelelser.

1. Kystens mange ansigter

Kattegat-Skagerrak-området må naturligvis ikke beskrives i for simple termier eller blot opfattes som ét hav. Hver strækning af

kysten havde sine særlige muligheder, og et kystsamfund kunne specialisere sig i en næringsmæssig strategi, der var væsentlig forskellig fra nabosamfundenes. Strandbredden, revlerne, fremherskende vinde, fiskebankernes nærhed og beskaffenhed, kommunikationsmulighederne og nærheden til de store markeder, lokale traditioner og innovationstræghed, sociale bindinger og afhængighedsforhold - disse og mange andre faktorer bidrog til, at næsten hvert kystsamfund i begyndelsen af 1800-tallet havde helt sit eget særpræg. Visse kyststrækninger og skærgårdsøer var specialiseret på en af de mange former for kystnært fiskeri, enkelte bedrev langt tilbage i tid havfiskeri, mens øtter andre samfund og miljøer koncentrerede sig om handel eller skudefart. Det er sidste gruppe, jeg fokuserer på i det følgende. Men på den anden side må vi ikke stille os tilfreds med studiet af det enkelte eller nogle kystsamfund i sig selv. Vi må erkende, at livet i disse samfund var afhængigt af, skabt af og ofte udtrykt for en reaktion på indlandets agrare miljøer. Udgangspunktet for vores analyse må være skabelsen af kystlivet imellem de to geografiske og sociale sfærer: havet og indlandet.

Et blik på kortet gør det klart hvilke gode naturlige muligheder der eksisterer for økonomisk og kulturel kontakt i den skandinaviske indsø. Fra Kalmarunionen i 1397 til 1645 var dette havområde forenet under det dansk-norske monarki, med undtagelse af en lille svensk korridor omkring Gøta-elvens udmunding, hvor Lödöse og senere Göteborg udviklede sig. Sproget var dansk i Halland, norsk i Bohuslen. Det sydlige Kattegat-område kunne næsten beskrives som bunden af en si, hvor overskuddet fra monarkiets jordbrug, fiskeri og skove opsamledes og filtreredes ned i den snævre trægt Øresund.

Jeg vil inddæle dette havområde i fire grove hovedzoner (kort 1), som ofte har haft hvert sit særprægede kontaktmønster. Til tider har kysten i en af disse zoner radikalt udvidet sit kontaktfelt, men kun sjældent er denne kontaktdvidelse resulteret i et tab af kontakt i hovedzonen. Specielt må det bemærkes, at de tre "flodudløb", Oslo-fjorden, Gøta-elven og Øresund hver for sig var knudepunkter for såvel regional som overregional handel. Således var en øgruppe ud for Gøta-elven under navnet Brenneyar

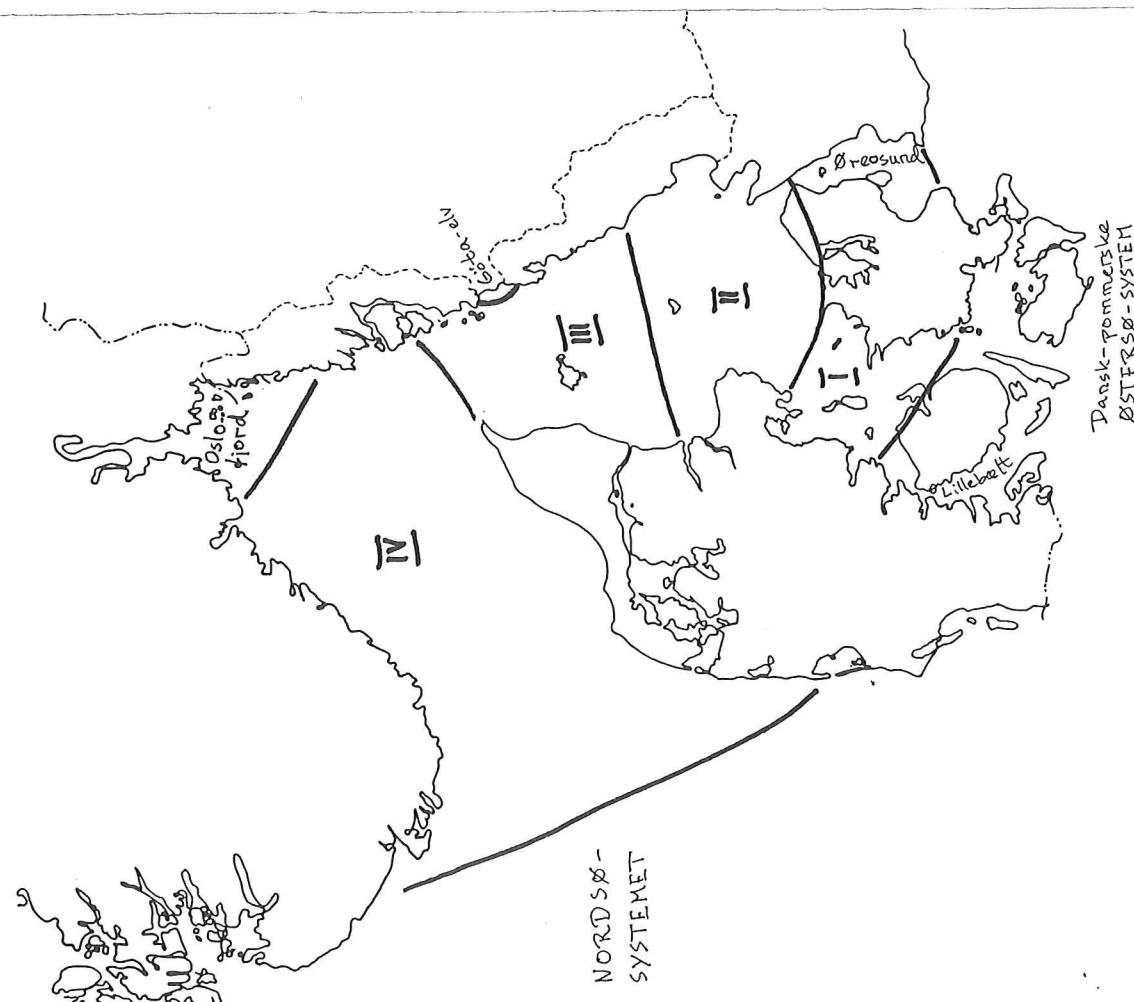
ifl. Laxdøla saga i 1200-tallet kendt som en vigtig handelsplads, hvor vi kan forestille os, at danske, norske og svenske købmænd kunne mødes på neutral grund (Lönroth 1963: 96-7). Ligeledes åbnede mindre elve, bælter og fjorde for forbindelser til indlandet. Naboer til Kattegat-Skagerrak-systemet var de kontaktsystemer, som på samme tid blev bygget op over Nordsøen og Østersøen. Et stort perspektiv kan det være rimeligt med Braudel at betegne dette nordeuropæiske inddhav som Europas andet Middelhav. Ligesom Braudel påviste et sejt kontaktmønster er der mindst lige så meget rimelighed i at se Nordsøen, den skandinaviske inddø og Østersøen som et sammenhængende hele bestående af tre store komponenter. I denne sammenhæng fokuserer jeg altså kun på den del, som lå mellem de to store komponenter, som altid og i 1800-tallet med stigende styrke indvirkede på kontaktmønstret i Kattegat og Skagerrak.

Min opdeling af kort I i fire zoner er baseret på de kontaktmønstre, som jeg skal dokumentere nærmere nedenfor, og som mest visuelt fremgår af kort II-V. Mest kontroversiel i forhold til traditionelle definitioner er sammenknytningen af det sydlige Kattegat og det nordlige Bæltområde, samt udvidelsen af Skagerrak ned langs Vestjylland. Jeg vil tage et dansk udgangspunkt i det følgende, i område I, og vise, hvorledes den dansk-norske stat og i snæver forbindelse hermed den regionale handel omkring Kattegat og Skagerrak voksesde op.

2. Dansk-norsk kontrol over Kattegat og Skagerrak før 1645

Allerede i vikingetiden var den danske rigssamling begyndt ved opbygning af kontrol over de vigtigste sejller, ikke mindst det sydlige Kattegat. Trelleborgene fra 980erne lå strategisk ved Kattegat, Limfjorden og Store Bælt, og Kanhave-kanalen på Samsø fungerede i 700-årene som et middelet for den kongelige flåde til at kontrollere sejladsen i det sydlige af Kattegattet.

I tidlig middelalder flyttede den danske konges og kirkes bessidderer fra Østjylland til Sjælland og Skåne, og den medfølgende byggeaktivitet i 1100-tallet blev begyndelsen på den senere så velkendte transport af træ fra de hallandske skove på små skudret til Nordsjælland (Holm 1983a, 1985a; jf. Sandklef 1966, 241-3).



Grundlaget for den middelalderlige danske stats- og godsdannelse blev således kombinationen af det jyske dyrehold, de hallandske skove og de centrale landskabers agerdyrkning (Fyn, Sjælland og Vestskåne), hvor også øvrigedsmagtene konge og kirke havde deres hovedsæder. Søtransporten i særlig over Kattegat blev grundlaget for udvekslingen af produkter inden for denne funktionsdeling.

Den statslige kontrol med landskaberne var nærmest proportional med jordens bonitet. Jo dærligere jord, jo mere uvejsomt terræn, jo mindre overskudsproduktion, jo ringere øvrighedsinteresse. Nord for linjen Djursland - Søndre Halland var herregårdene få, og kun fremskudte punkter ved Kattegat-kysten og økonomisk særlig interessante områder som Limfjorden fik en nærmere kontakt med centralmagten. Ikke således at forstå, at godsherrer og lensmænd var fraværende, men i disse områder var der et større lag af selvstændige bønder, som havde mulighed for en bredere erhvervsaktivitet og større kulturelt udsyn end de mere kontrollerede agerbrugsspecialister i de centrale landskaber. Jo længere mod nord, øst og vest, jo mere praktiserede bønderne således selvstændig studedrift, skudehandel og skuhugst. Jo længere mod syd, jo mere var denne aktivitet kontrolleret af stormænd og jo mere var den rettet mod storgodsets forbrug.

I Norge var situationen lignende. De agrare og magtmæssige centre lå omkring Oslofjorden og nordpå i Akershus, mens kystsæderne sydøst og sydvest herfor - Bohuslen og Nedeneskysten - var forholdsvis ubetyggede områder med få centre for økonomisk kontrol. Unionen med Danmark betød givetvis en stigende udværs af træ fra disse områder til dansk borgbyggeri, og således paradoxsalt nok en stigende kontakt mellem danske og norske udkantsområder. I 1400-tallet supplerede adelsfolk i Han herred deres indtægter fra de Limfjordsvendte bønders studedrift og fiskeri med skudehandel med træ fra Nedenes over Skagerrak (Würtz Sørensen 1983). Allerede i 1421 søgte den danske konge på opfordring fra det norske råd at begrænse bøndernes sejlads til fordel for kirken og adelens; i 1490 gentoges påbuden om, at bønder i Sydnorge, hvilket nok især vil sige Bohuslen og Nedenes, ikke

måtte sejle i både større end fire læster. Disse påbud stoppede dog næppe bøndernes udværs af spær, bord, lægter, salt og hvad ellers der synes at have været ført med denne tidlige handel (Hasslöf 1966, 73-4).

Nederlaget i den danske Skipper Clement-fejde i 1534 betød for den midt- og nordjyske almoe, at den mistede retten til selvstændig studehandel. Dette nederlag betød fjernelsen af et socialt lederlag i bondesstanden, som hidtil havde sikret Nordjyllands relativt selvstændige position i forhold til øvrigheden. Til gengæld begunstigede nederlaget den nordjyske adel, som udnyttede deres privilegier til at drive handel (Tvede-Jensen 1984). I 1500-tallet voksede også byernes position i forhold til landkøbet. Det gjaldt ikke mindst Aalborg, begunstiget som byen var af sit næsten-monopol på korntsalg til Norge, sin store andel i sildefiskeriet både i Limfjorden og ved Bohuslen under den store sildetid i anden halvdel af århundredet og sin status som hovedhavn for mange norske skudere, der ankom med trælast.

Den lange økonomiske opgang fra midten af 1500-årene til o. 1620 førte til en stigende udveksling inden for det dansk-norske rig, der nu også knyttedes tættere sammen på det statslige plan. Kilderne giver nu mulighed for at sandsynliggøre et eventligt fast mønster i transporter og ressourceudnyttelse. Denne mobilisering af rigets ressourcer til eget brug var et væsentligt resultat af bruddet på hansestæddernes handelsvælde. I den indenrigske fart gik bønderne og de danske købstæder frem i midten af 1500-tallet. Det gjaldt sandsynligvis også i Norge, selv om det varede til midten af 1600-tallet før især den norske trælasteksport var på norske hænder (Dyrvik 1979:101).

Den danske renæssances byggefieber gik hårdt ud over alle skove, ikke mindst i Bohuslen, som leverede træ på bondeskuder bl. a. til de store slotte, Riberhus (1545), Aalborghus (1547), Koldinghus og Dronningborg (1551), Kronborg (1580erne) osv. Efter Nykøbing Mors (i Limfjorden) brændte, blev nyt tømmer købt i Bohuslen, og landskabets borgere og bønder blev af kongen beordret til, at årets første handelsrejse med tømmer skulle gå til København, som altid var i bekneb. Omkring 1630 blev Bohuslen betragtet som forhugget, og den trædførsel, som landskabets fort-

sat præsterede, kom nu væsentlig fra det svenske indland (Holmberg 1963: 172-6). En lignende tendens til at hente træ fra især Västergötland forekom i Halland. Nogle svenske landskaber fik således en stigende interesse i den dansk-norske Kattegat- og Skagerrak-kyst.

Byggeaktiviteten førte også til kontakter fra øst mod vest over Kattegat og fra nord til syd. Især fra Mariager og Akershus udskibedes store mængder af kalk til byggeriet af Varbergs fæstning i 1610-11 (Sandklef 1966: 249). En undersøgelse af lensregnskaberne ville uden tvivl oprulle et stort netværk af transportaktivitet over de to have i denne periode. Et indtryk heraf får vi af Aalborgs kæmnerregnskaber 1575-1665, som Sandklef har gennemgået.

Selv om Aalborg næppe var den største havn for Hallands skudter (København og Nordsjælland må have betydet mere), viser regnskabet en stærk kontakt, hvor udskibningen ofte var træ og sten, mens returlasten – evt. via andre havne i Danmark og Norge – må have været mere varieret (Sandklef 1966, 247). Skibene var små, oftest 6-12 læster, og ejedes af partredier med flere bønder som anpartshavere. Sandklef viser, at ejerforholdene ofte skiftede fra år til år, og at der kom betydelige pengeindkomster til Nordjylland fra denne handel. Efterhånden kom også bohuslenske skudter til Aalborg i større tal, som det fremgår af tabellen.

Nordjyske adelsmænd udnyttede som sagt tidligt deres standsprivilieum til at bedrive skudehandel uden om købstæderne. Fra 1600-årene finder vi flere eksempler på, at Thy-bønder søgte at bedrive en lignende selvständig handel, men de blev dog i en periode begrænset af Thisted bys aggressive forfølgelse mod brud på byens privilegier. Norske bønder i Nedenes fik derimod allerede i 1644 tilladelse til at fragte træ til Thy og opkøbe korn ved stranden (Hvidtfeldt 1935). Norske såkaldte bageskuder kom i stort tal og landede på hvad de kaldte Vendssyssels nordstrand.

Over denne bondehandel lå således de store købstæders handel, som hovedsagelig vendte mod København eller var baseret på den dansk-norske trafik. Efter den skånske krig i 1680erne var Læsøs trafik dog hårdt ramt, og øens skippere flyttede efterhånden til Aalborg eller skiftede erhverv.

Det synes klart, at bøndernes deltagelse som partredere i 1600-tallet var betydelig i Halland, Bohuslen og Nedenes, ligesom lignende forhold kendes fra den danske østersøfart fra Lolland-

Falster. Derimod lykkedes det først efter midten af 1600-tallet for Thys bønder og først i forbindelse med den store nordiske krig i begyndelsen af 1700-tallet for de vendssysselske bønder at erhverve ret til at bryde købstæders privilegerede handel. Bondehandelen repræsenterede et ønske i bondestanden om at undgå købmændenes fordyrende avancer (og ofte også kongens konsumtions-skat, som kunne være praktisk umulig at inddrive i de mange småhavne og ved den åbne strand), samt ikke mindst at sikre regelmæssige forsyninger af basale nødvendigheder, bl. a. korn til Norge og træ til det skovløse Nordjylland. På det reale plan kunne det dog være svært til tider at skelne mellem by- og landhandel. Således lærte købmændene både i Thisted og Hjørring snart at sikre sig oplagsplads og skudter for strandhanded for at konkurrere eller samarbejde med bønderne, og det er sandsynligt at lignende omend måske knap så grelle forhold gjaldt ved de fleste andre købstæder. Det var en almindelig erfaring, at købstæderne i det lange løb stod sig bedst ved en vis rundhåndthed over for uregelmæssigheder og brud på de formelle købstadsprivilegier.

Samarbejdet mellem Aalborg og Læsø illustrerer dette forhold på mange punkter. Næppe noget sted næde bondehandelen så blomstrende højder på denne tid som på Læsø. Den lå ideelt placeret midt i det nordlige Kattegat, og Stoklund har vist de omfattende kontakter fra Vestfold, Østfold og Bohuslen til de østjyske købstæder, specielt Aalborg, som øens skudetrifik formidlede fra midten af 1500-tallet til op i første halvdel af 1700-tallet. Store gårde og rigdom på sølv karakteriserede Læsøs skipper-bønder (Stoklund 1972). Efter den skånske krig i 1680erne var Læsøs trafik dog hårdt ramt, og øens skippere flyttede efterhånden til Aalborg eller skiftede erhverv.

Over denne bondehandel lå således de store købstæders handel, som hovedsagelig vendte mod København eller var baseret på den dansk-norske trafik. Mest udpræget gjaldt det sidste for Aalborg, som kan opfattes som et slags regionalt center med dets interesser såvel i Limfjorden som Sydnorge og Bergen. Desuden må nævnes betydende steder som Grenå, Ebeltoft og Århus samt Varberg og måske Halmstad, samt fra slutningen af det 17. århundrede byer som

Kristiansand og Fredrikstad i Norge. Disse byer havde, da deres tonnage første gang kan opgøres o. 1650, fået opbygget en egen handelsflåde, som varetog indenrigsfarten, mens deres uderrigshandel endnu var meget beskeden – et forhold, som skulle karakterisere dansk, men i mindre grad norsk provinshandel de næste 150–200 år (Barfoed 1967). Kombinationen af købmands- og bonde-skuder skabte et fintmasket net over de to have, som forenede sig med et lignende net over Østersøen. Det var en handel, som i hollændernes og østersøbyernes skygge – domineredes af de østjyske byer, mens den kongelige privilegie- og skattekønighed nu knap havde formået at fremmelske egentlige købstæder ved den norske kyst.

3. Brud og fortsatte kontakter 1658 – 1830

Fra 1645 til 1658 erobredes den svenske stat hele den østlige kystlinje af Kattegat og Skagerrak. I halvandet århundrede deraf efter generede krigsskibe og toldbarrierer sejladsen og bragte i perioder handelen til et stop. Til trods for kysternes politiske separation blev det grundlaggende handelsmønster dog opretholdt – med forvridninger, men i jo stærkere grad jo længere vi ser mod nord.

Tabet af Skånelandene var et følgeligt tab for den danske handelsflåde. O. 1670 havde det egentlige kongerige en flåde på ca. 7500 kommerce læster, mens Skåne, Hallands og Blekinges flåde var på ca. 2500 læster (Barfoed 1967: 88). De traditionelle bondonderedere i Halland og nordvest-Skåne (og Blekinge) fortsatte deres trælasthandel med Nordsjælland og København i nogle årtier efter 1658, men blev gradvis og under tvang orienteret mod Malmö og den svenske Østersø (Svensson 1969). Den skånske udenrigsfart var stærkt reduceret efter 1658 og langt op i det 18.

århundrede som følge af det svenske forbud mod eksport af korn, så længe Opsverge ikke var selvforsyndende (Bjurling 1945). Nordhallands eksport af træ (som blev ført ned ad de store flader fra Västergötland) blev vel ikke ramt af samme forholdsregel, men bondonderne, fik fra 1684 kun tilladelse til indlandssejlads.

En kort overgang omgik de dette forbud ved at hente træ i Østfold (Grill 1946: 175). Helt opnåede deres kontakter til Danmark og Norge dog ikke. Specielt ved offentlige byggeprojekter fik de

lov at hente kalk fra både Åkershus og Aalborg, hvilket Sandklef giver belæg for for årene 1725, 1795, 1805 – ja endog i 1811 under Napoleonskrigen (Sandklef 1973: 335–8). Bondesejladsen voksede dog primært ved den nu inddenrigs søfart til Bohuslen og ad kysten til østersøhavnene.

Også Bohuslens mange bondeskippere mistede efter den svenske erobring retten til at sejle på Danmark og Norge: "Bohuslen havde varit en integrerande del av ett rike kring Kattegatt och Skagerrack. Nu infogades det hardhårt i ett välide av en helt annan geografisk konstruktion och ekonomisk orientering" (Holmberg 1963: 203). Efter nederlaget i 1658 rettedes den bohuslenske træ- og fiskehandel væk fra det danske Kattegat, og byer som Marstrand og Uddevalla blev kuede. I deres sted blev Göteborg fremmet af den svenska kongenagt til at blive et nyt knudepunkt for kystsejladsen og ikke mindst Vänern-trafikken, hvorved det svenska indland for alvor åbnede sig mod Göta-elvens udmunding i Kattegat. Denne åbning var dog mere rettet mod det kontinentale marked end mod nabolandene. De store kanal- og slusebyggerier, der begyndte omkring Göteborg, var kongelige initiativer og led i en storvensk vision, som brød med de regionale interesser. Da Uddevalla efter 1720 genvandt sin handelsfrihed, var byen for alvor blevet integreret i det svenska riges økonomi og dets udforsel af jern fra Dalsland gik især ud af Skagerrak til England (Holmberg 1963: 265–73). Imidlertid havde både Bohuslens bønder og deres gamle samhældspartnere i Dalarne endnu interesse i fri samhandel til Norge i Viken-området. Dette ønske viste sig klart under den svenske tronfølgestrid i 1742–3, da især bonderpræsentanterne fra Dalarne og de gamle danske prævinser støttede den danske kronprins' kandidatur (Holmberg 1963: 277–80).

Den fiskehandel, som eksisterede i 1700-tallet, foregik i nogen grad stadig på grundlag af de gamle øst–vest-kontakter. Op- og nedgange i hhv. Bohuslens og Limfjordens sildefiskerier førte i løbet af århundredet til vekslende transportmønstre over Kattegat med et højdepunkt i 1790erne, hvor Bohuslen eksporterede større mængder dels til Østersø-området, dels til København og Nordjylland, hvor de store fangster fik følelig konsekvenser for Limfjordens sildemarked (Holm 1985b).



Indkomne kommececelæster fra Norge og København, 1733 og 1798

Mens den øst-vestlig kontakt var begrænset, omend i det små stadiig opretholdt, fik nord-syd-forbindelsen en stor og stadig større betydning for stadig flere byer både ved Skagerrak og Kattegat. Figur 2 og 3 viser 43 toldsteders ankomne laster i kommercelæster fra hhv. København og Norge i 1733 og 1798.

Funktionsdelingen mellem nord- og østvendte havne kan spores tilbage i 1600-årene og sikkert endnu længere, som vi har set, men først i 1700-tallet er det takket være A. Monrad Möllers udtemmende studier muligt at få et totalt overblik. Det fremgår, at den øgede aktivitet i 1700-årene nærmest forstærkede funktionsdelingen, som viste sig ved, at de danske øers sydlige havne og Djurslands købstæder, Grenå og Ebeltoft, overvejende sendte brændsel og høkervarer til hovedstaden, mens Nord- og Østsjælland, Nordfyn, Jyllands vestkyst og Aalborg, Randers, Århus og Horsens ernærede sig ved samhandel med Norge, hvortil de overvejende sendte korn, og hvorfra de fik tømmer og jern.

Norgeshandelen krævede større skibe og kapital end hovedstads-handelen (Monrad Möller 1981, kap. 7 og 9). Vendysselets og Thys handel vejede kun lidt i national målestok, men den var af en særpreget lokal betydning. Netop på denne kyststrækning var det i 1700-tallet lykkedes at udvikle en bondehandel, der som den sørlandske og hallandske foregik uden for købstæderne og også i nogen grad uden for købmændenes kontrol. Her foregik Norgeshandelen overvejende på små sandskudser, omend nogle klit-handelshuse i slutningen af århundredet fik sig anskaffet større skibe. Vestvendysselet og Thys handel med Sørlandet voksede op på grundlag af det direkte bytte af nødvendige naturalier, men vandt i betydning, så handelslivet og specielt købmændenes livsførelse i slutningen af 1700-tallet klart aspirerede til det forgyldte købstadsliv. I det hele taget var Nordjylland i særlig grad afhængig af handelen på Norge. Både Sæby-Fiadstrand og Aalborg så mod nord, og specielt Aalborg tolddistrikts ledende position som anden største havn i Danmark i hele perioden fra 1700 til 1870 viste klart, at Nordjyllands bønder først og fremmest producerede til det norske marked, på trods af lejlighedsvis forsøg i andre retninger (Holm 1983b, 14-5).

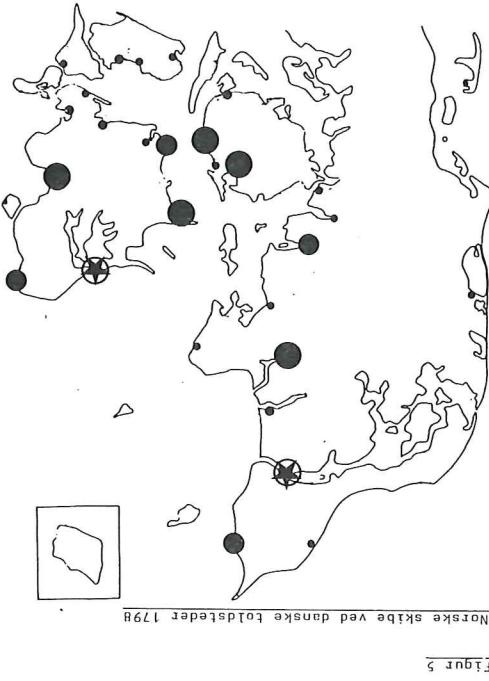
Fra norsk side rettede halvdelen eller mere af trafikken sig mod Aalborg og Rørvig, og det var i disse to havne, at den betydelig-

ste andel af nordmændene ankom, som det fremgår af tabel I og figur 4-5. Derimod var det en forholdsvis ringe del af nordmændene, der i dette århundrede kom til de nordjyske strandsteder. Flest var der i 1733, da Thisted havde en andel på 6,4 % af det totale anløb (kun på strandkysten, idet skibe, der gik til købstaden, kom via Limfjorden og fortoldede i Aalborg). I 1798, da Hjørring-distriket med Løkken var blevet mere betydeligt, var handelen fra nordstranden åbenbart blevet rent dansk, idet kun et norsk skib kom til Løkken og intet til Thy-kysten. Vi ser altså, at de danske skudehandlere tidligt i århundredet må have overtaget den lokale handel fra de bageskudere, der tilsyneladende i rigere tal var kommet til kysten i 1600-tallet. Denne bemærkelsesværdige mangel på norsk handel på Nordjylland kaster nyt lys over den betydelige udvandring fra Vendsyssel til Sørlandet i 1700-tallet (Holm 1983b: 16-9; Vollen 1984). Det står nu helt klart, at denne vandring skal forstås som en migration fra et udkantsområde (Nordjylland), hvor man via handel til centrum (de norske byer), fik smag på deres voksende rigdomme og muligheder.

Tabel I Norske skibe i danske havne 1733 og 1798

| | 1733 | % af total | 1798 | % af total | vækst i % |
|-------------|------|------------|------|------------|-----------|
| Aalborg | 112 | 26,4 | 210 | 35,7 | 87,5 |
| Rørvig | 77 | 18,2 | 134 | 22,8 | 74,0 |
| Randers | 45 | 10,6 | 30 | 5,1 | 33,3 |
| Odense | 25 | 5,9 | 28 | 4,8 | 12,0 |
| Kalundborg | 8 | 1,9 | 26 | 4,4 | 225,0 |
| Mariager | 27 | 6,4 | 6 | 1,0 | - 77,8 |
| Nyborg | 3 | 0,7 | 25 | 4,2 | 733,0 |
| Thisted | 27 | 6,4 | - | - | - |
| Køge | 6 | 1,4 | 21 | 3,6 | 250,0 |
| Fladstrand | 15 | 3,5 | 11 | 1,9 | - 26,7 |
| Øvrige (37) | 79 | 18,6 | 97 | 16,5 | 22,8 |
| I alt | 424 | 100,0 | 589 | 100,0 | 38,9 |

(Efter Monrad Møller 1981, bilag 10 og 12)



Figur 5



Figur 4

Den nordjyske skudehandel får sin særlige interesse i kraft af sit præg af "oprindelig" bondehandel og sin stærke kontakt med Norge, men i det store perspektiv må vi holde fast ved to ting: dels at kontakten omfattede et langt større og betydende handelsnet omkring hele Kattegat og Skagerrak, hvor de danske provinsbyer helt ned til øerne spillede den afgørende rolle, dels at uanset hvor "oprindelig" i sin form den nordjyske bondehandel må synes (i form lig 14-1500-tallets sørlandske og hallandske bondefart) var den dog - ligesom sine forgængere - et produkt af en specifik kamp fra bøndernes side for at hævde deres ret til at udføre egne produkter uden om købstæderne.

Gennembruddet for sørlandsk skibsfart sættes almindeligvis i forbindelse med den internationale krigskonjunktur i 1690erne (Barfoed 1967, Dyrvik 1979), og det er utvivlsomt rigtigt, for så vidt angår de store skibe i udenrigsfart. Imidlertid forblev Danmarkshandelen det stabile grundlag for såvel købmænd som bønder under den langvarige handelsnedgang i første halvdel af 1700-tallet. Oven i købet kan vi antage, at denne handel øgede i betydning, siden nu så mange danske provinsbyerinden for Grenen fik så regelmæssigt besøg af norske skibe. Det var denne handel, der var basis for Sørlandets maritime tradition, omend den ikke skabte de spektakulære rigdomme, der kunne følge af den sydeuropæiske trafik. I det store perspektiv finder jeg, at byerne kan finde en baggrund for deres vækst i Danmark-Norges tab af Bohuslen i 1658. Århundredets stadig stigende efterspørgsel efter bygningstømmer til huse og skibe blev grundlaget for byer som Arendal, Kristiansand og Risør. Kristiansand var af Christian IV tiltænkt en monopolstilling, men under den stadige vækst i efterspørgslen på disse varer, kunne denne stilling ikke oprettholdes.

Det meget omtalte danske monopol på salg af korn til det søndjfjeldske Norge spillede derimod en stadig mindre rolle frem gennem 1700-tallet. Dels blev monopolet aldrig fuldstændigt - næsten hvert år hentede danske skibe også korn i Østersølandene til Norge - dels var de virkelige værdier i penge bundet til tømmerhandelen. Først under den virkelige subsistensnød under Napoleonskrigen - efter ophævelsen af kornmonopolet - kom de

danske forsyninger til at være kritiske. Tømmerhandelen må have været forbundet med store gevinst, som Monrad Møller har påpeget på en indirekte måde. Mens de danske skibe i kraft af kornmonopolet havde en umiddelbar fordel, var de norske skibe i stand til at overleve, selv om de kun havde last den ene vej, nemlig ud med tømmer. Ovenikøbet synes de norske skibe at have vundet overtaget i udførslen af det største og dyreste tømmer, for mens de danske skibes størrelse i norgeshandelen kun voksede langsomt fra 11,2 til 14,4 læster mellem 1733 og 1798, steg de norske fra 10,6 til 22,5 læster i gennemsnit (Monrad Møller 1981, 145).

Den enevældige stat søgte stærkt at hævde købstadsprivilegierne på Sørlandet efter 1658, og ligesom ladepladser kämpede for købstadrettigheder mod etablerede byer, kämpede bønderne for deres ret til fri udførsel. Særlig Arendal-købmændene søgte op gennem 1700-tallet at tvinge bønderne ud fra denne kysthandel, konflikten skærpedes i en række konfrontationer (Sætra 1984) og under ledelse af Lofthus kom det til et direkte oprør i 1786-7. Bønderne krævede ret til udskibning af tømmer fra egne havne og på egne skibe uden for købstæderne. Netop i slutningen af 1700-tallet steg den mellemrigske handel voldsomt, og købstæderne hentede utvivlsomt store avancer i mellemleddet mellem skovejerne og det danske marked. Loftthus-oprøret breddede sig hurtigt, men ved fængslingen af lederen opnåede øvrigheden kontrol over situationen. Den følgende statslige undersøgelse påviste utvivlsomme bedragerier fra nogle embedsmænds side, og selv om bønderne formelt led nederlag, kunne de fortsat under visse begrænsninger fortsætte deres udskibninger (om oprøret se Koht 1975). I de sidste årtier frem til den engelske flædeblokade i 1807 voksede såvel bøndernes som købstædersnes handel på de danske Kattegat-og Limfjordsbyer (men som sagt ikke på nordstranden), selv om det danske kornmonopol på Norge blev ophævet.

Napoleonskrigene betød naturligvis alvorlige forhindringer for opretholdelsen af kontakterne. Den engelske flåde skilte Danmark og Norge. Alligevel kom der som omalt ovenfor sporadisk hallandske skudre til Aalborg Akershus, og den norske trafik på Nordjyllandskysten var nu igen på nordstranden - blev såvel til Limfjorden som nu igen på nordstranden - blev særdeles intens. En mængde småbåde oprettholdt kontakten, nu hvor de store købmandskibe ikke kunne krydse Skagerrak uden at blive

opbragt eller sænket (Masdalen 1983). Netop denne svære krisetid bragte igen grundbeboerne i denne samhandel frem. Den danske side måtte undvære den pengeøkonomisk betydende jern- og træimport, og adskillige handelshuse gik da også fallit efter 1814, da handelen imod alle forhåbninger ikke straks kom igang igen. For nordmændene var pengekrisen også mærkbart, men det var det basale behov for en vis tilførsel af danske landbrugsprudukter, der tvang norske skippere til at trodse englænderne på havet. Mens kontakten i 1700-tallet var blevet stadig mere pengeøkonomisk orienteret og havde fastret flere store handelshuse (Haaahr Carl-sen 1982), blev det nu naturligvis tvang, der nødvendiggjorde kontakten. Fraværet af dansk støtte til denne handel – bortset fra de få danske både på nordstranden og den jyske østkyst, der blev ombygget til kaperi – blev af nordmændene nærmest oplevet som et forræderi.

Norges overgang til Sverige i 1814 fik dog ikke alvorlige konsekvenser for handelsmønsteret, bortset fra de på kort sigt store driftsmæssige vanskeligheder for mange købmænd inden indgåelsen af den nordiske toldaftale i 1826. Som det fremgår af Masdalens og Andreassens artikler andetssteds i dette nummer fastholdtes mønsteret fra 1700-årene, men det var karakteristisk, at de store handelshuses tid var øvre, og at skudehandelen såvel på norsk som sandsynligvis også på dansk side var bredt ud på flere hænder – krisen havde udrenset de store huse, som satssede på en omfattende kontrol med såvel produktion som omsætning – såkaldt vertikal integration – og havde givet plads til de små specialiserede virksomheder. Bondehandelen fik således en ny og større plads (Dyrvik 1979, 216-7). Derimod satsede den ny tids provins-købmænd efter 1830 i stigende grad på en mere omfattende og specialiseret udenrigshandel, der helt brød det regionale mønster, når bortses fra et hus som Klitgaards, der helt var integreret i skudehandelen (Boje 1977, kap. 3). Også norsk-svenske kontakter udvidedes som det kunne ventes efter 1814, bl. a. med udgangspunkt i nordbohuslenske skipper sejlads på Sørlandet (Cornell, andetssteds i dette nummer). Undersøgelses af dansk-svensk sam-handel mangler desværre.

Det er imidlertid tankevækkende, at de to hovedhavne for dansk-norsk samhandel, Aalborg og Rørvig, også var hovedhavne for den dansk-svenske trafik til danske pro-

vinskøbstæder i årene omkring 1830. Disse to byer modtog hele 30 % af denne trafik, men ti år senere – da der var indtrådt et generelt opsving i dansk-svensk handel var deres andel halveret. Måske kan vi i situationen omkring 1830 finde en antydning af, at dansk-norsk og dansk-svensk samhandel helt frem til de afgørende forandringer indtraf i samhandelen efter 1830 fulgte det samme grundlæggende mønster med benyttelse af de samme hovedhavne? Selv om den dansk-svenske handel kun havde et omfang på 10 % af den dansk-norske, kan det tænkes, at denne beskedne handel fik lov at følge de gamle regionale mønstre, som de kendes før 1658. Det er et spørgsmål som fortjener nærmere undersøgelse. (Tallene for samhandelen er fundet i Boje 1977, tabel 3.15 og bilag 3.33 og 3.34). I 1816 synes trælasteksporet fra Nordbohuslen af norsk tømmer til Danmark at have haft stort omfang (Holmberg 1963, 346).

4. Skudehandelsmiljøet omkring Kattegat og Skagerrak

Det grundlæggende handelsmønster over de to have blev altå opbygget fra middelalderens slutning, primært med udgangspunkt i den danske stats behov for tømmer til borg- og skibsbygning; jernhandelen fik efterhånden en lignende stor betydning. Kongemagten søgte at fremhælle købstæder, der så vidt muligt fik eneret på denne handel over for de norske bønder, og i Danmark hjalp kormonopolet i 1700-tallet marginalt med til at give byerne en fortrinsstilling. Igennem fire århundreder kan vi dog konstattere, at dels adelens, dels bønderne sogte at opretholde en egen udskeibning fra egne havne eller fra åben strand. De skiftende territorialgrænser satte deres præg på denne samhandel, men vi kan konstattere, at kontaktmønsteret trods alle vanskeligheder opretholdtes, i udpræget grad mellem Danmark og Norge, men også mellem Sverige og nabolandene. Mange forhold trænger endnu til en dybere belysning – især omfanget af den svenske provins-handel – men grundtrækken ligger fast. Vi har dermed antydningsvis fået opstillet en ramme for videre undersøgelse af samhandelen, men derimod har jeg undgået det endnu væsentligere problem: i hvilken grad gav denne handel grundlag for at tale om en fælles kystkultur omkring Skagerrak og Kattegat?

Til trods for de nationale grænser vil jeg påstå, at der kan spores en karakteristisk kulturel enhed i de små bonde-reder-skupper-miljøer om de to have, mens derimod handelshusenes og

de store købmænds aktiviteter nok var sammenflettede, men dog alligevel viste store forskelligheder fra landområdet til landskab. Mange af disse fælles karakteristika var dog naturligvis ikke begrænsede til vores område, men kan genfindes i de skudehandels-samfund, der på samme tid blomstrede i såvel den danske som den svensk-finske Østersø. Den regelmæssige trafik over havet i relativt små fartøjer i en-to dages overfarter, skipperens høje sociale position, de vidtudbredte erfaringer med sømandsskab i den voksne mandlige befolkning, udbredelsen af ejerskabet til skibene blandt bønder af en vis økonomisk formåen (med de begrænsninger, som omtales nedenfor) – alt dette er forhold, som synes stabile igennem i hvert fald et par århundreder, og som kan siges at udgøre kernen i den fælles kystkultur eller den fælles livsform om man vil. Begrensningerne gjaldt i de danske provinskøbstæder inden for Grenen og i de norske Østlandsbyer. Netop i disse miljøer, hvor også handelshuse og stor-købmænd dominerede, med en vis udenrigshandel, var det typisk, at skibene ejedes af to-tre personer, som hyppigt var beslægtede. Derimod var partredieret et fænomen, som i særlig grad kendtes vest for Grenen, på Sørlandet og i Halland, altstå i de egentlige skudehandelsmiljøer. Partredieret må altså tages som udtryk for at bønderne ved anparten også fik udfærselfsikkerhed for deres produkter. (Om rederiformerne se Monrad Møller 1981, kap 11, Dyrvik 1979, 106, Sandklef 1973). Denne livsform var vel at mærke ikke entydigt maritim, idet skellet mellem agrare og maritime erhverv endnu ikke var trukket skarpt op: Landbrug/skovdrift og søfart var indlysende afhængige af hinanden, og den erhvervsmæssige mobilitet mellem landbrug og søfart var høj. Heller ikke skellet mellem by og land var altid knivskarp. Ganske vist stillede privilegiékampe som Lofthus-oprøret tingene på spidsen, men under normale omstændigheder boede mange skipere i landsognene, mange skipere i byerne havde ikke løst borgerbrev, mange købmænd var også bønder osv. Vi kan således sige, at fællestrækket omkring Kattegat og Skagerrak netop var de flydende grænser i mere end en forstand. Grænser mellem nationalstaterne var til at bryde, når behovet tilsaede det, formelle privilegier, konsumtionsskatter m.m. var centrale skrivebordsafgørelser, som ikke altid fungerede i praksis. Af samme grund synes enhedspræget og de udvirkede grænser også at blive mere iøjnefaldende jo mere vi fjerner blikket fra de centrale landskaber og købstæder ud i

periferien. Af præcis samme grund er f. eks. den nordjyske skudehandel ofte blevet betragtet særskilt som et enestående fænomen eller som et relikt fra en længst forsvundet tid. I mit perspektiv er denne type handel langt fra enestående og bortset fra krigssituationer slet ikke den mest betydende handel. De store værdier afsattes ikke på den vendsselske vestkyst, men mellem Sørlandet og Kattegats købstæder.

Hvis samhældelen var det økonomiske underlag for Kattegats og Skagerraks kyster, kan det ikke undre, at der i dens kølvand fulgte en vis befolkningsmæssig vandrings. Stort set har vi ikke materiale til at kvantificere dette fænomen, men spredt i 1600- og 1700-tallets kilder træffer vi personer, hvis tilnavn røber, at de f. eks. er flyttet fra Hornbæk i Nordsjælland til Viken på Kullen eller fra Norge til Læsø. Fra det 18. århundrede ved vi, at mange nordjyder efterstræbte en karriere som købmænd i de sørlandske byer (Vollen 1984). I de første årtier af 1800-tallet synes strømmen at være vendt, og Nordjylland modtog en markant indvandring af nordmænd til såvel maritime som agrare erhverv. Specielt for denne sidste type indvandring kan vi iagttage, at den var ledsgaget af optagelsen af en række norske kulturelementer i enkelte nordjyske miljøer (Holm 1983b). Kontakten var nok kun kulturelt mærkbart i sådanne specialiserede skudehandelssamfund som de vendsselske og thylandske ladepladser. I øvrigt skal vi næppe forestille os, at kontakten omkring havene blev drevet længere end til tilfældige giftermål og indslag af enkelte karaktersiske genstande som norske støbejernsovn, der i kystmiljøer synes at foreligge i usædvanligt stort tal. Kontaktene i havnene var ellers mundtlige, og desværre synes der ikke at være optegnet egentligt traditionsstof. Sørlandske digte og fortællinger som Jens Christian Larsens fra Vendsyssel giver et vist litterært stof, som endnu ikke er udnyttet.

5. Handelens differentiering: verdensmarkedet og oplosningen af det gamle handelsmønster efter 1840

Suget fra verdensmarkedet, som blev mærkbart med 1830ernes stigende konjunkturer, opbød efterhånden de traditionelle handelsmønstre og tvang de nationale stater til at udvikle specialiserede strategier for at få andele i det generaliserede euro-

pæiske/amerikanske marked. De traditionelle behov for tømmer, jern og fødevarer eksisterede naturligvis fortsat, men den bilateral handel var ikke længere den eneste mulige løsning. Amerikansk korn, finsk tømmer og britisk jern blev hårdé konkurrenter.

Provinskøbmændene kom nu for alvor med i udenrigshandelen i Danmark, men specielt i Norge og Sverige fik udenrigshandelen nu en helt dominerende stilling. Sørlandet fik en omfattende tømmerekspert, og landskabets sejlskibsflåde blev den dominerende handelsflåde også for svensk udførsel. Således gik en stor del af Göteborgs og Uddevallass udførsel ud på norske skibe. Byer som Arendal og Kristiansand vandt sig fremgang og formuer efter 1840. Ganske vist syntes deres sejlskibe forældede i den nye dampskibsalder, men til 1880erne var de i stand til at konkurrere på de internationale fragtruter med deres lave lønninger og gode mandskab. For så vidt var grundlaget for denne vækst i søfarten i alle tre lande blevet lagt i den tidligere periodes indenrigs- og mellemrigshandel. Denne baggrund fremgår slænde af det forhold, at helt frem til o. 1860 blev f. eks. Thisteds skibe overvejende bemandet af folk fra de gamle skudehandlere. Men selv om der var kontinuitet, var bruddet med de gamle kontaktmønstre slænde og afgørende. I tiden ca. 1840-80 blev grundlaget lagt for de nordiske landes integration i verdensmarkedet, og specialiseret eksport til England og kontinentet blev grundlaget for væksten i de traditionelle erhverv som landbrug, skovbrug, fiskeri og søfart i langt højere grad end for det nye erhverv, industrien, der foreløbig måtte protekteres og afsætte til det indenlandske marked. Således var den nationale Kattegat-Skagerrak-traffik blevet af beskeden interesse.

Selve denne omstilling bør dog studeres nærmere, og vi bør være opmærksomme på, at også omstillingen kunne afstedkomme overaskende nye indsalg af regionalt samarbejde. Det gjaldt således handelen med uld fra Jylland til Halland (publiceres af Cornell, i Meddelelser nr. 10) og tøndehandelen fra Flekkefjord til Bohuslen (Abrahamsen, publiceres i Meddelelser 9). Men i det lange perspektiv repræsenterede de ikke fremtiden.

6. Den afledte fragtfart: småskibsfart under nye betingelser

Den gamle regionale handel fik dog i to henseender et efterspil af kortere og længere varighed. I direkte forlængelse overlevede skudehandelen ved den vendssysseliske kyst (men ikke i Thy), specielt i et par ladesteder som Løkken, Blokhus og Lønstrup,

hvor de endnu eksisterende købmandsgårde og pakhuse vidner om, at denne handel endog havde gode kår fra 1840 til 1880. Landbrugsudførslen spillede en stigende rolle i denne tid, og specielt kød og smør vejede nu mere til i regnskabet. Der var udpræget tale om en nichehandel, som overlevede så længe som den elendige kvalitet og de lave priser endnu kunne finde et marked. Afsætningen forøgik ved, at skipperen sejlede fra bygd til bygd ved den norske kyst, indtil en handel kunne etableres. Størst afsætning synes dog at være sket omkring Arendal. I 1880erne ophørte næsten al handel, hvad enten det nu var et resultat af stigende levefod i Norge og dermed mindre efterspørgsel efter harsk smør, eller det havde sammenhæng med omstillingen af også nordjysk landbrug til det engelske marked. Først så sent som i 1908 lagde den sidste skudehandler i Løkken op og brændte sin båd og sit arkiv. På lignende vis overlevede den gamle danmarksfart fra Sørlandet. Centret for denne handel blev forskudt fra den østlige kystlinje Arendal - Risør til kysten vest for Kristiansand. I et enkelt sogn, Søgne, var der i 1865 hele 37 skudre i danmarksfart, og ikke mindre end 55 gårdbrugere havde anpart i disse skudre. Trafikken gik nu især til Limfjords-egnen, og besørgedes i stor udstrækning af midaldrende tidligere langfartssømænd, som på trods af en beskedten indtjening holdt denne handel oppe helt til omkring 1920 (Itry 1969: 194).

Ved siden af dette levn udvikledes der også helt nye trafikmønstre med de små jagter, ligeledes organisert i partredereier. Norske skipere bedrev fragtfart mellem polske østersøhavne med korn og engelske og skotske havne, hvor der blev hentet kul. Bohuslenske både fik andel i opblomstringen af markedet omkring Göteborg, både langs den svenske kyst og op ad kanalsystemet. Danske småbåde besjøjlede især København, men sørgede også for en stor del af den tunge trafik mellem provinskøbstæderne, som jernbanerne endnu ikke kunne overtage. Nordjylland fik dog kun en ringe andel af denne trafik, som især udvikledes på "pære-

- "skudderne" fra Fyn og østersøerne, som allerede i 1700-talet, som vi så ovenfor, havde specialiseret sig på københavnerfart. Hovedsagelig var denne trafik baseret på hvad jeg vil kalde et fragtfart, altså transport af levnedsmidler til byerne og tunge transporter af byggematerialer og brændsel til byerne, som var igang med deres industrialisering. Det var en trafik, som kunne overleve så længe som de indlandske kommunikationslinjer ikke var tilstrækkelig udbygget, altså omkring jernbaner og i det 20. århundrede lastbiler. Først i tiden efter 2. verdenskrig blev denne fragtfart helt udkonkurreret.
- Selv om den regionale kontakt altså var ophørt, oplevede mange skippersamfund en smuk blomstringssfase i forbindelse med den afledte fragtfart. Det blev attraktivt at vie hele sit mandlige livsforløb til havet, omend hustruerne dog ofte sikrede subsistensen ved at dyrke et mindre jordareal. Erhvervsskellene mellem indlandet og kysten blev altså skarpare i denne periode, svarende til at skipperne nu kun i begrænset grad transporterede lokale produkter. Bondeejladserne blev omformet til fragtfart (Hasslöf 1966: 100-1). Mens den gamle regionale trafik havde skabt et udsyn, der rakte fra den ene kyst til den anden, blev de nye skippersamfunds blik vendt mod hele Nordeuropa og til storbyerne. På denne led blev udsynet i nogle samfund udvidet, men det var også klart, at denne trafik var andenrangs – den var en reaktion på byernes behov, hvor den gamle trafik var opstået i et nært samspil mellem bønderne og kysten.
- Også denne fart kunne fortjene nøjere undersøgelser inden for vort projekt – ikke blot med henblik på at konstatere i hvilken grad der trods alt oprettholdtes regionale forbindelser, men også for at undersøge dette fænomen som et led i de fælles erfaringer omkring de to have.
- Anvendt litteratur
- Braudel, F. 1972: The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II, London
- Dyrvik, S. m. fl. 1979: Norsk økonomisk historie 1500-1970 I, Oslo
- Grill, E. 1946: Den nordhålländska bondeseglitionen 1645-1700, Studier tillägnade Curt Weibull, Göteborg: 167-94
- Haahr Carlsen, D. 1981: Skudehandel mellom Nordjylland og Sydnorge. Fra bondehandel til handelskapitalisme?, Kattegat-Skagerrak-symposiet 1981, dupl.
- Hasslöf, O. 1966: Sjöfart och privilegier, Handels- och Söfarts-museets Årbog: 71-104
- Holm, P. 1983a: De skånsk-hallandske bondeoprör, Hæfter for Historie 5: 69-89
- Do. 1983b: Forbindelse over Skagerrak. Vendsyssels norske kontakt, Meddelelser 2: 14-30
- Do. 1985a: Kampen om det som ingen ejer. Om rettighederne til den øde jord indtil 1241 som baggrund for den tidige middelalders bondeoprør, Til kamp for friheden, ed. J. Würtz Sørensen, Aalborg (under udgivelse)
- Do. 1985b: Fiskernes kontakter over Kattegat og Skagerrak, Meddelelser 9 (under udgivelse)
- Holmberg, Å. 1963: Perioden 1550-1880, Bohusläns historia, ed. E. Lönroth, Göteborg: 147-364
- Hvidfeldt, J. 1935: Skudehandelen i det 17. Aarhundrede, Jyske Samlinger 5:I
- Koht, H. 1975: Norsk bondereisning, Oslo
- Lönroth, E. 1963: Bohusläns medeltid, Bohusläns historia, ed. E. Lönroth, Göteborg: 70-146
- Masdalen, K. O. 1983: Endringer i skutehandelen mellom Arendal og Nord-Jylland i perioden 1800-1820, Meddelelser 2: 6-13
- Monrad Møller, A. 1981: Fra galeoth til galease, Esbjerg Sandklef, A. 1966: Halländsk sjöfart i danska arkiv, Handels- och Söfatsmuseets Årbog: 239-60
- Do. 1973: Allmogesjöfart på Sveriges västkust 1575-1850, Lund Stoklund, B. 1972: Tømmerskuderne på Læsø, Handels- og Söfarts-museets Årbog: 153-93
- Swensson, M. 1969: Bondehamnar i nordvästra Skåne och Blekinge under 1600-talet, Historisk Tidskrift, Kbh.:45-95
- Sætra, G. G. 1984: Skutehandelen i Nedenes. Kampen om liggedagsordningen og Nedenes-priviliegene 1723-1756, Skog och brännvin, ed. K. Bäck m. fl., Oslo: 304-44
- Try, H. 1969: Gardsskipad og bondenærings, Oslo
- Tvede-Jensen, L. 1985: Klement-fejden. Baggrund, forløb, konsekvenser, Til kamp for friheden, ed. J. Würtz Sørensen, Aalborg (under udg.)
- Vollen, R. 1984: Dansk innvandring til Agder, Meddelelser 7: 15-32
- Barfoed, J. H. P. 1967: Danmark-Norges handelsflåde 1650-1700, Søhistoriske Skrifter VI, Kbh.
- Bjurling, O. 1945: Skånes utrikessjöfart 1660-1720, Lund Boje, P. 1977: Danske provinskøbmænds væreinstnins og kapitul-forhold 1815-1847, Viborg

Rolf Andreassen:

ENDRINGER I SKIPSFARTEN MELLOM KRISTIANSAND OG DANMARK I
PERIODEN 1844 - 1865

I denne artikkelen skal jeg rette søkelyset mot skipsfarten mellom Danmark og Kristiansand tollsted 1844-1865. Undersøkelsen har to formål; en kartlegging av omfanget av skipsfarten og endringer i denne, samt et forsøk på å beskrive den såkalte "skutefarten" eller "Danmarksfarten" i nevnte periode.

Inn- og utgående tollbøker for Kristiansand tollsted gir gode opplysninger om omfanget av skipsfarten, og våd en analyse av disse data kan eventuelle endringer i handelsforbindelsens avleses. Hvem dominerte handelen mellom Kristiansand og Danmark i perioden? Hvor stor var den geografiske spreningen av losse og lastesteder i Danmark? Hva var viktigst for handelen, norsk trelast eller dansk korn og fedevarer?

Når det gjelder "skutehandelen", synes det klart at begrepet trenger en presisering. I dansk og norsk litteratur om emnet er det blitt lagt vekt på at handelen ble drevet med små skuter, eid av selvstendige skutehandlere eller skipper/redere. Varene ble byttet eller solgt direkte til forbrukere, uten fordyrende mellomledd. Fram til 1814 var dessuten handelen regulert av en rekke bestemmelser som skulle fremme vareutvekslingen. Her skal bare kort nevnes det som ble kalt "Nedenes Lens Privilegier" fra 1586.¹ Denne bestemmelsen ga kystbefolkingen på Sørlandet rett til å seile til Nordstrand i Danmark med tømmer og selge det i bytte mot korn til eget bruk. Det ble også innført bestemmelser om liggedager for skutene, slik at de hadde tid til å selge sine produkter.²

Etter 1814 ble forutsettingene for handelen mellom Danmark og Norge radikalt endret. Høye tollmurer på korn, matvarer, trelast

og andre vareslag hindret vareutvekslingen. Først da det ble innngått en handelstraktat mellom Sverige/Norge og Danmark i 1826, ble grunnlaget lagt for en normalisering av handelen. Men fortsatt var tollsatsene høye.

Ordningen med 14 liggedager for skip som kom til Kristiansand med korn og matvarer, ble gjenninført i 1815. Dette vakte sterkt motstand hos handelsborgerne, og allerede i 1824 ble antallet 3 liggedager redusert til fire. I 1836 ble ordningen avskaffet.

Fra 1840-årene ble tollsatsene gradvis redusert som følge av en mer liberal og frihandelsvennlig økonomisk politikk i Norge.

Kildematerialet til denne undersøkelsen har bestått av inn- og utgående tollbøker for Kristiansand tollsted for årene 1844 og 1865. I tillegg har jeg brukt de offisielle statistikker over skipsfarten i Norge for årene 1844, 1854 og 1864.

Tollregnskapene må anses å være pålitelige når det gjelder registrering av inn- og utgående skuter. Det samme må sies om eksporten av norske masseartikler som trelast, fisk og eikebark. Mulighetene for tollsvik var små på disse områdene. Når det gjelder importen av varer med lite volum og stor verdi, var mulighetene for smugling mye større. Av slike varer kan nevnes kaffi, te og brennevin. Kystlinjen omkring Kristiansand skapte store problemer for tolloppsynet på grunn av de mange store og små fjordarmer. Omfanget av eventuell smugling kan ikke tallfestes. Det må derfor være nok å fastslå at oppgavene over importen fra Danmark var absolutte minimumstall. De offisielle statistikkene over norsk skipsfart på Danmark fra Kristiansand stemmer heller ikke helt med opplysningsene i tollbøkene.

Omfanget av skipsfarten

Det kan med en gang slås fast at trelasthandelen hadde langt større volum enn importen av korn og fedevarer fra Danmark. Skutene kom i stor utstrekning til Kristiansand for å laste, ikke losse. Dette gjaldt da spesielt de danske skutene som kom med last til andre havner i Norge, men som tok returlast fra Kristiansand.

I 1854 kom omlag 80% av skutene i ballast. De aller fleste skutene hadde full last ut, mens derimot innkommende skuter hadde svært varierende varekanta. Samlet drektighet på skutene gir derfor ikke korrekt bilde av importen. Økonomisk sett hadde trelasteksporten fra Kristiansand større betydning enn importen, både for norsk og dansk skipsfart.

Tabell 1. Skuter med last. Antall anløp og samlet drektighet.

| | N o r s k e | | D a n s k e | |
|------|-------------|---------|-------------|----------|
| | Inn | Ut | Inn | Ut |
| 1844 | 61 | 745 kml | 96 | 1606 kml |
| 1854 | 67 | 574,5 " | 380 | 3752 " |
| 1864 | 68 | 452 " | 115 | 745 " |

Kilde: NOS 1844, 1854 og 1864.

Danskene dominerte skipsfarten til og fra byen i 1844. Ti år senere var rollene byttet, men den norske dominansen var svak. I 1864 var omfanget av skipsfarten svært redusert, og omrent likt fordelt på de to landes skuter. Når det gjelder året 1864, må en dessuten huske på at Danmark det året var i krig med Preussen, med negative virkninger på skipsfarten. Allerede i 1865 var samlet utdeklarert drektighet på 3340 kml, hvorav litt over 2000 kml. gikk på norske skuter.

Størrelsen på skutene

En utregning av gjennomsnittlig drektighet kan si noe om eventuelle strukturendringer innen skipsfarten, men heller ikke mer. Som grunnlag for tabell 2 har jeg brukt utgående skuter fra Kristiansand, da disse hadde det største antallet for alle tre årene.

Gruppeinndelingen er viktig, og kunne ha vært gjort annetledes.

Tabell 2. Gjennomsnittlig drektighet.

| | Norske | Danske | N o r s k e | D a n s k e |
|------|---------|---------|-------------|------------------------|
| 1844 | 16,7 km | 16,4 km | År 1844 | År 1865 |
| 1854 | 9,9 " | 17 " | 0,0-5 | 57,5 4,3% |
| 1864 | 6,5 " | 13 " | 5,5-15 | 271,5 20,4% |
| | | | 15,5- | 1002 75,3% |
| | | | | 941,5 46,8% 1446 77,2% |
| | | | | 708 53,2% |

Gjennomsnittsstørrelsen på norske skuter i fart mellom Danmark og Kristiansand falt dramatisk i perioden. Tollbøkene viser et stadig større antall små slupper på 4,5 km fra andre halvdel av 1840-tallet. Disse sluppene ble bygd i en periode med stigende priser på norsk tømmer, og reduserte tollsatser. Dette skapte muligheter for de som ønsket å skaffe seg en skute til arbeid og fortjeneste. Det synes som om nisje i fraktmarkedet kom til syne, og at mulighetene ble tatt vare på av initiativrike menn. I Søgne, en bygd like vest for Kristiansand, var det i 1854 en flåte på hele 32 slupper som drev med handel på Danmark.⁴ De aller fleste var på 4,5 km, bygd slik at losplikten ble unngått. Kapitalsatsningen på en slik skute var relativt liten, omkring 500-600 spesidaler, og risikoen ble fordelt på flere partshavere. I 1864 hadde skipsfarten fra Kristiansand et meget stort innslag av små Danmarksupper eid av partsredere i Søgne.

Søgne

Størrelsen på de danske skutene var i gjennomsnitt relativt stabil i perioden. Det var svært få små slupper på under 5 km. Skutene fra Kitmøller, som var svært aktive i farten på Kristiansand, var som regel på 11 eller 11,5 km. Mot slutten av perioden viste gjennomsnittsstørrelsen en svak nedgang.

For å få fram et mere nyansert bilde av de to lands skuter i perioden er det hensiktsmessig å gruppere skutene etter størrelse, og se hvor stor andel de enkelte skutekategorier hadde av skipsfarten. Da 1864 var et år utenom de vanlige, på grunn av krigen, har jeg valgt å ta utgangspunkt i årene 1844 og 1865. Tallene gir samlet drektighet og prosentvis andel av den totale utgående skipsfart.

Tabell 3. Prosentvis andel av skipsfarten.

| | N o r s k e | D a n s k e |
|--------|-------------|------------------------|
| km | År 1844 | År 1865 |
| 0,0-5 | 57,5 4,3% | 788 39,2% |
| 5,5-15 | 271,5 20,4% | 279 13,9% |
| 15,5- | 1002 75,3% | 941,5 46,8% 1446 77,2% |
| | | 708 53,2% |

Tallene i tabell 3 viser helt klart at innslaget av norske skuter på under 5 km. hadde vokst meget sterkt i perioden, og at en stor del av skipsfarten fra Kristiansand gikk med disse sluppene i 1865. En slik ekspansjon for de små skutene kan ikke ha skjedd tilfeldig. Årsaken til en slik utvikling skal jeg ikke forsøke å klarlegge her og nå, men sannsynligheten er stor for at det var økonomiske betingelser for småskipsfart som ble så gode at stadig flere våget å satse på skuter.

Dansk skipsfart viste ikke den samme utvikling i farten på Kristiansand. Men skutene i størrelse fra 5,5-15 km doblet sin relative andel av markedet på bekostning av de større skutene.

Laste og lossesteder i Danmark

Ut fra det som tidligere er skrevet om skutehandelen, skulle en vente at norske skuter i utstrakt grad lastet og losset på østkysten av Danmark, i det som er blitt betegnet som Nordstrand. I 1820 skal f. eks. 90% av skipsfarten fra Arendal ha vært rettet mot dette området.⁵ Østkysten av Danmark er blitt viet liten eller ingen oppmerksomhet. Vi skal nå se på de viktigste lossestedene for skutene i 1844.

Det viktigste markedet for trelasten fra Kristiansand, som omfattet også bygdene rundt, var uten tvil Fyn og østkysten av Danmark. Dette gjaldt såvel norske som danske skuter.

Tabell 4. De viktigste lossteder 1844. Utgående skip fra Kristiansand.

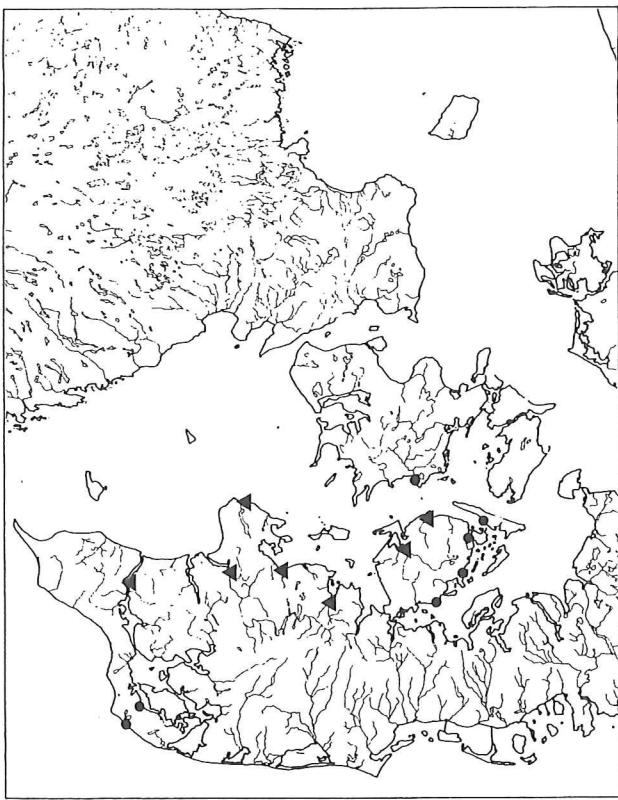
| N O R S K E | | Samlet | | D A N S K E | | Samlet | | |
|-------------|--------|----------|------------|-------------|-----------|--------|--------|----------|
| Sted | Antall | drekthet | Sted | Antall | drekthet | Sted | Antall | drekthet |
| Odense | 15 | 316 kml | Svendborg | 12 | 292,5 kml | | | |
| Nyborg | 10 | 186 " | Korsør | 8 | 204,5 " | | | |
| Horsens | 8 | 147 " | Klitmøller | 17 | 188,5 " | | | |
| Århus | 11 | 131 " | Faaborg | 6 | 173,5 " | | | |
| Aalborg | 7 | 130 " | Assens | 4 | 100 " | | | |
| Grenaa | 11 | 110 " | Rudkøbing | 7 | 127 " | | | |
| Randers | 10 | 106 " | Thisted | 9 | 93 " | | | |

Vestkysten av Danmark hadde i 1844 bare 11 anløb av norske skuter fra Kristiansand, hvorav 5 anløp til Ringkøbing. For de danske skutene var forholdet noe annetledes. Løkken hadde 16 anløp, Vigø 10, i tillegg anløpene på Klitmøller og Thisted som er nevnt i tabell 4. Men skutene var relativt små og er derfor ikke med på tabellen, som er ordnet etter drektighet. Frekvensen av anløp for de enkelte skuter viser lave tall. Bare 8 norske skuter hadde mer enn tre turer til Danmark. Ti danske skuter hadde tilsvarende tall.

Tabell 5. De viktigste lossteder 1865. Utgående skip fra Kristiansand.

| N O R S K E | | Samlet | | D A N S K E | | Samlet | | |
|-------------|--------|--------------|------------|-------------|--------------|--------|--------|--------------|
| Sted | Antall | Sum drekthet | Sted | Antall | Sum drekthet | Sted | Antall | Sum drekthet |
| Horsens | 28 | 503,5 kml | Klitmøller | 17 | 170,5 kml | | | |
| Aarhus | 18 | 373,5 " | Hjerting | 9 | 166,5 " | | | |
| Thisted | 49 | 265,5 " | Ringkøbing | 11 | 140,5 " | | | |

Kort I. De viktigste lossteder 1844. Utgående skip fra Kristiansand til Danmark.



Kort II. Viktigste lossesteder 1865.

Tabell 6. Lossesteder norske skuter på 4,5 km^l 1865.

| Sted | Antall | Sum drektighet |
|----------|--------|-----------------------|
| Thisted | 43 | 193,5 km ^l |
| Struer | 30 | 135 " |
| Aalborg | 21 | 94,5 " |
| Skive | 17 | 76,5 " |
| Nykøbing | 11 | 49,5 " |

Ved siden av en strukturændring av skipsfarten fra Kristiansand med norske skuter i retning av mindre skuter, skjedde også en radikal endring med hensyn til destinasjonssteder i Danmark. De større skutene, over 15 km^l, gikk stort sett til Horsens og Aarhus. Fyn hadde bare anløp av to norske skuter. De mindre skutene gikk nesten utelukkende til steder i Limfjorden, og frekvensen på seilingene var økt i forhold til i 1844. 6–8 anløp på hver skute var vanlig, og enkelte skuter gikk nærmest i regulær rute på samme sted. Utøvsel av tømmer skjedde for egen regning, og det samme gjaldt importen av korn, smør og fedevarer. Store partier av korn og smør ble av og til førtollet av kjøbmenn i Kristiansand.

Også dansk skipsfart fra Kristiansand i 1865 var mer rettet mot vestkysten av Danmark enn i 1844. Ingen dansk skute gikk verken til Svendborg eller Korsør i 1865. Derimot hadde Fanø, Thisted, Struer, Lemvig og Vigso fått økt betydning.

I artikkelen har jeg hittil konsentrert oppmerksomheten om utgående skuter. Inngående skuter var i det alt vesentlige de samme som gikk fra Kristiansand. Når det gjelder lastesteder i Danmark, så var i regelen destinasjonsstedet i Danmark også lastested, om ikke skuta returnerte i ballast.

Innledningsvis nevnte jeg at begrepet "skutefart" trengte en presisering. På grunnlag av data fra tollbøkene har det vist seg at inslaget av norske skuter på under 5 km^l økte. Både på 1840- og 1850-tallet fraktet disse skutene stort sett trelasten for kjøpmenn og trelasthandlere i Kristiansand. På 1860-tallet var forholdet

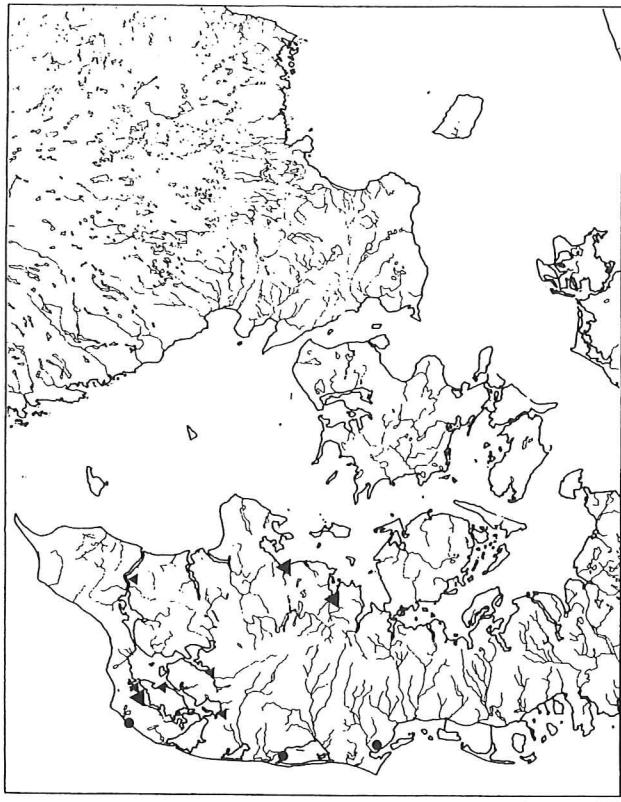
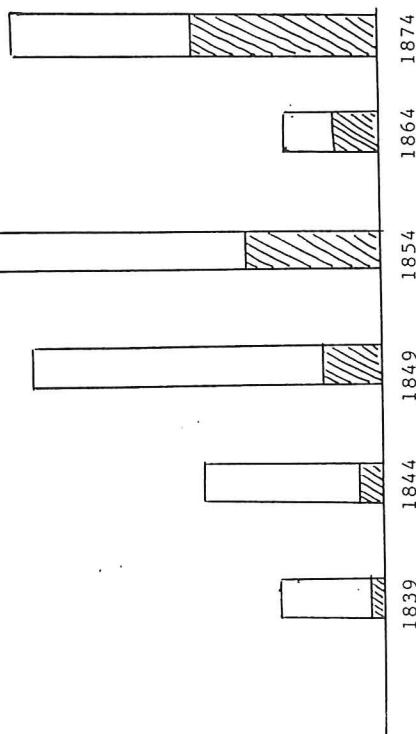


Diagram 1. Den norske skutefartens andel av skipsfarten.



omsnudd. Nå var det skuteskipperne/eiere som eksporterte og importerte for egen regning. I 1874 var skutene ofte på 8, 8½ og 9 kommersellester. Norsk "skutehandel" eller "Danmarksfart" kan da defineres som: Skipsfart mellom Sørlandet og Danmark med små seilskuter på under 10 kml, drevet av selvstendige skuteeiere. De danske skutehandlere i Klitmøller, Vigso og andre steder langs vestkysten hadde som regel skuter på mellom 10-15 kml.

Oppsummering

En gang på 1840-tallet har den økende prisene på norsk tømmer, samt nedslag i tollsatsene, ført til en økt motivasjon hos bønder, skogeiere og andre til å satse på skutefart. Markedet lå åpent for den som tok sjansen, og dersom en skuteeier var heldig med sin investering, fulgte andre hans eksempl. Skutenavnene bar preg av at eierne satte sin lit til lykken og hellet, og at de ville prøve seg på noe nytt. Noen skutenavn fra Søgne kan illustrere dette: "Haabet", "Forsøget" og "Lykkens Prøve".

Utviklingen av norsk skipsfart generelt, med åpningen av nye markeder for norsk skipsfart som følge av ophevelsen av navigasjonsakten, ga de små skutene en nisje i fraktmarkedet. Krimkrigen førte med seg gode fraktrater, og de nøytrale stater sto i en spesielt gunstig stilling. Videre ble det lettere for folk på landet å drive næringsvirksomhet, og sagbruksprivilegiene bortfalt i 1860. Skuteskipperne kunne kjøpe opp skogteiger for uthogst, og siden eksportere tømmeret. Kjøp av tømmer fra andre var også utbredt. Som følge av de bedre vilkår for småskipsfart ble en rekke små Danmarksfartøy bygd. Skutefarten gjenoppstod etter å ha ligget nede som følge av de ugunstige ytre betingelsjer.

Varestrommen til Kristiansand fra Danmark endret karakter i løpet av perioden. Innførsel av levende hornkveg, får og svin var meget sjeldent på 1840-tallet. I 1865 kom ofte skutene med store flokker av levende dyr. Det største antallet levende griser i en last som jeg har funnet, var 93. Skutene hadde en luke foran hvor dyrene ble lastet inn og losset ut. Etter muntlige overleveringer skulle ballaststanden som dyrene gikk på ha vært et godt gjemmemsted for innsmuglede varer. Korn, smør, gryn, egg, salt flesk og kjøtt var de viktigste importvarrene. Mot slutten av perioden økte importen av hvete og havre. Importen av korn, poteter og andre varer steg i perioder med dårlige avlinger i Norge. Det hendte at tollen ble opphevet for en periode for en bestemt vare det var mangl på. Vanligvis skjedde dette når kjøpmennene importerte varene på kredittopplag. I 1839 var poteter manglevare i Norge på våren og sommeren. Da ble tollen opphevet, men senere innført igjen på høsten.

Omleggingen av dansk og norsk landbruk i retning av større vekt på husdyrhold og produksjon av melk og kjøtt, fikk store virkninger på importen. Smør, flesk og kjøtt var i 1865 tollfrie, og importen av disse vareslag økte. Om høsten gikk de norske skutene ofte en tur til København, og returnerte med forsyninger av grønnsaker som hodekål, gulrøtter og persillerøtter. På 1840-tallet var import av grønnsaker en sjeldenhets.

Til slutt vil jeg streke under det forhold at skutefarten fra Sørlandet til Danmark synes å ha blitt dominert av to områder innen Kristiansand tolldistrikt, Mandal og Søgne. På 18600-tallet er det blitt skutefartens sentrum fra norsk side. Når det gjelder dansk skutehandel, synes det klart at Klitmøller, Fanø, Vigsø og Ringkøbing hadde en jenv og god forbindelse med Kristiansand.

Noter:

1. N.P. Vigeland: Danmarksfarten fra Sørlandet (Oslo 1936) s. 11
2. Ibid. s. 16
3. S. Steen: Kristiansands Historie (Oslo 1948) s. 65
4. Skipsliste Kristiansand 1854, Tollarkivet-Statsarkivet Kr. sand
5. K. O. Madsalen: "Endringer i skutehandelen", Meddelelser 2/83 s. 12

Kilder:

- Inng./utg. tollbøker 1839, 1844, 1849, 1854. Statsarkivet Kristiansand
 Inng./utg. tollbøker 1864, 1865, 1874. Riksarkivet Oslo
 Norges Offisielle Statistikk – 1844, 1854, 1864

Kjell 1-0. Masdalen:

ARENDALS SKIPSFART FRA NAPOLEONSKRIG TIL KRIMKRIG 1800-1856

I løpet av den aktuelle perioden gjennomgikk skipsfarten til og fra Arendal flere og dypgrindende endringer. Årene fram til 1807 var en gyllen tid for norsk trelastekspорт, og dermed også for norsk skipsfart. Takket være dansk/norsk nøytralitet kunne de norske trelasteksportører og redere utnytte en europeisk krigskonjunktur. Britenes bombardement av København, med det påfølgende flåteranet i september 1807, trakk imidlertid Danmark-Norge inn i krigen på Frankrikes side. Følgene var bl.a. britisk blokade av dansk/norske kyster og en umiddelbar og dramatisk nedgang i trelastekspорт og skipsfart. Engelske lisenser og danske leidebrev fikk imidlertid snart skipsfarten i gang igjen, men krigskonjunkturen brå vendinger i fraktrater og pengekurs førte til at krigstidens stabile høykonjunktur utviklet seg til en vill jobbetid.

Etterkrigstidens lavkonjunktur må ses i forhold til gullalderens siste år og lisensfartens hektiske jobbetid. De tørre tall viser at etterkrigstidens eksport slett ikke sank drastisk, men lå på samme nivå som i de jevnt gode 1790-årene. Derimot fant det sted en betydelig omstrukturering innenfor skipsfarten ved en endring i flåtens sammensetning og dens fartsruter. Fartøyenes gjennomsnittlige størrelse sank drastisk, samtidig som farten på de nederlandske og franske markeder i betydelig grad avløste farten på England. Dette hang i vesentlig grad sammen med de høye engelske tollsatser på trelast importert fra Nord-Europa, og som England innførte i løpet av krigen. De nordamerikanske kolonier greide imidlertid ikke å erstatte importen av trelast fra Nord-Europa. Dette, sammen med en bedre utnyttiging av de nederlandske og franske markeder, holdt den norske eksport og skipsfart i gang.

I løpet av 1820-årene kom skipsfarten på Sverige i gang. Mellomriksakten av 1827 og en ny handelsavtale mellom Sverige og England, la grunnen for norsk deltagelse i eksporten av svensk trelast til England. I 1830-årene var krisen overvunnet, men først gjennom en regulering av den norske valuta ved at daleren ble sølvfestet i 1842, samtidig som de engelske tollsatser ble nedtrappet, gikk norsk trelastekspor og skipsfart inn i en ny gullalder. I 1849 opphevet England navaugsjonsakten, i 1850 fulgte Nederland etter, og da den helt avgjørende nedsettelsen av trelasttollen på det engelske markedet kom i 1851, kunne den norske skipsfarten fullt ut utnytte den internasjonale høykonjunkturbølgen som kulminerte under Krimkrigen 1854-1856. Den arendalske skipsfarten visste å utnytte de nye mulighetene som forelå.

Skipsfarten i de nære havområder, Skagerrak og Kattegat, gjennomgikk også drastiske endringer. I løpet av Napoleonskrigene overtok nordmennene nesten fullstendig farten på Nord-Jylland, samtidig som seilasen endret karakter ved å koncentrere seg om Nordstrand-området. Fartøyenes gjennomsnittsdrektighet sank drastisk. Denne omleggingen i Danmarksfarten holdt seg til en viss grad etter krigen, men i slutten av perioden fant den mer tilbake til mørket fra før Napoleonskrigene, samtidig som den tiltok i styrke.

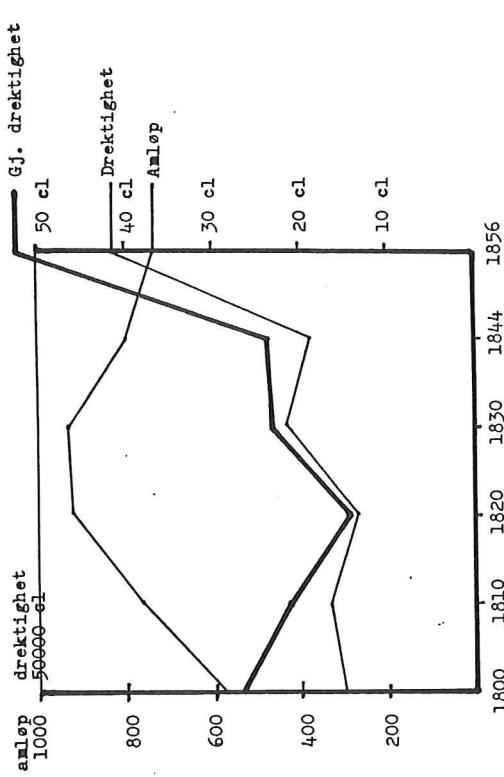
presentasjonen av materialet, er at Grimstad tolldistrikt ble skilt ut fra Arendal tolldistrikt i 1816. I 1820 utgjorde det totale antall fartøy deklareret i Grimstad ca. 1/3 av fartøyene deklareret i Arendal. Dette må tas i betraktning ved sammenligning av de oppgitt tallstørrelser i 1810 og 1820.

Videre er det en svakhet ved presentasjonen av tallmaterialet at bare ett år for hvert 10-år er undersøkt. Endringene i de mellomliggende år fanges ikke opp og en kan stille spørsmål ved materialets representativitet. Da det imidlertid er denne artiklens intensjon å forsøke å vise utviklingens mer varige tendenser, har jeg nøyd meg med å undersøke materialet for de nevnte årene.

1. Skipsfartens størrelse med endringer over tid.

Skipsfarten på Arendal, dens størrelse og endringer over tid, kan beskrives ved hjelp av tabeller og grafiske kurver, som viser antall anløp, anløpene totale drektighet og gjennomsnittsdrektigheten.

Fig. 1: Inndeklarerete anløp, totale drektighet og gj. drektighet 1800-1856.



Farten på svensk vestkyst var gjennom første del av perioden sporadisk og ubetydelig. Fra midten av 1820-årene tok imidlertid denne farten seg opp som et ledd i den internasjonale fraktfart, og utvidet sitt operasjonsområde til også å omfatte svenske Østersjøbyer. Farten på svensk vestkyst som en del av den svensk-norske nærhandel, forble imidlertid gjennom hele perioden sporadisk.

Inn- og utgående tollregnskap for Arendal for årene 1800, 1810, 1820, 1830, 1844 og 1856 utgjør hovedkildene til denne artikkelen.¹ Tradisjonelt tillegges tollregnskapenes talloppgaver liten trovridighet. En må regne med at atskillige fartøy, særlig små Danmarks-skipper, i betydelig grad unndro seg tolldeklarering. Det er imidlertid liten grunn til å tro at de tendenser over tid som tollregnskapene framviser, ikke skulle gjenspeile de viktigste endringer i skipsfarten på Arendal. Et annet forhold som kompliserer

Tab.1: Inn- og utdeklarerete anløp, totale drektighet og gj. drektighet 1800–1856.²

| | 1800 | 1810 | 1820 | 1830 | 1844 | 1856 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | I | U | I | U | I | U |
| Anløp | 568 | 556 | 761 | 732 | 925 | 951 |
| Total drekt. | 15218 | 13501 | 16078 | 14273 | 13272 | 13401 |
| Gj. drekt. | 26,8 | 26,3 | 21,1 | 19,5 | 14,3 | 14,1 |
| | | | | 23,0 | 20,8 | 23,6 |
| | | | | 23,0 | 24,2 | 24,2 |
| | | | | | 57,2 | 46,2 |

Fra 1800 til 1820 steig det totale antall fartøy deklarert i Arendal sterkt, for så å synke igjen mot slutten av perioden. Den totale drektigheten som anløp Arendal lå på et forholdsvis jevnt nivå fram til 1820, steg så til et noe høyere nivå i 1830- og 1840-årene, før så å stige sterkt fram mot 1856.

Dersom Grimstad tolldistrikt ikke var blitt skilt ut i 1816, ville talloppgavene for anløp og drektighet ha ligget ca. 1/3 høyere i 1820. Gjennomsnittsdrektigheten på de fartøy som anløp Arendal sank sterkt fra 1800 til 1820, steg fram mot 1830- og 1840-årene og enda sterkere fram mot 1856. I løpet av første halvdel av perioden deklarereres det i Arendal et stadig stigende antall fartøy av stadig mindre gjennomsnittsdrektighet, mens utviklingen i siste halvdel av perioden går den motsatte vei, da deklarereres det et stadig synkende antall fartoyer av stadig større gjennomsnittsdrektighet. Vi skal se nærmere på dette forhold nedenufor, men først undersøke hvordan skipsfarten til og fra Arendal fordelt seg på de forskjellige destinasjonsområdene.

2. Skipsfartens destinasjon

- For å vise skipsfartens destinasjon har jeg gruppert anløpsstedene inn i sju områder:
- a. Norge
 - b. Nord-Jylland
 - c. Danmark forøvrig
 - d. svensk vestkyst
 - e. Sverige forøvrig
 - f. Europa forøvrig
 - g. øvrige verden

Tabellene og figurene nedenfor viser skipsfartens destinasjon ved hjelp av antall anløp deklarerert for de forskjellige destinasjonsområdene og den totale drektighet fordelt på disse områdene.

Fig.2. Forskjellen i antall inn- og utdeklarererte fartoyer for destinasjonsområdene 1800–1856.

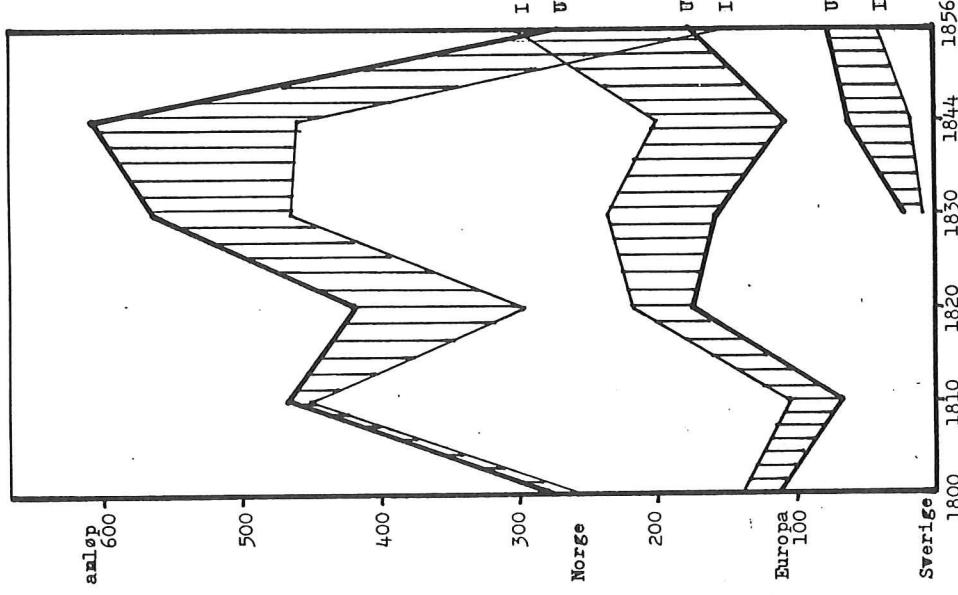


Fig. 3. Forskjellen i den totale inn- og utdekkerte dretkighet for destinasjonsområdene.

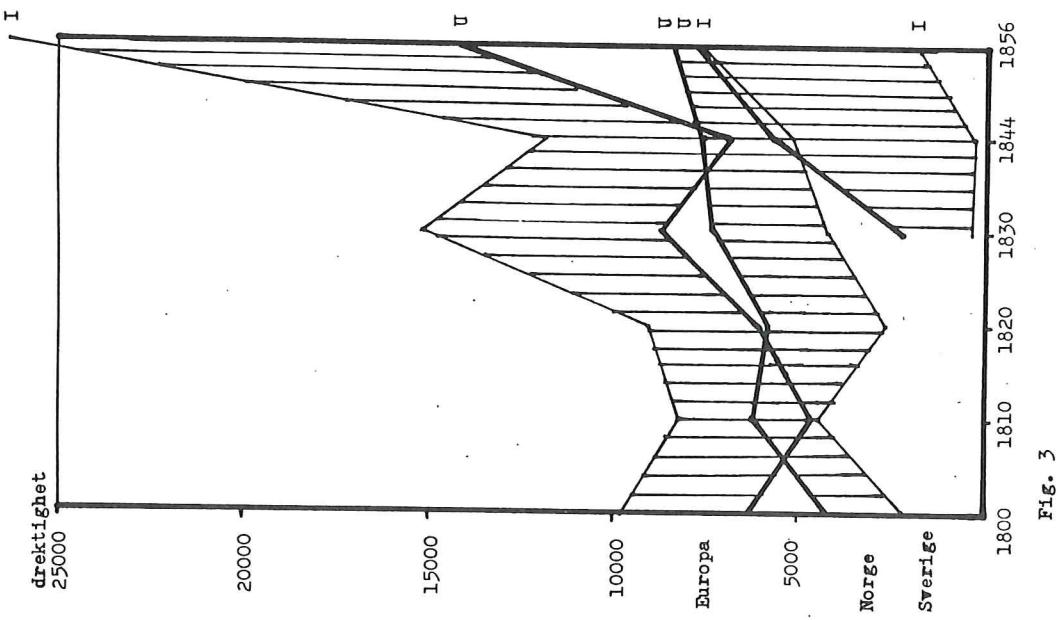


Table 3. Imm - og utdeklarerte farteryers totale direktighet fordelt på destinasjonsgraderne 1800-1856.

Tab.2. Inn- og utdelklatrerte farterøyer er antall anløp fordelt på destinasjonsmårdene 1800-1856.

2.1. Skipsfarten på det øvrige Norge

Farten på det øvrige Norge viser totalt sett en farholdsvis jevn stigning gjennom perioden, når det gjelder utviklingen av fartøyenes totale drektighet. Derimot viser utviklingen i antall fartøy som anløp Arendal en sterkere variasjon. Den har en betydelig topp i 1810 og 1844 og et drastisk fall fram mot 1856. Den sterke stigningen i 1810 må forklares ved hjelp av en konvensjon om Danmarksfarten. Fartoyer fra det sørnafjeldske Norge kom til Arendal for å hente korn importert fra Danmark, eller gikk via Arendal for å hente korn fra dansk vestkyst.

Det sterke fallet mot slutten av perioden skyldes at kystfarten nå i betydelig grad var overtatt av mer eller mindre regulær fart med dampskip. I 1856 ble det i Arendal inndeclarert i alt 44 anløp av dampskip med en samlet drektighet på ca. 5000 cl., eller ca. 2/3 av den totale drektigheten som anløp byen fra andre steder i Norge. De fleste dampskipene kom fra Christiania og Kristiansand, dvs. anløp i en regulær ruta mellom disse to byene. Dette betyddet en sterkt nedgang i den tradisjonelle kystfarten med mindrjakter og slupper. Gjennom hele perioden utgjorde imidlertid malfarten fra Arendal og til byene østover langs kysten en vesentlig del av kystfarten.

Tabellene og figurene over viser en betydelig divergens mellom antall inn- og utdeklarete fartøy og mellom inn- og utdeklarete drektighet. Gjennom hele perioden ble det deklareret ut flere fartøy og større drektighet enn det ble deklareret inn til byen. I 1800 var forskjellen 20 anløp, i 1820 steget til 87 anløp og i 1856 hele 142 anløp. Dette forholdet peker på en interessant utvikling i den arendalske skipsfart. I begynnelsen av århundret var skipperfarten på Arendal preget av å være en skytteletrafikk mellom byen og destinasjonsstedet, mens den fra og med 1820-årene i langt større grad ble engasjert i den internasjonale fraktfart, der anløp av tredje havn fikk større og større betydning. Det som skjedde var at etter endt vinteropplag i Arendal, gikk fartøyene i større grad enn tidligere til annen norsk havn for å ta inn last for utenrikshavnen. Etter endt seilingssessong

returnerte så fartøyene tilbake til Arendal direkte fra utenriks-havn for å gå i vinteropplag på nytt. Vi skal nedenfor se hvor dan dette forhold gir seg omvendt utslag for utenriksfarten. Forholdet peker altså på at den arendalske skipsfart var i ferd med å gjøre seg mindre avhengig av den direkte varetransporten til og fra Arendal, og i langt større grad begynte å delta i den internasjonale fraktfart.

2.2. Skipsfarten på Nord-Jylland og det øvrige Danmark

Antall fartøy som seilte på Nord-Jylland steg sterkt mot midten av perioden, sank tilsvarende sterkt fram mot 1840-årene, før så igjen å stige mot slutten av perioden. Den totale deklarerte drektighet til og fra Nord-Jylland viser en tilsvarende utvikling, men der endringene over tid er mindre markerte, særlig der som en tar i betraktning at Grimstad dannet eget tolldistrikt fra 1816 av.

Bak disse tallene skjuler det seg imidlertid en dramatisk endring i karakteren av Danmarksfarten i løpet av Napoleonskrigene. Fra å være en fart der dansker og nordmenn deltok noenlunde jevnbyrdig, utviklet den seg til å bli et nesten rent norsk foretagende. Samtidig endret farten seg fra å være noenlunde jevnt delt på dansk østkyst og dansk vestkyst, til nesten fullstendig å koncentrere seg om Nordstrand-området.³ Spørsmålet må bli om denne endringen i Danmarksfarten i løpet av Napoleonskrigene forbare varig.

Tab.4. Fartøyenes hjemsted 1800–1856.

| | 1800 | 1810 | 1820 | 1830 | 1844 | 1856 |
|-----------|------|------|------|------|------|------|
| Norske f. | 38 | 43 | 141 | 144 | 301 | 159 |
| Danske f. | 40 | 39 | 11 | 9 | 15 | 24 |
| SUM | 78 | 82 | 152 | 153 | 319 | 183 |

Tabellen viser at nordmennene dominerte Danmarksfarten også i 1830. Derimot er fartøyenes hjemmehørighet nokså likt fordelt i 1844, mens nordmennene igjen dominerte farten i 1856, om enn ikke så sterkt som under og etter Napoleonskrigene. Tabellen viser også at den danske deltagelsen i farten var langt mer stabil enn den norske.

Tab.5. Antall anløp og drektighet for inngående fartøy fordelt på dansk østkyst og vestkyst 1800–1856.

| | 1800 | | 1810 | | 1820 | | 1830 | | 1844 | | 1856 | |
|-------------|------|-----|------|------|------|-----|------|-----|------|-----|------|------|
| | A | D | A | D | A | D | A | D | A | D | A | D |
| D. østkyst | 44 | 620 | 18 | 307 | 53 | 191 | 30 | 236 | 8 | 120 | 64 | 750 |
| D. vestkyst | 35 | 356 | 134 | 1036 | 266 | 565 | 153 | 598 | 87 | 590 | 125 | 746 |
| SUM | 79 | 976 | 152 | 1343 | 319 | 756 | 183 | 834 | 95 | 710 | 189 | 1496 |

Tab.6. Antall anløp og drektighet for utgående fartøy fordelt på dansk østkyst og vestkyst 1800–1856.

| | 1800 | | 1810 | | 1820 | | 1830 | | 1844 | | 1856 | |
|-------------|------|------|------|------|------|-----|------|-----|------|-----|------|------|
| | A | D | A | D | A | D | A | D | A | D | A | D |
| D. østkyst | 46 | 668 | 15 | 223 | 32 | 139 | 14 | 126 | 9 | 115 | | |
| D. vestkyst | 36 | 363 | 138 | 1091 | 290 | 596 | 157 | 606 | 75 | 430 | | |
| SUM | 82 | 1031 | 153 | 1314 | 322 | 735 | 171 | 732 | 84 | 545 | 164 | 1327 |

Tabellene viser at nordmennene dominerte Danmarksfarten også i 1830. Derimot er fartøyenes hjemmehørighet nokså likt fordelt i 1844, mens nordmennene igjen dominerte farten i 1856, om enn ikke så sterkt som under og etter Napoleonskrigene. Tabellen viser også at den danske deltagelsen i farten var langt mer stabil enn den norske.

Flere forhold ligger trolig til grunn for denne utviklingen.

Etterkrigstiden viste en generell økonomisk depresjon og rederene og kjøpmennene i Arendal fant det brytl verd å delta i Danmarksfarten sålenge kapital og skipstonna ikke kunne nytes fullt ut i farten på Europa. I løpet av krigene var det i Arendal tolldistrikt bygd et utall mindre fartøyer som egnet seg spesielt for farten på Nordstrand-området, og de samme arendalske rederene og kjøpmenn hadde engasjert seg sterkere enn før i Danmarksfarten. Inntil de større markeder igjen fullt ut kunne engasjere deres kapasitet, fant de Danmarksfarten interessant.⁵

At endringene i Danmarksfarten ble såpass varige, må allikevel forklares ut fra andre forhold. Etter krigen ble dansk korneksporrtrettet inn mot nye markeder, særlig mot England og Nederland,⁶ samtidig som Norge i økende grad importerte korn fra Østersjølandene.⁷ At dette nettopp slår ut i farten på dansk østkyst, må ses i sammenheng med den karakterforskjell der var i handelen på østkysten og vestkysten. Farten på dansk østkyst var et ledd i en handelskapitalistisk struktur som i lang større grad var under påvirkning av internasjonale konjunktursvingninger, mens farten på vestkysten (Nordstrandområdet) i hovedsak var å regne for en betydehandel mellom to områder med forskjellige naturressursses, hvis komparative fordeler nettopp kunne utnyttes effektivt gjennom direkte samhandel. I krisetider ville en slik handelsforbindelse være mindre påvirkbar enn den mer markedsrettede handelen, som gikk ut fra de større danske østkystbyene. Den danske deltakelsen i farten på Arendal var hovedsakelig knyttet til importen av korn fra og eksporten av trelast til de danske østkystbyene.⁸ Først når handelen på disse byene igjen tiltar mot slutten av perioden, blir den danske deltakelsen i farten mer

aktiv. Det som skjer i 1850-årene er at importen av korn fra dansk østkyst igjen avløser importen fra Østersjølandene.⁹

Den sterke veksten som finner sted i Danmarksfarten i 1850-årene skyldes først og fremst en tilbakevendelse av farten på dansk østkyst. Dette faller sammen med den økte farten på det øvrige Danmark, som i hovedsak rettet seg inn mot København. I det hele kan vi nåøyne begynnelsen på et nytt mønster i skipsfarten på Danmark, der de nye transportmidlene dampskip og jernbane etterhvert skulle komme til å bestemme utviklingen i og avviklingen av den tradisjonelle Danmarksfarten fra Nedeneskysten.

2.2.1. Varehandelen på Nord-Jylland

Tollregnskapene oppgir for de enkelte anløp hvilke varetyper fartøyene brakte med seg fra de forskjellige steder og hvilke varetyper som ble eksportert. Tabellene nedenfor viser de viktigste varetyper som ble deklarert ut til Nord-Jylland fra Arendal og inn till Arendal fra Nord-Jylland. Tallstørrelsene angir antall anløp deklarert med varetypene ombord, og sier altså ikke noe om import og eksport i volum.

Tab.7. Utgående varetyper til Nord-Jylland 1800–1856.

| Anløp | 1800 | 1810 | 1820 | 1830 | 1844 | 1856 |
|------------|------|------|------|------|------|------|
| Trelast | 81 | 17 | 244 | 155 | 80 | 160 |
| Stangjern | 3 | | 46 | 62 | 19 | 4 |
| Støypegods | 4 | 5 | 13 | 23 | 2 | |
| Salt | 3 | | 99 | 41 | 27 | 14 |
| Sild | 1 | 1 | | | 14 | 9 |
| Kaffe | | | 10 | 24 | | |
| Ballast | | 129 | 9 | | | |

Tab.8. Inngående varetyper fra Nord-Jylland 1800–1856.

| Anløp | 1800 | 1810 | 1820 | 1830 | 1844 | 1856 |
|--------------|------|------|------|------|------|------|
| Rug | 41 | 138 | 202 | 88 | | |
| Bygg | 51 | 123 | 268 | 135 | | |
| Havre | 17 | 30 | 34 | 15 | | |
| Gryn | 10 | 53 | 21 | 30 | | |
| Eter | 8 | 18 | 21 | 8 | | |
| Salt | 36 | 99 | 35 | 22 | | |
| flesk | | | | | | |
| Salt kjødt | 35 | 45 | 21 | 34 | | |
| Egg | 13 | 36 | 25 | | | |
| Smør | 54 | 118 | 38 | 87 | | |
| Ost | 19 | 27 | 9 | 24 | | |
| Malt | 19 | 33 | 24 | 21 | | |
| Levende svin | 5 | 11 | 52 | 96 | | |
| Levende kyr | | | 2 | 9 | | |
| Huder | | | 6 | 5 | | |
| Får | | | | | 5 | 41 |
| Ull | | | | | | 2 |
| Ballast | 13 | | 17 | 73 | 1 | 2 |

Til Nord-Jylland ble det først og fremst eksportert trelast, stangjern og støypegods, men også salt, sild og kaffe.

Intressant er det å kunne observere at i 1810 ble det nesten ikke eksportert varer fra Arendal til Nord-Jylland i det hele tatt. Hele 129 fartøyer ble utdeklaret for Nord-Jylland i ballast. Forklaringen ligger naturlig nok i det forhold at denne farten under Napoleonskrigene først og fremst var en krisefart, der hovedhensikten var å importere danske fødevarer til Nedenes-kyrsten.

De varetyper som dominerte importen fra Nord-Jylland var rug, bygg, havre, gryn, kjødt- og fleskvarer, levende dyr (særlig grisar), smør, ost o.l.

Den umiddelbare årsaken til at så mange fartøyer ble inndekkert i ballast fra Nord-Jylland i 1830, var at behovet for eksporttonnasje oversteg behovet for importtonnasje. Dette må tro-

lig ses i sammenheng med økt norsk import av kornvarer fra Øster-sjøområdet. Når dette ikke gir seg tilsvarende utslag i 1844, må det ses i sammenheng med den synkende norske eksporten til området, og en utjevning i forholdet mellom tilbud på og etterspor-sel etter skipstonnasje.

2.3. Farten på svensk vestkyst og Sveriges farovriq.

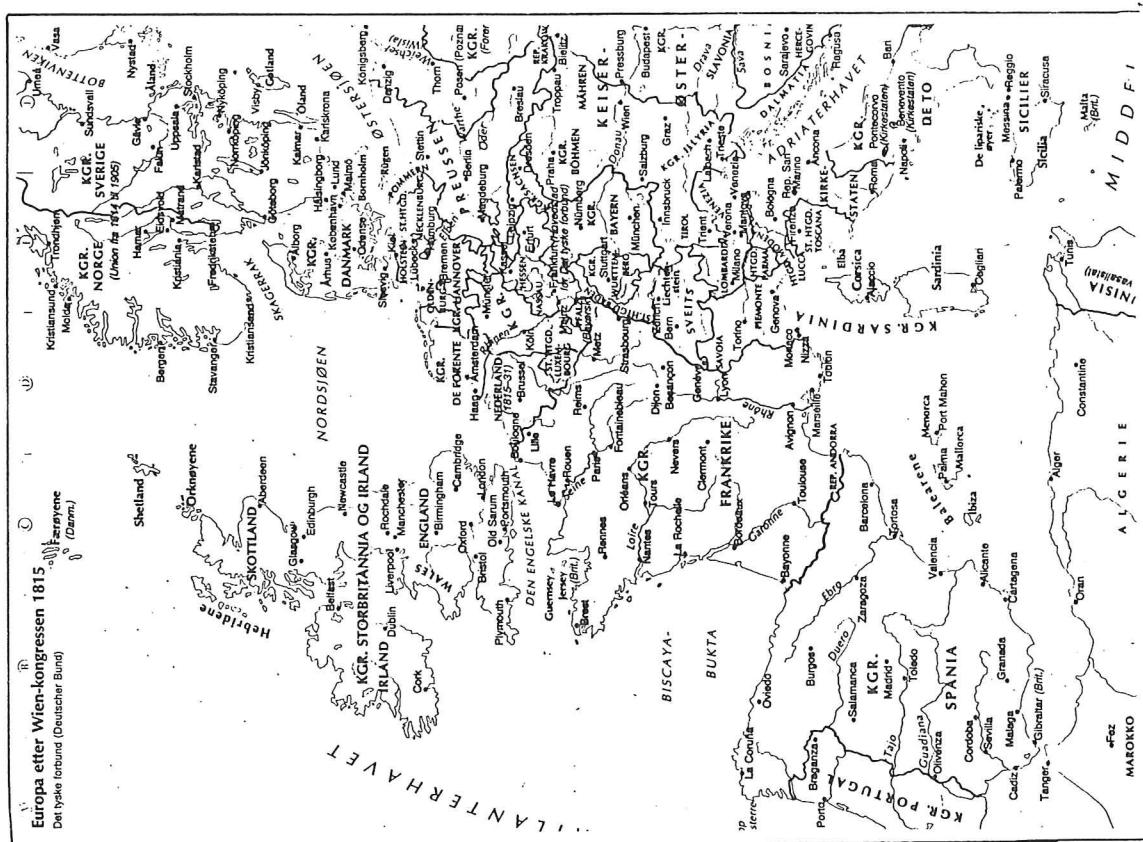
Først fra omkring 1830 kan en snakke om en regulær fart på svensk vestkyst og Sverige forøvrig. Denne farten bærer preg av den ut-viklingen som nå skyter fart innenfor norsk skipsfart, nemlig en konvensjon om den internasjonale fraktfart, der hjemsted-byen i langt større grad enn tidligere ble en opplagshavn i vin-terhalvåret.

Den betydelige divergens mellom inn- og utdeklarerete fartøy i Arendal i årene 1830, 1844 og 1856, og som seilte på Sverige, har nettopp sin forklaring i dette forhold. Fartøyene ble dekla-rert ut for Sverige, der de tok inn last for europeiske havner, for så etter endt sellingssesong å vende tilbake til Arendal, me-nå inndeclaredt fra europeiske havner. Fenomenet er det samme som vi fant for ut- og inndeclaredte fartøy til og fra norske hav-ner. Det er imidlertid verd å legge merke til at mens divergensen mellom inn- og utdeklarerert tonnasje på norske havner avtar, til-tar forskjellen for fartøy deklarerert på svenske havner. Dette betyr at fraktfarten på Sverige nå for alvor får betydning for den arendalske skipsfart. Farten på Sverige koncentrerte seg om Göteborg og de svenska Østersjøhavnene, særlig Sundsvall. Vi kan uten videre konstattere at en tilsvarende nærhandel til Danmarks-farten, ikke har funnet sted mellom Nedeneskjysten og svensk vest-kyst i den aktuelle perioden.

2.4. Farten på Europa

Skipsfarten på Europa viser totalt sett en stigende tendens, men med betydelige fluktusjoner fra tid til annen. Nest karakteris-

Fig.4. Europa etter 1815.



tisk er den sterke stigningen, særlig i total drektighet, mot sluttet av perioden. Men det er verd å merke seg at allerede 1820 er nivået fra før Napoleonskrigene nådd, dette enda Grimstad ble skilt ut som eget tolldistrikt i 1816.

Det skraverte feltet på figurene 2 og 3 viser en økende diversitetsgrad mellom ut- og inndeclarerte fartøyer til og fra Europa. Som tidligere påpekt henger dette sammen med økt norsk deltagelse i den internasjonale skipssfart, der hjemmekunnen i realitetten ble en oppdragshavn for vinteren. Forholdet blir nå det omvendte, dvs med færre utdeklareringer til enn inndeclareringer fra europeisk havner. Fartøyene, som gikk i europeisk fraktfart, utdeklarerte seg i stor grad først til norske eller svenske havner, der de tok inn last for europeiske havner. Bak denne deklarasjonen til og fra europeiske havner kan det til en viss grad skjule seg oversjøisk fraktfart.

Det kan virke overraskende at farten på Europa når et så høyt nivå allerede i 1820. De engelske tollsatsene på importert trelast fra Nord-Europa sto ved lag og farten på de britiske øyer sank da også ned på et nivå som i drektighet lå under 1/3 av nivået i 1800.

Tab.9. Antall og total drektighet på fartøy innkommel fra Storbritannia (med Irland), Nederland og Frankrike 1800-1856.

| | 1800 | 1810 | 1820 | 1830 | 1844 | 1856 | | | | | | | | | | | |
|---------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------|------|-----|------|-------|------|------|------|------|------|-------|
| | A B C D | C D A B | D C A B | G D A B | G D A B | G D A B | | | | | | | | | | | |
| Storbritannia | 85 | 7318 | 86 | 41 | 2341 | 57 | 10,1 | 12,5 | 8,2 | 14,3 | 9,3 | 13,1 | 11,4 | 12,7 | 50,7 | 28,6 | |
| Nederland | 30 | 1398 | 46 | 13 | 1132 | 87 | 3639 | 37 | 61 | 3479 | 57 | 20 | 1311 | 65 | 26 | 1718 | 9457 |
| Frankrike | 1 | 50 | 50 | 79 | 6226 | 79 | 31 | 1631 | 52 | 67 | 4576 | 68 | 69 | 4878 | 70 | 82 | 6871 |
| SUM | 116 | 8766 | 75 | 92 | 7388 | 80 | 174 | 7811 | 44 | 202 | 13601 | 67 | 133 | 9382 | 72 | 211 | 18046 |
| sum gj. | | | | | | | | | | | | | | | | | |

I 1820 derimot har farten på England sunket drastisk, mens farten på Nederland og Frankrike har hatt en markert økning, slik at nivået i 1820 samlet ikke har sunket. Den stiger ytterligere fram mot 1830, viser markert fall i 1844, før deretter å stige sterkt fram mot 1856. Dette gjelder utviklingen i skipsfartens totale drektighet, antall anløp derimot synker sterkt mot slutten av perioden. Dette forholdet skal vi se nærmere på nedenfor.

Det som holdt skipsfarten i gang etter krigen, var at norsk eksport greide å erstatte tapte markedsandeler i England ved å konsetruere seg om Frankrike og Nederland. Farten på Nederland fikk en kraftig oppsving omkring 1820- og 1830-årene, før så å avta mot sluttet av perioden. På det franske markedet viste utviklingen en sterkt vekst gjennom hele perioden fra omkring 1820. Mot slutten av perioden ble igjen det engelske markedet viktigst.

Gjennom størstedelen av perioden seilte mer enn 80% av fartøyene fra Arendal på disse tre landene. Mot sluttet av perioden blir farten på Europa noe mindre dominert av denne farten. Utviklingen i siste delen av perioden må særlig ses i sammenheng med lettelsene i de engelske tollsatsene og opphevelsen av Navitasjonsakten i 1849, samtidig som Krimkrigen 1854-1856 ga en formidabel boom-effekt innenfor norsk skipsfart.

3. Fartøyenes gjennomsnittlige drektighet pr. anløp på de forskjellige destinasjonområdene 1800-1856.

| | 1800 | 1810 | 1820 | 1830 | 1844 | 1856 |
|-------------|-------|------|------|-------|-------|-------|
| Norge | 8,9 | 15,3 | 10,1 | 12,5 | 8,2 | 12,7 |
| N.-Jylland | 12,7 | 12,6 | 8,8 | 8,6 | 2,4 | 4,3 |
| Danmark fo. | 23,1 | 21,3 | 24,6 | 34,5 | 19,8 | 20,3 |
| Svensk vk. | 8,4 | | | | 6,9 | 37,0 |
| Sverige fo. | | | 13,6 | 5,0 | | 21,9 |
| Europa fo. | 71,9 | 56,9 | 79,0 | 110,0 | 12,0 | 11,2 |
| Uv. verden | 103,5 | 71,9 | 68,9 | 52,0 | 35,7 | 59,9 |
| | | | | | 139,0 | 120,0 |
| sum gj. | 26,8 | 24,3 | 21,1 | 19,5 | 14,1 | 23,0 |
| | | | | | 20,8 | 23,6 |
| | | | | | 24,2 | 24,2 |
| | | | | | 57,2 | 46,2 |

I 1810 viser tabellen ingen fart på England, men derimot en betydelig fart på Frankrike. En annen virkelighet skjuler seg bak disse tallene. Fartøyene som ble deklaret til og fra Frankrike, angjør nesten alle Bordeaux som fransk havn. I virkeligheten gikk disse fartøyene i lisensfart på England, men fastlandsblokaden nødvendigjorde denslags forfallskninger av skipspapirene. 12

Tab.10. Inn- og utdeklarerte fartøyers gjennomsnittlige drektighet fordelt på destinasjonsområdene 1800-1856.

Som vist i tabellen (jfr. fig.1) synker fartøyenes gjennomsnittlige størrelse sterkt mot midten av perioden, særlig sterkt i 1856. I store trekk er denne utviklingen karakteristisk for alle fartsmrådene. Mest markert er den for farten på Nord-Jylland og som må ses i sammenheng med at denne farten i løpet av Napoleonskrigene konsererte seg om Nordstrand-området, samtidig som det i Norge ble bygd en rekke mindre fartøyer spesielt beregnet for kornimport fra Nordstrand til Arendal.¹³ Dette er imidlertid ikke tilstrekkelig til å forklare den totale utviklingen i gjennomsnittsdrektigheten på fartøyene. Vi ser at det samme skjer for farten på det øvrige Danmark og for farten på Europa. Mens gjennomsnittsdrektigheten på inndeclarerte fartøy fra Europa i 1810 lå på 79,0 cl., så lå den i 1820 bare på 41,9 cl. I 1830 er den steget til 63,4 cl., noe lavere i 1844, mens den i 1856 er steget til hele 90,8 cl. pr. inndeclarert fartøy.

Forholdet er at mens den totale drektighet som deltok i farten på Europa bare steg relativt svakt fra 1810 til 1820, så steg antall fartøyer som deltok i denne farten med langt over 100%. Fartøyenes gjennomsnittlige drektighet sank altså drastisk, omrent til det halve. De nederlandske og franske markedet overtok i betydelig grad de tapte markedandelene i England. Som vist i tab. 9 hadde fartøyene som seilte til Nederland og Frankrike lavere gjennomsnittlig drektighet enn fartøyene som seilte på England. Særlig gjaldt dette fartøyene som gikk på Nederland. Dette forklarer noe av fenomenet, men også fartøyene som fortsatt seilte på England hadde en betydelig lavere gjennomsnittlig drektighet omkring 1820.

En annen forklaring kan være at de større fartøyene enten er solgt eller gått i opplag i bedre tider. Ser vi på tab.18 nedenfor over fartøy hjemmehørende i Arendal tolldistrikt, så ligger flåtens gjennomsnittlige drektighet på omtrent samme nivå i 1820 som i 1810. Ser vi derimot på tabellene for fartøyenes hjemmehørighet (tab.11-16), så viser det seg at mens fartøyene på Europa i 1810 fullstendig var dominert av norske fartøy, deltok i 1820 et langt større antall utenlandske fartøy. I 1810 ble det fra Europa inndeclarert i alt 105 fartøy, 89 av

disse var norske. I 1820 ble det inndeclarert 219 fartoyer fra Europa, 121 av disse var norske, mens hele 88 var europeiske og 10 var danske. De europeiske fartøyene, som nesten alle var nederlandske, hadde en gjennomsnittsdrektighet på ca. 23 cl. Disse fartøyene gikk i hovedsak mellom Arendal og nederlandske havner, og denne farten med koffer, smakker og tjalker må da ses som den viktigste årsaken til det sterke fallet i gjennomsnittsdrektigheten omkring 1820. Fra 1830 av dominerte igjen de norske fartøyene, 198 mot 39 europeiske, og deretter blir den norske dominansen total. Derved stey også gjennomsnittsdrektigheten opp til førkrigsnivået, og i 1850-årene enda høyere.

Det som holdt skipsfarten på Arendal i gang på det gamle nivået etter Napoleonskrigene, var i stor grad etterspørselen fra det nederlandske markedet. I betydelig grad sørget nederlenderne selv for den nødvendige skipstonnasje. Dette må bety at store deler av den arendalske skipsflåte enten lå i opplag eller ble solgt i de første etterkrigsårene. Skyldes dette et svekket arendalsk storborgerskap, som ikke maktet å utnytte egen skipsflåte, eller maktet de ikke å konkurrere med nederlenderne om fraktratene? En viktig faktor kan skipstypene som ble brukt i denne farte ha spilt. De nederlandske fartøyene egnet seg bedre for de grunne havnforholdene i mange nederlandske havner. Senere ser vi at de arendalske redere skaffet seg slike fartøy.

4. Fartøyenes hjemmehørighet

Fartøyenes hjemmehørighet vil kunne si noe om hvorvidt farten på Arendal var aktiv eller ikke, aktiv i betydningen av at lasten ble fraktet på egen kjøl, dvs. fartøy hjemmehørende i Arendal tolldistrikt. Dette forholdet vil også kunne si noe om i hvilken grad tredje part deltok i seilasen, eller om den i hovedsak foregikk på fartøy hjemmehørende i eksport- eller importland.

Tab. 11 - 16: Fartøyenes hjemmehørighet etter destinasjon sområde 1800-1856.

| | | | | |
|-------|-----------|---------|--------------|-----|
| Norge | N-Jylland | Arendal | Hjemsted | SUM |
| 184 | 279 | 2 | Norge fø. | 184 |
| 187 | 2 | 24 | N-Jylland | 187 |
| 188 | 2 | 22 | Danmark fø. | 188 |
| 189 | 2 | 1 | Svensk vk. | 189 |
| 190 | 2 | 1 | Europa fø. | 190 |
| 191 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 191 |
| 192 | 1 | 1 | Danmark fø. | 192 |
| 193 | 1 | 1 | Svensk vk. | 193 |
| 194 | 1 | 1 | Europa fø. | 194 |
| 195 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 195 |
| 196 | 1 | 1 | Danmark fø. | 196 |
| 197 | 1 | 1 | Svensk vk. | 197 |
| 198 | 1 | 1 | Europa fø. | 198 |
| 199 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 199 |
| 200 | 1 | 1 | Danmark fø. | 200 |
| 201 | 1 | 1 | Svensk vk. | 201 |
| 202 | 1 | 1 | Europa fø. | 202 |
| 203 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 203 |
| 204 | 1 | 1 | Danmark fø. | 204 |
| 205 | 1 | 1 | Svensk vk. | 205 |
| 206 | 1 | 1 | Europa fø. | 206 |
| 207 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 207 |
| 208 | 1 | 1 | Danmark fø. | 208 |
| 209 | 1 | 1 | Svensk vk. | 209 |
| 210 | 1 | 1 | Europa fø. | 210 |
| 211 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 211 |
| 212 | 1 | 1 | Danmark fø. | 212 |
| 213 | 1 | 1 | Svensk vk. | 213 |
| 214 | 1 | 1 | Europa fø. | 214 |
| 215 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 215 |
| 216 | 1 | 1 | Danmark fø. | 216 |
| 217 | 1 | 1 | Svensk vk. | 217 |
| 218 | 1 | 1 | Europa fø. | 218 |
| 219 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 219 |
| 220 | 1 | 1 | Danmark fø. | 220 |
| 221 | 1 | 1 | Svensk vk. | 221 |
| 222 | 1 | 1 | Europa fø. | 222 |
| 223 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 223 |
| 224 | 1 | 1 | Danmark fø. | 224 |
| 225 | 1 | 1 | Svensk vk. | 225 |
| 226 | 1 | 1 | Europa fø. | 226 |
| 227 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 227 |
| 228 | 1 | 1 | Danmark fø. | 228 |
| 229 | 1 | 1 | Svensk vk. | 229 |
| 230 | 1 | 1 | Europa fø. | 230 |
| 231 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 231 |
| 232 | 1 | 1 | Danmark fø. | 232 |
| 233 | 1 | 1 | Svensk vk. | 233 |
| 234 | 1 | 1 | Europa fø. | 234 |
| 235 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 235 |
| 236 | 1 | 1 | Danmark fø. | 236 |
| 237 | 1 | 1 | Svensk vk. | 237 |
| 238 | 1 | 1 | Europa fø. | 238 |
| 239 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 239 |
| 240 | 1 | 1 | Danmark fø. | 240 |
| 241 | 1 | 1 | Svensk vk. | 241 |
| 242 | 1 | 1 | Europa fø. | 242 |
| 243 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 243 |
| 244 | 1 | 1 | Danmark fø. | 244 |
| 245 | 1 | 1 | Svensk vk. | 245 |
| 246 | 1 | 1 | Europa fø. | 246 |
| 247 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 247 |
| 248 | 1 | 1 | Danmark fø. | 248 |
| 249 | 1 | 1 | Svensk vk. | 249 |
| 250 | 1 | 1 | Europa fø. | 250 |
| 251 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 251 |
| 252 | 1 | 1 | Danmark fø. | 252 |
| 253 | 1 | 1 | Svensk vk. | 253 |
| 254 | 1 | 1 | Europa fø. | 254 |
| 255 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 255 |
| 256 | 1 | 1 | Danmark fø. | 256 |
| 257 | 1 | 1 | Svensk vk. | 257 |
| 258 | 1 | 1 | Europa fø. | 258 |
| 259 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 259 |
| 260 | 1 | 1 | Danmark fø. | 260 |
| 261 | 1 | 1 | Svensk vk. | 261 |
| 262 | 1 | 1 | Europa fø. | 262 |
| 263 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 263 |
| 264 | 1 | 1 | Danmark fø. | 264 |
| 265 | 1 | 1 | Svensk vk. | 265 |
| 266 | 1 | 1 | Europa fø. | 266 |
| 267 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 267 |
| 268 | 1 | 1 | Danmark fø. | 268 |
| 269 | 1 | 1 | Svensk vk. | 269 |
| 270 | 1 | 1 | Europa fø. | 270 |
| 271 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 271 |
| 272 | 1 | 1 | Danmark fø. | 272 |
| 273 | 1 | 1 | Svensk vk. | 273 |
| 274 | 1 | 1 | Europa fø. | 274 |
| 275 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 275 |
| 276 | 1 | 1 | Danmark fø. | 276 |
| 277 | 1 | 1 | Svensk vk. | 277 |
| 278 | 1 | 1 | Europa fø. | 278 |
| 279 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 279 |
| 280 | 1 | 1 | Danmark fø. | 280 |
| 281 | 1 | 1 | Svensk vk. | 281 |
| 282 | 1 | 1 | Europa fø. | 282 |
| 283 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 283 |
| 284 | 1 | 1 | Danmark fø. | 284 |
| 285 | 1 | 1 | Svensk vk. | 285 |
| 286 | 1 | 1 | Europa fø. | 286 |
| 287 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 287 |
| 288 | 1 | 1 | Danmark fø. | 288 |
| 289 | 1 | 1 | Svensk vk. | 289 |
| 290 | 1 | 1 | Europa fø. | 290 |
| 291 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 291 |
| 292 | 1 | 1 | Danmark fø. | 292 |
| 293 | 1 | 1 | Svensk vk. | 293 |
| 294 | 1 | 1 | Europa fø. | 294 |
| 295 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 295 |
| 296 | 1 | 1 | Danmark fø. | 296 |
| 297 | 1 | 1 | Svensk vk. | 297 |
| 298 | 1 | 1 | Europa fø. | 298 |
| 299 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 299 |
| 300 | 1 | 1 | Danmark fø. | 300 |
| 301 | 1 | 1 | Svensk vk. | 301 |
| 302 | 1 | 1 | Europa fø. | 302 |
| 303 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 303 |
| 304 | 1 | 1 | Danmark fø. | 304 |
| 305 | 1 | 1 | Svensk vk. | 305 |
| 306 | 1 | 1 | Europa fø. | 306 |
| 307 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 307 |
| 308 | 1 | 1 | Danmark fø. | 308 |
| 309 | 1 | 1 | Svensk vk. | 309 |
| 310 | 1 | 1 | Europa fø. | 310 |
| 311 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 311 |
| 312 | 1 | 1 | Danmark fø. | 312 |
| 313 | 1 | 1 | Svensk vk. | 313 |
| 314 | 1 | 1 | Europa fø. | 314 |
| 315 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 315 |
| 316 | 1 | 1 | Danmark fø. | 316 |
| 317 | 1 | 1 | Svensk vk. | 317 |
| 318 | 1 | 1 | Europa fø. | 318 |
| 319 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 319 |
| 320 | 1 | 1 | Danmark fø. | 320 |
| 321 | 1 | 1 | Svensk vk. | 321 |
| 322 | 1 | 1 | Europa fø. | 322 |
| 323 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 323 |
| 324 | 1 | 1 | Danmark fø. | 324 |
| 325 | 1 | 1 | Svensk vk. | 325 |
| 326 | 1 | 1 | Europa fø. | 326 |
| 327 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 327 |
| 328 | 1 | 1 | Danmark fø. | 328 |
| 329 | 1 | 1 | Svensk vk. | 329 |
| 330 | 1 | 1 | Europa fø. | 330 |
| 331 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 331 |
| 332 | 1 | 1 | Danmark fø. | 332 |
| 333 | 1 | 1 | Svensk vk. | 333 |
| 334 | 1 | 1 | Europa fø. | 334 |
| 335 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 335 |
| 336 | 1 | 1 | Danmark fø. | 336 |
| 337 | 1 | 1 | Svensk vk. | 337 |
| 338 | 1 | 1 | Europa fø. | 338 |
| 339 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 339 |
| 340 | 1 | 1 | Danmark fø. | 340 |
| 341 | 1 | 1 | Svensk vk. | 341 |
| 342 | 1 | 1 | Europa fø. | 342 |
| 343 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 343 |
| 344 | 1 | 1 | Danmark fø. | 344 |
| 345 | 1 | 1 | Svensk vk. | 345 |
| 346 | 1 | 1 | Europa fø. | 346 |
| 347 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 347 |
| 348 | 1 | 1 | Danmark fø. | 348 |
| 349 | 1 | 1 | Svensk vk. | 349 |
| 350 | 1 | 1 | Europa fø. | 350 |
| 351 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 351 |
| 352 | 1 | 1 | Danmark fø. | 352 |
| 353 | 1 | 1 | Svensk vk. | 353 |
| 354 | 1 | 1 | Europa fø. | 354 |
| 355 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 355 |
| 356 | 1 | 1 | Danmark fø. | 356 |
| 357 | 1 | 1 | Svensk vk. | 357 |
| 358 | 1 | 1 | Europa fø. | 358 |
| 359 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 359 |
| 360 | 1 | 1 | Danmark fø. | 360 |
| 361 | 1 | 1 | Svensk vk. | 361 |
| 362 | 1 | 1 | Europa fø. | 362 |
| 363 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 363 |
| 364 | 1 | 1 | Danmark fø. | 364 |
| 365 | 1 | 1 | Svensk vk. | 365 |
| 366 | 1 | 1 | Europa fø. | 366 |
| 367 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 367 |
| 368 | 1 | 1 | Danmark fø. | 368 |
| 369 | 1 | 1 | Svensk vk. | 369 |
| 370 | 1 | 1 | Europa fø. | 370 |
| 371 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 371 |
| 372 | 1 | 1 | Danmark fø. | 372 |
| 373 | 1 | 1 | Svensk vk. | 373 |
| 374 | 1 | 1 | Europa fø. | 374 |
| 375 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 375 |
| 376 | 1 | 1 | Danmark fø. | 376 |
| 377 | 1 | 1 | Svensk vk. | 377 |
| 378 | 1 | 1 | Europa fø. | 378 |
| 379 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 379 |
| 380 | 1 | 1 | Danmark fø. | 380 |
| 381 | 1 | 1 | Svensk vk. | 381 |
| 382 | 1 | 1 | Europa fø. | 382 |
| 383 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 383 |
| 384 | 1 | 1 | Danmark fø. | 384 |
| 385 | 1 | 1 | Svensk vk. | 385 |
| 386 | 1 | 1 | Europa fø. | 386 |
| 387 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 387 |
| 388 | 1 | 1 | Danmark fø. | 388 |
| 389 | 1 | 1 | Svensk vk. | 389 |
| 390 | 1 | 1 | Europa fø. | 390 |
| 391 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 391 |
| 392 | 1 | 1 | Danmark fø. | 392 |
| 393 | 1 | 1 | Svensk vk. | 393 |
| 394 | 1 | 1 | Europa fø. | 394 |
| 395 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 395 |
| 396 | 1 | 1 | Danmark fø. | 396 |
| 397 | 1 | 1 | Svensk vk. | 397 |
| 398 | 1 | 1 | Europa fø. | 398 |
| 399 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 399 |
| 400 | 1 | 1 | Danmark fø. | 400 |
| 401 | 1 | 1 | Svensk vk. | 401 |
| 402 | 1 | 1 | Europa fø. | 402 |
| 403 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 403 |
| 404 | 1 | 1 | Danmark fø. | 404 |
| 405 | 1 | 1 | Svensk vk. | 405 |
| 406 | 1 | 1 | Europa fø. | 406 |
| 407 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 407 |
| 408 | 1 | 1 | Danmark fø. | 408 |
| 409 | 1 | 1 | Svensk vk. | 409 |
| 410 | 1 | 1 | Europa fø. | 410 |
| 411 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 411 |
| 412 | 1 | 1 | Danmark fø. | 412 |
| 413 | 1 | 1 | Svensk vk. | 413 |
| 414 | 1 | 1 | Europa fø. | 414 |
| 415 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 415 |
| 416 | 1 | 1 | Danmark fø. | 416 |
| 417 | 1 | 1 | Svensk vk. | 417 |
| 418 | 1 | 1 | Europa fø. | 418 |
| 419 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 419 |
| 420 | 1 | 1 | Danmark fø. | 420 |
| 421 | 1 | 1 | Svensk vk. | 421 |
| 422 | 1 | 1 | Europa fø. | 422 |
| 423 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 423 |
| 424 | 1 | 1 | Danmark fø. | 424 |
| 425 | 1 | 1 | Svensk vk. | 425 |
| 426 | 1 | 1 | Europa fø. | 426 |
| 427 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 427 |
| 428 | 1 | 1 | Danmark fø. | 428 |
| 429 | 1 | 1 | Svensk vk. | 429 |
| 430 | 1 | 1 | Europa fø. | 430 |
| 431 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 431 |
| 432 | 1 | 1 | Danmark fø. | 432 |
| 433 | 1 | 1 | Svensk vk. | 433 |
| 434 | 1 | 1 | Europa fø. | 434 |
| 435 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 435 |
| 436 | 1 | 1 | Danmark fø. | 436 |
| 437 | 1 | 1 | Svensk vk. | 437 |
| 438 | 1 | 1 | Europa fø. | 438 |
| 439 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 439 |
| 440 | 1 | 1 | Danmark fø. | 440 |
| 441 | 1 | 1 | Svensk vk. | 441 |
| 442 | 1 | 1 | Europa fø. | 442 |
| 443 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 443 |
| 444 | 1 | 1 | Danmark fø. | 444 |
| 445 | 1 | 1 | Svensk vk. | 445 |
| 446 | 1 | 1 | Europa fø. | 446 |
| 447 | 1 | 1 | Sverrigé fø. | 447 |
| 448 | 1 | 1 | Danmark fø. | 448 |
| 449 | 1 | 1 | Svensk vk. | 449 |
| 450 | 1 | 1 | Europa fø. | 450 |
| 451 | 1 | 1 | Sverrigé fø | |

Tabellene viser at de arendalske fartøyer med få unntak dominererte farten på samtlige destinasjonsområder. Unntaket er først og fremst den danske farten på Arendal i 1800, som fram til blokaden fra 1807 av, i høy grad var aktiv sett fra dansk synsvinkel. Dessuten var den danske farten fra det øvrige Danmark i betydelig grad aktiv fram til 1840-årene. I 1856 er den danske deltakelsen i denne farten noe uviss (jfr. rubrik ukjent). Imidlertid ble den danske farten mellom Nord-Jylland og Arendal mer aktiv fra 1840-årene igjen. Farten på Europa er sett fra norsk synsvinkel aktiv gjennom hele perioden, men i varierende grad. Den europeiske farten på Arendal har sine mest aktive perioder omkring 1800 og 1820, der nederlenderne deltok særlig aktivt omkring 1820. Fra 1840-årene av er imidlertid den norske dominansen total. Det gjelder også den delen av farten som gikk via Göteborg og Østersjøen.

Tab. 16: 1856, inkommet fra og utgående til.

¹⁵ Tab. 1844: innkommet fra og utgående til.

Førstig ser vi at også andre norske fartøyer deltok i farten på Europa fra 1830-årene av. Disse fartøyene ble i langt større grad deklareret inn til Arendal enn de ble deklarerert ut. Mange av disse fartøyene kom fra sørvestlandet, særlig Stavanger, og før med fisk (sild) til havner i Østersjøområdet, særlig Danzig, Königsberg og Riga. Fartøyene tok inn korn i returlast, som de losset helt eller delvis i Arendal, før de seilte videre til Vest-Agder og Rogaland. Kornimporten fra Østersjølandene avløst i vesentlig grad kornimporten fra Danmark i 1830- og 1840-årene. Farten avtok imidlertid fram mot 1856, samtidig som kornimporten fra Danmark økte igjen.

I sum kan en si at farten på Arendal er preget av en viss grad av eksport/import-landene, dvs. seilasen ga i liten grad plass for deltakeise fra tredje land. Derimot deltok arendalske fartøyer i utstrakt grad i farten på tredje land fra 1830-årene.

5. Arendals skipsflåte

De arendalske seilskutene besørget i utstrakt grad fraktfarten til og fra Arendal. Men farten varierte i intensitet fra tid til annen. Omkring 1820 gikk en betydelig del av eksporten på nederlandske fartøyer, men fra 1830-årene av dominerte skipene hjemmehørende i Arendal, samtidig som deitakelsen i den internasjonale skipsfarten steg sterkt fram mot 1856. Dette må ha fått stor betydning for flåtens utvikling gjennom perioden.

Tab.17: Antall og drektighet for fartøy hjemmehørende i Arendal tolldistrikt, fordelt på de forskjellige drektighetsklasser 1800-1856.

| | 1800 | | | | 1810 | | | | 1820 | | | | 1830 | | | | 1844 | | | |
|---------------|------|------|-----|------|------|------|-----|------|------|------|-----|-------|-------------|------------|------|------|------|------|-----|-----------------------|
| | A | D | A | D | A | D | A | D | A | D | A | D | A | D | A | D | A | D | A | D |
| 2 - 9,5 cl. | 9 | 61 | 65 | 368 | 47 | 54 | 157 | 55 | 109 | 35 | 186 | 26 | 129 | 2- 9,5 cl. | 7,5 | 1,6 | 2,8 | 5,2 | 5,7 | alder oppgett ikke |
| 10 - 29,5 cl. | 25 | 485 | 18 | 176 | 9 | 135 | 16 | 328 | 18 | 346 | 12 | 177 | 10-29,5 cl. | 14,3 | 4,2 | 8,4 | 8,8 | 12,9 | | |
| 30 - 49,5 cl. | 12 | 462 | 10 | 486 | 12 | 462 | 11 | 444 | 10 | 412 | 11 | 421 | 30-49,5 cl. | 12,4 | 11,6 | 9,0 | 11,3 | 12,8 | | |
| > 50 cl. | 58 | 5785 | 53 | 5236 | 40 | 3760 | 48 | 4244 | 93 | 8840 | 180 | 23394 | > 50 cl. | 21,2 | 20,6 | 19,3 | 19,0 | 17,0 | | |
| SUM cl. | 104 | 6793 | 146 | 6266 | 108 | 4514 | 129 | 5205 | 156 | 9784 | 229 | 24121 | Totalt | 17,4 | 9,1 | 11,0 | 13,0 | 14,1 | | |

Tab.18: Fartøyenes gjennomsnittsdrektighet fordelt på drektighetsklassene 1800-1856.

| | 1800 | 1810 | 1820 | 1830 | 1844 | 1856 |
|-------------|------|------|------|------|------|-------|
| 2- 9,5 cl. | 6,8 | 5,7 | 3,3 | 3,5 | 5,3 | 5,0 |
| 10-29,5 cl. | 19,4 | 9,8 | 14,9 | 20,5 | 19,2 | 14,8 |
| 30-49,5 cl. | 38,6 | 48,6 | 38,5 | 40,3 | 41,2 | 38,3 |
| > 50 cl. | 99,7 | 98,8 | 94,0 | 88,4 | 95,1 | 130,0 |
| SUM gj.cl. | 65,3 | 42,9 | 43,4 | 40,3 | 62,7 | 105,3 |

skippsflåten kom imidlertid snart i gang igjen, og ble formidabel mot slutten av perioden. Dette skyldtes først og fremst den sterke veksten i fartøy over 50 cl., fra 40 i 1820 til 180 i 1856. Etter den sterke veksten i mindre fartøy (under 10 cl.) hadde kulminert i løpet av Napoleonskrigene (65 i 1810 og 69 i 1814), sank antallet av denne fartoyklassen til 26 stk. i 1856. Tab.18 viser hvordan gjennomsnittsdrektigheten for fartøy over 50 cl. steg fra 94 cl. i 1820 til 130 cl. i 1856. Tallene gjenspeiler det vi tidligere har kunnet konstatere; at skippsflåten i stigende grad ble engasjert i den internasjonale fraktfart.

Tab.19: Fartøyenes gjennomsnittsalder totalt og i de forskjellige drektighetsklassene 1800-1856.

| | 1800 | 1810 | 1820 | 1830 | 1844 | 1856 |
|-------------|-------------|---------|------|------|------|------|
| 2- 9,5 cl. | 2- | 9,5 cl. | 7,5 | 1,6 | 2,8 | 5,2 |
| 10-29,5 cl. | 10-29,5 cl. | 14,3 | 4,2 | 8,4 | 8,8 | |
| 30-49,5 cl. | 30-49,5 cl. | 12,4 | 11,6 | 9,0 | 11,3 | |
| > 50 cl. | > 50 cl. | 21,2 | 20,6 | 19,3 | 19,0 | 17,0 |
| Totalt | Totalt | 17,4 | 9,1 | 11,0 | 13,0 | 14,1 |

Arendals skippsflåte hadde en imponerende og overraskende lav gjennomsnittsalder. I 1800 var gjennomsnittsalderen 17,4 år, i 1810 9,1 år og så svakt stigende til 14,1 år i 1844. I 1856 er fartøyenes alder ikke oppgitt. For årene 1820, 1830 og 1844 mangler aldersangivelse for et relativt stort fartøy (jfr. note 15-17), og det er rimelig å tro at disse fartøyene ville øke gjennomsnittsalderen noe.

Den lave gjennomsnittsalderen i 1810 og 1820 henger naturligvis sammen med den utstrakte bygging av mindre Danmarks slupper i 1800-1856. Særlig er det gjennomsnittsalderen for de små fartøyene som synker under krigen. De store fartøyene i drektighetsklassen over 50 cl. har en jevnt synkende gjennomsnittsalder fra 21,2 år i 1800 till 17,0 år i 1844. Dette henger sammen med den sterke veksten i Arendals skipsflåte fra 1830-årene, en vekst som i betydelig grad må skyldes nybygging av fartøy beregnet for den internasjonale skipsfart.

Det har vært antatt at den sterke veksten i den norske skipsflåten på denne tiden i vesentlig grad fant sted ved innkjøp av eldre og tildels utrangerte fartøy fra utlandet.¹⁸ Tabellen ovenfor viser at dette ikke var tilfelle for skipsflåten i Arendal. I eksponsjonstiden etter 1830, må de arendalske redere i utstrakt grad ha bygd nye fartøy, og særlig må de ha bygd større fartøy.

Tab. 20: Byggested for fartøy hjemmehørende i Arendal tolldistrikt 1800–1844.

| | 1800 | 1810 | 1820 | 1830 | 1844 | 1856 |
|--------------|------|------|------|------|------|------|
| Nedenes | 80 | 123 | 45 | 52 | 94 | |
| Norge fø. | 3 | 2 | 5 | 9 | 11 | |
| Danmark | 9 | 6 | 2 | 1 | | |
| Sverige | 1 | 3 | 2 | 3 | 11 | |
| Europa fø. | 9 | 3 | 3 | 5 | 5 | |
| Øv. verden | 1 | 7 | 51 | 60 | 34 | 233 |
| Ikke oppgitt | 1 | | | | | |
| SUM | 104 | 144 | 108 | 129 | 156 | 233 |

Tab.21: Skipper og mannskap på den arendalske skipsflåten 1800–1856.

| | 1800 | 1810 | 1820 | 1830 | 1844 | 1856 | |
|-----|------|------|------|------|------|------|-----|
| S | M | S | M | S | M | S | |
| 102 | 867 | 144 | 911 | 131 | 514 | 119 | 668 |
| 969 | | 1035 | | 645 | | 787 | |

Tab.22: Mannskapenes gjennomsnittelige størrelse i de forskjellige drøktighetsklassene 1800–1856.

| | 1800 | 1810 | 1820 | 1830 | 1844 | 1856 |
|-------------|------|------|------|------|------|------|
| 2- 9,5 cl. | 4 | 4 | 4 | 2 | 2 | 3 |
| 10-29,5 cl. | 5 | 6 | 4 | 5 | 4 | 4 |
| 30-49,5 cl. | 8 | 9 | 8 | 7 | 6 | 7 |
| > 50 cl. | 12 | 11 | 9 | 11 | 10 | 12 |
| Totalt | 9 | 7 | 6 | 6 | 7 | 10 |

309 sjømenn på Grimstads skipflåte. Tab.22 viser mannskapenes gjennomsnittsstørrelse i de forskjellige drøktighetsklassene. Fartøy på 2-9,5 cl. krevede fra 2-4 personer i gjennomsnitt, fartøy på 10-29,5 cl. fra 4-6 personer, 30-49,5 cl. fra 6-9 personer, mens fartøy over 50 cl. krevede mannskap på 9-12 personer i gjennomsnitt. De aller største fartøyene på over 200 cl. hadde mannskap på 14-22 personer foruten skipper. Tab.22 jfr. med tab. 2 og 10 gir et inntrykk av i hvilken fart den overveiende del av sjøfolkene var engasjert. Foruten farten på det øvrige Norge, var det til havnene i Europa de norske sjøfolkene seilte.

6. Oppsummering

Skipsfarten på Arendal viste i løpet av perioden 1800 til 1856 en kraftig vekst, men der utviklingen bar preg av dramatiske endringer i skipfartens intensitet og struktur. 1790-årenes kraftige vekst fortsatte fram til krigsutbruddet i 1807, da lisensfart og jobbetid ga den europeiske farten store fortjenester og store fartøy i Nedenes-distriket.

Antallet skipper og mannskap knyttet til den arendalske skipsflåten steg fra 969 i 1800 til 2369 i 1856. Fallet i 1820 skyldes igjen Grimstads utskillelse i 1816. I 1820 var der påmonstretn i skipsflåten i betydelig grad fant sted ved bygging av nye og store fartøy i Nedenes-distriket.

smertelige tap, samtidig som Danmarksfarten konsentrerte seg om å forsyne Nedeneskyten med kornvarer.

Etterkrigstiden var preget av en lavkonjunkturbølge, men skipsfarten på Arendal ble holdt igang ved at de nederlandske og franske markeder ble bedre utnyttet, delvis til erstattning for de tapte markedsandeler i England. I større grad enn før ble farten på Arendal nå opprettholdt ved hjelp av europeiske, særlig nederlandske fartøy.

Farten på Nord-Jylland beholdt lenge det mønster som var skapt under Napoleonskrigene. Mot slutten av perioden falt denne farten imidlertid delvis tilbake til det gamle mønsteret.

Fra 1820/30-årene av løsrev den arendalske skipsflåten seg fra skytteltrafikken mellom hjemby og europeisk havn og deltok i større og større grad i den internasjonale varetransport, der farten på tredje land, særlig Sverige, kom til å danne grunnlaget for den kraftige veksten skipsflåten i Arendal gjennomgikk fram mot slutten av perioden. I denne utviklingen beholdt de arendalske kjøpmenn og trelastekspørter med få unntak initiativet, og deres rederivirksomhet utviklet seg fra å være en transport av egne varer til å bli en profesjonell rederivirksomhet som verdens befrakter.

Veksten i den arendalske skipsfarten fant i stor grad sted ved hjelp av en moderne flåte bygd langs Nedeneskyten og finansiert av et handelspatrisiat som ikke hadde latt seg knekke verken av krigs- eller etterkrigstid. I 1856 hadde Arendal landets største handelsflåte på over 24000 cl. med et mannskap på 2400 mann. Denne flåten var i hovedsak engasjert i farten på Europa, det var i de europeiske byene de arendalske redere hadde sine kontakter, og det var i de europeiske havner den "sørlandske" sjømann var kjent. Til sammenligning var farten på Nord-Jylland i drektighet og engasjert mannskap minimal, men Napoleonskrigene viste allikevel hvor uunnværlig denne farten var for befolkningen på Nedeneskyten.

NOTER

1. NRA, Generaltollkammeret, tollregnskap 1800 og 1810 og 1856.
2. Drektighet i commercelester.
3. Kattegat/Skagerrak-prosj. Medd.nr 2/1983 (Aalborg 1983), s. 6-13.
4. Samme s. 12.
5. Elisabeth Kallevig: Sjøfarten i Arendal 1815-1850 (Oslo 1939), Norsk Sjøfartsmuseums skrift nr. 29, s. 16.
6. Lasse Cornell: Handel og sjøfart i Kattegat-Skagerrak-området i ljuset av økonomisk integrasjon og disintegrasjon 1800-1880 i dette nummer av Medd. s 12).
7. Se nedenfor under pt. 4.
8. Fra 1840-årene tiltar den danske farten på Nordstrandområdet.
9. Som note 7.
10. I tabellene er varetyper som er deklarert for mer enn 10% av anløpene for ett årstall tatt med. Volumet eller verdien av varetypene er ut fra tollregnskapene vanskelig å beregne og ville i beste fall være svært lite pålitelige.
11. Pluss et stort antall pattegriser.
12. Norges Historie bd. 9 (Oslo 1978), s. 201 f.
13. Meddeleser nr 2/1983, s. 12f.
14. Skipslistene for Arendal (i tollregnskapene) for 1820 oppgir 40 fartøy under 2 cl. på samlet dreftighet 57 cl. Disse er ikke regnet med i tabellene 17 og 18, da skipslistene for de øvrige årene ikke oppgir slike fartoyer.
15. Alder oppgitt for 40 av 148 fartøy.
16. Alder oppgitt for 42 av 129 fartøy.
17. Alder oppgitt for 103 av 156 fartøy.
18. Kallevig 1939, s. 36, Norges Historie bd. 10 (Oslo 1978), s. 198 og Det norske folks liv og historie bd. IX (Oslo 1931), s. 366f.
19. I 1856 ble det kjøpt inn ett fartøy på 225,5 cl. fra Sverige. Statistisk Tabeller for Kongeriget Norge. Syttende Række, (Chr. 1857), tab.9.

HENRIK JERN:

HAMNSTADEN VARBERG – NÅGRA UTVECKLINGSDRAG OCH ETT EXPANSIONSSKEDÉ

Den bebyggelsehistoriska forskningen som konst- och tvärvetenskaplig disciplin har under en rad av år varit intensivt fokuseras. Huvudtemat i teori- och metoddebatten har utgått från det faktum att framför allt när det gäller 1800- och 1900-talens stadsutveckling, material är så oerhört omfattande och olika kartor. Hur skall eventuella snittytor se ut: geografiskt, tidsmässigt, socialt o.s.v.? Skall begränsningarna utgå från ett slags instrumentellt syfte, t. ex. byggnadsvårdande intressen? Hur skall den traditionellt deskriptiva och dokumenteranda stadsmonografen värderas? Frågeställningarna blir än mer komplicerade när man övergår till ett komparativt perspektiv, att utifrån givna kriterier genomföra jämförande ortsanalyser.

Ett sätt att öka det vetenskapliga utbytet har prövats genom en närmare samverkan mellan olika historiska och samhällsvetenskapliga ämnen. Här formar sig idéerna kring Kattegat-Skagerack-projektet som särskilt intressanta. I anslutning till detta projekt ingår en planerad delstudie med syfte att studera stadtillväxt och bebyggelseönster i hamnstäder längs den svenska västkusten, den norska sydkusten och den jylländska nordkusten.¹ Med utgångspunkt från ett jämförbart nordiskt material skall analyseras och diskuteras en rad tendenser som kan visa sig ha generell räckvidd, samt identifiera likheter och olikheter. Urvalskriterier för de studerade städerna blir deras betydelse som transporthamnar samt regional funktionslikhet. Ett specifikt syfte med studierna är att kartlägga sambanden mellan transport och näringslivsexpansionen samt hamnstädernas förändrade visuella karaktär. Städernas ytter utseende har starkt påverkats under tidsperioder med expansion.

Aven med koncentration på trendbrottet i städernas bebyggelseutveckling smat det relativt begränsade geografiska undersökningsområdet, är det självklart ett ytterst omfattande och komplext material studien ställs inför. Det är väl endast med stor svårighet som en något särnär entydig helhetsbild kan näs, om det ens är möjligt. Stadstillväxten är ju ett resultat av en rad motsatta och samverkande interaktiva processer, ett spel mellan externa förutsättningar (konjunkturer, lagstiftning, teknikutveckling, transporter, topografi m.m.) och interna aktörer (näringssidkare, byggherrar, politiker, lokala sociala grupper).

För att överhuvudtaget kunna gripa sig an uppgiften, är det viktigt att precisera en hög medvetandegrad, teoretiskt och metodologiskt. Ett första steg skulle kunna vara att genomföra en fallstudie av de i undersöningen ingående orterna. En sådan studie skulle avse att utforma en modell för hur de enskilda stadsundersökningsarna skall läggas upp. Detta för att kunna överblicka de generella mönster som kan urskiljas mellan de olika länderna lika väl som de unika dragen i respektiva stadsutveckling.

En sådan fallstudie har författaren tänkt genomföra i Varberg. Föreliggande uppsats skall ses som ett första steg, ett slags avstamp till detta betydligt mera omfattande arbete. Som en bakgrundsfond till det förestående arbetets huvudtema, expansionsfasen under 1880-talet, ger jag i det första avsnittet en tämligen ingående skildring av Varbergs utveckling från medeltiden och framåt, både vad det gäller näringar och bebyggelseutveckling. Detta bland annat för att kunna urskilja de traditionellt betingade strukturerna som antingen utplånas eller fortlever vid mötet med expansionsfasen. Det avslutande avsnittet presenterar i detta stadium endast de mest uppenbara symptomen på expansionsperioden, det inventerar och ringar in teman för kommande undersökningar. Som det kommer att frangå av framställningen, råder det ingen tvékan om att 1880-talet verkligen skall identifieras som en stark tillväxtperiod. Här är det då viktigt att forsöka teckna de lokala mönsterna gentemot de generella förutsättningarna; näringsmässiga,

politiska och legala. Denna allmänna samhällsutveckling skall sedan konfronteras med Varbergs stadsbild i ett slags samhällsmorfologiskt forskningsperspektiv. Men jag vill än en gång understyrra att den teoretiska begreppssapparaten i detalj först kan växa fram efter en närmare konfrontation med de denotativa studierna.

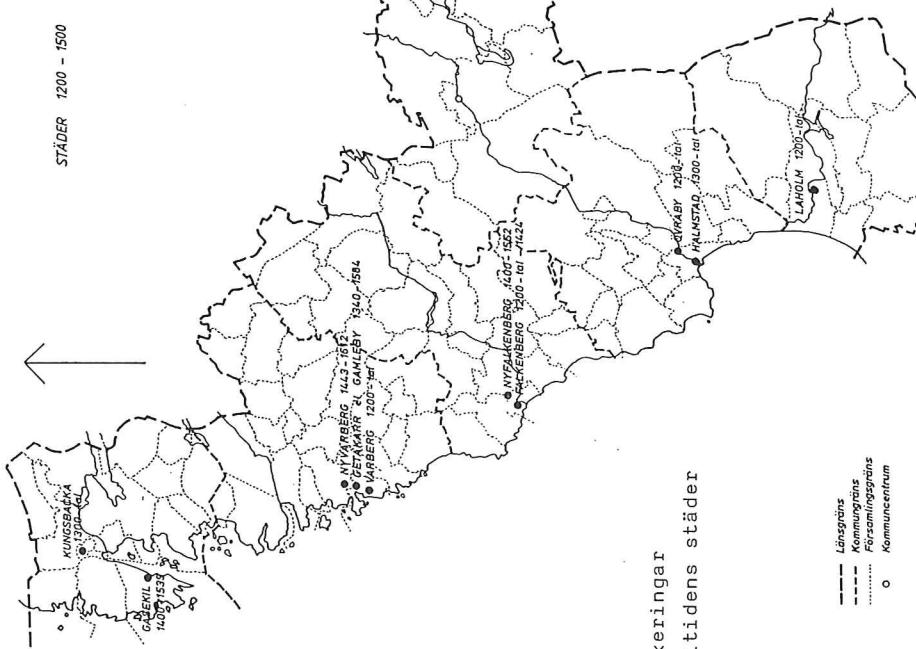
Medeltidens stadsbildningar

Halland har i huvudsak varit danskt område fram till freden i Brömsebro år 1645, då det först på 30 år och sedan för alltid övergick till Sverige. Läget nära riksgränsen mot Norge/Bohuslän och Sverige/Västergötland har påverkat landskapet på många sätt. Under lång tid korsades danska, norska och svenska intressen i Halland, vilket också innebar att Varberg drabbades hårt av krig och politiska förändringar.

Staden Varberg har en komplicerad förhistoria. Gamla Köpstad, 6 km söder om Varberg, vittnar om att handel och sjöfart ägt rum i naturliga hamnar utefter den nordhalländska kusten innan de äldsta stadsbildningarna fanns. Rester efter två spantade båtar (Galtabäcksbåtarna; 1000-talet) samt namnformen utgör bevisningen vad det gäller Gamla Köpstad. Vid Gamla Köpstad mynnar en mycket gammal landsväg från inlandet och ut till kusten. Vägen passerar bl.a. plattser för förhistorisk och medeltida järnframställning.²

Eventuellt kan det finnas ett samband mellan handelsaktiviteterna i Gamla Köpstad och Varbergs äldsta stadsbildning, Getakärr. Getakärr har varit belägen vid en skyddad vik. Lacus Caprinus - Getsjön - omtalas av Saxon. I Håkan Häkanssons saga nämns Getakärr i skrift för första gången, detta i samband med norska härjningar efter den halländska kusten år 1256. Erikskrönikan nämner borgare i Varberg år 1309, ett brev från 1343 är utfärdat i "villa getakir."³ Getakärr låg strax norr om Varbergs nuvarande centrum.

Förutom den restaurerade ruinens av Getakärrs kyrka, återstår i dag ingenting ovan mark av den medeltida staden. Topografin är endast ingenting ovan mark av den medeltida staden. Topografin är endast



HALLAND
med markeringar
av medeltidens städer

ofullständigt känd. Vi känner inte till något om stadens bebyggelse och gatunät.⁴ Kyrkobyggnaden har daterats till omkring skiftet 1200/1300. Ett tusental fynd av mynt antyder en expansionsperiod under 1300-talet och visar på kontakter med de flesta städerna utmed den tyska östersjökusten.⁵ Under 1400-talet började en nedgång att göra sig gällande och denna blev alltmer märkbar under 1500-talet.

Getakärr, som tidigt upptog slottets namn Wardhberg, fick sina stadsprivilegier indagna år 1578. Anledningen till stadens nedgång var det ännu oförklarade anläggandet av en parallellstad endast fem km norr ut, Ny Varberg.

Den nya staden, anlagd omkring 1400, lades in dragen en bra bit från havet, begränsad av två åärmor och en dubbel försvarsval med imellanliggande grav. Ny Varbergs tillkomst kan var resultatet av en medveten politik, en strävan att främja de inhemska och icke-tyska köpmännens möjligheter på den nordisk marknaden.⁶

Ny Varberg tycks snart ha övertagit den gamla stads handel. Staden låg strategiskt längs kustvägen från Skåne och Lödöse och som slutstation för landsvägarna längs Viskans och Ätrans dalgångar. Det ekonomiska området sträckte sig också in över den svenska gränsen. Sedan gammalt gick en stor del av exporten från angränsande områden i Västergötland över gränsen till Halland, varefter varorna skeppades ut över bl.a. Varbergs hamn.

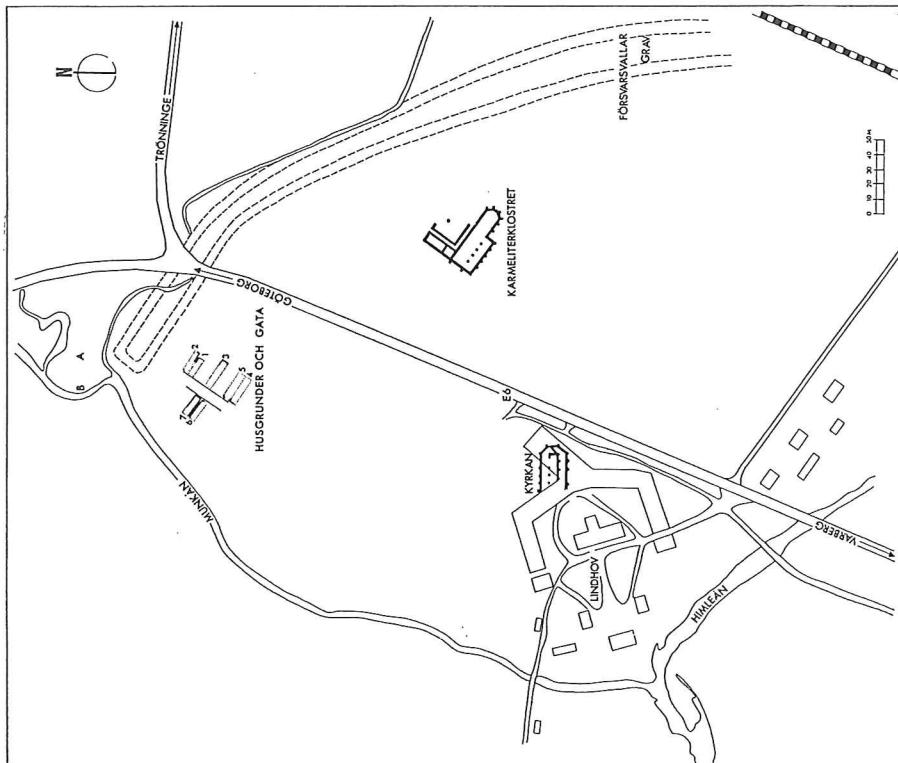
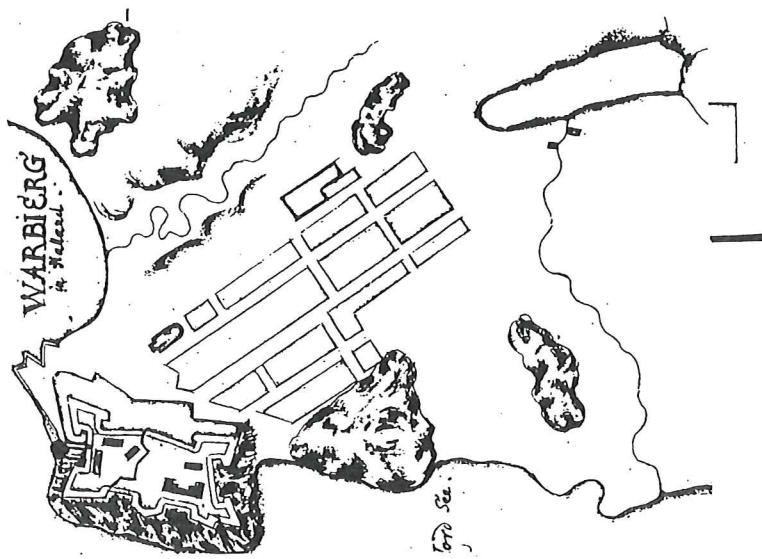
Varbergs export dominerades av smör, talg, hudar, skinn och skogsprodukter, i huvudsak från svenska områden. Från häraderna runt staden kom i huvudsak produkter från åkerbruk och boskapskötsel. Exporten gick till övervägande del till hamnar på den tyska nordsjökusten.⁷

Under Nordiska sjuårskriget skövlades och nedbrändes Ny Varberg av svenska trupper 1565. Den återuppbyggnad som ärefter påbörjades ödelades av en eldsåvåda 1597 då största delen av staden lades i aska. Trots alla svårigheter lyckades ändå Varberg under lång tid behålla sin ställning som knutpunkt och utskeppningshamn för stora delar av Västsverige. 1611, under Kalmarkriget, brändes staden igen av svenska och nu övergavs den helt.

Vid arkeologiska utgrävningar i Ny Varberg, har man funnit husrester av dels enklare träbyggnader utan grundmurar, dels yngre, stabilare timmerhus lagda på en stensockel. Hanseatisk byggnadskultur avslöjar sig i flera gavelvända byggnader. Också rester av en tegelkatedral, karmeliterkloster från 1460-talet samt hospital har grävts ut.⁸

Varberg på Platsarna

På kunglig order övergavs Ny Varberg år 1613. Av militära skäl skulle staden flyttas närmare slottet. Varberg på Platsarna, som staden kallades, fick nu också prägel av garnisonsstad. Den byggdes upp kring två parallella huvudgator dragna i nordvästlig riktning mot fästningen samt några tärgator. Något egentligt torg existerade inte. Kyrka, rådhus och enstaka bostadshus uppfördes i korsvirke, men merparten av bebyggelsen bestod av trähus i knuttimring och skiftesverk.⁹



Ny Varbergs stadsområde med kyrkan, karmeliterklostret samt husrester markerade. Undersökningarna 1979-1982, som företogs öster om E6-an, parallellt med vägen, är ej markerade.

Planskiss över stadsområdet Varberg på Platsarna. Fästningen i övre vänstra hörnet.

En samtida källa, Arent Berntssen Bergen, beskriver hamnen som god och att borgarna bedrev handel på egna skutor, i synnerhet på Lübeck, Hamburg, Rostock samt på Norge. Handelsvarorna och det ekonomiska omlandet var överensstämmende med den medeltida strukturen. Handeln, fortsätter Berntsen, blomstrade och köpmännen var förmögna.

Av andra källor framgår att man nog inte skulle överdriva betydelsen av Berntssens omräkning. Någon större kommersiell betydelse hade handeln inte. Importen dominerades av salt, spannmål, malt och kläde, medan exporten präglades av timmer, tjära, smör, talg, oxar och vadmal. Några större kvantiteter rörde det sig inte om.

Den 12 augusti 1666 drabbades varbergsborna av en ny katastrof. Elden kom lös och så gott som samtliga byggnader lades i aska, inklusive kyrka, rådhus och skola.

Varberg inom Vallgatorna

Varberg var nu under svenska styre och bud om hjälp gick till den svenska regeringen. Men av militära skäl beslöt Kungl Maj:t att staden ånyo skulle flyttas. Den fick nu den utsträckning och form som idag avtecknar sig inom Vallgatorna.

År 1669 tillkallade staden en ingenjör för att staka ut den nya stadspلانen, idealt utformad som ett rutnät. Trots påbud om att den nya staden skulle uppföras med stenhus, fortsatte av ekonomiska skäl trähusens nästan totala dominans.

Näringsslivet i Varberg under 1600-talets slut och en bra bit in i 1700-talet var föga stabiliserat. Självklara nedgångsperioder följde bl.a. av de återkommande krigstillstånden i riket. 1672 hade t.ex. Varberg 6 fartyg på 118 läster. 1681, efter det s.k. "skånska kriget", endast en skuta på 6 läster. Utrikeshandeln var i obalans. 1685 var importvärdet 21.669 daler silvermynt, men exporten endast 3.550 daler.¹²

Med stormaktstidens upphörande, från omkring 1720, kunde det svenska näringsslivet åter börja utvecklas. Med freden följde en relativ ekonomisk uppgång. Så även för Varbergs del.

Under åren 1749-1800 ökade Varbergs befolkning från 1.075 till 1.402, i procenttal 30,4. I hela Halland ökade folkmängden under samma period med 24,0%. I jämförelse med folkmängden i de angränsande länen var detta en relativt måttlig ökning. Den motsvarades av en liten stillsam ökning av handel, industri och hantverk. Endast i fråga om sjöfarten var utvecklingen något mer accentuerad. Sina små befolkningssiffror till trots var Varberg under hela 1700-talet Halland största stad. Basen för välmågan var hamnen.



Kopparstick av I.V. Aveelen 1713. Ur Erik Dahlbergs Svecia Antiqua et Hodierna.

Igensandningen var ett besvärande problem för de halländska hamnarna. Bäst var hamnförhållandena i Varberg. Vid 1700-talets mitt var större delen av utrikeshandeln koncentrerad till Varberg, även om den inte var särskilt omfattande. Man handlade mest på Holland och - självklart - på Danmark och Norge. Exportvarorna

dominerades av pottaska, tjära och järn medan de mest betydande importvarorna var salt (29%), lin (20%) och spannmål (15%). Oscar Bjurling, det halländska näringsslivets skildrare, skriver: "Med viss berättigad självkänsla förklarade Varbergs handlare att de med flit och omsorg drivit upp handeln i staden".

År 1758 hade man den största flottan i Halland på 16 båtar, till-sammans vägande 312 läster. Sjöförbindelserna upprätthölls med egna fartyg. Faktiskt hade Varberg en ledande ställning inom det halländska skeppsbyggeriet.

Industrier fick aldrig någon större betydelse i Halland under 1700-talet. Men i det här sammanhanget kan det vara värt att nämna några företag i Varberg. År 1741 startade Johan Haberman en "fabrik" för tillverkning av s.k. kandislådor, delvis för export. Från 1738 drevs en kortare tid en "uhlnafabrik" (yllefabrik) med två västolar för tillverkning av tröjor, strumpor och nattmössor. Till de textile industriella experimenten hörde också ett flanel- och lärftstryckeri, samt linne- och yllefärgeri, som sysselsatte 8 personer. "Vid dessa fabriker förädlades allt vad såväl ständspersoner som allmoge av linne och ullvävader i sina hus både till eget behov och till salu tillverka låta..." Tobaksspinneri, snusfabrik och pibebruk var andra verksamheter som bedrevs i staden under 1700-talet. I ett större perspektiv genomgick inte näringsslivet i Varberg under 1700-talet någon lysande utveckling. Men det fanns, som visats, vissa gynnsamma faktorer.¹³

Som fysisk miljö karakteriseras Varberg under 1700-talet som en traditionell trädstad. Men det är under denna ekonomiska period som de första traditionsbrottet manifesteras.

1750 hade staden 200 trähus varav några var i två våningar. Från 1759 föreligger en intressant uppgift att endast ett hus var panelklätt. Därefter kom bruket med panelarkitekturen med sin rödfärgsdräkt att radikalt förändra stadsens utseende.¹⁴

1767 och 1768 avbrändes största delarna av norra stadshalvan, sammanlagt 107 hus lades i aska. Efter bränderna uppfördes Varbergs första gårdsanläggningar i tegel, två handelshus med läge vid torget. Byggmästare var tysken F.A. Rex, närmast inkallad från Göteborg. Genom honom förmedlades idéer och kunnande från Göteborg. Rex byggde också Varbergs nuvarande kyrka samt rådhus i putsat tegel 1780.

Under samma ekonomiskt expansiva period uppförde handelsmännen på flera tomter kring torget tunnvälvd stenmagasin som lagerbyggnader. De här stenhusbyggerna, sammanklatt 12 st, kom längre att förblifte enda stenhusen i trädstaden Varberg. De markerade sig endast som insprängningar i en i övrigt homogen bebyggelsestruktur.¹⁵

Med 1.402 invånare var Varberg år 1800 fortfarande landskapets största stad. Men både populationsmässigt och näringsmässigt kom den fortsatta utvecklingen under 1800-talets första hälft att innebära stagnation och t.o.m. tillbakagång.

Varberg hade omkring 1800 en obetydlig export av bräder, beck och tjära. Importen dominerades av socker, spannmål, fisk och kaffe. 1800 bestod stadsens handelsflotta av 12 fartyg om sammanlagt 325 läster.¹⁶

Varbergs industrier utgjordes 1810 av en tapetfabrik och ett tobaksskarveri. Handeln, strukturerad som tiden omkring 1800, antyder i flera fall minskningar. Den vid sekelskiftet byggda slussen i Trollhättan antages ha haft en negativ inverkan på stadsens handel. Handelsflotten bestod av 8 fartyg om sammanlagt 247 läster.

Folkmängden uppgick omkring 1815 till ca 1.200 personer, en minskning med ca 200 under en 20-årsperiod. Yrkessstrukturen redovisar bl.a. 13 handlande, 59 hantverkare samt 10 skeppare och 35 sjömän. Sjöfarten gick tillbaka. Bortsett från konjunkturella faktorer orsakades detta av utvecklingen mot större fartygstyper. Härigenom kom de halländska småstäderna med sina små hamnar i skuggan.

År 1822 exporterades trävirke från Fagered och Älvborgs län, bokstäver, tunnor och färdingar till Skåne och Danmark. Spannmål, järn och kramvaror utgjorde returvaror.

Även under 1830-talet tynade de borgerliga näringarna i staden. 1835 fanns 6 fabriker, varibland 2 färgerier och 3 tobaksfabriker. Men sammanlagt sysselsattes endast 18 arbetare. Av stadens hantverkare, ca 50, år 1840 var många häntvisade till stödjord-bruk.

Efter flera avslagna motioner, beviljade 1840/41 års riksdag medel till en hamnutbyggnad. Nu gavs det hopp om framtiden! Upplandet förväntades nu över Varberg kunna skeppa "bjälkar, bräder, beck, tjära och linfrö, vilka varor annars gingo med förlust till Göteborg."

År 1849 stod hamnbygget färdigt, hamndjupet var utökat från 1,5 till 3,5 meter, kajlängden uppgick till 100 meter. Men vare sig hamnens utvidgning, som snart betecknades som för liten, eller det 1850 bildade halländska ångfartygsaktiebolaget, kom att innebära initiativ för expansion. Det mindre gynnsamma läget i Göteborgs närhet, bristen på råvaror och kapital, samt den betydande agrara aktiviteten förklarar den långsamma industrialiseringssprocessen.

Vissa förbättringar inträffade dock. Från och med år 1858 fick stapelstäderna rätt att uppberära tolagsersättning. Denna ingick i tulluppbördens. I Göteborg hade man betydligt högre våg- och stäm-pelavgifter än i Varberg. Detta resulterade i att många affärsmän i Göteborg importerade särskilt textilier till Varberg, för att sedan skeppa textilierna till Göteborg. Med det nya tullhuset i Göteborg 1864, innehållande sänkta avgifter, upphörde transito-handeln över Varberg. Men den varbergska inkomstförstärkningen under de gynnsamma åren 1858-1864, innebar att staden kunde reservera tolagsmedel till förestående hamnutvärlden, tullhus och järnvägsstation.¹⁷

Exporten av stäver var i tillbakagång under perioden 1850-1870. Av något större omfattning var skeppningen av plank, bräder samt gruvstolpar. En stigande roll kom spannmålexporten at inta.

Importen hade ökats "deles genom ångfartskommunikationen, och dels därigenom att de 5 á 6 mil från staden, inom Marks och Kinds härad... belägne stora fabriker lätit från England över Varberg inkomma de råmnen, som å desse fabriker förädlas." Under 1860-talets slut visade Varbergs handel "en icke betydelselös återhämtning".

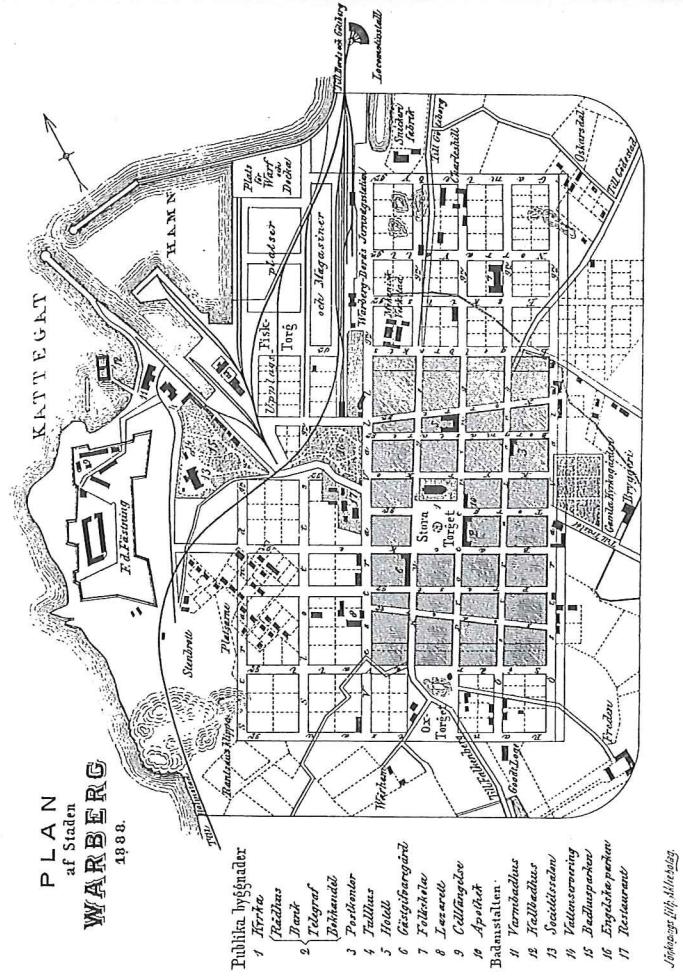
Befolkningsmässigt kännetecknades perioden 1850-70 av stagnation och tillbakagång.

Miljömässigt karakteriseras Varberg under hela första hälften av 1800-talet av traditionella koder. Staden präglades av en på klassicismen grundad enkel och saklig trädbebyggelse. Envåningshusen var talrikast, endast handelsgårdarna, grundstenarna i större morfologi, är byggda i två våningar. Vid torget och de större gatorna föreskrev byggnadsordningarna tvåvåningshus "hvarigenom staden i en framtid kan vinna större anseende och prydlighet!" Den mest radikala förändringen gäller färgsättningen av bebyggelsen. Från att tidigare ha varit enhetligt rödfärgad, får staden en allt ljusare prägel i takt med att oljefärgen under 1820-30-talen vinner insteg.

Det första stora brottet mot den traditionella bebyggelsesstrukturen skulle följa efter katastrofbranden 1863. Detta är lades så gott som hälften av trästaden Varberg i aska. Med antagandet av en ny byggnadsordning och anställdhetet av en stadsarkitekt inleddes ett stenhushygande i tidens stilhistoriska anda. Huvudtemat blir den intensifierade spänningen mellan stenstaden som hägrande ideal och trästaden som vardag och verklighet. Det ökade stenhushyganden innebar förvisso väsentliga miljöförändringar, men totalt präglades återuppbryggnadsarbetet av de hävdunna traditionerna.

De mest uppseendeväckande förändringarna ansvarade den nytiltsatte stadsarkitekten för. Frans Jacob Heilborn, nära knuten till stadsarkitekten i Göteborg, H.J. Strömberg, kom att introducera den medeltidsromantiska tegelstilen i Varberg. Merparten av nybyggna uppfördes istället av utifrån kommande och i Varberg tillfälligt verkssamma byggmästare och hantverkare.²⁰

Äteruppbryggningsprocessen är överhuvudtaget en spegling av ett traditionsbrott. Kunskapen om de nya byggnadsteknikerna och ideallen fanns inte att tillgå i Varberg. Merparten av nybyggna uppfördes istället av utifrån kommande och i Varberg tillfälligt verkssamma byggmästare och hantverkare.²⁰

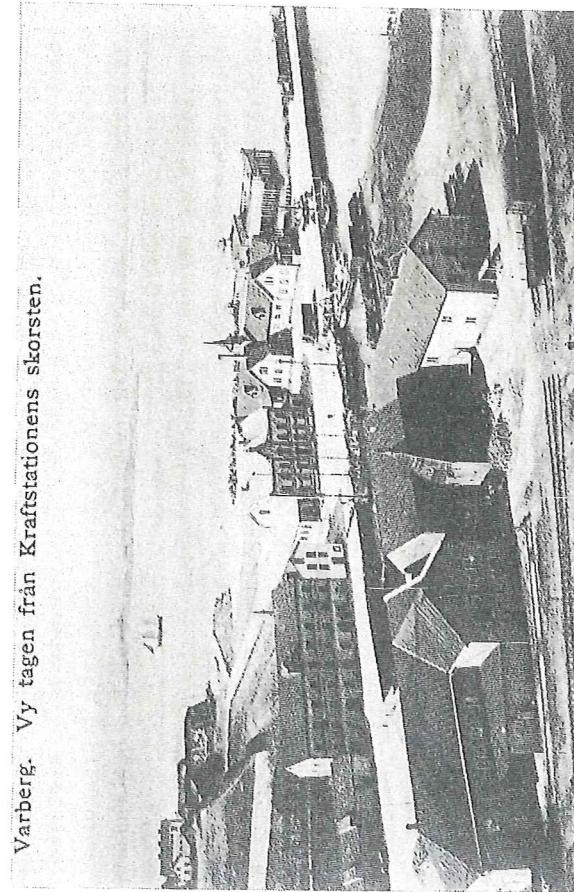


Plan över Varberg 1888. Det streckade centrumpartiet utgör 1600-talsstadens utsträckning, yttre ram för staden fram till 1880-talet.

1880-talet: ett expansionsskedde

Trots ibland ganska snabba samlivslinjer och avsevärda pendelrörslser, visar ovanstående genomgång av Varbergs närlivslivs- och bebyggelseutveckling från medeltiden till en bra bit in i 1800-talet tämligen stabila mönster. Måttliga expansionsfaser har skett endast under vissa begränsade perioder.

Den expansionsperiod som jag nu skall skärskåda – 1880-talet – är av avsevärt radikala slag. På en rad områden, som jag i det följande skall identifiera, bryter den mot traditionella strukturer. Det är viktigt att understryka expansionsperiodens beroende av generellt verkande industrialiseringarna och de lokalt unika särdraget, har jag dock inte i detta stadium möjlighet att närmare analysera. Jag nöjer mig här med att identifiera fenomenen med förhoppningen att framlades mera grundligt kunna bearbeta dem.



Varberg. Vy tagen från Kraftstationens Skorsten.

Parti av hamnen med magasin, tullhus och badhus. I förgrund Nordbloms kolonialvaru AB.

Kommunikationerna

1840-talets hamnutvidgning visade sig, som ovan påpekats, ganska snart vara otillräcklig. Med bl.a. reserverade tolagsmedel igångsattes i slutet av 1870-talet en ny hamnutvidgning, ett arbete som i stort färdigställdes 1886. I den inre delen av hamnen byggdes en 200 meter lång och 30 meter bred lastpir med dubbla järnvägs- spår. I norr och söder skyddades den av nyuppförda vägbrytare i hugget granit på betongunderbyggnad. Utvidgningen innebar en avsevärd ökning av antalet lastkajssmätor, från 100 till 800. Genom muddring ökades hamndjupet från 3 till 5 meter. Vid färdigställandet var Varbergs hamn den bästa i länet.²¹

Åren omkring 1870 aktualiserasades järnvägsfrågan på allvar i Halland. Det som kom att verka fördröjande var den heta diskussionen kring de två radikalt olika alternativen; en längdbana genom hela landskapet eller förbindelser med inlandet. Här framträder avsevärda intresseomställningar. Landstinget var den drivande kraften vid längdbanans tillkomst samt "enskilda kapitalister och de av köpmannaaristokratien stylda städerna" vid inlandsbanans tillkomst. Längdbanan byggdes för landsbygden och jordbrukskulturen, tvärbanorna var framför allt förutsättningar för trävaruexporten och industrier.

I Varberg hade köpmänne redan på 1850-talet diskuterat en järnvägsförbindelse med Borås. Just sträckan Varberg-Borås blev stadsdagens första järnvägsförbindelse, invigd 1880.

Färdigställandet av Västkustbanan kom att bli mera segdraget. Ekonominseringen krävde avsevärda statslån, utvecklade efter återkommande motioner och långa riksdebatter. 1885 kunde sträckan Hässlingborg-Varberg öppnas för trafik.

Av fruktan för konkurrensen med Göteborg, vägrade Varbergs stadsfullmäktige kategoriskt att till någon del finansiera sträckan Varberg-Göteborg, ägd av Norra Hallands Järnvägsbolag. Med bl.a. stora anslag från göteborgshåll, kunde dock hela Västkustbanan öppnas för trafik år 1888.²²

Näringarna

Först som sist skall det framhållas att för Halland i stort liksom för Varberg, var industrins utvecklingstakt ganska långsam. Under 1880-talet var landskapets andel i den samlade svenska industriproduktionen stadd i tillbakagång. Halland låg inklämt mellan de övermäktiga konkurrenterna Göteborg och Skåne. Industrin i Varberg var utvecklad, handeln var fortfarande den viktigaste näringssgrenen.

Varbergs mekaniska verkstad, grundad på 1850-talet, dominerade stadsens industriverksamhet under 1870- och 80-talen. Här tillverkades främst maskiner och redskap för jordbrukskulturen. Utrustningen bestod av svarvar, hyvel- och borrmaskiner, "två ventilatorer, två kupolugnar, en svängkran och fyra smideshärdar."

Ännu 1885 redovisade industrin i Varberg samma tillverkningsvärde som 1875, ca 170.000 kr. Förutom den mekaniska verkstaden fanns 2 färgerier, 2 läderfabriker, 2 stenhusggerier och 3 små maltdrycksfabriker.

Näringsslivets kraftiga utveckling i Varberg under 1880-talet låg istället i handeln och sjöfarten, grundad på jordbruksnäringens avsevärda framsteg. I sin femårsberättelse för perioden 1881-1885 konstaterar landshövdingen att, i jämförelse med andra sädesslag, "hafredlingen gått merå framåt, enär detta sädesslag lättare sälja sig för export." Redan 1870-talet såg en rad år med goda skördar. I slutet av årtiondet exporterades via hamnen i Varberg nära hälften av Hallands utförselhavre. I de kring Varberg liggande häradena såg skördesiffrorna för havre ut så här: I Faurås härad redovisades 1870 ca 44.000 tunnor, 1880 ca 98.000. Himle härad redovisar för samma år 65.000 respektive 100.000. Siffrorna skulle stiga ytterligare under första hälften av 1880-talet.²⁴

Åren 1886-1890 sjönk sedan utförseln av havre från hamnen i Varberg från 6.756.570 kg till 1.192.750 kg. Ursaken till denna dramatiska förändring låg i ett allmänt prisfall på spannmål. Också inrättandet av järnvägsförbindelsen Varberg-Göteborg anses ha medfört en minskning av havreexporten över Varbergs hamn.

De låga säddespriserna medförde efterhand en övergång från spannmålsproduktion till kreatursuppfödning. Den stimulerade mejerirörelsens produkter från varbergsbygden, avsattes dock huvudsakligen i Göteborg för export till England. När det gäller exporten i övrigt, betydde fortfarande virkesutförseln en del. Den största delen av exportvirket härrörde från Småland och Västergötland, men förädlades vid halländska sågverk. De viktigaste exportprodukterna, som ökade perioden 1875-1885, var pitprops, bjälkar, sparrar, bräder samt bok- och ekstäver.

Under senare delen av 1880-talet ökade också betydelsen av stenexporten, sedan stenindustrin tillförlts nytt, tyskt initiativ.

Importvolymmen domineras av det starkt förändrade jordbruksbehovet av gödningsmedel och foderämnem. Bomull, stenkol och maskindelar till Viskadalens textilfabriker, var också viktiga importartiklar.

Sjöfartens ökning i Varberg under perioden belyses av följande tabeller:

| Från utrikes orter ankomna lastade o. olastade fartyg | Till utrikes orter avgångna lastade o. olastade fartyg |
|---|--|
| 1875 79.307, | 1880 159.667, |
| 1880 68 | 1885 289.425. |
| 1885 144 | 26 |
| 1890 311 | 154 |
| | 408 |
| | 371 |
| | 268 |

Den ökade sjöfartsaktiviteten beskrivs också i tonnagesiffror. Summan av ankommet och avgånget tonnage, var år 1870 38.876, 1875 79.307, 1880 159.667, 1885 289.425.

Även om det totalt sett fortfarande var en blägsam näringssgen, är det värt att notera att havsfisket under denna expansionsperiod markerar ett betydelsefullt initialekede. I sin femårsperiod 1881-1885 skriver landshövdingen: "Hvad saltsjöfisket beträffar, har detssamma under denna period vunnit en löftesrik

förkofran. Sedan flera åtgärder till dess upphjälplande blifvit af hushållningssällskapet och enskilda utan framgång vidtagna, beslöt hushållningssällskapet, öfvertygadt om att Kattegats fisktillgång borde med bättre redskap och fiskemetoder bliffa en rik inkomstkälla för länets fiskarebefolking, att förmå 2 med mäns- tergil uppsättning af redskap och båtar försedda båtlag af de skickligaste fiskare från Rää i Skåne att uppflytta, ett till Halmstad och det andra till Varberg. Det exempel, desse fiskare, som hitflyttade år 1885, gifvit länets fiskare, har redan burit goda frukter. Så har det i Varberg stationerade båtlaget under år 1886 fångat ensamt af sill för 3.100 kronor, eller för mer än tre gånger så mycket, som den inkomst den invid Varberg belägna Getrörens 12 fiskare tillsammans under samma år hade af sillfisket och hälften af det belopp, Träslöfs 35 i sillfisket deltagande män lyckats förtjena. Hushållningssällskapet har heller icke tvekat att, oberoende af de kostnader desse Råffäiskares hittförtätande medfört, anslå medel till godtgörelse för elever och anvisa lån på billiga vilkor åt halländske fiskare för anskaffande af redskap och båtar."

En annan näringssgen som under detta skede också är betydelsefullt, men vars implikationer ännu är otillräckligt utforskade, är bad- och turistnäringen. Varberg som kur- och badort går tillbaka till 1810-talet. 1883 bildades ett nytt badhusbolag, som bl.a. uppförde ett nytt societethus i det allt populärare sommarvarberg.

Folkmängd och demografiska förhållanden

I samband med transportexpansion och det stimulerade näringsslivet, skedde i Varberg också en avsevärd ökning av invånarantalet. Åren 1881-1885 steg befolkningen från 3.047 till 4.049 personer, eller i procent drygt 36%. Den följande femårsperioden var ökningen i moderat, från 4.223 till 4.387.

Till absolut största delen förklaras den dramatiska ökningen under första femårsperioden av inflyttning. Däremot är övriga orsaker och konsekvenser outredda. En genomgång av kyrkliga (t.ex.

flyttningslängder) och kamerala arkiv kommer att klargöra flyttningsriktningar, sysselsättningsstrukturer och andra demografiska förhållanden. Här blottläggas sambandet mellan miljö och socialt eller ekonomiskt tillstånd.

Areell expansion - stadsplan och byggnadsverksamhet

Befolkningsökningen medförde inte endast en sannolikt ökad ombyggnadsaktivitet av befintlig bebyggelse, t.ex. inrättandet av gårds-
hus till bostäder, utan också en areell expansion.

Innan jag beskriver vad som faktiskt inträffade, kan det vare på sin plats att kommentera ett icke realiseringat stadsplaneförslag från 1876. Här möter vi för första gången dokumenterat idén att spränga de på 1600-talet fastställda gränserna. Här blir den nya tiden, ett antytt expansionsskede, fullt synligt. Ett nytt medvetande tar form i staden.

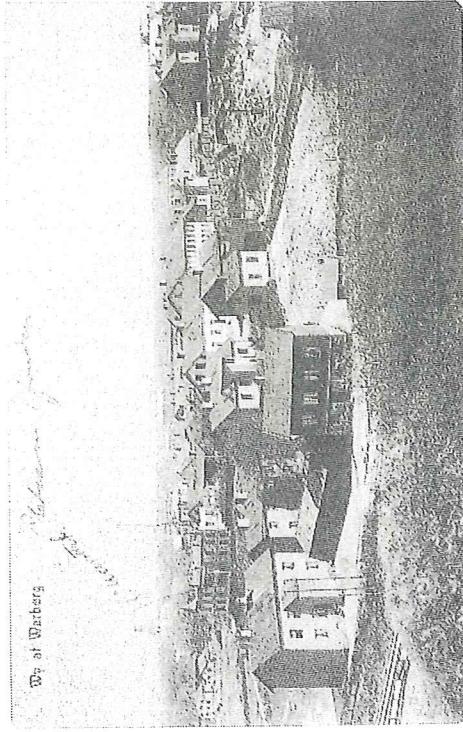
Genomfört skulle det nya stadsplaneförslaget få förödande konsekvenser för den traditionella stadsbilden. Planen, ett schablonerat ideal med rötter bl.a. i Edelvärd, föreslår nämligen ett bevarande av endast 15 av stadens 32 äldre kvarter. Till den historiska kärnan skulle istället fogas 25 nya kvartersblock. Tidstypiska är de två esplanaderna och det breda grönstråket i söder liksom de föreslagna trädplanteringarna längs alla nya gator.

Att utreda vilka intressen och krafter som hindrade planens verkställighet, är en värdefull uppgift.

Den genomförda areella expansionen kom istället att få en additiv form. Därtill mycket upplysande och pregnant som social skapelse.

På Platsarna, 1600-talets stadsområde som efter branden 1666 inte bebyggdes igen utan kom att nyttjas som betesmark, färdigställdes, i huvudsak åren 1884-1885, en likantad trähusbebyggelse med bekräftliga dimensioner. Området var dimensionerat för omkring 500 personer, och anges från början ha bebotts av huvudsakligen arbetare.

Platsarna fick både miljömässigt och befolkningsmässigt en markrad särprägel, inte minst understrukten genom sitt avskilda läge och sin topografiska egenart.



Arbetsstadsdelen Platsarna, uppbyggd 1880-1885.

Det andra nya stadsområdet fick en konträr annorlunda karaktär. Mitt emot järnvägsområdet, uppbyggt på utfyllnadsmaterial från hamnuddringarna, utstakades ett representativt, högborgerligt område.²⁹ Med järnvägsstationen som arkitektoniskt betonad punkt i en central längdaxel (Eskilsgatan), redovisas ett kontinentalt stadsplaneideal som speglar en med järnvägsbygget förknippad utvecklingsoptimism och sanslös framtidstro.

Det skulle dröja många år innan det nya området helt bebyggdes.

Förutom högborgerliga hyresfastigheter, i symbolbärande stildräkter, dirigerades hit en offentlig byggarvsamhet med representativa institutionell karaktär; läroverksbyggnader och teater. Dessa uppfördes dock först på 1890-talet. Både vad beträffar kategorier och estetik, återspeglar byggarvsamheten stadslivets förändrade förutsättningar.

Avslutning



Vy över det nya stadsområdet öster om järnvägen. Nere i vänstra hörnet parti av järnvägsstationen. I bildens mitt Varbergs Mekaniska Verkstad.

Byggaktiviteten under den aktuella perioden kan också uttryckas i siffror. Enbart åren 1881-1885 uppfördes i Varberg 94 hus, mer än vad som samtidigt i de övriga fyra halländsstäderna sammaget byggdes. Perioden 1886-1890 sjönk byggandet till 36 hus, helt i symmetri med den ovan relaterade, ekonomiska utvecklingen.³⁰

Förutom järnvägsområdet med sina miljökomponenter, innebar också hamnutvidningen helt nya miljötilskott. Förutom pirar och kaj, uppfördes tullhus i medeltidsromantisk stil 1883, ritat av stadsingenjör Henric Holmberg. Byggnaden är inom parantes sagt, uppförd av gult tegel från Jylland. Redan 1874 hade det s.k. Börjessonska sådesmagasinet, också det i gult tegel, byggts.³¹

Till den areella expansionen och förändrade miljöerna hör också bathusparken i anslutning till fästningen. En äldre parkkärna utvidgades rejält under 1880-talet och tillfogades det formrika societethuset 1883, ritat av en av västküstens mest anlitade arkitekter vid tiden, Adrian Peterson. Nytt kallbadhus i badhusparkens närhet uppfördes 1886.

Någon egentlig syntes i det här stadiet går knappast att formulera. Det hittills uppnådda resultatet, till en stor del adderat, är att ha markerat ett expansionsskede i Varbergs utveckling i 1880-talet. Till detta kan knytas ett starkt förändrat fysiskt utseende i staden.

På ytan är sambandet expansion - miljöförändring lätt truistisk. Men vad en kommande studie framförallt skall försöka rekonstruera är de i ingressen angivna, sannolika interaktiva processer som betingade förändringarna. Annu saknas ett analys- och tolkningskomplex. Med Varberg som en fallstudie kan sedan det komparativa perspektivet på ett urval av de övriga kuststäderna inom regionen anläggas.

NOTER

1. Hamnstäderna kring Skagerack-Kattegatt. Forskningsprogram (Alvstam, Engelbrektsson, Jern, Kihlman, Rosvall), 1983.
 2. Broberg, Varberg. Rapport 31 i serien Medeltidsstaden, s 50-52.
 3. Sandklef, Varbergs Historia, s 42-48.
 4. 1983 utfördes provgrävningar inom stadsområdet av Riksantikvarieämbetet. Resultatet är ännu ej publicerat.
 5. Sandklef, a.a., s 48-67.
 6. Broberg, a.a., s 54-55.
 7. Broberg, a.a., s 13.
 8. Forssström, Sundnér, De arkeologiska undersökingarna i Ny Varberg 1964-65 och 1968, Varbergs Museum - årsbok 1973 samt Carlsson, Arkeologiska undersökingar i Ny Varberg 1979-82, VMA 1983.
 9. Sandklef, a.a., s 179-180.
 10. Berntsen, Danmarks oc Norgis fructbar herlighet.
 11. Bjurling, Industri, handel och sjöfart 1645-1800 i Hallands historia, del II, s 287-299.
 12. Bjurling, a.a., passim.
 13. Jern, Konstnärer i 1700-talets Varberg, VMA 1983, s 34-36.
 14. Jern, Träarkitektur i Varberg, VMA 1977, s 114-116.
 15. Jern, Stenhus i trästad, Ale - historisk tidskrift för Skåne-land 1/1981, s 4-9.
 16. Fogelberg, Hallands hantverk och industri, kommunikationer, handel och sjöfart 1800-1950, passim. Även nedanstående, vad beträffar näringsslivet, grundar sig på Fogelberg.
 17. Melchers, Svensson, Varbergs hamn, s 11-12.
 18. Jern, Träarkitektur i Varberg, s 118-127.
 19. Jern, Frans Jacob Heilborn - Varbergs förste stadsarkitekt, VMA 1979, passim.
 20. Jern, Carl Johan Gerss - ritande byggmästare i ett brandskadat Varberg, VMA 1982, passim.
 21. Melchers, Svensson, a.a., s 12-13.
 22. Fogelberg, a.a., s 471-473.
 23. Fogelberg, a.a., s 477.
 24. Bjurling, Varbergs stads sparbank 1836-1936, s 62.
 25. Fogelberg, a.a., s 541
 26. Bjurling, Varbergs stads sparbank, a.a., s 76.
 27. Kungl. Maj:ts befallningshafvandes femårsberättelser, Hallands län, 1881-1885, 1866-1890.
 28. Fogelberg, a.a., s 510.
- LITTERATUR
29. Jern, Vandringar i Varberg, s 68-69.
 30. Kungl. Maj:ts befallningshafvandes femårsberättelser, 1881-1885, 1866-1890.
 31. Melchers, Svensson, a.a., passim.
 - Bjurling, O., Varbergs stads sparbank 1836-1936, Halmstad 1936.
 - Bjurling, O., Industri, handel och sjöfart 1645-1800, i Hallands historia del II, Halmstad 1959.
 - Broberg, B., Varberg, Rapport 31 i projekt medeltidsstaden, Göteborg 1982.
 - Fogelberg, T., Hallands hantverk och industri, kommunikationer, handel och sjöfart 1800-1950, i Hallands historia, del II, Halmstad 1959.
 - Forsström, M. och Sundnér, B., De arkeologiska undersökingarna i Ny Varberg 1964-65 och 1968, VMA 1973.
 - Hamnstäderna kring Skagerack-Kattegatt, Forskningsprogram (Alvström, Engelbrektsson, Jern, Kihlman, Rosvall), Bebyggelseantikvarisk avdelning, Göteborg 1983.
 - Jern, H., Carl Johan Gerss - ritande byggmästare i ett brandskadat Varberg, Varbergs museum årsbok 1982.
 - Jern, H., Frans Jacob Heilborn - Varbergs förste stadsarkitekt, VMA 1979.
 - Jern, H., Träarkitektur i Varberg, VMA 1977.
 - Jern, H., Stenhus i trästad, Ale, Historisk tidskrift för Skåne-Land, 1/1981.
 - Jern, H., Vandringar i Varberg. Stadshistoria kring miljöer och människor, Faikenberg 1983.
 - Karlsson, K., Arkeologiska undersökningar i Ny Varberg 1979-82, VMA 1983.
 - Kungl. Maj:ts befallningshafvandes femårsberättelser, Halland, 1881-85, 1866-1890.
 - Sandklef, A., Varbergs historia, Varberg 1963.