

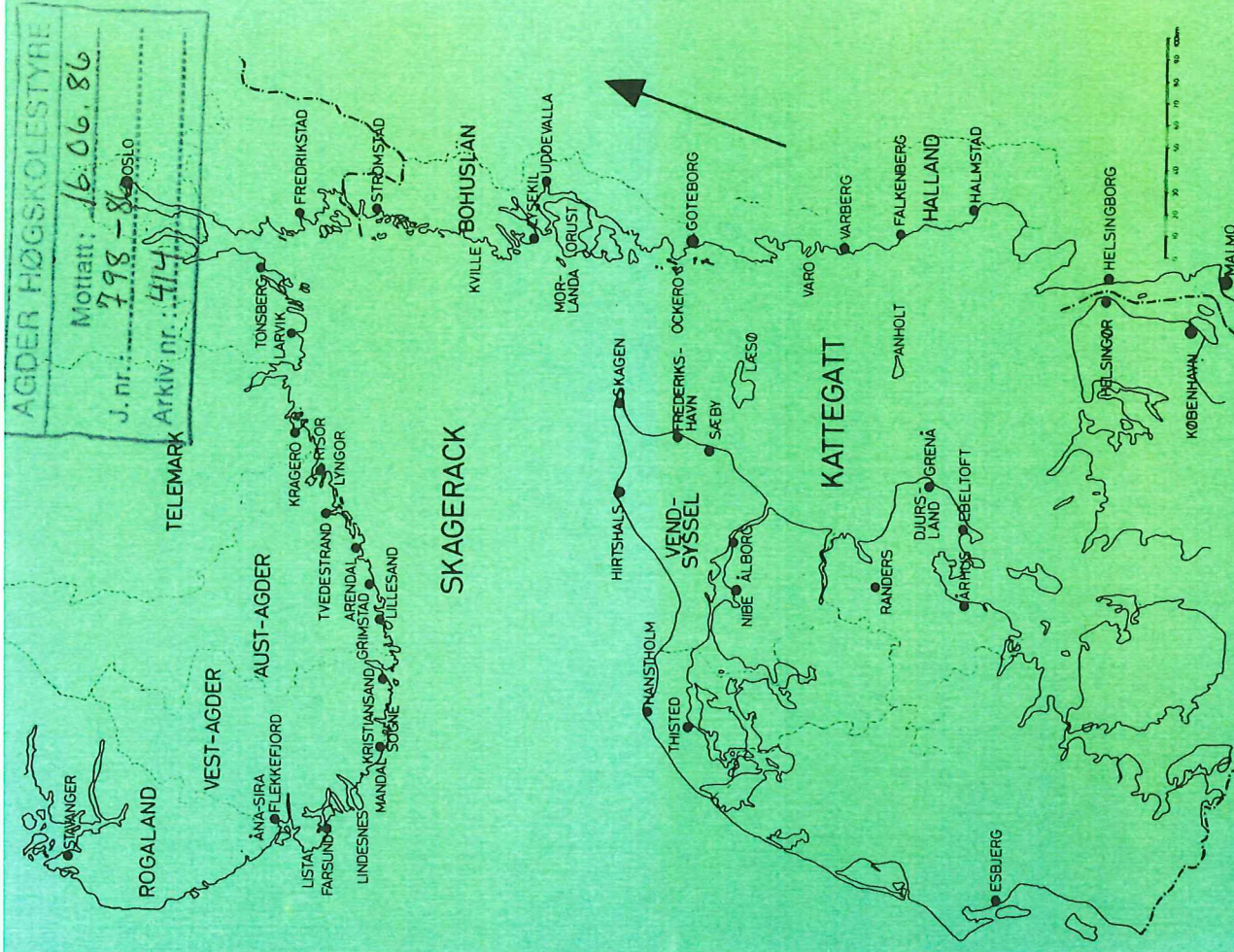
Projektet om Kattegat-Skagerrak-regionens kulturudvikling i 1800-tallet er et tværvidenskabeligt forskningsprojekt under samarbejde mellem universiteterne i Göteborg, Bergen, Århus og Aalborg; Agder Distrikthøgskole; museerne i Uddevalla, Varberg, Kristiansand, Skagen, Esbjerg og Grenå; arkiverne i Arendal og Hjørring; Statsarkivet i Kristiansand og folkemusikarkivet i Bergen.

Det er projektets mål at undersøge ændringerne i hverdagslivet og kontakterne mellem kystegnene i Kattegat-Skagerrak-området i 1800-tallet. Dette arbejde foregår i en række arbejdsgrupper om fiskeri, handel, migration, vækkelser og foreningsdannelse samt mødet mellem borgerkultur og almuekultur.

Projektets sekretariat har adressen:

Kattegat-Skagerrak-projektet
Fiskeri- og Søfartsmuseet
Tarpbagevej
DK-6710 ESBJERG V
Danmark
(tlf. (05) 15 06 66)

Redaktionsudvalg: Anders Gustavsson, Poul Holm og Hans Try.



**KATTEGAT-SKAGERRAK
PROJEKTET
MEDDELELSER
nr 10 - 1986**

**Kattegatt-Skagerack-
regionens
kulturutveckling
på 1800-talet**

Handel och sjöfart
redigerat av Lasse Cornell

Redaktion för serien:
Anders Gustavsson
Poul Holm
Hans Try

Göteborg 1986

Tryckt med bidrag från:
Adlerbertska forskningsfonden
och
Stiftelsen Wilhelm och Martina Lundgrens vetenskapsfond

Meddelelser fra Kattegat-Skagerrak-projektet 10, 1986

ISSN 02 08 8463
Distribueras av:

Kattegat-Skagerrak-projektet
Fiskeri- og Søfartsmuseet
DK-6700 ESBJERG
Danmark

Innehåll

Förord.....	5
Poul Holm:	
Handelen på de danske provinstdsteder 1826-1851.....	7
Lasse Corneli:	
Martin Wilhelm Rhedin och den dansk-svenska handeln med ull 1820-1870.....	25
Lasse Corneli:	
Sjöfart och ullhandel i Göteborgs tolagsråkenskaper 1821 och 1831 — en explorativ studie.....	63
Gustav Sætra:	
Danmarksfarten endres — farten mellom Agdenkysten og Danmark 1856-1914.....	77

Förord

Detta tionde nummer av *Meddelelser fra Kattegat-Skagerrak-projektet* innehåller fyra olika bidrag från den arbetsgrupp inom projektet som sysselsätter sig med handel, sjöfart och andra ekonomiska förbindelser och samband inom området. Detta är det andra numret som har dessa frågor som särskilt tema.

Artiklarna i detta häfte koncentrerar sig kring handels och sjöfartens utveckling inom området under 1800-talet. Centrala frågor tas upp både när det gäller handeln mellan Sverige och Danmark och mellan Norge och Danmark. Helt i linje med denna publikations syfte har bidragen en preliminär karaktär.

Häftet inleds med en artikel av *Poul Holm* i vilken han redogör för handeln på de danska provinsullstationerna och hur denna förändrades under 1800-talets första hälft. Denna artikel bör ses som en uppföljning till hans artikel i *Meddelelser* nr 8, som koncentrerade sig på handeln i äldre tid. I kartform sammanfattas handeln med Norge och Sverige. Den danska officiella statistiken över utrikeshandeln är relativt utförlig i motsats till den svenska. Det framgår klart vilken stor roll som Norge spelade även efter expansionen av världsmarknadens efterfrågan, särskilt då Englands, som en marknad för danska lantbruksvaror av andra kvaliteté.

Även i mina bäge artiklar ligger tonvikten på 1800-talets första hälft. I dem behandlar jag ullhandeln mellan Danmark och Västsverige. I den första artikeln koncentrerar jag mig kring frågan om ullhandels kvantitativa omfattning och utveckling och särskilt den göteborgske ullhandlaren M W Rhedins dominerande roll i denna handel. Ullhandeln var en viktig del av den lilla handel som förekom över Kattegatt mellan Jyllands östkust och den svenska västkusten under 1800-talets förra hälft. Expansionen av ullhandeln ökade denna handels omfattning och gav den ett nytt innehåll baserat på den nya efterfrågan som växte fram under industrikapitalismens förstadier.

I den andra artikeln tar jag upp — i syfte att göra bilden av ullhanden mera allsidig — den sjöfart som bar upp handeln med denna vara över Kattegatt. Denna artikels huvudsyfte är emellertid explorativt. Den syftar till att påvisa vilken stor nytta både den ekonomisk-historiska och kulturhistoriska forskningen skulle ha av att en mer omfattande och inrägande analys av de göteborgska tolagsräkenskaperna blev genomförbar.

I den avslutande artikeln i häftet ligger tonvikten i motsats till i de övriga på 1800-talets senare del. I sin omfattande artikel tar *Gustav Sætra* upp den viktiga frågan om danmarksfartens förändring och upphörande. Denna fråga har hittills varit försummad i forskningen kring danmarksfarten. Ursprungligen hade han tänkt sig att koncentrera sig på denna handels upphörande, men eftersom dess förändring och förskjutning visade sig vara av central betydelse för forståelsen av detta blev det nödvändigt att vidga perspektivet. Denna artikel kan även ses som en uppföljning av Kjell-Olav Masdalens artiklar i tidigare nummer av *Meddelelser*. Ur källsynpunkt är det intressant att notera att det i Norge har bevarats tullarkiv från 1800-talet i stor utsträckning — i motsats till vad som

är fallet i Sverige och Danmark — då även i vissa fall sådana som egentligen skulle ha gallrats

Både mina egna artiklar och Sætras innehåller en omfattande — och kanske tyngande — presentation av empiriskt material. Det är oundvikligt till följd av artiklarnas ämne och karaktär. Vi är emellertid övertygade om att de forskningsresultat som läggs fram i dem trots detta gör artiklarna intressanta och läsvärda.

Göteborg i februari 1986

Lasse Cornell

Poul Holm:

Handelen på de danske provinstdsteder 1826-1851

I en tidigare artikel (Holm 1985) har jeg undersøgt handelen over Kattegat og Skagerrak i ældre tid. I det følgende præsenterer jeg først og fremmest en bearbejdning af den officielle danske toldstatistik for årene 1826, 1834 og 1851. Min hensigt er at nå til en nærmere forståelse af grundlæggende mønstre i den danske søfart for dermed at vurdere i hvilket omfang kontakterne over Kattegat og Skagerrak fortsat var fremherskende i danske provinstdsteders søfart. Dernæst ønsker jeg at undersøge forandringerne over tid for at få et bedre grundlag for min påstand om, at verdenshandelen efter ca. 1840 i stadig større grad fortrængte de nordiske kontakters betydning. Tiden mellem 1826, hvor den nordiske toldaftale blev indgået og åbnede for samhandelen efter krigens kaos, frem til midten af århundredet har derfor en særlig betydning. Jeg har valgt året 1851 for at undgå de forstyrrelser, som den slesvigske krig måtte medføre, ligesom jeg valgt at præsenterer et gennemsnitstal for de to tidligste år i den danske statistik, 1826 og 1834, for at få et mere roligt billede end de tilfældige udslag, som kunne skyldes forvirringen umiddelbart efter toldaftalen. Så vidt muligt præsenterer jeg mine resultater i form af kort, som giver den mest overskuelige indgang til det store talmateriale. Endelig må det bemærkes, at fersk fisk ikke var toldpligtig vare, og at specielt kvasefarten til København og Norge samt de svenske opkøb fra steder som Skagen og Frederikshavn ikke kommer frem.

I. Udførslen fra de danske provinshavne

Kort I og II viser den samlede *udgående* toldregistrerede trafik fra provinsen. Jeg har valgt at summere materialet for hele kongeriget og ikke kun fra de toldsteder, som har projektets særlige interesse for at få kontrasterne frem.

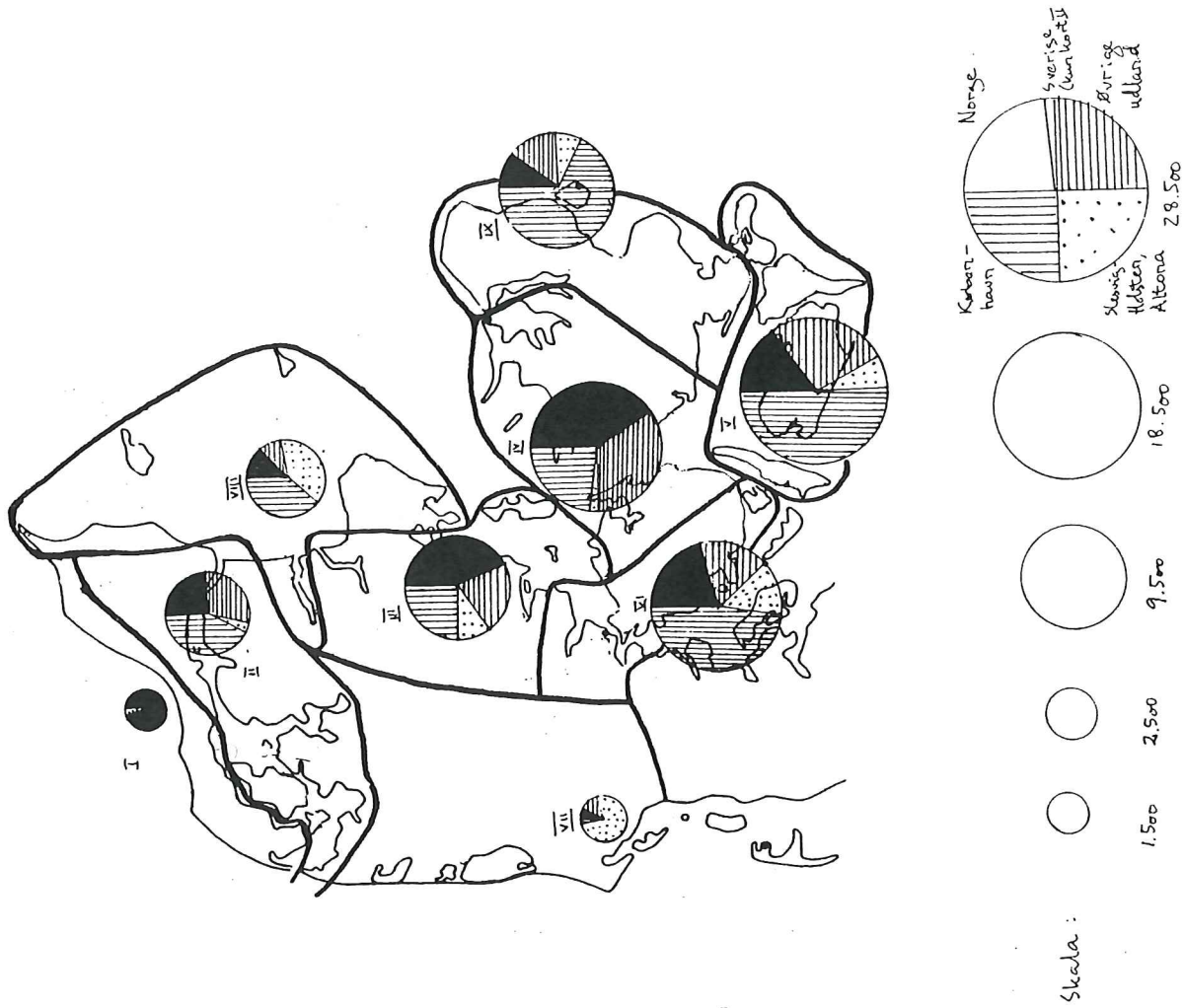
Jeg har indelt toldstederne i ni regioner, som ikke følger de traditionelle administrative grænser, men alene er bestemt af sammensætningen af handelen inden for et maritimt meningsfyldt område. Sammensætningen af handelen er målt ud fra det relative forhold mellem udførslen til Norge, øvrige udland, provinsen og København. Hele 75 % af Kongerigets handel udgik fra de fire regioner omkring Store Bælt, Smålandsfarvandet, Lille Bælt og de østjyske fjorde, medens Nord- og Vestjylland samt Djursland kun tegnede sig for knap 18 % (Bornholm her som i øvrigt udeladt). Fordelingen af handelen viser, at Nordstranden fra Tværsted til Agger ligesom i 1700-tallet var fuldstændigt domineret af *Norgeshandelen*, som udgjorde 90 % af al udførsel. Da kortet viser udførslen, drejer det sig helt overvejende om landbrugsprodukter, især korn, og det er

klart, at bønderne ved denne kyststrøbe var helt orienteret mod det norske marked. Det fremgår videre, at Norgeshandelen også var særdeles betydningsfuld for egne i bunden af Kattgat, region III og IV. 40% af udførslen fra disse kyster gik til Norge. Dette forhold var en følge af, at den danske korpro duktion var størst netop i de centrale slettelandskaber i Østjylland, Nordfyn og Vestsjælland. I hvert fald fra 1600-tallet var overskudsproduktionen især gået til Norge, medens det mest værdifulde korn dog gik til England og Holland, hvor det opnåede bedre priser (Boje 1977, 67-9). I modsætning hertil var andre egne overvejende præget af handelen på København. Det drejede sig særlig om Østersø-kysterne og Østsjælland, hvor 50% eller mere gik til hovedstaden. Udførslen omfattede især grøntsager og frugt på de såkaldte pæreskuder. Desuden spillede udførslen af andre varer en betydende rolle for Østjylland, især Djursland og Ålborg. Endelig ses det, at handelen på *Stesvig* og *Altona* var beskeden, og kun dominerede den lille vestjyske udførsel samt Østsvenssyssel og Djursland. Også disse kontakter var af ældre dato. Hvis vi endelig vurderer udførslen til det *øvrige udland*, ses det klart, at handel på Norge hyppigt var kædet sammen med store udførsler til andre markeder, helt overvejende England. Langt mere beskeden var handelen på Sverige, omend den med ca. 4% lå på en tredjeplads i udenrigshandelen. (For ikke at forvirre tegningen på kort I er den svenske handel kun indtegnet på kort II (jf. nedenfor)).

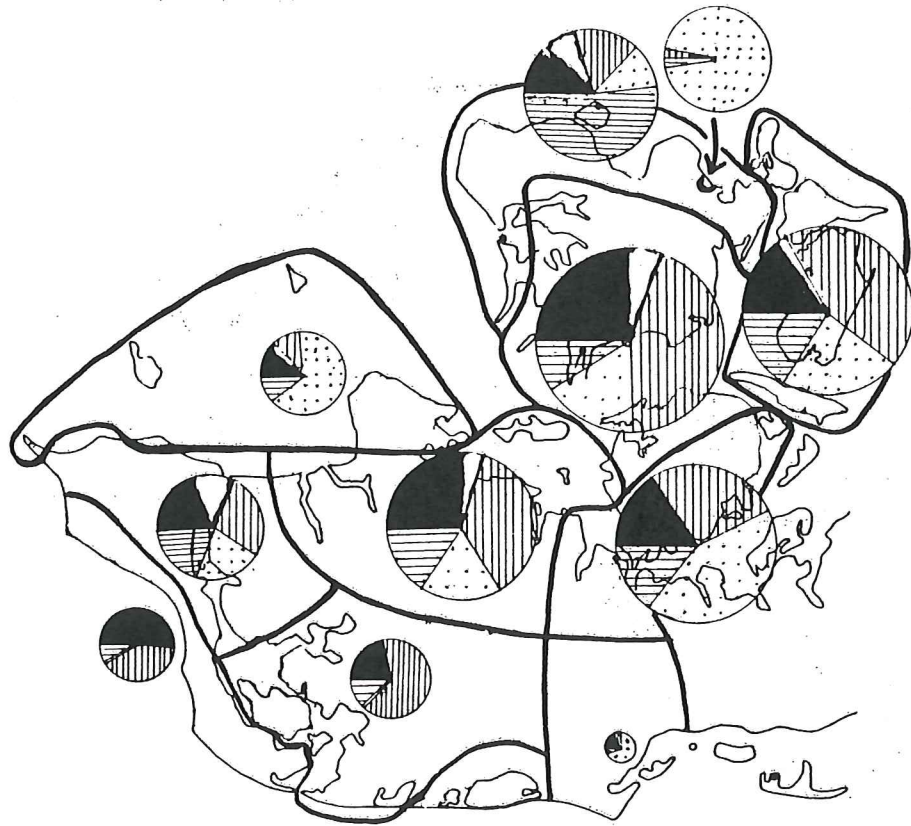
Kort II viser situationen i 1851. Det fremgår, at udførslen var steget markant for alle regioner, og der var sket nogle forskydninger, som har medført, at jeg har foretaget nogle små ændringer i mine regionale grænse-rægninger. Den vigtigste er, at Ålborg ikke længere fungerede som toldsted for de øvrige Limfjordsbyer, hvorfor jeg har kunnet dele fjorden op i en vestlig og en østlig zone (IIa og IIb). Det fremgår, at *udenrigshandelen* (til andre lande end Norge) øgede sin relative betydning stærkt (fra 24 til 37% af den samlede udførsel). Det var især udførslen til *England*, som gik kraftigt frem og nu udgjorde 30% af den totale udførsel. Denne udvikling prægede det centrale område III-IV, men i endnu højere grad relativt set det vestlige limfjordsområde som helt domineredes af dette marked. Selv det traditionelle hjemsted for skudehandelen Thy og Vendsyssel var nu stærkt orienteret mod England (jf. Cornell 1985, fig. 2, som dog undervurderer tonnagen, idet der alene vises skibsankomster). Handelen på Norge er derimod nok gået frem i absolutte tal, men androg nu kun 16% mod tidligere 23%. Det er fortsat i regionerne I, III og IV, at Norgeshandelen var størst, men vi bemærker, at mens kontakten i disse områder var relativt fallende, var den stabil eller øgende i de øvrige egne. Norgeshandelen var altså blevet jævner fordelt og mindre regionalt signifikant. Ved siden af eksporten til England, var det udførslen til *Stesvig* og *Altona*, som var gået markant frem, fra kun 9% til 28% af totalen. Derimod var provinssens orientering mod København stærkt svindende, fra at have udgjort hele 45% var den nu mere end halveret til 19%.

Den samlede provinshandel var altså i løbet af 20 år blevet kraftigt omstruktureret. Det mønster, som vi kendte fra 1700-tallet og endnu længere tilbage,

Kort I. Udgående trafik målt i kommercelæster. Gennemsnit for 1826 og 1834.



Kort II. Udgående trafik målt i kommercelæster 1851.



eksisterede endnu o. 1830: pæreskudefart til København og bytte af tømmer for korn i Norge. Tyve år senere var følgerne af verdensmarkedets udvidelse alle rede mærkbare i den danske provins: nu gjaldt handelen korneksport til England (muliggjort med frihandelsloven), samt øget intern provinshandel (udtrykt i statistikken med den stigende udførsel til Slesvig), som understøttede byudvikling og industrialisering. Det klareste eksempel er den store udførsel fra Faxe kalkbrud til byggeriet, som markerer sig stærkt på kort II (Sydvestsjælland). Dermed var der dannet et nyt mønster som i de næste tiår blev stadig styrket, ikke mindst med bygningen af Esbjerg havn, som flyttede store dele af handelen til Sydvestjylland. Kattegat og Skagerrak betød altså stadig mindre som en slags nordisk indsø med kontakt fra kyst til kyst.

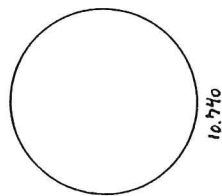
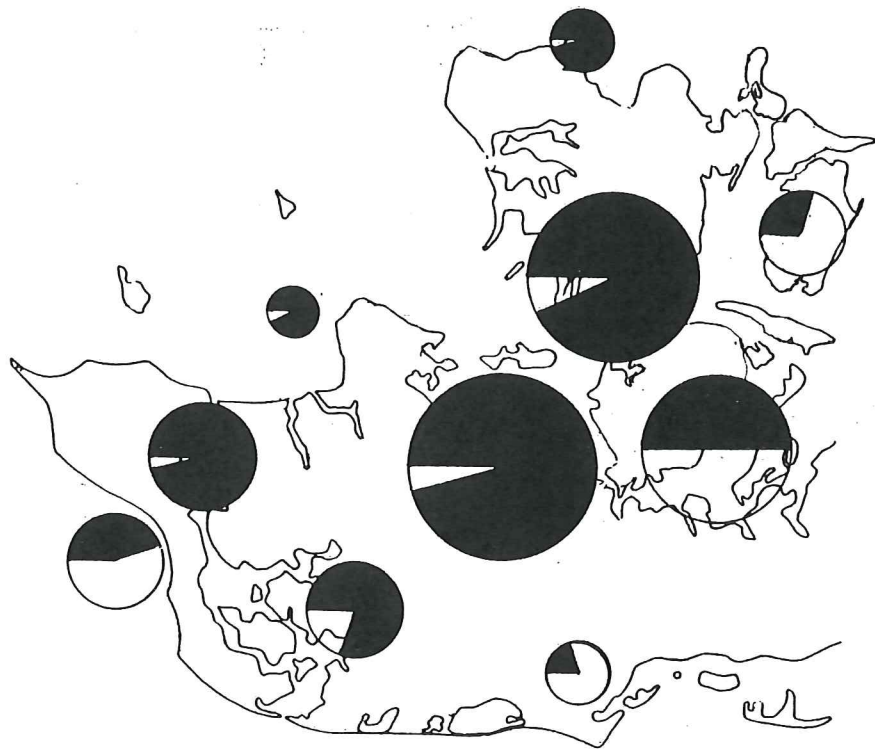
II. Indførslen til de danske provinshavne

Medens den danske eksport i hele perioden var domineret af korn med et stigende indslag af smør, var importen naturligt nok mere varieret. Hovedlandene var igen Norge, England og Sverige. O. 1830 udgjorde Norges andel af eksporten fra disse tre lande 73 %, men o. 1840 var den allerede faldet til 58 %. England øgede sin andel fra 19 til 29 %, og Sverige fra 8 til 13 %. Den regionale fordeling af importen fra de tre hovedlande er opgjort i tabel I. (Tallene er udregnet efter Boje 1977, bilag 3.33 og 3.34; da han udelader visse toldstationer, foreligger der ikke tal for mine regioner IIb, VII og VIII. Af tidsmæssige årsager er der ikke foretaget en direkte bearbejdelse af den officielle toldstatistik, som ville gøre tallene sammenlignelige på kort. Ikke desto mindre fremtræder de samme tendenser).

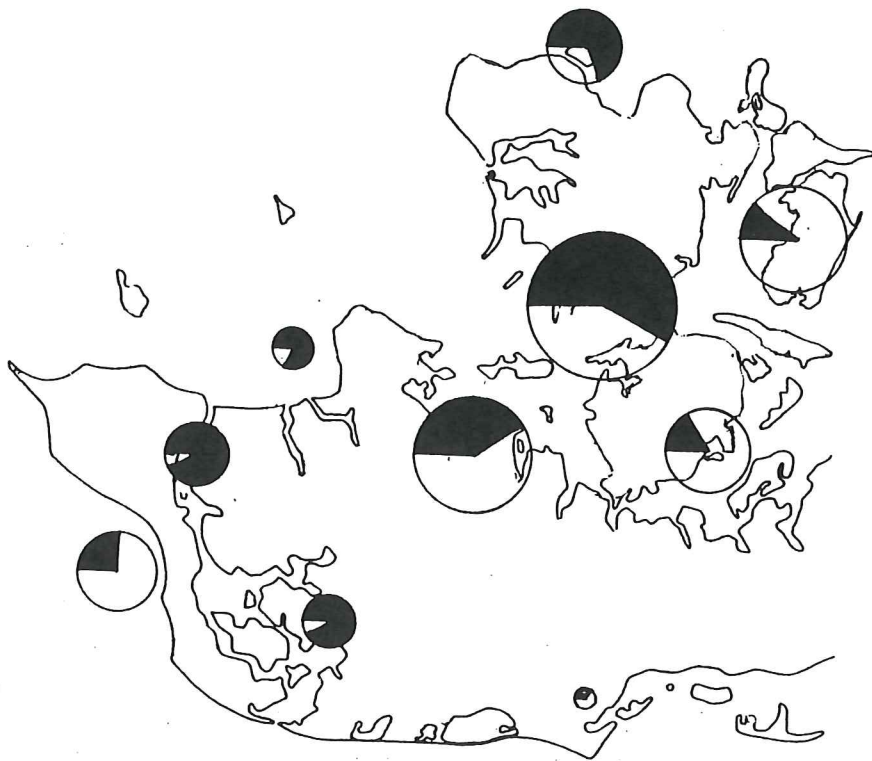
Det fremgår ikke overraskende, at importen fra Norge vejer tungt i de regioner, som også havde en stor eksport til Norge. Det er dog også klart, at samhandelen svandt i betydning over for England. Vestkysten af Jylland fra Hjerting til Løkken var dog bemærkelsesværdigt begrænset til import fra Norge. Importen fra Sverige var klart stigende i alle østersøhavnene. I hvert fald to af de regioner, som ikke er medtaget hos Boje, Østsjælland og det østlige Vendsyssel og Djursland, havde nok også en stigende handel på Sverige (jf. forskellen på opgørelsen for region I-VII og provinstotalen).

Importen fra Norge og Sverige omfattede helt overvejende tømmer og jern. Norge dækkede i 1847 hhv. 96 % og 32 % af landets behov for import af disse varer. England forsynede især markedet med kul (97 %), salt og bomuld (Boje 1977, tabel 3.13).

Kort III. Indførsel fra Norge 1851.



Kort IV. Udførsel til Norge 1851.



Tabel I. Relativ fordeling af import i kml., ca. 1830 og 1840

	Norge		Sverige		England	
	1830	1840	1830	1840	1830	1840
I	97,7	86,1	-	-	2,3	13,9
IIa	74,7	65,3	10,9	9,6	14,4	25,1
III	80,8	68,0	5,5	9,7	13,7	22,3
IV	71,5	60,0	6,2	7,5	22,3	32,5
V	65,9	34,6	10,4	12,5	23,8	46,9
VI	78,3	58,1	1,1	11,7	20,7	30,3
VII	95,2	95,2	-	-	4,8	4,8
I-VII	76,8	62,5	6,0	9,6	17,2	29,9
Provinser	73,3	58,2	8,2	12,6	18,5	29,1

Opgjort efter Boje 1977, bilag 3.33, 3.34.

Tabel II. Nationalitet af skibe i fart mellem Danmark og Norge, målt i kml.

Hjemmested	Ind		Ud	
	kml.	%	kml.	%
Hamburg	-	-	37	0,3
Hannover	32	0,1	53	0,4
Holland	49	0,1	55	0,4
Norge	26 244	78,7	11 944	89,1
Sverige	7 016	21,0	1 310	9,8
	33 3141	99,9	13 400	100,0

Kilde: Stat. Tabelværk I:21, tabel XX.

III. Danmarksfarten fra Norge 1851

I toldstatistikken for 1851 skelnes der mellem last ført på kongerigets skibe, slesvig-holstenske skibe og udenlandske skibe. Dermed får vi mulighed for at vurdere omfanget af den såkaldte Danmarksfart fra Sørlandet, da det af tabel II

fremgår, at langt størsteparten af de udenlandske fartøjer i fart mellem Danmark og Norge var norske.

Det må dog bemærkes, at godt 1/5 af indførslen skete på svenske skibe. Det drejer sig sannsynligvis om nordbohustenske fartøjer, der fragtede tømmer fra Østfold i Norge (jf. Holmberg 1963, 346). Mange norske ses at være sejlet hjem eller fortsat til Østersøen i ballast, helt overensstemmende med, at den danske eksport af korn til Norge overvejende skete på dansk køl.

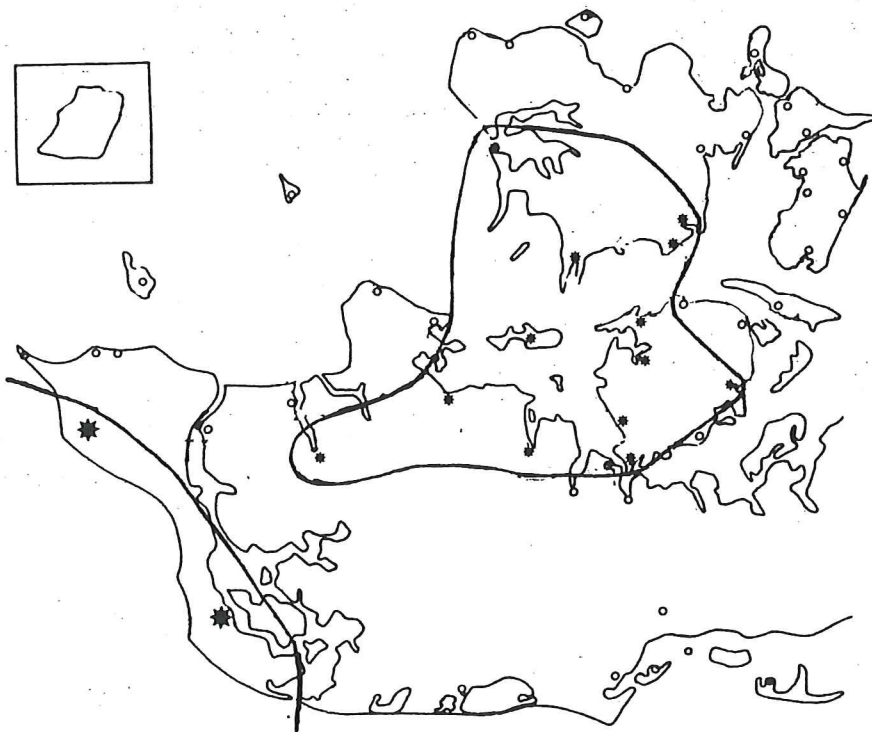
Kort III viser den regionale fordeling af den danske indførsel fra Norge i 1851 på hhv. danske og udenlandske (80 % norske) fartøjer. Der fremkommer et klart tredelt mønster. På den åbne strand mellem Hjerding og Hirts hals blev tømmer og jern fra Norge især landet af lokale fladbundede skuder. De dyberegående norske slupper foretrak at gå ind i Kattegat og Limfjorden. Mange småskibe fra mandalsområdet på Sydvestlandet af Norge gik nok vest ind i Limfjorden gennem den nyåbnede Agger Tange, men endnu var den ikke dyb nok for de større skibe. De fleste valgte at gå rundt om Skagen og ned til de store havne i Østjylland, ved Store Bælt og i Isefjorden. Endelig gik der forholdsvis færre nordmænd så langt syd som til Smålandsfarvandet, vel hovedsagelig skibe, som agtede sig videre ud i Østersøen.

Et lignende mønster finder vi på kort IV, som viser udførselen samme år. Fra vestkysten af Jylland varetog de store købmandshuse i klitterne selv udskibningen. I Limfjorden og langs østkysten fra Frederikshavn til Ebeltoft dominerede de norske Danmarksfarere. Som vi så på kort II spillede Norgeshandelen kun en mindre rolle i Limfjorden, som i stor grad var blevet åbnet for Englands-handelen o. 1850, og mellem Frederikshavn og Ebeltoft var det østersøhandelen, der dominerede. I begge disse regioner overtog nordmændene altså rollen som aftagere af de marginalpartier, som ikke fandt afsætning på bedre markeder. Sådan var konkurrencesituationen som nævnt også i de centrale havne i bunden af Kattegat, men dér varetog de danske købmænd en større andel af handelen selv — i jo højere grad jo længere vi ser mod syd.

IV. Norgeshandelens relative betydning for de enkelte toldsteder

Allerede af kort I-II fremgik den regionale differentiering af Norgeshandelen. Med kort III-IV fremkom forskellen mellem norsk- og danskdomineret handel. Det kan være af interesse at se udviklingen på de enkelte toldsteder og derfor fremhæves på kort V og VI de toldsteder, hvor hhv. mere end 30 % og mere end 60 % af udførselen var rettet mod Norge. Der fremkommer igen to kernemråder, nemlig skudehandelen på vestkysten, hvor skudehandlerne oplevede en højkonjunktur netop o. 1850, hvorefter en langsom, men uimodståelig afmatning satte ind. Derimod var Norges betydning allerede svundet i bunden af Kattegat, bortset fra havnene i Isefjord. Mht. dette område må det bemærkes, at Rørvig i 1826 og 1834 var toldstation for hele fjordtrafikken, medens Holbæk, Roskilde og Frederikssund blev opgjort særskilt i 1851.

Kort V. Udførslen til Norge i procent av toldstedets samlede udførsel 1826 og 1834.



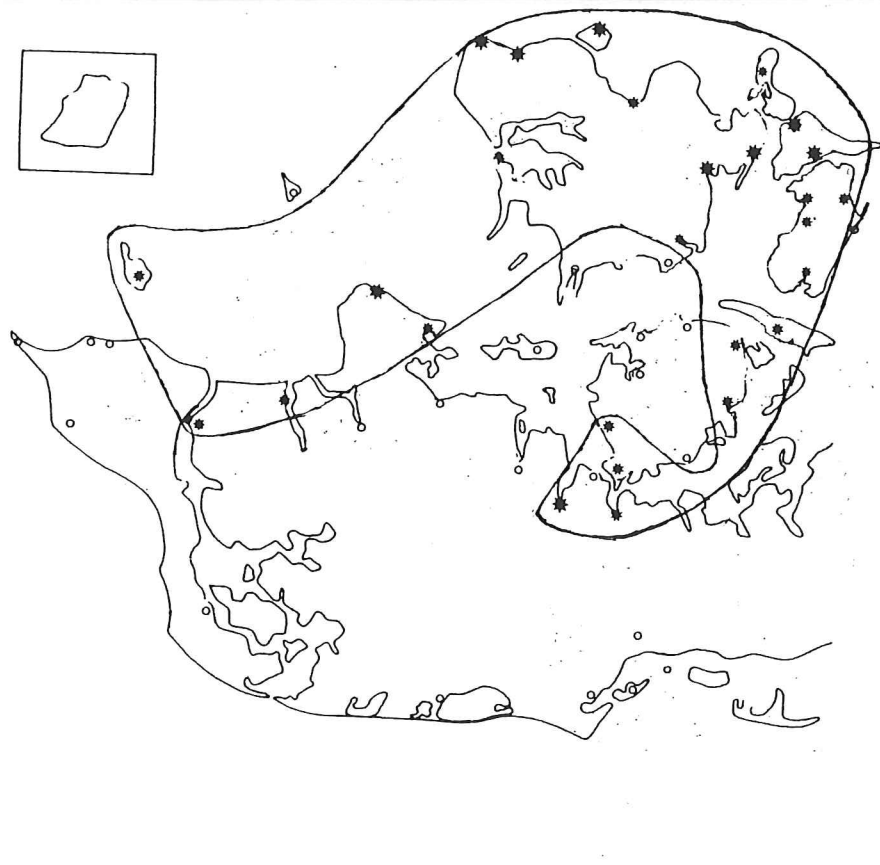
- * 60% —
- * 30 - 60%
- o 0 - 30%

Kort VI. Udførslen til Norge i procent af toldstedets samlede udførsel 1851.



- * 50% —
- * 25 - 50%
- o 0 - 25%

Kort VII. Udførslen til København i procent af toldstedets samlede udførsel 1826 og 1834.



På kort VII har jeg kontrasteret situationen o. 1830 ved at markere de toldsteder, som havde en betydende handel med København. Denne funktionsdeling mellem Norges- og Københavnsorientering, som fremgår af en sammenligning af kort V og VII, konstaterede Monrad Møller (1981) helt parallelt for 1700-tallet. Vi har allerede konstateret, at funktionsdelingen var under udviskning i 1851 som følge af den stigende udenrigshandel.

V. Skudehandlernes opland

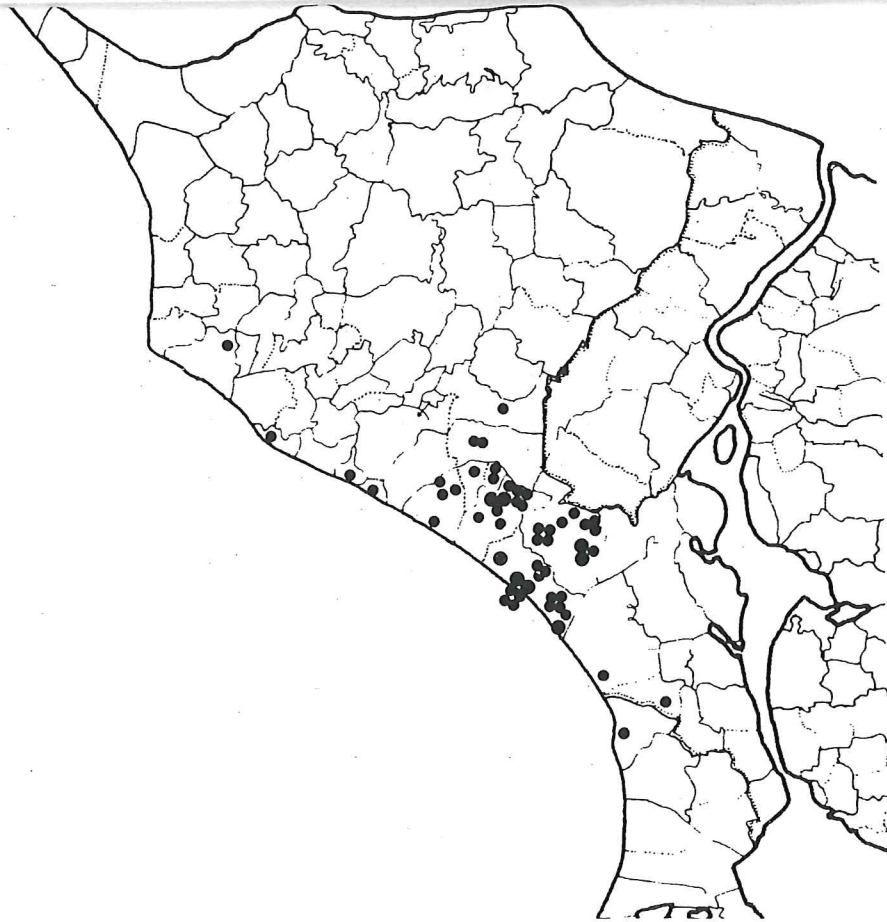
Et af de mest interessante spørgsmål, som rejser sig ved analysen av Norges-handelen, er for mig den lokale betydning af den såvel i Danmark som på Sørlandet. Det er klart, at den grovmaskede officielle statistik ikke tillader nærmere undersøgelser heraf. F. eks. ville nærmere overvejelser af den norske handel kræve, at vi fik udskilt afgangshavnene i Norge — specielt Agderkystens andel af udskibningen — samt fik opgjort skibenes og sluppernes drægtighed. Vi ved jo, at den mest direkte kontakt over Skagerrak opretholdtes af slupperne på Sørlandet, som sjældent var over 10 km. i drægtighed. Det her præsenterede materiale kan dog bruges til at få et generelt overblik, som bør kontrasteres med mere detaljerede analyser.

Også betydningen af denne handel i Danmark skjuler sig for os bag de sumerede tal i statistikken. Jeg har tidligere gjort mig nogle tanker om skudehandlernetiljøet på Vendsysselkysten (Holim 1983) og understreget strandkøbmændenes regionale betydning for hele Vest-Vendsyssel. I denne sammenhæng vil jeg derfor præsentere et kort, der viser omfanget af en enkelt købmands indflytelsessfære. Kort VIII viser distributionen af købmand Klitgaards skyldnere til hans butik i Blokhus i 1850. Vi ser, at hans økonomiske betydning nåede 20-25 km ind i landet og op ned langs hele Vendsyssels vestkyst. I hans regnskaber er der mængder af stof til videre undersøgelser.

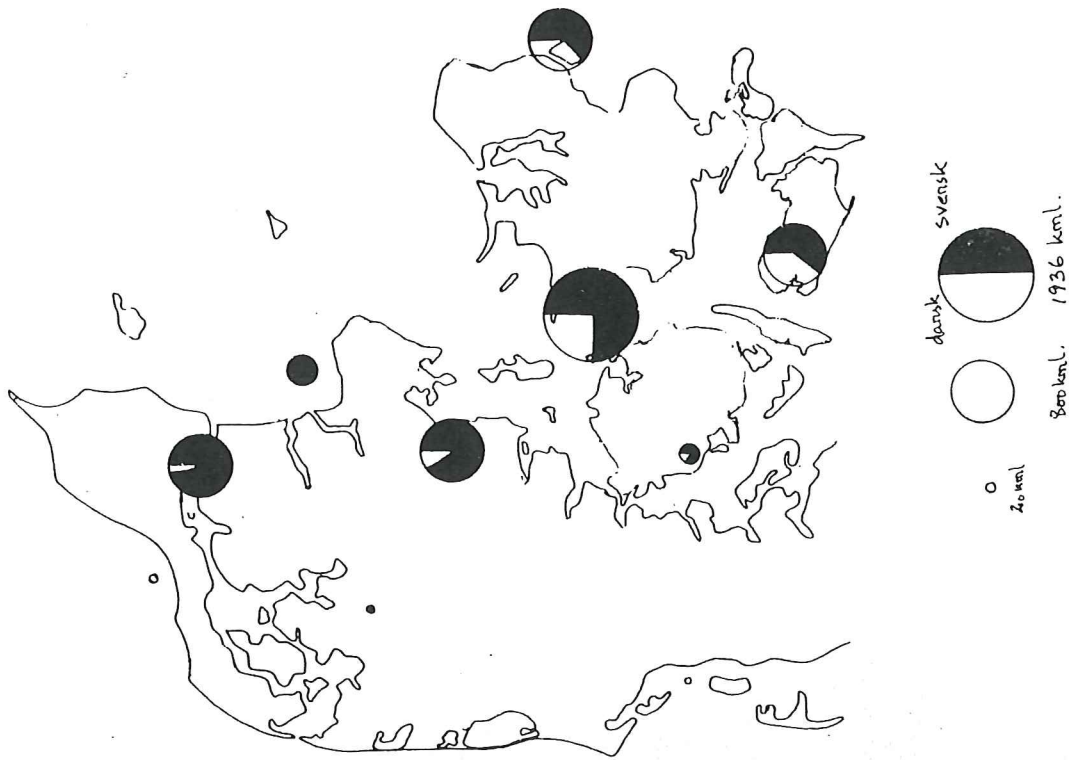
VI. Den svenske handel

Som vist på kort II gik en ikke ringe del af udførslen fra Nordjylland og Bæltområdet til Sverige i 1851. Ligeledes varetog bohuslenerne som nævnt en del af tømmereksperten fra Østfold. På kort IX er udførslen til Sverige vist i danske og svenske transportandele (samlet for provinsen hhv 23 og 77 %). Selvom denne handel kun androg godt 4 % af al udførsel, var den ganske betydelig for bestemte egne. Det gjaldt især havne som Ålborg, Løgstør og Fredrikshavn, hvor 13 % af tonnagen gik til Sverige — vel især til Göteborg. Lige så betydningsfuld var handelen fra havnene i Isefjorden, Køge, Næstved samt Randers. Handelen fra Randers og Horsens rettede sig antagelig mod Halland och Göteborg, især med uld (Cornell 1985, 23-27). Fra Halland vendte ulden

Kort VIII. Klitgaards debitorer 1850.



Kort IX. Udførslen til Sverige 1851.



ofte tilbage som strikkevare. De karakteristiske hallandske sømandstrøjer synes at have været udbredt i NV-Sjælland (pers. opl. Hanne Frøsig Dalgaard, Nationalmuseet).

Langt hovedparten af udførslen var landbrugsvarer, og vi ser, at handelen følger samme struktur som udførslen til Norge. Fra NØ-Jylland skete udførslen næsten udelukkende på svensk køl. Længere mod syd varetoget danskere en meget større del af udførslen. Det er tydeligt, at handelen spillede en marginal funktion på det kornmarked, som var indrettet på England. Derimod var eksport af uld meget mere rettet mod Sverige, og med denne specialvare kom der en vis forskel på udførslen til Norge og Sverige.

Det er iøjnefaldende, at den svenske handel helt overvejende foregik på de danske Kattegathavne. Det er overvejende sandsynligt, at udførslen også gik til svenske Kattegat-havne, især Göteborg og Halmstad.

VII. Konklusion

Den danske Skagerrak-kyst var i hele perioden domineret af skudehandlerne. Særlig på Vendsyssel-kysten gik denne handel frem, medens Thy-kysten efterhånden mistede sine strandhandlere — men ikke sit handelsmønster — da This-ted blev åben for sejlads vestud ad Limfjorden. I Ringkøbing gik skudehandlens mønstre markant frem o. 1850, medens det sydlige Vestjyllands udførsel gennem hele perioden var beskeden og især rettet mod Altona. På kyststrøben fra Ringkøbing til Hirtshals blev orienteringen mod Norge stadig kraftigere i den første halvdel af 1800-talet.

Kattegat-kysterne viste et meget mere varieret mønster. De store havne i bunden af Kattegat og ved Bæltet opretholdt en egen betydende udførsel af korn til Norge, men var o. 1850 overvejende vendt mod større europæiske markeder. Isefjord-byerne havde dog ganske særlig stærke kontakter med såvel Norge som Sverige.

Norske og svenske Danmarksfarere besøgte alle egne inden for Grenen. De havde en vigtig marginal position som købere af landbrugsprodukter af anden kvalitet, som ikke kunne sælges i England og Holland. Specielt i Limfjorden og mellem Frederikshavn og Ebeltoft varetoget de alene denne marginalhandel, mens danske jægere i større grad gjorde sig gældende i den nordiske handel i bunden af Kattegat og ved Bæltet.

Anvendt litteratur

- Boje, P. 1977: *Danske provinskøbmænds vareomsætning og kapitalforhold 1815-1847*, Viborg.
 Cornell, L. 1985: Handel och sjöfart i Kattegat-Skagerack-området i ljuset av ekonomisk integration och desintegration, *Meddelelser* 8: 7-36.

Holm, P. 1983: Forbindelse over Skagerrak. Vendsyssels norske kontakt, *Meddelelser* 2: 14-30.

Holm, P. 1985: Samhandelsmønstre over Kattegat og Skagerrak, ca. 1550-1880 — en skitse, *Meddelelser* 8: 37-61.

Monrad Møller, A. 1981: *Fra galeoth til galease*, Esbjerg.

Lasse Cornell:

Martin Wilhelm Rhedin och den dansk-svenska handeln med ull 1820-1870

Kontakterna och handeln över Skagerack och Kattegatt under 1800-talet mellan Norge och Danmark var mycket mer omfattande och är betydligt bättre utforskade än motsvarande kontakter och handel mellan Danmark och Sverige. Syftet med denna artikel är att i någon mån fylla ut denna lucka genom att beskriva och karaktärisera den dansk-svenska handeln med ull och särskilt då ullhandlaren M W Rhedins roll i den.

Ullhandeln spelade inte någon central roll varken för Danmarks eller Sveriges utrikeshandel och inte heller för Jyllands eller Västsveriges. Ullen var emellertid en viktig vara i den regionala handeln mellan dessa bägge sistnämnda landsdelar under 1800-talets förra hälft.¹ Tidsperspektivet i denna artikel är perioden från början av 1820-talet fram till 1870-talet, men huvudintresset knyts till 1830-, 1840- och första hälften av 1850-talet, d v s de år som utgjorde den rhedinska firmans storhetstid. Källmaterialet utgörs i huvudsak av den officiella statistikens uppgifter, då främst tullräkenskapernas, samt en serie produktböcker från firma M W Rhedins affärsarkiv.

I

Danmarks export och reexport

I tabell 1 ges för perioden 1830-1870 Danmarks² samlade export och reexport av ull i tusental skålpund³ i genomsnitt för femårsperioder samt dennas fördelning på Köpenhamn och provinsen respektive Jylland. P g a den danska officiella statistikens uppläggning är det inte möjligt att följa provinsen eller Jyllands export genom hela tidsperioden, men eftersom provinsens export till helt övervägande delen kom från Jylland kan dessa bägge sifferserier ses som ett närmevärde på varandra. För åren fr o m 1838 har provinsens export erhållits ge-

¹ För en allmän översikt över handel och sjöfart i Skagerack-Kattegat-området (mfr L CORNELL, "Handel och sjöfart i Kattegat-Skagerack-området i ljuset av ekonomisk integration och desintegration 1800-1880", *Meddelelser fra Kattegat-Skagerack-projektet*, 8 (1985), s 7-36.

² Med "Danmark" avses i denna artikel Köpenhamn och provinsen, d v s inte hela konungariket. Varken hertigdömena, biländerna eller kolonierna är medräknade.

³ Här och liksom på andra ställen i artikeln avses *svenska* skålpund. 1 svenskt skålpund = 0,425076 kg.

nom subtraktion av den officiella statistikens uppgifter om Köpenhavns export från uppgifterna om hela Danmark. I tabell 2 ges den procentuella fördelningen mellan Köpenhamn och provinsen för samma tidsperiod. Med diagrammet i figur 1 illustreras utvecklingen av Danmarks export av ull 1827-1870.

Tabell 1. Danmarks ullexport och reexport 1830-1869 (tusental skålpund, årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Från Köpenhamn	Från provinsen	Från Jylland	Från Danmark totalt
1830/34			762,5	952,5
1835/39			1 090,0	1 253,6
1840/44	341,3	713,2	≈703*	1 054,5
1845/49	742,3	698,0		1 440,3
1850/54	1 659,0	949,6		2 608,6
1855/59	1 791,9	1 276,8		3 068,7
1860/64	2 537,4	1 201,6		3 739,0
1865/69	2 515,0	1 330,0		3 845,0

Källa: 1830-1847: P BOJE, *Danske provinskøbmands vareomsætning og kapitalforhold 1815-47*, Aarhus 1977, s 317; 1848-1869: *Statistisk Tabellverk*.

Anmärkning: Asterisk anger att mängden är uppskattad.

Tabell 2. Danmarks ullexport och reexport 1830-1869 (procent, årsgenomsnitt för femårsperioder)

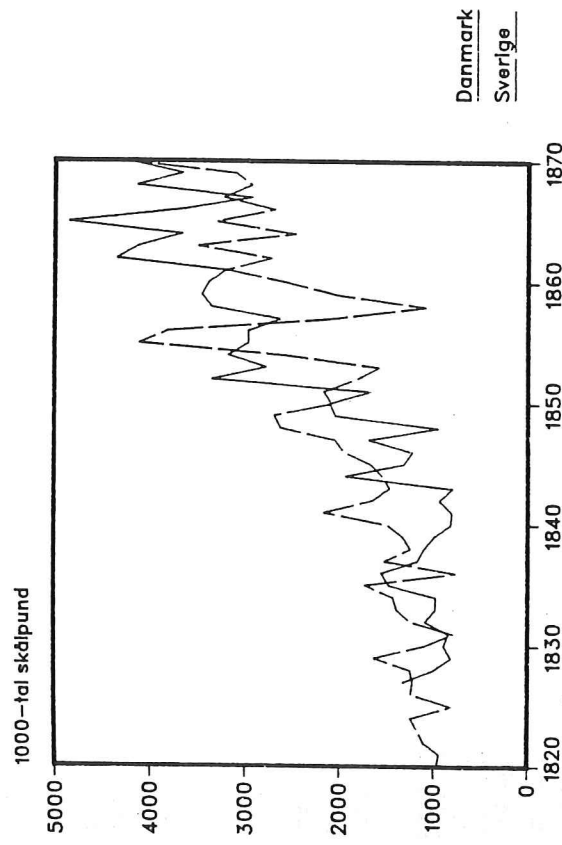
Femårsperiod	Från Köpenhamn	Från provinsen	Från Jylland	Från Danmark totalt
1830/34			80,1	100,0
1835/39			86,9	100,0
1840/44	32,4	67,6	≈66*	100,0
1845/49	51,5	48,5		100,0
1850/54	63,6	36,4		100,0
1855/59	58,4	41,6		100,0
1860/64	67,9	32,1		100,0
1865/69	65,4	34,6		100,0

Källa: 1830-1847: P BOJE, *Danske provinskøbmands vareomsætning og kapitalforhold 1815-47*, Aarhus 1977, s 317; 1848-1869: *Statistisk Tabellverk*.

Anmärkning: Asterisk anger att mängden är uppskattad.

Den samlade danska exporten fyrdubblades från 1820-talets slut till omkring 1870. Det går att anpassa en signifikant exponentiell trendlinje till denna variabel. Den årliga procentuella tillväxten över perioden var långsiktigt konstant. Den kan för åren 1827-1870 beräknas till 2,8 procent. De årliga variationerna var emellertid ganska stora. Särskilt mycket ökade exporten från 1840-talets senare år och fram mot mitten av 1860-talet.

Figur 1. Danmarks ullexport och reexport 1827-1870 respektive Sveriges ullimport 1820-1870 (tusental skålpund)



Källa: Danmark: 1827-1847: P BOJE, *Danske provinskøbmands vareomsætning og kapitalforhold 1815-47*, Aarhus 1977, s 317; 1848-1870: *Statistisk Tabellverk*. Sverige: Kommerskollegie årsberättelser, utrikeshandel, serie 4, Kommerskollegie arkiv, (svenska) Riksarkivet.

Framhållas bör t ex att Krimkriget är inte framstår som någon hausse. De främsta expansionsperioderna var trots oroligheterna i slutet av fyrtioåret 1849-1852 och 1858-1865. De sista åren av den senare perioden kan sättas i

samband med bomullskrisen och den tillfälliga nedgången 1864 kan till stor del förklaras av konjunkturmönstret men kan åtminstone delvis också förklaras av krigshändelserna och den tyska ockupationen av Jylland detta år.

När det gällde den danska ullexporten var det Köpenhamn och inte Jylland som stod för den stora ökningen, särskilt från slutet av 1830-talet. Medan provinsen eller Jylland endast fördubblade sin export under hela den studerade perioden femtondubblades exporten från Köpenhamn. Medan Jylland eller provinsen minskade sin andel av den danska exporten från omkring 80 till omkring 35 procent, ökade Köpenhavns sin andel från cirka 20 till cirka 65 procent. Även till Köpenhavns respektive provinsens export kan anpassas signifikanta exporttendiella trendlinjer och den årliga tillväxten av ullexporten för perioden 1827-1870 var 4,7 respektive 1,2 procent.⁴

Påpekas bör att Köpenhavns ullexport i mycket liten utsträckning utgjordes av dansk ull. Det var huvudsakligen frågan om transithandel med isländsk ull. Det var med andra ord, särskilt från slutet av 1830-talet, den isländska ullen som stod för den stora ökningen som framträder i den officiella statistiken över Danmarks export och inte den inhemska danska eller närmare bestämt jydskan ullen.

Jyllands och provinsens export

Med diagrammet i figur 2 illustreras utvecklingen av Jyllands och provinsens export av ull 1827-1843 respektive 1838-1870. Lagg särskilt märke till den stora överensstämmelsen mellan Jyllands och provinsens export under åren 1838-1843 då dessa kan studeras var för sig.

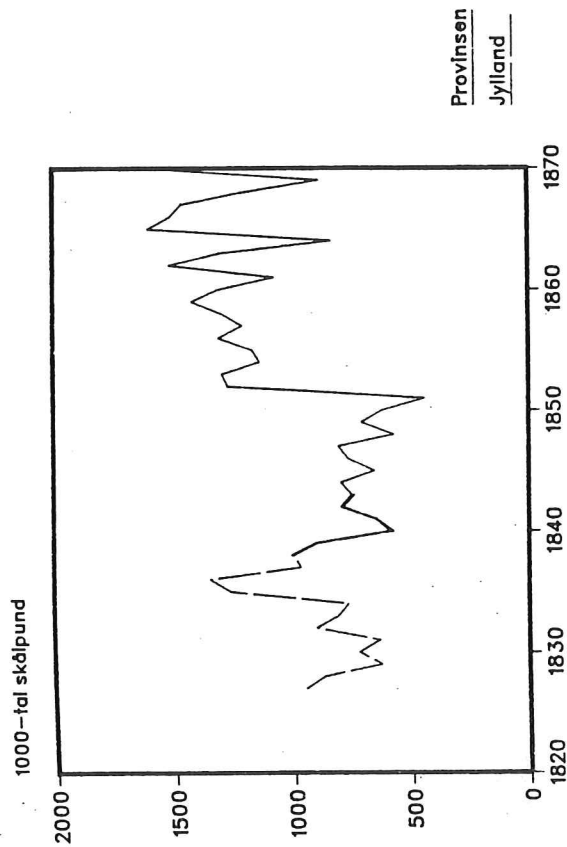
Fram till de första åren av 1850-talet var den långsiktiga trenden i Jyllands och provinsens ullexport sjunkande. De årliga variationerna var emellertid mycket stora och denna ullexport upplevde en stark högkonjunktur under åren 1835-1836. För dessa år ansas klarare än under de senare åren ett inflytande från det mönster i den internationella konjunkturen som den engelska utvecklingen skapade. Däremot var slutet av 1830-talet och hela 1840-talet en stagnationsperiod. Vändpunkten kom år 1852 efter det sena fyrtiolets oroligheter. Den jylländska ullexporten tog nu ett enormt kliv uppåt. Därefter var den långsiktiga trenden stigande även om de årliga variationerna var stora och växte. Krigskonjunkturen kring Krimkriget tycks dock inte ha spelat någon roll.

Framhållas bör att ullen endast svarade för en mycket liten del av provinsens samlade export.⁵ Denna vara utgjorde endast 1,8 procent av det samlade bruttoexportvärdet 1847. Den utan tvekan viktigaste exportvaran var istället span-

⁴ Vid denna beräkning har för åren före 1838 provinsens export satts lika med Jyllands och Köpenhavns lika med Danmarks minus Jyllands.

⁵ Allmänt om Jyllands export under 1800-talets första hälft inifrån P. HOLM, "Handeln på de danske provinstdelsteden 1826-1851", i detta nummer av *Meddelelser*.

Figur 2. Jyllands och provinsens ullexport 1827-1870 (tusental skålpund)



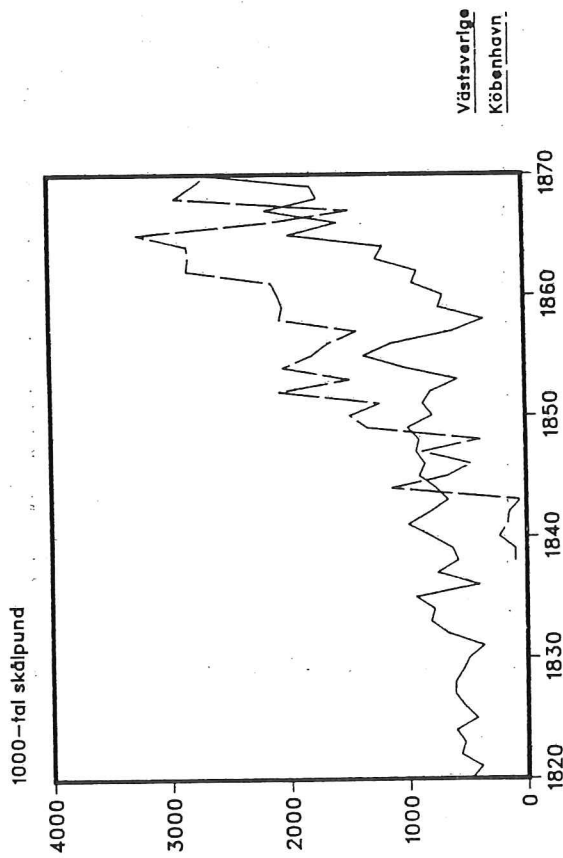
Källa: Danmark: 1838-1847: P. BOJE, *Danske provinskøbmænds vareomsætning og kapitalforhold 1815-47*, s 317; 1848-1870: *Statistisk Tabell-verk*.

mål som då svarade för 62 procent.⁶ För några handelshus på Jylland var dock självfallet ullen av betydligt större betydelse.⁷

⁶ P. BOJE, *Danske provinskøbmænds vareomsætning og kapitalforhold 1815-47*, Aarhus 1977, s 61.

⁷ T ex Abraham Lewis i Aarhus 3,1, Carl Klittgaard i Blokhus 6,9 och Samuel Cohn i Ringkøbing 22,7 procent. Andelen mätt vid något olika tidpunkter. Ingen av dessa exporterade emellertid till Sverige i nämnvärda kvantiteter. De bägge sistnämnda var inriktade på Norge respektive Altona och Hamburg. A Lewis hade en varierad inriktning både på Norge och Tyskland. Se P. BOJE, *a a*, s 96-97. Källmaterialet efter de handelshus som bedrev merparten av ullhandeln på Sverige tycks vara magert.

Figur 3. Västsveriges ullimport 1820-1870 och Köbenhavns ullexport och re-export 1838-1870 (tusental skålpund)



Källa: Danmark: 1827-1847: P BOJE, *Danske provinskøbmands vareomsætning og kapitalforhold 1815-47*, Aarhus 1977, s 317; 1848-1870: *Statistisk Tabellverk*. Västsverige: Kommerskollegie årsberättelser, utrikeshandel, serie 4, Kommerskollegie arkiv, (svenska) Riksarkivet.

Köbenhavns export

Med diagrammet i figur 3 illustreras Köbenhavns export och reexport av ull 1838-1870. Denna utförsel expanderade mycket snabbt under åren 1844-1865. De årliga variationerna var även här stora och ökningen kan sägas ha kommit i tre kliv: 1844, 1848-1852 och 1858-1865. Bakom de årliga variationerna anas mycket tydligare än för Jylland ett mönster som de internationella konjunktur-svängningarna skapade. De danska oroligheterna under fyrtioåtals slut eller det dansk-tyska kriget tycks inte ha påverkat utvecklingen negativt. Krimkrigets högkonjunktur märks här inte heller. Det var som påpekats här nästan uteslutande frågan om reexport av isländsk ull. Kurvan återspeglar med andra ord den

Tabell 3. Västsveriges ullimport 1820-1869 (tusental skålpund, årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Till Göteborg	Till Halmstad	Till övriga hamnar	Till Västsverige totalt
1820/24	492,9	17,9	7,0	517,9
1825/29	361,1	52,4	133,7	547,2
1830/34	495,7	112,2	18,2	626,1
1835/39	571,3	88,2	1,0	660,5
1840/44	660,6	144,5	3,2	808,4
1845/49	604,8	309,0	0,0	913,8
1850/54	433,6	372,4	0,0	806,0
1855/59	400,8	427,4	0,0	828,2
1860/64	593,3	393,6	0,0	986,9
1865/69	1 422,9	421,6	0,2	1 844,7

Källa: Kommerskollegie årsberättelser, utrikeshandel, serie 4, Kommerskollegie arkiv, (svenska) Riksarkivet.

isländska ullexportens utveckling eftersom denna nästan helt och hållet gick över Köpenhamn.

II

Västsveriges import

I tabell 3 och 4 ges i genomsnitt för femårsperioder omfattningen av importen av ull till Västsverige 1820-1870 totalt och fördelat på de bägge viktigaste importhamnarna — Göteborg och Halmstad — i genomsnitt för femårsperioder. Övriga hamnar svarade endast för mycket små eller tillfälliga mängder importerad ull, utom under några få år under andra hälften av 1820-talet då det även förekom en viss import till Kungälv. Dessutom illustreras den sammanlagda importens utveckling under hela tidsperioden med diagrammet i figur 3.

När det gäller Västsverige som helhet åren 1820-1870, då importen av ull nästan fyrdubblades, kan till importen av ull anpassas en signifikant exponentiell trendlinje och den genomsnittliga årliga tillväxten kan beräknas till 2,5 procent. Bättre kan emellertid utvecklingen här beskrivas med ett tredjegrads - lynom.⁸ Det fanns en svag långsiktig trend till en stigande västsvensk import fram till mitten av 1850-talet. Krimkrigets högkonjunktur framstår här tydligt

⁸ D v s en kurva av formen $a+bt+ct^2+dt^3$. Kurvan stiger först mot ett maximipunkt, för att sedan vända till ett minimipunkt, varefter den åter stiger.

Tabell 4. Västsveriges ullimport 1820-1869 (procentuell fördelning, årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Till Göteborg	Till Halmstad	Till övriga hamnar	Till Västsverige totalt
1820/24	95,1	3,6	1,3	100,0
1825/29	66,0	9,6	24,4	100,0
1830/34	79,1	17,9	3,0	100,0
1835/39	86,5	13,4	0,1	100,0
1840/44	81,7	17,8	0,5	100,0
1845/49	66,2	33,8	0,0	100,0
1850/54	53,8	46,2	0,0	100,0
1855/59	48,3	51,7	0,0	100,0
1860/64	60,1	39,9	0,0	100,0
1865/69	77,1	22,9	0,0	100,0

Källa: Kommerskollegie årsberättelser, utrikeshandel, serie 4, Kommerskollegie arkiv, (svenska) Riksarkivet.

liksom den ganska kraftiga nedgången åren omedelbart därefter. Därefter vänder trenden åter uppåt och importökningen blir mycket kraftig.

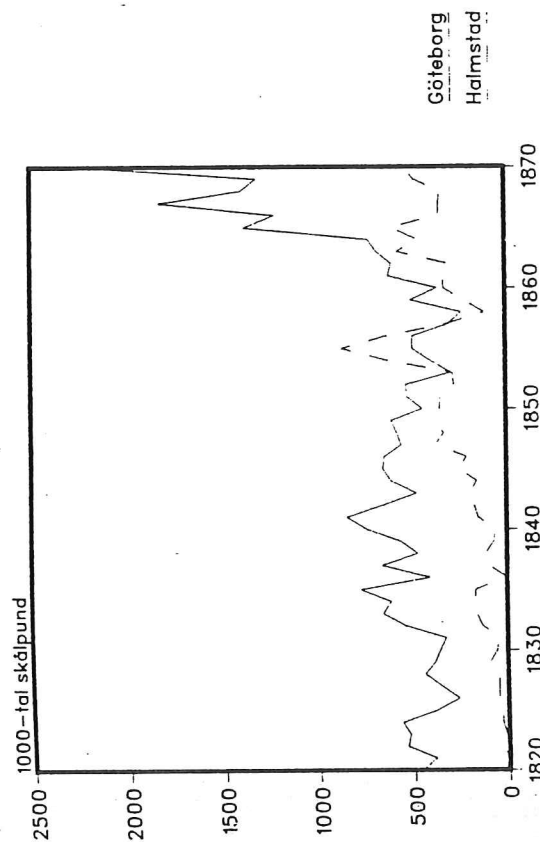
Med diagrammet i figur 4 illustreras för samma tidsperiod Göteborgs och Halmstads ullimport. Den genomsnittliga årliga tillväxten var 3,7 respektive 8,6 procent. Utvecklingen av ullimporten till dessa bägge hamnar under perioden var också mycket olikartad. Av dessa bägge svarade Göteborg under större delen av perioden för den största andelen. Ett undantag utgör de expansiva åren under 1850-talet i samband med Krimkrigets högkonjunktur. Intressant är här att kontrastera den göteborgska exportens långsiktiga relativa konstans ånda fram till mitten av 1860-talet mot den trendmässiga expansionen i Halmstad fram till samma tidpunkt.

Göteborgs import

Importen av ull till Göteborg ökade under 1830-talet och 1840-talets första hälft. Sedan stagnerar densamma fram till början av 1860-talet. Högkonjunktturen i samband med Krimkriget avspeglas inte i den göteborgska ullimporten. Vid mitten av 1860-talet sker emellertid en vändpunkt och ullimporten till Göteborg börjar att expandera kraftigt.

Vid sidan om M W Rhedin låg de göteborgska köpmännens stora intresse inte i ull utan i bomull. På den senare varan skapades en allt kraftigare efterfråga redan under 1800-talets förra hälft till följd av framväxten av den nya

Figur 4. Göteborgs och Halmstads ullimport 1820-1870 (tusental skålpund)



Källa: Kommerskollegie årsberättelser, utrikeshandel, serie 4, Kommerskollegie arkiv, (svenska) Riksarkivet.

bomullsbaseerade mekaniserade textilindustrin i t ex sjuhäradsbygden och Göteborg. Under 1850-talets högkonjunktur är det särskilt markant hur ulLEN, trots den ökande efterfrågan också på denna vara, får i Göteborg stå tillbaka i konkurrensen med andra varor, inte minst då från bomullen. Det är först med uppkomsten av en mera omfattande mekaniserad ylLEindustri i Västsverige som den stora ökningen av Göteborgs import av ull kommer till stånd med början ett decennium senare.

Importen till Göteborg av jydsk ull var inte av särskilt gammalt datum. Den började först under 1780-talet och var ännu 1790 ytterst blygsam. Av de endast 16 200 skålpund ull som importerades kom bara 2 000 eller 12,3 procent från Danmark. Huvuddelen av den importerade ulLEN kom vid denna tidpunkt, och även tidigare under 1700-talet, från det som Ivan Lind betecknar som "tyska

nordsjökusten" respektive "tyska östersjökusten".⁹ Mest då från det senare. Både kom detta minst sagt dimmiga begrepp döljer sig främst Danzig och i liten utsträckning Mecklenburg.¹⁰

Den danska andelen av ullimporten till Göteborg ökade emellertid stadigt under 1700-talets sista decennier. Det är också intressant att notera att den började vid en tidpunkt som präglades av minskad total ullimport till Göteborg. En minskning som orsakades dels av inhemska svenska strävanden att öka ullproduktionen dels av att stadens ylleindustri vid denna tid stagnerade.¹¹ År 1800 kom 32 400 skålpund eller 37,0 procent från Danmark och 1810 kom 25 200 skålpund från Danmark, vilket då emellertid utgjorde 95,4 procent. Den mer omfattande ullimporten kom igång först efter Napoleonskrigen. Då blev emellertid Danmark, d v s till en början Jylland, dominerande. År 1820 kom 413 600 skålpund ull från Danmark. Detta motsvarade 90,7 procent av hela ullimporten till Göteborg. Danmark, eller snarare Jylland och Island, förblev sedan de dominerande ulleverantörerna. Åren 1830, 1840 och 1850 kom 98,7, 98,1 respektive 79,2 procent från Danmark.¹²

Halmstads import

Ökningen av Halmstads import av ull berodde på flera olika faktorer. För det första skedde allt mer av den sydhalländska yllevävnaden på förlag från lokala förläggare och inte på förlag från förläggare i sjuhäradbygden. De sistnämnda förläggarna knöt nu istället huvudintresset till bomullen. De nya lokala förläggarna importerade ullen direkt över Halmstad och inte, som tidigare hade skett, över Göteborg. Under andra hälften av 1830-talet drabbades hemindustri av en kris som den emellertid hämtade sig ur under 1840-talet. Då tillkom också den

⁹ I LIND, *Göteborgs handel och sjöfart 1637-1920*. Göteborg 1923.

¹⁰ E B GRAGE, *Göteborgs utrikeshandel 1765-1800*. Otryckt lic avh, Ek hist inst, Göteborgs universitet 1961, I, s 167 och 171. Hon menar vidare att det går att för denna period spåra ett visst samband mellan svängningarna i ullpriserna i Danzig och i importen av denna vara till Göteborg. Under en tidigare period hade ullimporten till Göteborg främst bestått av spansk ull importerad via Amsterdäm. Intressant är att notera att firma M W Rhedin ännu under 1850-talet importerade små mängder annan ull än dansk och jydsk, t ex tysk och spansk, men dessutom hade det tillkommit "kapull" och "perull" (se Diverse räkningshandlingar, Firma M W Rhedin, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg).

¹¹ E B GRAGE, a a, s 171. Jmfir även G BODMAN, *Göteborgs äldre industri*, s 93-94 och S T KJELLBERG, *Ull och vlle*. Lund 1943, s 473-486.

¹² I LIND, a a, s 90-123. Dessa uppgifter bygger på tolagsräkningskaperna för Göteborg och inte tullräkningskaperna. Uppgifterna för åren 1820, 1830 och 1840 stämmer sig högst ett par procent i dessa bägge källor, medan diskrepansen är mycket stor 1850 (över 22 procent) varför uppgifterna för dessa sistnämnda år här bör tas med större försiktighet. Tyvärr förekommer en del besvärande felräkningar i Linds tabeller samt också en del andra brister i hans undersökning. Så t ex föreligger i vissa fall svår förklarliga avvikelser mellan Graages och Linds uppgifter. Jmfir t ex E B GRAGE, a a, I, s 165-166, och II, s 241, n 3. Linds uppgifter bör därför användas med viss försiktighet. Särskilt kanske uppgifterna om varornas fördelning på ursprungsorter.

Tabell 5. Sveriges ullimport och ullkonsumtion 1820-1869 (tusental skålpund, årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Till Västsverige totalt	Till Sverige totalt	Svensk ullkonsumtion
1820/24	517,9	1 081,1	4 654,0
1825/29	547,2	1 223,7	4 753,0
1830/34	626,1	1 186,6	4 734,0
1835/39	660,5	1 310,7	4 956,6
1840/44	808,4	1 656,8	5 338,8
1845/49	913,8	2 193,1	6 052,4
1850/54	806,0	2 038,9	5 998,0
1855/59	828,2	2 621,2	6 640,6
1860/64	986,9	2 879,6	7 082,4
1865/69	1 844,7	3 043,5	7 337,0

Källa: Kommerskollegie årsberättelser, utrikeshandel, serie 4, Kommerskollegie arkiv, (svenska) Riksarkivet; L SCHÖN, *Från hantverk till fabriksindustri*, Lund 1979, s 205.

första textilfabriken i Halmstad, som var ett yllevveri. Krigskonjunkturen under 1850-talet i Krimkrigets skugga innebar en blomstringstid både för hemindustri och fabriksindustri i Halmstadstrakten till följd av stora militära beställningar. Krisen i slutet av 1850-talet slog hårt mot all ylleindustri, både fabriker och hemindustri. Därefter förbättrades dock åter konjunkturerna och av allt att döma blomstrade åter hemindustri i södra Halland under hela 1860-talet även om ullimporten inte ökade efter mitten av detta decennium.¹³

Västsveriges import som andel av Sveriges import respektive konsumtion

I tabell 5 ges för tidsperioden 1820-1870 i genomsnitt för femårsperioder förutom Västsveriges totala export av ull, som illustreras med diagrammet i figur 3, även hela Sveriges, som illustreras med diagrammet i figur 1. Dessutom ges i samma tabell Lennart Schöns skattning av den svenska ullkonsumtionen. I tabell 6 ges för samma tidsperiod den västsvenska importen som andel dels av hela Sveriges import dels av samma skattning av den svenska ullkonsumtio-

¹³ I CORNELL, a a, s 26-27 samt T FOGELBERG, "Hallands hantverk och industri, kommunikationer, handel och sjöfart 1800-1950", *Hallands his toria*, II, Halmstad 1959, s 381-495; G UTTERSTRÖM, *Jordbrukets arbetare*, II, Stockholm 1957, s 183-202.

Tabell 6. Västsveriges import som andel av Sveriges ullimport och ullkonsumtion 1820-1869 (procent, årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Västsveriges import som andel av hela Sveriges ullimport	ullkonsumtion
1820/24	48,0	11,1
1825/29	44,7	11,5
1830/34	52,8	13,2
1835/39	50,4	13,3
1840/44	48,8	15,1
1845/49	41,7	15,1
1850/54	39,5	13,4
1855/59	31,5	12,3
1860/64	34,2	13,9
1865/69	60,6	25,1

Källa: Komerskollegie årsberättelser, utrikeshandel, serie 4, Komerskollegie arkiv, (svenska) Riksarkivet; L SCHÖN, *Från hantverk till fabriksindustri*, Lund 1979, s 205.

nen. Den årliga genomsnittliga tillväxten i hela Sveriges import av ull var för perioden endast något större än Västsveriges, nämligen 2,7 mot 2,5 procent.

Den västsvenska ullimportens andel av hela Sveriges import var under 1820- och 1830-talen i genomsnitt nära 50 procent. Under andra hälften av 1840-talet minskade emellertid denna andel till något mer än 40 procent. Under krisåren efter Krimkriget sjunker andelen ytterligare och blir i genomsnitt för andra hälften av 1850-talet endast något mer än 30 procent. I början av 1860-talet ökar så andelen återigen och blir över 60 procent när den stora importen över Göteborg får fart under andra hälften av detta årtionde. Eftersom den importerade andelen av ullkonsumtionen ökar minskade inte den västsvenska importens andel av konsumtionen under 1840-talet utan får en svacka först under andra hälften av 1850-talet. Till följd av den stora ökningen av importen över Göteborg når denna andel helt nya nivåer från mitten av 1860-talet.

Sveriges och Västsveriges import jämfört med Danmarks export

Västsverige var den viktigaste marknaden för den danska ullexporten under 1830- och 1840-talen. Västsveriges betydelse för den danska ullexporten minskade emellertid dramatiskt i samband med den stora danska exportökningen i början av 1850-talet. I tabell 7 visas att medan tidigare i genomsnitt mer än två tredjedelar av Danmarks export av ull — inhemsk så väl som transiterad — gick till Västsverige, gick nu mindre än en tredjedel dit. Andelen fortsatte sedan

att sjunka ner till nästan endast en fjärdedel i början av 1860-talet. Med den nya stora importen till Göteborg ökade emellertid andelen åter dramatiskt och Västsverige svarade under andra hälften av detta årtionde åter för hälften av hela Danmarks export och reexport av ull. Medan det under 1830-talet mest var frågan om jydsk ull fick emellertid nu den transiterade isländska ullen en dominerande ställning.

Av diagrammet i figur 1 framgår att det som väntat fanns en stark korrelation mellan den totala svenska importen av ull och Danmarks export. Det fanns även en stark korrelation mellan den danska exporten av ull och den svenska yllexportens volym (enligt Schöns skattning av den senare¹⁴). Korrelationskoefficienten kan beräknas till 0,80. Vid en uppdelning av den danska exporten på provinsen (d v s i huvudsak inhemsk dansk eller närmare bestämt jydsk ull) och Köpenhamn (d v s i huvudsak isländsk ull) visar det sig att det finns en än större korrelation mellan Köpenhavns export av ull och svensk yllexport, medan sambandet mellan Jyllands ullexport och den svenska yllexporten som väntat var betydligt svagare. Korrelationskoefficienterna är 0,82 respektive 0,50. Detta bör emellertid inte tolkas så att efterfrågan på ull i Sverige, mätt exempelvis med den svenska yllexportens volym enligt Schöns skattning, bestämde Köpenhavns (eller snarare Islands) ullexport vilket kanske vore ett rimligt antagande.¹⁵ Orsaken till samvariationen bör istället sökas i den allmänna ekonomiska utvecklingen i Norden under under tidsperioden, som var ett förstadium till industrikapitalismen. Något samband mellan de årliga variationerna har nämligen inte kunnat påvisas.¹⁶ Detta kan exemplifieras med utvecklingen av ullhandeln under Krimkrigets högkonjunktur och åren strax därefter. Medan både haussen och rekylen tydligt avsatte sig i den svenska ullimporten och yllexporten märks de inte alls i den danska exporten.

Samtidens bedömare under 1800-talets första hälft försökte ofta förklara tillfälliga nedgångar i den västsvenska ullimporten och därav följande nedgångar i utbudet av ylletyg i samband med nedgångar i den jylländska produktionen och exporten av ull. Nedgången i Göteborgs import 1830 förmodades av stadens tullkammare ha orsakats av den regniga sommaren, som svårt skulle ha drabbat den danska allmogens och även de stora jylländska possessionaternas stora schäferiers fåravel.¹⁷ Nedgången i den jydsk exporten började emellertid redan 1828 och var störst 1829. Exporten gick svagt uppåt 1830, sjönk åter något 1831 för att sedan stiga 1832, följt av tillfällig nedgång 1833 och 1834.

¹⁴ Jmfr L. SCHÖN, *Från hantverk till fabriksindustri*. Lund 1979, s 205. Schöns bägge volymindex med olika prisaer har i dessa beräkningar kedjats till varandra.

¹⁵ Att här föreligger multikolliniaritet mellan de olika variablerna kan lätt konstateras genom att t ex försöka konstruera multivariata regressionsmodeller som tar hänsyn till den svenska ullproduktionen eller tiden (som en representant för alla andra orsaker).

¹⁶ Både regressionsmodeller baserade på residualer (efter rensning av exponentiella trender) och differenser ger obetydliga värden på regressionskoefficienten och låga t-värden och insignifikanta skattningar av parametrarna.

¹⁷ G. UTTERSTRÖM, *a a*, II, s 189.

Nedgången i importen till Göteborg började först 1829 och fortsatte sedan under åren 1830 och 1831. Importen ökade så åter 1832 och 1833. Sammanhanget är med andra ord inte lika uppenbart som kanske kunde förväntas. Även den nedgång i ylleproduktionen som kunde märkas i trakten av Ulricehamn 1848 sattes i samband med nedgången i den jylländska exporten till följd av krig och oroligheter i Danmark.¹⁸ Det kan självfallet ha funnits ett sådant samband men inte heller i detta fall är alldeles uppenbart eftersom sambandet mellan de årliga variationerna också här är osäkert.

Tabell 7. Västsveriges import som andel av Danmarks export 1830-1869 (procent, årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Västsveriges import som andel av Danmarks ullexport
1830/34	65,7
1835/39	52,7
1840/44	76,7
1845/49	63,4
1850/54	30,9
1855/59	27,0
1860/64	26,4
1865/69	48,0

Källa: Kommerskollegie årsberättelser, utrikeshandel, serie 4, Kommerskollegie arkiv, (svenska) Riksarkivet; 1830-1847: P BOJE, *Danske provinskøbmænds vareomsætning og kapitalforhold 1815-47*, Aarhus 1977, s 317; 1848-1869: *Statistisk Tabellverk*.

III

Importpriser och markgångstaxa

Ullprisernas utveckling i Sverige är dåligt belagda. Den enda sammanhängande prisserie som påträffats är de svenska markgångstaxorna. Av välbekanta skäl kan självfallet diskuteras i vad mån dessa taxor verkligen beskriver prisutvecklingen i landet. När det gäller ull tillkommer det faktum att denna vara endast finns med i markgångstaxan i några få län, nämligen Östergötlands, Kalmar (även för Öland särskilt), Gotlands och Kopparbergs. Dessa län kan varken anses som representativa för Sverige som helhet eller sägas återspegla en väst-

¹⁸ A a, II, s 189-190.

svensk utveckling. Det är inte känt vilken slags ull som avses i markgångstaxan, men rimligen är det svensk ull av någon enkel kvalitet. Intrasset här knyts emellertid till jydsk och isländsk ull. Dessa låg i andra prisklasser. När det gäller att visa trender torde dock dessa invändningar inte vara så allvarliga och markgångstaxan har också använts flitigt i ekonomisk historisk forskning, dock kanske ibland i brist på annat.¹⁹

Tabell 8. Danskt pris och markgångstaxa för ull 1820-1870 (Kronor/skålpund)

Femårsperiod	Markgångstaxa	Danskt pris	Handelsmarginal	Rhedins lönsamhet
1820/24	1,79	1,54	14,34	
1825/29	1,61	1,22	24,32	20,18
1830/34	2,04	1,79	12,30	18,80
1835/39	2,04	1,64	19,96	12,48
1840/44	2,10	1,75	16,76	10,20
1844/49	1,94	1,96	-1,03	8,44
1850/54	2,02	1,67	16,96	6,56
1855/59	2,37	2,38	-0,25	
1860/64	2,33	2,38	-1,97	
1865/69	2,47	2,35	4,92	

Källa: Svensk markgångstaxa: L JÖRBERG, *A history of prices in Sweden*, I, Lund 1972, s 679-680. Danskt exportpris: S AA HANSEN, *Økonomisk vækst i Danmark*, II, København 1974, s 275-276. Den Rhedinska firmans lönsamhet: R ADAMSON, *Järnavsättning och bruksfinansiering 1800-1860*, Göteborg 1966, s 14*. På grund av olika valutaförändringar under tidsperioden används något anakronistiskt kronor som räkneenhet.

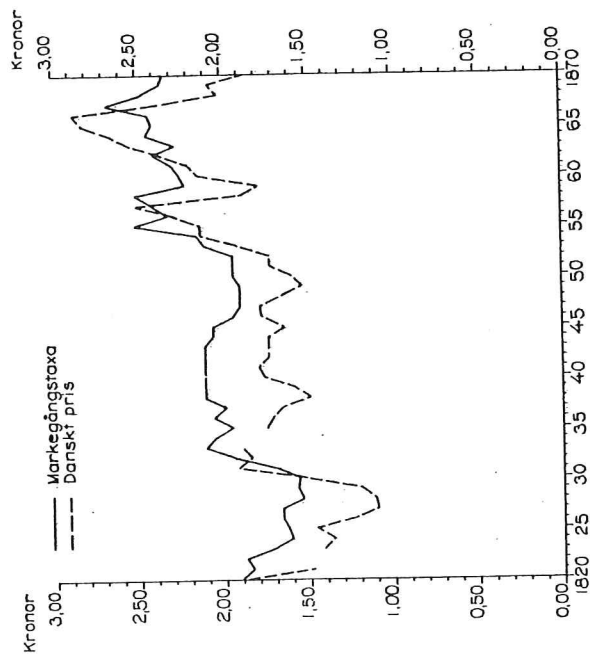
När det gäller danska ullpriser finns i Svend Aage Hansens arbete om ekonomisk tillväxt i Danmark en serie över jydsk ullpriser. Denna prisserie bygger på priskuranter och tidningsnotiser.²⁰ I figur 5 ges en jämförelse mellan ullprisets utveckling enligt den svenska markgångstaxan och den danska prisserien. I tabell 8 ges samma uppgifter i genomsnitt för femårsperioder. I tabellen presenteras också en hypotetisk handelsmarginal för en ullhandlare som endast importerade jydsk ull till Sverige under förutsättning att markgångs-

¹⁹ Om markgångstaxorna jmf L JÖRBERG, *A history of prices in Sweden*, I, Lund 1972.

²⁰ För åren 1 o m 1838 har här använts priset i silvervärde. Efter detta år det nominella priset eftersom den danska riksdalern då uppnådde pari kurs. Se S AA HANSEN, *Økonomisk vækst i Danmark*, II, København, s 275-276 och 335.

taxan kan ses som en indikator på priset i Sverige på jydsk ull.²¹ Någon prisserie över isländsk ull har inte påträffats i litteraturen, endast spridda och svårjämförbara uppgifter.

Figur 5. Ullpris enligt den svenska markegångstaxan jämfört med danska pris 1820-1870 (Kronor/skölpund)



Källa: L. JÖRBERG, *A history of prices in Sweden*, I, Lund 1972, s 679-680 och S AA HANSEN, *Økonomisk vækst i Danmark*, II, København 1974, s 275-276. På grund av valutaförändringar har något anakronistiskt kronor använts som räkneenhet.

²¹ Dessutom görs en jämförelse med den Rhedinska firmans lönsamhet. Se vidare nedan. Självfallet skulle det kunna utarbetas bättre prisserier utifrån den rhedinska firmans bokföring, men detta skulle vara mycket arbetskrävande och föra långt utanför ramen för denna artikel.

Firma M W Rhedin

Martin Wilhelm Rhedin föddes 1790. Redan 1808 grundade han sin handelsfirma. Den kunde dock först registreras i samband med att han erhöll burskap i Göteborg 1811.²² I samband med att han dessförinnan ansökte och erhöll medlemskap i Handelssoctieteten i staden angav han som merit "Åtta års tjänst hos Otterdahl och Son i Göteborg".²³

Till en början bedrev denna handelsfirma import av en mångfald varor däribland livsmedel, kolonialvaror och vin, liksom export av järn och bräder samt spannmålshandel. Affärsförbindelserna med Danmark och då särskilt med Jylland var emellertid redan från början av avgörande betydelse för firmen. Under 1820-talet övergick M W Rhedin till att i allt högre grad specialisera sig på import av ull, både jydsk och isländsk, och av kaffe från Hamburg. Ull förblev den viktigaste handelsvaran för firmen ända tills den upplöstes 1876, även om också andra produkter ökade i betydelse under de senare åren, så t ex förekommer då en viss export av spik. M W Rhedin avled 1856 och firmen övertogs av hans son Carl Werner Rhedin, som under åren 1872-1875 drev den i kompanjonskap med W Sternhagen Jr. Minoritetsdelägare utanför familjen hade också förekommit i firmen under dess tidiga år.²⁴

Hugo Fröding karaktäriserar M W Rhedin som en rik ullhandlare och räknar honom till kretsen av börsmän av svensk börd som debuterade under kontinentblockadens tid och som hade det gemensamt att de vann ett stort anseende och en stor förmögenhet.²⁵ Dessa förhållanden avsatte dock inte särskilt tydliga spår i samtidens taxeringslängder. M W Rhedins statliga beviljning när inte 1806-1825 över genomsnittet av femton större under perioden 1806-1815 nyttillkomna handelsmän. Däremot klarade han omställningen efter kontinentblockadens slut betydligt bättre än genomsnittet av alla handelsmän.²⁶ År 1819 köpte han fastigheten nr 14 i femte roten vid Södra hamngatan som omedelbart taxerades till 19 300 R bco.²⁷ Familjen tycks sedan ha varit bosatt där.²⁸ Så

²² "P M angående Rhedinska arkivet", Förteckning över Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg. Jmfir även E LANGSTROM, *Göteborgs stads borgare längd 1621-1864*, Göteborg 1926, s 153.

²³ Meddelat av B Andersson. Jmfir även B ANDERSSON, *Göteborgs handlande borgerskap*, Göteborg, 1977, s 57.

²⁴ Firma M W Rhedins arkiv, som ingår i Rhedinska arkivet och som förvaras i Landsarkivet i Göteborg, är ett ovanligt välbevarat affärsarkiv. Det förekommer enbart ensaka luckor, till en viss utsträckning orsakade av fuktskador. Räkenskaperna är praktiskt taget obrutna.

²⁵ H FRÖDING, *Berättelser ur Göteborgs historia under nyare tiden*, Göteborg 1924, s 61, 207 och 249.

²⁶ B ANDERSSON, *a a*, tab 38B, s 176.

²⁷ Meddelat av B Andersson.

²⁸ Jmfir t ex *Adresskalender för Göteborgs stad och dess omgivning 1850*, Göteborg 1850, s 212.

Tabell 9. Jämgrossisternas, M W Rhedins och Kjellbergs rörelseresultat 1822-1855

	Jämgrossister (vägt medeltal)	M W Rhedin	Kjellberg
1825/30	7,6	20,2	9,4
1831/35	10,9	17,7	
1836/40	10,0	11,8	
1841/45	7,0	9,0	
1846/50	9,2	8,4	11,0
1851/55	16,6	6,7	9,7

Källa: R. ADAMSON, *Järnavsättning och bruksfinansiering 1800-1860*, Göteborg 1966, s 106.

småningom förvärvade han också Ellesbo gård och trädgård på Hisingen.²⁹ Politiskt tillhörde M W Rhedin gruppen av frisinnade handelsmän och nämns t ex som en av arrangörerna av en "rabulistisk festmåltid" 1830.³⁰

Firmans lönsamhet

Rolf Adamson har som jämförelsematerial i sin undersökning av de göteborgska jämgrossisternas lönsamhet även beräknat firmorna Kjellbergs och M W Rhedins rörelseresultat. Såsom mått på detta använder han årsvinsten i procent av eget i rörelsen arbetande affärskapital. Han påpekar dock själv att:³¹

Vinst i procent av eget affärskapital är inte någon idealisk mätare av lönsamhet i fråga om kommissionshandel. Nya innehavare av inarbetade firmor kunde försätta rörelsen på basis av en hög andel främmande kapital och åt sig säkra vinster, vilka absolut sett var ungefär lika stora som föregångarens men relativt sett verkar gigantiska.

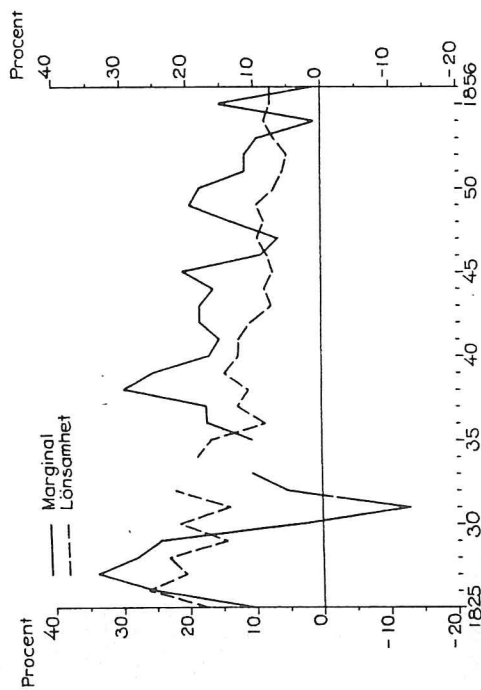
Till firmans årsresultat enligt bokföringen lägger Adamson redovisade förluster på konton utanför affärsrörelsen — i Rhedins fall Ellesbo egendom, fastigheten i Göteborg och underhåll till löjtnant R Rhedin — samt ägaränta på insatt kapital. Han gör inget försök att beräkna någon slags företagsrelön åt ägaren eller hyra för den del av göteborgsfastigheten som användes till kontor. Från det egna kapitalet enligt bokföringen drar han värdet av Ellesbo egendom

²⁹ H FRÖDING, *a a*, s 278.

³⁰ *A a*, s 278.

³¹ R. ADAMSON, *Järnavsättning och bruksfinansiering 1800-1860*, Göteborg 1966, s 107.

Figur 6. Handelsmarginal i ullhandel och lönsamheten hos firma M W Rhedin (procent)



Källa: M W Rhedins lönsamhet: R. ADAMSON, *Järnavsättning och bruksfinansiering 1800-1860*, Göteborg 1966, s 14*. Handelsmarginalen beräknad efter L JÖRBERG, *A history of prices in Sweden*, I, Lund 1972, s 679-680 och S AA HANSEN, *Økonomisk vækst i Danmark*, II, København, s 275-276. På grund av valutaförändringar har något anakronistiskt kronor använts som räkneenhet.

och fastigheten vid Södra hamngatan. De olika jämgrossisternas och Kjellberg & Cos årsresultat har han beräknat analogt.³²

Adamson fann att jämgrossisterna som ett vägt medeltal övert femårsperioder tjänade omkring tio procent per år. Han menar att de skulle ha kunnat tjäna fem till sex procent på ren utlåningsverksamhet och att handelsvinsten därför inte verkar påfallande stor, men ändå fullt tillräcklig för att samla förmögenheter på längre sikt. Variationerna mellan de olika firmorna var emellertid mycket stor. Någon bestämd trend kan inte heller spåras hos dem.

³² *A a*, s 104-107 och 12*-14*.

När det gäller firma M W Rhedin däremot uppvisar rörelseresultatet en i det närmaste exponentiellt fallande trend. Handelsvinsten föll från omkring tjugo procent under andra hälften av 1820-talet ned till omkring sju procent i början av 1850-talet. Adamson påpekar att M W Rhedin från slutet av 1840-talet i allt större utsträckning gick över till utlåningsverksamhet. I tabell 9 sammanfattas hans undersökning.

Berodde den sjunkande lönsamheten hos den rhediska firman på minskade handelsmarginaler? I figur 6 jämförs handelsmarginalen för en hypotetisk ullhandlare som enbart handlade med jydsk ull med lönsamheten hos firma M W Rhedin. Även om det, liksom hos den rhediska firmans lönsamhet fanns en fallande trend om än inte lika entydig, hos handelsmarginalen beräknad på detta sätt, framstår inte sammanhanget klart. Av dessa uppgifter kan inte slutsatsen dras att det var på grund av sjunkande handelsmarginaler som firmans lönsamhet minskade.³³

V

Firma M W Rhedins import av ull

Med hjälp av en serie produktböcker har firma M W Rhedins import och handel med ull, både jydsk och isländsk, kunnat dokumenteras för perioden 1829-1855.³⁴ Firmans import av ull var redan under 1820-talet betydande. År 1829 importerades över 300 000 skålpund ull. Variationerna år från år var sedan starka men det fanns under 1830-talet en starkt stigande trend. Toppnoteringar på firmans import nåddes dock år 1840 då över 730 000 skålpund ull importerades. Under 1840- och 1850-talen uppvisade firmans import en sjunkande trend och ullimporten var år 1855 nere under 340 000 skålpund. En anpassad trendlinje i form av ett andragradspolynom³⁵ kan användas för att beskriva utvecklingen under hela den studerade perioden. Trendens vändpunkt kan då tidfästas till år 1842. Detta illustreras med diagrammet i figur 7. Utvecklingen följer i stort med andra ord den klassiska bilden av en firmas utveckling i tre faser: först genom en tillväxtfas, sedan uppstår en mättnadsfas och slutligen en nedgångsfas.

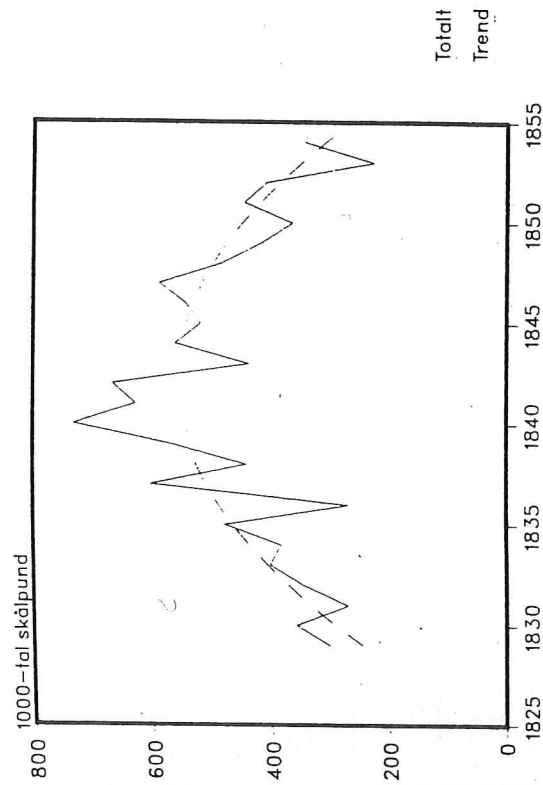
Importen skedde så gott som uteslutande till Göteborg, där firman hade sitt säte. Därifrån distribuerades ullen ut till fabrikanter och förläggare i Västsverige

³³ Något sådant samband har inte kunnat påvisas med hjälp av regressionsanalys grundad på serierna själva eller de årliga förändringarna. Regressionskoefficienten blir obetydlig och modellerna insignifikanta, även för laggade modeller.

³⁴ Produktböcker 1829-1855, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg. Dessa produktböcker kan även användas för att klargöra det nät av förläggare och yllefabrikanter till vilka Rhedin avsatte den importerade ullen. Det faller emellertid utan för ramar för denna artikel.

³⁵ D v s en kurva av formen $a + bt + ct^2$.

Figur 7. Rhedins ullimport 1829-1855



Källa: Produktböcker 1829-1855, MW Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

Tabell 10. Rhedins import av och totala inköp av ull (tusental skålpund, årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Totala inköp	Därav total import
1830/34	357,4	350,9
1835/39	481,9	470,6
1840/44	614,7	604,4
1845/49	523,2	510,0
1850/54	372,0	357,3

Källa: Produktböcker 1830-1854, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

och i andra delar av landet. Vid sidan om detta gick endast några enstaka laster av ull under den undersökta tidsperioden till Halmstad.

Den rhedinska firmans handel med ull var emellertid något mer omfattande än vad importsiffrorna ger vid handen. Varje år kompletterades lagret genom inköp från andra mindre importörer och firmor i Göteborg. I tabell 10 ges i årliga genomsnitt för femårsperioder både importen och de totala inköpen, d v s importen plus de lokala inköpen.

Firmans marknadsandel

Firma M W Rhedin hade en helt dominerande ställning när det gällde importen av ull till Göteborg. Redan 1821 hade firman en marknadsandel på 42 procent.³⁶ Inom ullhandeln var detta då ett helt nytt fenomen. Överhuvudtaget hade importen till staden av olika varor, utom socker och salt, i motsats till exporten, under 1700-talet inte varit koncentrerad till ett fåtal handelsfirmor. Importen till Göteborg av ull gjordes under 1700-talet till en stor del av de olika manufakturverken själva. Detta gällde såväl för Alingsås manufakturverk som de göteborgska klädesfabrikerna (särskilt det coopmanska ylleväveriet och den sandbergska fabriken).³⁷ Kanske hängde centraliseringen av ullhandeln samman med den stora expansionen av förlagsproduktion och hemindustri inom ylleproduktionen i Västsverige. I stället för ett fåtal, i förhållande till den totala importen, stora konsumenter av importerad ull blev det många små. Detta torde ha givit den nisch som M W Rhedin utnyttjade.

Firmans andel av Göteborgs import av ull varierade sedan starkt mellan olika år men var i genomsnitt i början av 1830-talet omkring 75 procent och växte sedan till över 90 procent i början av 1840-talet.³⁸ Vid mitten av 1850-talet hade den emellertid sjunkit till något över 80-procent. Om Västsverige ses som en helhet hade firman i början av 1830-talet 60 procent av marknaden. Andelen steg så till omkring 75 procent i början av 1840-talet, men sjönk sedan till under 45 procent vid mitten av 1850-talet. Att andelen av Västsveriges import sjönk snabbare än andelen av Göteborgs ullimport hänger samman med den stegrade importen till Halmstad under 1850-talet. P g a de kompletterande

³⁶ Beräknat utifrån tolagsräkenskaper 1821. Verifikationer till stadens räkenskaper, Göteborgs drätselkammarers arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

³⁷ E B GRAGE, *Göteborgs utrikeshandel 1765-1800*, s.26-27 och 187.

³⁸ Det faktum att den rhedinska firmans import av ull enligt produktböckerna vissa år är större än den totala importen av ull till Göteborg enligt tullräkenskaperna beror troligen på att vikten av varje last relativt konsekvent lyckas redovisas med ett större tal i produktböckerna än i tullräkenskaperna. Ett indicium på detta förhållande är att tolagsräkenskaperna för 1831 föreligger en underredovisning gentemot den rhedinska produktboken med 13,0 procent. Ingen last saknas utan i nästan varje last har ullen redovisats med en lägre vikt. Samtidigt var samma år differensen mellan tolagsräkenskaperna och tullräkenskaperna totalt endast 2,6 procent.

inköpen var Rhedins andel av handeln med importerad ull totalt något större än vad dessa siffror visar.

Utifrån den rhedinska firmans dominerande ställning är det inte förvånande att utvecklingen av Göteborgs ullimport relativt väl följer utvecklingen av denna firmas import under 1830-, 1840- och 1850-talen och att haussen i samband med Krimkriget därför inte ger något utslag i Göteborgs ullimport. Under denna högkonjunktur knöt som framhållits de övriga köpmännen istället intresset där till andra varor, t ex bomull, och handeln på England. I det ljuset är förskjutningen av ullimporten till Halmstads fördel lätt att förstå.

Tabell 11. Rhedins procentuella andel av Västsveriges ullhandel (årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Egen andel av Göteborgs import	Egen andel av Västsveriges import	Total andel av Västsveriges import
1830/34	74,4	58,9	59,9
1835/39	82,7	72,6	74,4
1840/44	91,1	74,9	76,1
1845/49	84,7	56,1	57,5
1850/54	82,3	44,5	46,2

Källa: Produktböcker 1830-1854, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg; Kommerskollegie årsberättelser, utrikeshandel, serie 4, Kommerskollegiearkiv, (svenska) Riksarkivet.

Den rhedinska firmans andel av all importerad ull till hela Sverige var också stor. Den var i början av 1830-talet omkring 30 procent och steg sedan till i genomsnitt 37 procent för femårsperioden 1840/44, men minskade sedan snabbt och var i början av 1850-talet nere i under 20 procent. Om Lennart Schöns skattning av hela tillgången på ull, både importerad och inhemsk, accepteras som ett mått på den totala konsumtionen av ull i Sverige kan M W Rhedin uppskattas ha svarat för mer än tio procent när hans firma hade sin största andel i början av 1840-talet. I tabell 11, 12 och 13 ges några olika mått på Rhedins marknadsandel.

Tabell 12. Rhedins procentuella andel av Sveriges ullhandel och ullkonsumtion (årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Egen andel av Sveriges import	Total andel av Sveriges import	Total andel av svensk ullkonsumtion
1830/34	30,0	30,5	7,5
1835/39	36,2	37,1	9,6
1840/44	37,0	37,6	11,5
1845/49	24,3	24,9	8,7
1850/54	17,6	18,3	6,1

Källa: Produktböcker 1830-1854, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg; Kommerskollegie årsberättelser, utrikeshandel, serie 4, Kommerskollegiearkiv, (svenska) Riksarkivet; L SCHÖN, *Från hantverk till fabriksindustri*, Lund 1979, s 205.

Tabell 13. Rhedins procentuella andel av Danmarks och Jyllands ullhandel (årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Andel av Danmarks export	Andel av Provinsens export	Andel av Jyllands export
1830/34	36.8		32.1
1835/39	37.5		24.7
1840/44	57.3	53.4	52.4
1845/49	35.4	37.2	
1850/54	13.7	17.4	

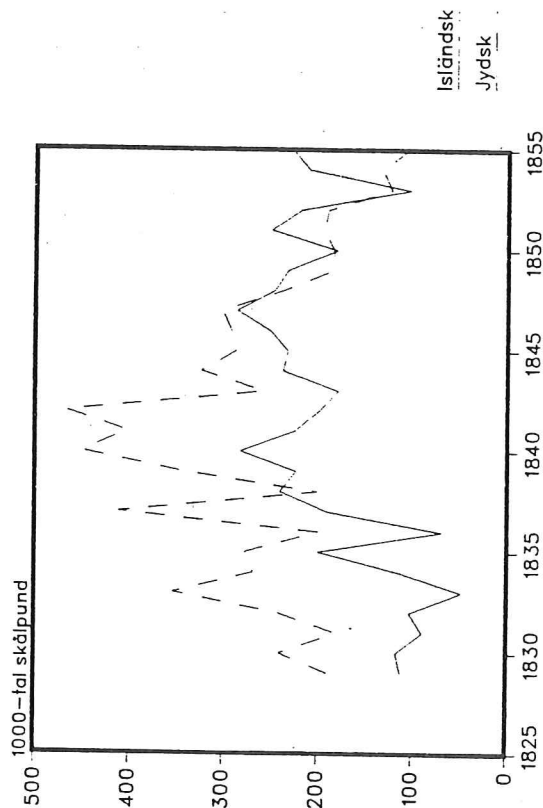
Källa: Produktböcker 1830-1854, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg; 1830-1847: P BOJE, *Danske provinskøbmands vareomsætning og kapitalforhold 1815-47*, Aarhus 1977, s 317; 1848-1869: *Statistisk Tabelverk*.

Tabell 14. Rhedins import av isländsk och jydsk ull (tusental skålpund, års-genomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Isländsk ull	Jydsk ull	Totalt
1830/34	94,3	256,6	350,6
1835/39	184,3	286,3	470,6
1840/44	224,4	380,0	604,4
1845/49	249,5	260,5	510,0
1850/54	192,3	165,0	357,3

Källa: Produktböcker 1830-1854, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

Figur 8. Rhedins import av jydsk och isländsk ull 1829-1855



Källa: Produktböcker 1829-1855, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

Jydsk och isländsk ull

När det gäller Rhedins import av ull skedde, som framgår av tabell 14 och 15 samt diagrammet i figur 8, en förskjutning av sammansättningen från övervägande jydsk ull till allt mer isländsk ull. I början av 1830-talet svarade den jydskan ullen för över 70 procent av firmans ullimport, medan den från mitten av 1840-talet bestod av ungefär hälften av varje sort. Det går att anpassa trender av typen andragradspolynom också till de bägge serier som bildas av firmans import av jydsk respektive isländsk ull, med de blir särskilt för den isländska ullen betydligt mindre signifikativa. Importen av jydsk ull nådde sitt maximum 1842 då nära 470 000 skålpund importerades, men trenden kan anses ha vänt redan några år dessförinnan. Importen av isländsk ull fortsatte emellertid att stiga ytterligare några år och nådde först sitt maximum 1847 då över 285 000 skålpund importerades. Trenden vänder inte heller förrän då. I bägge fallen var dock de årliga variationerna stora.

Tabell 15. Rhedins import av isländsk och jydsk ull (procentuell fördelning, årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Isländsk ull	Jydsk ull	Totalt
1830/34	27,5	72,4	100,0
1835/39	38,6	61,3	100,0
1840/44	37,5	62,4	100,0
1845/49	49,2	50,7	100,0
1850/54	53,1	46,8	100,0

Källa: Produktböcker 1830-1854, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

Isländsk ull

Den isländska ullen importerade Rhedin, som framgår av tabell 16, till helt övervägande delen via Köpenhamn. De stora handelshusen där var mellanhänder i handeln. All isländsk ull som det påträffats uppgifter om firmans importböcker importerades för övrigt över Danmark.³⁹ Uppgifterna i tabellen kan t o m sägas överdriva betydelsen av importen från andra danska hamnar än den danska huvudstaden. Det var i själva verket bara under fem av de 26 år som produkt-

³⁹ Endast i genomgången av Iolagsräkenskaperna för 1821 har någon direkt import till Göteborg från Island av isländsk ull överhuvudtaget påträffats. Denna enstaka last avsåg inte firma M W Rhedin utan Kjellberg & Co.

böckerna omfattar som den rhedinska firman överhuvudtaget importerade isländsk ull via någon annan hamn än Köpenhamn. Endast de bägge åren 1838 och 1840 skiljer ut sig genom att det då är det frågan om annat än helt obetydliga kvantiteter. Dessa bägge år kom sammanlagt något mer än 20 procent från jylländska hamnar, främst då från Aalborg och Randers.

Av M W Redins totala ullimport var alltså dels den övervägande delen av den som kom från Köpenhamn isländsk ull, dels kom nästan all isländsk ull från Köpenhamn. Dessa fakta visar att det bör vara riktigt som görs i denna artikel använda Köpenhavns export som ett närmevärde på den danska transitthandeln med isländsk ull.

Tabell 16. Rhedins import av isländsk ull (tusental skålpund, årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Från Köpenhamn	Från andra hamnar	Totalt
1830/34	94,3		94,3
1835/39	172,7	11,6	184,3
1840/44	212,5	11,9	224,4
1845/49	249,1	0,4	249,5
1850/54	191,7	0,6	192,3

Källa: Produktböcker 1830-1854, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

Jydsk ull

När det gäller Rhedins import av jydsk ull var fyra jylländska hamnar helt dominerande, nämligen Horsens, Randers, Aalborg och Aarhus. Dessa fyra hamnar svarade tillsammans för över 92 procent av firmans import av jydsk ull i genomsnitt för alla femårsperioderna. Under perioden 1832-1842 förekom dock årligen även import av mindre partier jydsk ull via Köpenhamn utom 1834 och 1836. Sådan import förekom även 1849. Som mest svarade den 1833 för nästan 13 procent, men i genomsnitt för alla femårsperioder svarade den endast för något över två procent. Import från andra hamnar förekommer först 1833 och blir som mest 1837 med nära 70 000 skålpund. Den största andelen nås emellertid 1838 med nära 29 procent. I genomsnitt var den dock endast något under sju procent. Den rhedinska firmans import av jydsk ull redovisas i tabell 17 och 18 samt med diagrammet i figur 9.

Den rhedinska firman började importera ull från Aalborg först år 1837. Den största importerade kvantiteten från denna hamn för ett särskilt år nåddes

emellertid redan 1839 med nära 225 000 skålpund, vilket motsvarade 65 procent av firmans hela mängd importerad jydsk ull detta år. De årliga importerade mängderna varierade dock sedan starkt, samtidigt som genomsnittet för femårsperioderna tenderade till att stiga. Under den sista femårsperioden blev Aalborg den dominerande leverantören av jydsk ull med i genomsnitt 72 procent av firmans import. År 1855 var andelen uppe i nära 89 procent.

Import av jydsk ull från *Aarhus* förekommer i firmans importböcker endast under fem år, nämligen 1831, 1832, 1836, 1837 och 1838. Den största andelen nås 1836 med 50 procent och den största kvantiteten året därpå med 107 000 skålpund, som dock endast motsvarade 26 procent av firmans hela import av jydsk ull det året. *Aarhus* genomsnittliga andel av de bägge första femårsperiodernas import var endast åtta procent.

Importen från *Horsens* når sin största andel redan 1830 med 62 procent. Den största kvantiteten nås 1833 med 186 000 skålpund. *Horsens* andel minskar från i genomsnitt 44 procent 1830/34 och 21 procent 1835/39 ned till omkring tio procent under 1840-talet. Efter 1850 förekommer ingen import från *Horsens*.

Randers svarade för den största andelen i genomsnitt för alla femårsperioderna, nämligen 38 procent, mot 31 procent för Aalborg och 17 procent för *Horsens*. Endast under två år saknas import från *Randers*. Firmans import från *Randers* kan i stort anses följa det allmänna mönstret i hela den rhedinska firmans import av jydsk ull, utom 1835-1839 då det förekommer en markant svacka i importen från *Randers*. Hursomhelst når importen från *Randers* sitt maximum 1842, samma år som firmans hela import av jydsk ull. Andelen från *Randers* är också störst i genomsnitt för femårsperioden 1840/44, då den är 59 procent. Den största andelen för ett enskilt år nås emellertid redan 1834 med nära 81 procent.

Tabell 17. Rhedins import av jydsk ull (tusental skålpund, årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Från Aalborg	Från Aarhus	Från Horsens	Från Randers	Från Köbenhavn	Från andra hamnar
1830/34		6,9	114,6	122,9	11,5	0,7
1835/39	76,1	42,9	55,0	60,6	17,4	34,3
1840/44	79,2		26,0	236,2	11,3	27,1
1845/49	96,1		32,5	117,9	1,4	12,6
1850/54	114,8		4,6	32,6		12,9

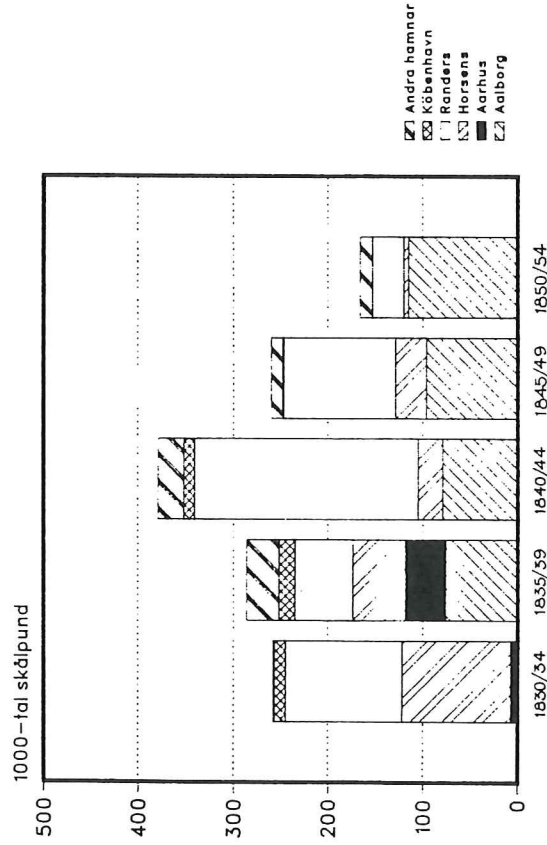
Källa: Produktböcker 1830-1854, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

Tabell 18. Rhedins import av jydsk ull (procentuell fördelning, årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Från Aalborg	Från Aarhus	Från Horsens	Från Randers	Från Köbenhavn	Från andra hamnar
1830/34		3,3	44,1	48,9	3,6	0,1
1835/39	24,2	16,0	21,1	20,6	5,1	13,0
1840/44	22,6		8,1	59,1	2,5	13,0
1845/49	39,7		11,6	43,6	0,7	4,4
1850/54	72,2		2,5	17,9		7,4

Källa: Produktböcker 1830-1854, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

Figur 9. Rhedins import av jydsk ull (tusental skålpund, årsgenomsnitt för femårsperioder)



Källa: Produktböcker 1829-1855, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

I tabell 19 redovisas den rhedinska firmans import av jydsk ull från Jylland fördelade på två områden. Dessa bägge områden har valts för att ungefärligt motsvara de av Poul Holm förlagda historiska kontaktzonerna i Kattegatt-Skagerack-området.⁴⁰ I denna indelning utgör Zon III med kontakter emot södra Bohuslän och norra Halland sträcker sig från Skagen till Mariager fjord och zon I och II med kontakter emot södra Halland och norra Skåne omfattar området från Mariager fjord till slesvigska gränsen. I och för sig faller Götaälvs mynning med Göteborgsområdet något utanför detta historiska kontaktmönster och denna här studerade ullhandeln var en relativt ny företeelse — den startade som påpekats först på 1780-talet och i stor skala först efter Napoleonkrigen. Den hade därför inte alls samma historiska rötter som denna kontaktzon indelning, men det kan ändå vara intressant att pröva hur firmans import-mönster stämmer med denna områdesindelning.

Tabell 19. Rhedins import av jydsk ull från Jylland (tusental skålpund resp procent, årsgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Från kontaktzon III		Från kontaktzon I och II		Totalt	
	1 000-tal skålpund	Procent	1 000-tal skålpund	Procent	1 000-tal skålpund	Procent
1830/34	3,7	1,6	241,4	98,4	245,1	100,0
1835/39	170,0	63,2	98,9	36,8	268,9	100,0
1840/44	106,4	28,9	262,3	71,1	368,7	100,0
1845/49	108,7	41,9	150,4	58,1	259,1	100,0
1850/54	127,1	77,4	37,1	22,6	164,2	100,0

Källa: Produktböcker 1830-1854, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

Anmärkning: Kontaktzon III är Jyllands ostkust från Skagen till Mariager fjord och kontaktzon I och II är kuststräckan från Mariager fjord till den slesvigska gränsen. Några enstaka laster från Ringkøbing på Jyllands västkust har något oegentligt förts till zon I och II. Hamnarna vid Limfjorden har förts till kontaktzon III.

Såsom framgår av tabell 19 fanns det en långsiktig tendens att allt mer koncentrera firmans import till hamnar inom kontaktzon III. Avvikelsen från denna trend under 1830-talets andra hälft beror på svackan i firmans import från

⁴⁰ P HOLM, "Samhandelsmönstret över Kattegat og Skagerak, ca 1550-1880 — en skitse", *Meddelelser fra Kattegat-Skagerak-projektet*, 8 (1985), kont I, s 40.

Tabell 20. M W Rhedins import av jydsk ull i genomsnitt per kvartal under femårsperioderna 1830/39 t o m 1850/54 (procentuell fördelning efter vikt)

Femårsperiod	Kvartal				Summa
	I	II	III	IV	
1830/34	3,8	17,3	47,7	31,2	100,0
1835/39	2,1	10,2	52,3	35,4	100,0
1840/44	1,2	11,7	49,0	38,2	100,0
1845/49	2,0	20,2	55,8	21,9	100,0
1850/54	4,9	12,7	54,3	28,1	100,0
Genomsnitt	2,5	14,2	51,4	31,9	100,0

Källa: Produktböcker 1830-1854, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

Tabell 21. M W Rhedins import av isländsk ull i genomsnitt per kvartal under femårsperioderna 1830/39 t o m 1850/54 (procentuell fördelning efter vikt)

Femårsperiod	Kvartal				Summa
	I	II	III	IV	
1830/34	0,0	10,3	28,5	61,2	100,0
1835/39	0,0	7,6	10,7	81,6	100,0
1840/44	0,2	8,4	9,8	81,6	100,0
1845/49	1,6	10,1	24,8	63,6	100,0
1850/54	3,9	17,6	39,7	38,8	100,0
Genomsnitt	1,3	10,8	21,9	66,1	100,0

Källa: Produktböcker 1830-1854, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

Randers. Någon upplösning av de historiska kontaktzonerna kan inte visas. Om Randers förs till zon III, och hänsyn alltså inte tas till de äldre historiska sammanhången, blir emellertid tendensen till koncentration än tydligare. Med en sådan zonindelning kommer i genomsnitt mellan 50 och 60 procent av firmans import från zon III under 1830-talet, omkring 90 procent under 1840-talet samt nära 98 procent i början av 1850-talet. Det är därför troligen trots allt inte frågan om en koncentration till de historiska kontaktzonerna utan endast till geografiskt närbelägna hamnar vid Limfjorden och Ålborgbukten.

Ullhandelns årstidsrytm

Under åren 1830-1854 ankom varje år i genomsnitt 22 laster med ull till Göteborgs hamn ämnade till handelshuset M W Rhedin. Firmans import av ull var emellertid inte jämt fördelad under året. Betydligt fler laster ankom under andra halvåret än under det första. För alla de undersökta åren ankom i genomsnitt mer än trefjärdedelar under årets tredje och fjärde kvartal.

Emellertid ankom många laster även under det andra kvartalet medan det var mycket tunnslätt under årets första månader. I februari ankom aldrig några laster och bara några få sporadiska ankom i januari. Det fanns även under åren 1830-1854, som framgår av tabell 22, en viss tendens till utjämning av lasternas fördelning mellan de tre sista kvartalen. Under femårsperioden 1830/34 ankom i genomsnitt under andra kvartalet inte fullt 19 procent av alla laster, men under femårsperioderna 1845/49 och 1850/54 ankom i genomsnitt under detta kvartal omkring 24 procent. Den koncentration som kvarstod avsåg nu tredje kvartalet.

Den rhedinska firman importerade emellertid både jydsk och isländsk ull och dessa bägge ankom efter två olika säsongsmönster som delvis döljs bakom total- och genomsnittsiffrorna. Dessutom skedde en förskjutning inom importen mellan dessa bägge ullkvaliteter. I början dominerade den jydskas ullen helt medan senare blev den procentuella fördelningen jämn.

Per månad ankom från Danmark till M W Rhedin i genomsnitt för samtliga undersökta år något mindre än 270 000 skålpund *jydsk ull*. Den genomsnittliga årliga mängden hade ökat från något under 260 000 skålpund under femårsperioden 1830/34 till över 380 000 åren 1840/44 och sjönk sedan till något under 270 000 åren 1850/54. Av denna jydskas ull ankom mer än femtio procent av densamma, mätt efter ankomsten vikt, under det tredje kvartalet. Under det fjärde ankom i genomsnitt något mer än tretio procent, under det andra endast femton och slutligen under det första enbart några få procent. Såsom framgår av tabell 20 fanns det variationer mellan de olika femårsperioderna när det gäller den säsongsmässiga fördelningen och t ex koncentrationen till det tredje kvartalet, men någon långsiktig tendens till förändring av mönstret kan knappast spåras.

Per månad ankom, i huvudsak från Köbenhavn, till M W Rhedin i genomsnitt för samtliga undersökta år inte fullt 190 000 skålpund *isländsk ull*. Den genomsnittliga mängden hade ökat från något över 90 000 skålpund under femårsperioden 1830/34 till nära 250 000 skålpund under åren 1845/49. D v s importen av isländsk ull kulminerade under en senare femårsperiod än importen av den jydskas. Importen av den isländska ullen minskade under åren 1850/54 till något över 190 000. Importen av den isländska ullen var, bortsett från femårsperioden 1850/54, starkt koncentrerad till årets sista kvartal. Om den sistnämnda femårsperioden inte medräknas importerades, som framgår av tabell 21, i genomsnitt 72 procent under detta kvartal. Femårsperioderna 1835/39 och 1840/45 var den säsongsmässiga koncentrationen av importen av isländsk ull särskilt stor. Då ankom i genomsnitt nära 82 procent under årets fjärde kvartal.

Tabell 22. M W Rhedins import av ull totalt i genomsnitt per kvartal under femårsperioderna 1830/39 t o m 1850/54 (procent av antalet ankomna laster)

Femårsperiod	Kvartal				Summa
	I	II	III	IV	
1830/34	2,3	18,6	46,5	32,6	100,0
1835/39	1,0	16,0	39,0	44,0	100,0
1840/44	0,9	17,0	39,6	42,5	100,0
1845/49	2,5	23,5	45,4	28,6	100,0
1850/54	6,8	24,1	45,1	24,1	100,0
Genomsnitt	2,9	20,2	43,2	33,6	100,0

Källa: Produktböcker 1830-1854, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

Dessutom var under samtliga perioder importen av isländsk ull under det tredje kvartalet till en stor del förlagd till september månad, vilket innebär att den egentliga högsäsongperioden för denna import var höstmånaderna september till december. Då ankom i genomsnitt 81 procent om den sista femårsperioden medräknas (och 87 procent annars). Femårsperioden 1835/39 ankom rentav 91 procent under dessa månader.

Det observerade säsongsmönstret i ullimporten hängde samman med produktionen. I Jylland klipptes fåren i två omgångar. En omgång på försommaren och en i början på hösten. Ludvig Christian Brink-Seidelin svarar 1828 rörande Hjørring amt på uppmaning av det Kongelige Landhusholdningsselskab att⁴¹

Faarene klippes her først mellem Pintsedag, og St. Hansdag, og anden Gang ved Mikkelsdagstid.

Kvaliteten på ullen blev olika beroende på vilken klippning det var frågan om, liksom självfallet vilken fårras det gällde, men prisskillnaden var liten. Brink-Seidelin skriver:⁴²

Hedefaarene give sjældent mere end 1 Pd. Uld i hver Klipping, men den er meget fin og smaatkrøllet; de større, men grovuldede Faar kunne give dobbelt saameget, og de forædlede 2 à 3 Pd. i hver Klipping. Prisen var her 1826: 28 à 32 B., men 1827 kun 24 à 28 B. pr. Pd. Den om Foraaret afklippede Uld kaldes Lod, den skal bedre tage mod Farve end Etterarsulden, men skal være mindre stærk end denne. Da der kun er et par Skillings Forskjel i Prisen paa den fineste Uld og groveste Raguld, saa vilde Bonden

⁴¹ L. CHR. BRINK-SEIDELIN, *Hjørring Amt. Beskrevet etter Opfordring fra det Kongelige Landhusholdningsselskab*. København 1828, s. 253.

⁴² Å a, s. 253-254.

ei finde megen Opruntring til at forædle en grov uldlet Faareraace, om han ei selv behøvede saa megen Uld til egen Brug og dertil vidste at skjønne paa den bedre Ulids Fortrin.

Handeln var mest fraktfart

Olof Hasslöf har framhållit att inom handelssjöfarten kan urskiljas tre olika typer. För det första finns *husbehovsseglation*, som innebär att dess utövare själva ombesörjer handel och transport av egna, inom hushållet framställda, varor. Ofta är det frågan om byteshandel där ens egna varor byts mot andra som hushållet behöver. För det andra finns det *sjöburen handel*, som innebär att dess utövare köper upp andras varor för att sedan i en annan hamn sälja dem vidare. För det tredje finns det *fraktfart*, som innebär att dess utövare mot betalning åtar sig att transportera varor åt andra.⁴³ Till dessa distinktioner kan läggas en skillnad mellan sådan fraktfart som avser produkter som skeppas mellan hemorten och en främmande ort och sådan som avser fraktfart mellan främmande orter.⁴⁴

Skuthandeln över Skagerack och Kattegatt mellan den norska sydkusten och Danmark bestod i äldre tid till stor del av husbehovsseglation men kom senare att domineras av sjöburen handel, även om också fraktfart förekom.⁴⁵

Den lilla skuthandeln mellan Jylland och Göteborg bestod till helt övervägande delen av fraktfart. Inte minst gällde det ullhandeln. Mellan 96 och 99 procent av all ull som den rhedinska firman importerade avsåg laster som köpts i Danmark och fraktats till Göteborg. Intressant att notera är dock att skepparen ofta hade med sig ett eget litet parti ull vid sidan om huvudlasten som han sålde till M W Rhedin. Detta tycks i särskilt hög grad ha gällt sådana skeppare som mera regelbundet fraktade ull åt firman. Det fanns också några få skeppare även inom ullhandeln som i ingen eller bara i liten utsträckning ägnade sig åt fraktfart och vars verksamhet istället måste karakteriseras som sjöburen handel.

I tabell 23 ges Rhedins import av jydsk ull fördelat efter huruvida ullen endast fraktades av skepparen eller om den var skepparens egen. Dessa genomsnittssiffror döljer självfallet betydelsen av egen last som bisyssla för vissa skeppare.

⁴³ O HASSLÖF, *Laxbildning och företagsorganisation genom tusen år*. Stockholm 1980, s. 26.

⁴⁴ Fraktfarten mellan främmande orter kan i sin tur vara av två slag, dels *trampfart* som t ex arendalsfartyg bedrev som gick med trälaster mellan svenska norrländshamnar och England, dels *linjesjöfart*, som de nya ångfartygen som gick i trafik utmed kusterna ofta stod för. I den norska sjöfartsstatistiken kallas farten mellan främmande orter för "fraktfart" och den mellan norska hemmahamnar och andra för "den norske fart".

⁴⁵ Bra exempel på sjöburen handel ges i C A OLSEN, *Tyve Aar i Nordsjøen og Kattegat*. Kristiania 1883.

Importen av isländsk ull var i motsats till importen av jydsk ull där emot en ren fraktfart. Där förekom det inte att skepparna hade med sig egna partier jäm-sides med de fraktade.

Tabell 23. Rhedins import av jydsk ull fördelat efter huruvida ullen endast fraktades av skepparen eller om den var hans egen (tusental skålpund resp procent, årgenomsnitt för femårsperioder)

Femårsperiod	Fraktat 1 000-tal skålpund	Procent	Eget 1 000-tal skålpund	Procent	Totalt 1000-tal skålpund	Procent
1830/34	249,5	97,2	7,1	2,8	256,6	100,0
1835/39	283,0	98,9	3,3	1,1	286,3	100,0
1840/44	372,7	98,1	7,4	1,9	380,0	100,0
1845/49	257,2	98,7	3,3	1,3	260,5	100,0
1850/54	159,6	96,7	5,4	3,3	165,0	100,0

Källa: Produktböcker 1830-1854, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

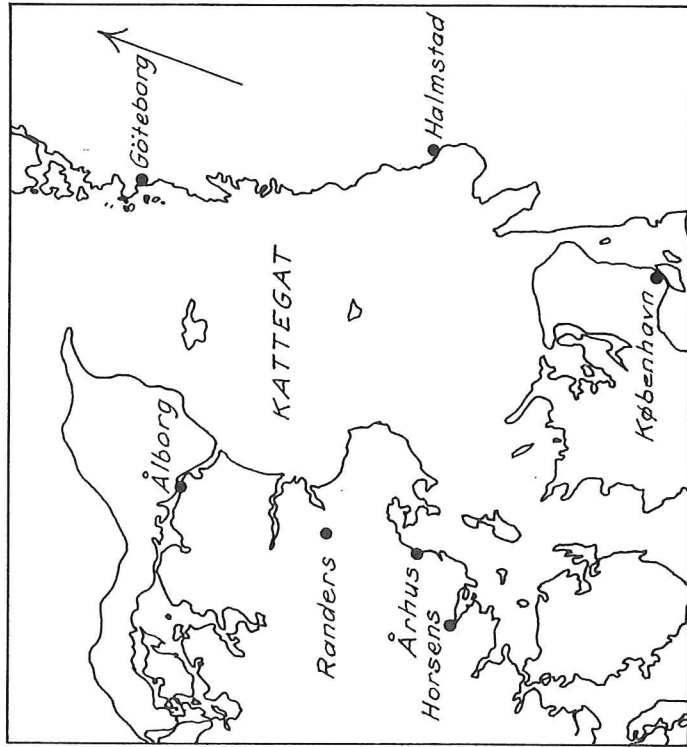
VI

Sammanfattning

Den danska exporten av ull fyrdubblades från 1820-talets slut till omkring 1870. Tillväxtakten var årligen 2,8 procent. Medan provinsen, d v s i huvudsak Jylland, endast fördubblade sin export femtondubblades exporten från Köpenhamn, vilken huvudsakligen utgjordes av reexporterad isländsk ull. Tillväxtakten var här i genomsnitt 1,2 respektive 4,7 procent årligen. De årliga variationerna var emellertid mycket stora, särskilt när det gäller Jyllands export.

Västsväriges import av ull ökade under samma tidsperiod nästan, men inte fullt lika mycket, som Danmarks export. Den årliga tillväxtakten var här i genomsnitt 2,5 procent årligen. Fluktuationerna i Västsväriges (och även i Sveriges) ullimport följde ett annat mönster än Danmarks (eller Köpenhavns och provinsens) export. Även om den danska (och isländska) ullen huvudsakligen exporterades till Sverige har det inte kunnat visas att det svenska ullproduktionen bestämde den danska exporten. I Västsvrige utgjorde Göteborg och Halmstad de bägge viktigaste importhamnarna. Importen till dessa bägge hamnar kom att påverkas olika av textilindustrins utveckling och konjunkturen. Dessutom spelade för Göteborgs vidkommande utvecklingen av

Figur 10. Karta.



firma M W Rhedin stor roll. Under 1850-talet skedde en förskjutning till Halmstads fördel medan förhållandena blev ombytta under (speciellt senare delen av) 1860-talet.

Ullprisernas utveckling är dåligt belagd. Om svenska markegångstaxor respektive danska tidningspriser kan användas tyder dessa på en viss stegring av priserna under tidsperioden, men indikerar troligen något krympande handelsmarginaler. Dessa uppgifter kan dock inte ge upplysningar om importprisernas absoluta nivå, t ex i förhållande till priserna på den inre marknaden i Sverige.

M W Rhedin grundade sin firma 1808-11 och verkade framgångsrikt under kontinentalblockaden. Han hade omkring 1820 skaffat sig en stark ställning inom den då uppbomstrande ullimporten. Hans firma koncentrerade sig under 1820-talet allt mer på import av denna vara. Framväxten av denna firma bröt därmed med ett gammalt mönster för ull och de flesta andra importvaror, nämligen att det inte hade funnits någon stor dominerande importfirma, eller som fallet hade varit med ull, att den hade importerats av fabrikanterna själva. Troligen hängde denna förändring av importmarknadens struktur samman med

den stora expansionen av hemindustri och annan hemsjöjd baserad på ull. Firmans andel av den göteborgska ullimporten var i början av 1830-talet 75 procent. Den växte sedan till över 90 procent i början på 1840-talet. Vid mitten av 1850-talet hade marknadsandelen sjunkit till omkring 45 procent, d v s ungefär till den nivå den hade i början av 1820-talet. Utvecklingen av den rhedinska firmans lönsamhet var emellertid inte någon lysande affär, utan hade en fallande trend.

I början av 1830-talet svarade den jydiska ullen för över 70 procent av M W Rhedins ullimport, medan i mitten av 1840-talet den jydiska och den isländska ullen svarade för hälften var. Den isländska ullen importerades i huvudsak över København, medan den jydiska främst kom från de fyra jylländska städerna Aalborg, Aarhus, Horsens och Randers.

Ullhandeln följde en viss årsrytm. Betydligt fler ullaster ankom under det andra halvåret än under det första. Det var emellertid särskilt under årets första månader som det var särskilt tunnansatt med laster. Det fanns en skillnad mellan jydsk och isländsk ull så tillvida att det viktigaste kvartalet för den jydiska var årets tredje även om mycket anlände även under det fjärde. Importen av den isländska koncentrerades mera renodlat till hösten, närmare bestämt månaderna september till december. Ullhandelns årsidsrytm hade sin grund i produktionen. Den bestämdes av när på året som fåren klipptes.

Ullhandeln mellan Danmark och Sverige måste karaktäriseras som fraktfart. Handeln med isländsk ull var ren fraktfart medan handeln med jydsk hade till en viss del sina särdrag. Det förekom ofta att skepparen hade med sig ett eget litet parti ull för försäljning som komplement till lasten som han fraktade för andra.

Slutsatser ur ett Kattegatt-Skagerack perspektiv

Den västsvenska ullimporten från Danmark är inte av särskilt gammalt datum. Till Göteborg började den först på 1780-talet. Den var, även om den växte, av en ganska blygsam omfattning fram till tiden efter Napoleonskrigen. Denna import kan därför inte betraktas som någon slags traditionell eller ursprunglig integration. Den var snarast ett uttryck för den accelererande ekonomiska utvecklingen under industrialismens förstadier.

Den jydiska ullexporten till Västsverige var ett exempel på nya förbindelser i den nya ekonomiska utvecklingens spår under kapitalismens förstadier. Detta understryks ytterligare av sjöfartens karaktär av fraktfart och av att handeln till största delen förmedlades genom handelshusen. Exporten skapade i varje fall för en tid — tills den isländska ullexporten tog överhanden — nya kontakter över Kattegatt.

En koncentration av den jydiska ullexporten till Göteborg till fyra städer framträder tydligt. Denna bör emellertid inte ses som en fortsättning av gamla mönster och kontaktzoner, utan som enbart en koncentration till lämpligt belägna hamnar.

Även under sin mest blomstrande period utgjorde den jydiska ullexporten en ytterst liten del av såväl Jyllands export som Västsveriges import. Handelen överhuvudtaget mellan Jylland och Sverige var liten och överskuggades helt av såväl de gamla kontakterna och handeln mellan Jylland och Syd norge som de nya mellan Jylland och England. Ullhandeln var emellertid samtidigt en viktig del av den lilla handel som förekom över Kattegatt mellan Jyllands östkust och den svenska västkusten under 1800-talets förra hälft, gav den ett nytt innehåll basert på den nya efterfrågan som växte fram under industrikapitalismens förstadier bidrog därmed till att den ökade.

Lasse Cornell:

Sjöfart och ullhandel i Göteborgs tolagsräkenskaper 1821 och 1831 — en explorativ studie

I denna artikel skall den sjöfart som bar upp ullhandeln över Kattegatt mellan danska hamnar och Göteborg tas upp till behandling. Sjöfarten i sig är här särskilt viktig eftersom det måste vara genom den som folkliga kontakter kunde knytas. Ullhandeln var nämligen under den studerade åren i stort sett endast en affär mellan ett handelshus i Göteborg å ena sidan och några handelshus i Köpenhamn respektive i några av provinsens olika exporthamnar, d v s i huvudsak i fyra jylländska städer, å andra sidan.¹ Här skall visas vilka fartygstyper som användes för transporter och deras storlek liksom sammanhanget mellan fartygens och ullasternas proviens. Undersökningen har begränsats till två utvalda år 1821 och 1831.

Källmaterialet är i huvudsak tolagsräkenskaper för Göteborg.² Uppgifterna i dessa skall jämföras med dem i en serie produktböcker avseende ullhandeln i firma M W Rhedins arkiv³. Inom en vidare sjöfartshistorisk eller handelshistorisk ram är självfallet de frågor som tas upp i denna artikel bifrågor. I det sammanhanget ligger artikelns värde i det som också är dess huvudsyfte, nämligen att påvisa vilka uppgifter och hur stor kulturell konnotation som en mera omfattande bearbetning av tolagsräkenskaper skulle kunna ge.

Undersökningens explorativa syfte rättfärdigar att den givits en så snäv begränsning till endast ullhandel och endast två undersökningsår. Valet av undersökningsår har fått bestämmas av att uppgifterna om ingående fartyg i tolagsräkenskaper är fylligast fram till 1833.⁴

¹ Den kvantitativa utvecklingen av den dansk-svenska ullhandeln samt M W Rhedins roll diskuteras utförligare i L CORNELL, "Martin Wilhelm Rhedin och den dansk-svenska handeln med ull 1820-1870" i detta nummer av *Meddelelser*. Med "Danmark" avses i denna artikel Köpenhamn och provinsen, d v s inte hela konungariket. Varken hertigdömena, biländerna eller kolonierna är medräknade.

² Verifikationer till stadens räkenskaper, Göteborgs drätselkammars arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

³ Produktböcker 1829-1855, M W Rhedins affärsarkiv, Rhedinska arkivet, Landsarkivet i Göteborg.

⁴ Det hade varit önskvärt att föra undersökningen framåt och granska även t ex åren 1841 och 1851. Dessa år är emellertid uppgifterna om ingående fartyg i tolagsräkenskaper betydligt mer summariska och måste pusslas samman med uppgifterna om utgående fartyg för att bli användbara. Detta skulle ha inneburit att samtliga uppgifter för vart och ett av undersökningsåren, både om ingående och utgående fartyg, hade behövt exciperas och bearbetas — och inte bara de poster som avser ullhandel. En sådan arbetsinsats hade inte varit försvarbar inom ramen för denna i huvudsak explorativa artikel.

Artikeln bör ses som en plädering för att göra tolagsräkenskaperna mera lättillgängliga genom att t ex exciperas dem och överföra dess uppgifter till maskinläsbar form — ett i och för sig omfattande och dyrbart men för svensk handels och sjöfartshistoria — liksom för göteborgsk lokalhistoria — mycket intressant projekt.

I

Tolagsräkenskaperna som historiskt källmaterial

De svenska tullräkenskaperna har gallrats. För att komma bakom och fylla ut den officiella statistikens uppgifter måste därför för svenskt vidkommande andra källserier användas när sådana möjligheter föreligger. I detta avseende är källäget betydligt bättre i Norge där gallringarna har varit mindre omfattande och det t ex i lokala arkiv finns visst material som skulle ha gallrats, men som faktiskt har bevarats.⁵ I Danmark är mycket lite bevarat av 1800-tals materialet. Däremot mycket från 1700-talet.⁶

När det gäller Göteborgs utrikeshandel — import såväl som export — föreligger en speciell möjlighet genom tolagsräkenskaperna. Dessa räkningskapet återfinnes bland verifikationerna till stadens räkningskapet i Drätselkammarens arkiv.⁷ Tolagen var nämligen en avgift som utgick till staden, närmast en slags hamnavgift.⁸ Den uppbars både för införda och utförda varor. Den infördes 1638 och utgjorde från början en procent av de iförda varornas värde och en halv procent av de utförda varornas. Så småningom utsträcktes avgiften till att omfatta även inrikes sjöfart på Göteborg, men det upphörde i allt väsentligt 1827. Tolagen fortsatte att uppårras fram till 1857 då den ersattes av en tolagsersättning från staten till Göteborgs stad.⁹

Tolagen var en fiskal avgift till sin verkan mycket lik en tullavgift och tolagsräkenskaperna bör därför återge de verkliga förhållandena i ungefär lika stor

⁵ Inom Kattegatt-Skagerrack-projektet har detta norska tullmaterial kunnat utnyttjas av flera olika forskare: K O MASDALEN, "Arendais skipstert fra Napoleonskrig til Krimkrig 1800-1856", *Meddelelser fra Kattegatt-Skagerrack-projektet*, 8, s 75-103, R ANDREASSEN, "End ninger i skipsfarten mellem Kristiansand og Danmark i perioden 1844-1865", *ibidem*, 8, s 63-74, G SÆTRA, "Danmarksfarten endres — farten mellem Aføderkysten og Danmark", i detta nummer av *Meddelelser*.

⁶ När det gäller provinzens sjöfart har detta danska 1700-tals material grundligt bearbetats av A MONRAD MØLLER, *Fra galeoth til galease*, Esbjerg 1981.

⁷ För den här aktuella tidsperioden förvaras de i Landsarkivet i Göteborg.

⁸ "Tolag" kommer från lågtyskans "tolage" (högtydskans "zulage"), d v s tillägg — här: tillägg till tullen. Om detta jmfv "Tolag", *Nordisk Familjebok*, 2 uppl, 29, Stockholm 1919, sp 277.

⁹ För en mer utförlig redogörelse för tolagen se I LIND, *Göteborgs handel och sjöfart 1637-1920*, s 7-10.

utsträckning som tullräkenskaper skulle ha gjort och även dras med likartade problem i övrigt.

Tolagsräkenskaperna ger en mycket fyllig och levande bild av handelsförhållandena, men innehåller många inkonsekvenser och svårjämförbara uppgifter som försvårar en statistisk bearbetning. De upprättades ju också i fiskalt syfte och inte i statistiskt. Det största problemet med materialet är dock utan tvekan att det är så omfattande. Om varje ankommen eller avgången last fås i regel följande upplysningar: fartygets namn och dräkthet, skepparens namn och hemort, ibland om lasten är tullbelagd eller ej, hamn (eller i vissa fall land) dit fartyget avseglade eller varifrån det ankom, fartygets last utförligt specificerat, med angivande av vikt och värde samt mottagarens eller avsändarens namn, samt slutligen tolagsavgiftens storlek och ofta även tullvärdet.

Tolagsräkenskaperna har utnyttjats av flera forskare. Den mest ingående granskningen har gjorts av Ivan Lind.¹⁰ Tyvärr avser hans undersökning i stort sett endast vart femte eller ibland endast vart tionde år och uppgifterna har bundits samman till ganska grova kategorier både när det gäller varorna och när det gäller varifrån de kom eller vart de gick.¹¹ Tyvärr är hans tabeller också behäftade med räknefel och bl a hans behandling av de något besvärliga frågorna kring nederlagsrörelsen är inte heller klanderfri. När det gäller 1700-talet har Linds bearbetning i viss utsträckning prövats av Elsa-Britta Grage, som på vissa punkter har funnit svårförklarliga differenser mellan sitt eget resultat och Linds.¹²

Såvida uppgifterna i tolagsräkenskaperna i sin helhet kunde överföras till magnetband, eller på annat sätt bli tillgängligt i maskinläsbar form, vilket skulle fodra ett mycket omfattande exciperingsarbete, skulle utan tvekan Göteborgs utrikeshandel och sjöfart kunna beskrivas på ett betydligt mer fylligt och uttömmande sätt än vad som nu är fallet. Dessutom skulle de göteborgska köpmännens och handelshusens verksamhet och varuomsättning kunna belysas ur flera intressanta synvinklar.

Till följd av Göteborgs centrala ställning inom svensk utrikeshandel och sjöfart skulle en sådan excipering betyda mycket också för den kvantitativa sidan av forskningen kring Sveriges handel och sjöfart i allmänhet. Uppgifterna är emellertid dessutom såpass innehållsrika och detaljrika att en sådan excipering också skulle ge viktiga bidrag till en mer kvalitativt inriktad kulturhistorisk forskning.

¹⁰ I Lind, *a a*.

¹¹ Excerpterna till I Linds undersökning fram t o m år 1810 förvaras som ett särskilt privatarkiv i Landsarkivet i Göteborg.

¹² E B GRAGE, *Göteborgs utrikeshandel 1765-1800*, otryckt lic avh, Ek hist inst, Göteborgs universitet, 1961, I-II.

En jämförelse mellan produktböckerna i M W Rhedins arkiv och tolagsräkenskaper

I detta avsnitt skall uppgifterna i tolagsräkenskaper för år 1831 om ullaster till firma M W Rhedin jämföras med motsvarande uppgifter i produktböckerna i firma M W Rhedins arkiv. Totalt ankom enligt produktböckerna 147 872 skålpund ull till den rhedinska firman fördelade på 14 fartygstyper. Samtidigt ankom till Göteborg i allt 18 fartygstyper helt eller delvis innehållande ull till olika firmor, d v s endast fyra laster innehöll ingen ull till den rhedinska firman.

Enligt tolagsräkenskaper ankom till denna firma detta år 141 811 skålpund. Differensen var sålunda 6 061 eller fyra procent. Det finns inga ullaster som enbart är noterade i den ena av dessa bägge källor utan det tycks vara så att det konsekvent noterades en högre vikt i produktboken jämfört i tolagsräkenskaper. Denna konsekvens i avvikelser gör att denna noterade lilla differens är intressant. Orsaken till denna underredovisning i tolagsräkenskaper är inte utan vidare klar eftersom endast omkring två procent av ullen utgjordes av tullen belagda kvaliteter. Någon smuggling av ull var inte meningsfull och torde inte heller ha förekommit.¹³

Det går förutom kvantiteten importerad ull även att jämföra uppgifterna om skepparens namn och från vilken hamn som fartyget kom. När det gäller skepparens namn fanns det i dessa bägge källor inga skiljaktiga uppgifter. När det gäller frågan om varifrån fartygen kom finns det dock i två fall skiljaktiga uppgifter.¹⁴

II

Fartygstyper — antal och storlek

Med hjälp av tolagsräkenskaper för Göteborg har samtliga laster med ull till Göteborg 1821 och 1831 undersökts. I tabellerna 1, 2, 3 och 4 ges de från

¹³ Den vara som skall ha varit föremål för smuggling under åtminstone vissa perioder var istället tyg. Dock troligen mera bomulls- och sidentyg än ylle- och linnetyg. Se L SCHÖN, *Från hanverk till fabriksindustri*, s. 203. Denna smuggling av tyg är av naturliga skäl svår att mäta men det finns flera belägg inte minst från skånska köpmanshus. L Schön använder sig av detta skäl i sina skattningar av importen av tyg av olika smugglingskoefficienter. Smugglingen torde därför ha för vissa varugrupper haft större betydelse än jag tidigare antagit. Jmfir L CORNELL, "Handel och sjöfart i Kattegat-Skagerrak-området i ljuset av ekonomisk integration och desintegration", *Meddelelser fra Kattegat-Skagerrak-projektet*, 8, s. 17-18.

¹⁴ En slup hemmahörande i Svendborg kom enligt tolagsräkenskaper ifrån Horsens, men enligt produktboken ifrån Aarhus. En skonert hemmahörande i Göteborgs skärgård kom enligt tolagsräkenskaper ifrån Horsens men enligt produktboken ifrån Randers. I de statistiska sammanställningarna i denna artikel har i dessa bägge fall tolagsräkenskaperas uppgifter använts.

Jylland respektive Köpenhamn ankomna ullförande fartygens antal och dräktighet, mätt i läster,¹⁵ fördelade på fartygstyper dessa bägge år.¹⁶

Från Jylland och Köpenhamn anlände med last helt eller delvis med ull 1821 hela 25 olika fartyg som anlöpte Göteborgs hamn detta år sammanlagt 36 gånger, varav 14 gånger med last till firma M W Rhedin. Detta gav en sammanlagt anlöpt dräktighet på 632,2 läster, vilket ger ett genomsnitt på 16,7. Den genomsnittliga fartygsstorleken var samtidigt 21,5 läster.

År 1831 däremot anlände endast 13 olika fartyg som anlöpte Göteborg sammanlagt 18 gånger, varav 14 gånger med last till firma M W Rhedin. Detta gav en sammanlagt anlöpt dräktighet på 381,1 läster, vilket ger ett genomsnitt på 22,4. Den genomsnittliga fartygsstorleken var då 26,6 läster. De ullförande fartygens antal hade alltså blivit färre men i genomsnitt något större. Förändringen till färre men större fartygstyper hänger troligen samman med den rhedinska firmans allt mer dominerande ställning.

Den sammanlagda anlöpta dräktigheten — mätt i läster — hade dock minskat dramatiskt och var 1831 endast 63 procent av vad den hade varit 1821. Detta trots att ullimporten inte minskat lika mycket. År 1831 var den senare 83 procent av vad densamma hade varit 1821.

Tabell 1. Ullförande fartyg till Göteborg från Jylland 1821

Fartygstyp	Summa anlöpta läster	Medelvärde per anlöpt	Antal anlöp	Antal fartyg
Slup	213,7	16,4	13	8
Jagt	39,7	13,2	3	3
Galeas	33,5	33,5	1	1
Däcksbåt	43,3	14,4	3	3
Öppen båt	30,7	3,8	8	2
Brigg	44,6	44,6	1	1
Samtliga	405,4	14,0	29	18

Källa: Tolagsräkenskaper 1821, Göteborgs drätselkammarens arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

¹⁵ Med läster avses i denna artikel genomgående (svenska) s k svåra läster. 1 läst = 1,81 register ton eller 0,576 nyläster. Detta ger omkring 0,86 (norska) kommerselaster. Den norska statistikens gränser för vad som är ett litet fartyg och ett medelstort fartyg blir då omkring 9,3 respektive 23,3 läster. Med denna definition är det m o frågan om medelstora fartyg i ullhandeln från Jylland på Göteborg och större från Köpenhamn på Göteborg. Jmfir G SÆTRA, a. a.

¹⁶ Dessutom ankom 1821 direkt från Island en brigg om 69,7 lästers dräktighet med en ullast till Kjellberg & Co. Samma år anlände även tre fartyg från Hamburg med tysk ull och ett fartyg från St Ubes med portugisisk ull. År 1831 anlände, vid sidan om de från Jylland och Köpenhamn, endast två fartyg med tysk ull från Hamburg.

Tabell 2. Ullförande fartyg till Göteborg från Köpenhamn 1821

Fartygstyp	Summa anlöpnaläster	Medelvärde per anlöp	Antal anlöp	Antal fartyg
Slup	41,0	20,5	2	2
Galeas	123,2	30,8	4	4
Brigg	33,2	33,2	1	1
Samtliga	197,4	28,2	7	7

Källa: Tolagsräkenskaperna 1821, Göteborgs drätselkammarens arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

År 1821 var det fyra fartyg som endast hade ull ombord och år 1831 var det endast tre. De övriga fartygen kombinerade ullasten med andra varor. De som kom från Jylland med t ex skinn och hudar eller livsmedel och de från Köpenhamn med diverse kolonial- och andra transitvaror. Detta innebär att ulltransporterna inte bars upp utav någon särskild del av sjöfarten utan var en integrerad del av den relativt sett lilla trafik som förekom mellan Danmark och Sverige. Intressant vore självfallet att genom en större genomgång av tolagsräkenskaperna undersöka om de ullförande fartygen på något väsentligt sett skilde sig från de övriga, men det är inte troligt.

Tabell 3. Ullförande fartyg till Göteborg från Jylland 1831

Fartygstyp	Summa anlöpnaläster	Medelvärde per anlöp	Antal anlöp	Antal fartyg
Slup	63,5	21,2	3	3
Jagt	95,3	13,6	7	3
Galeas	24,7	24,7	1	1
Skonnert	47,0	47,0	1	1
Samtliga	230,5	19,2	12	8

Källa: Tolagsräkenskaperna 1831, Göteborgs drätselkammarens arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

Tabell 4. Ullförande fartyg till Göteborg från Köpenhamn 1831

Fartygstyp	Summa anlöpnaläster	Medelvärde per anlöp	Antal anlöp	Antal fartyg
Slup	87,5	29,2	3	3
Jagt	14,2	14,2	1	1
Skonnert	48,9	48,9	1	1
Samtliga	150,6	30,1	5	5

Källa: Tolagsräkenskaperna 1831, Göteborgs drätselkammarens arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

Såsom framgår av tabellerna var den genomsnittliga dräktigheten per anlöp för de fartyg som engagerades i transporten av ull från Köpenhamn till Göteborg något större 1831 än 1821. Ökningen i genomsnittlig dräktighet per anlöp i trafik med laster bestående helt eller delvis av ull mellan Jylland och Göteborg förklaras dock med att det 1821 fanns med två ytterst små "öppna batar", varav den ena, "Spring" av Göteborg, gjorde inte mindre än sju turer till Aalborg.

Under de bägge undersökta åren var det endast i trafiken på Jylland som det inträffade att samma fartyg kom tillbaks med en ny ullast samma år. Av produktböckerna i det rhedinska arkivet framgår att det fanns ett litet antal skeppare som återkom regelbundet under flera år med laster av ull, även om majoriteten endast förekommer sporadiskt.¹⁷

När det gäller fartygstyper i trafiken med ullast från Jylland dominerade 1821 sluparna och 1831 jaktarna. Från Köpenhamn dominerade däremot 1821 galeaserna, men 1831 sluparna.

Fartygens och ullastens proviniens

I åtta tabeller kartläggs sambandet mellan de ullförande fartygens hemhörighet och från vilken hamn de kom. I tabell 5, 6, 7 och 8 ges uppställningar över antalet och dräktigheten, mätt i läster, hos de till Göteborg år 1821 anlända danska respektive svenska ullförande fartygen. I dessa tabeller jämförs hemorten

¹⁷ T ex återkom skepparen S P Bune 29 gånger och A A Bune 6 gånger under åren 1829-1855. Dessa bägge skeppare förde dessutom samma fartyg, nämligen jagten "Enigheten" av Horsens på 12,71 läster. Här var det frågan om fraktfart från hemorten till Göteborg där det fraktade varorna ibland kompletterades med en liten egen last.

med uppgiften om från vilken hamn de kom. I tabell 9, 10, 11 och 12 ges motsvarande uppgifter för år 1831.¹⁸

I tabell 13 och 14 ges så sluligen den genomsnittliga storleken på de danska och svenska fartygen. Om dessa tio tabeller ger ett omfattande, massivt och svåröverskådligt siffermaterial beror det på att fem olika variabler här korsas mot varandra: hemort, varifrån de kom, antal, lästetal och tidpunkt. Några viktiga slutsatser kan dock dras som motiverar återgivandet av tabellerna. De illustrerar också hur detaljerat tolagsräkenskaperna återger trafiken och dess mönster.

Fartyg hemmahörande i Danmark förekom inom ullhandeln endast i trafiken mellan provinsen och Göteborg och inte mellan Köpenhamn och Göteborg. I trafiken mellan provinsen och Göteborg utgjorde de danska fartygens anløp av Göteborgs hamn år 1821 enligt tolagsräkenskaperna 13, eller 44,8 procent av det totala antalet och 54,1 procent av den sammanlagda dräktigheten. År 1831 var de 10 stycken eller 81,8 procent av det totala antalet och 75,9 procent av den sammanlagda dräktigheten. I stor utsträckning gick de danska fartygen i trafik mellan Göteborg och den danska hamn där de hörde hemma. Danskarna tycks ha dominerat stort inom provinsens ullexport. Endast när det gällde trafiken på Aalborg¹⁹ och Horsens fanns det här fåtaliga inslag av svenska fartyg. Detta är väl förenligt med kunskapen att den helt övervägande delen av provinsens handel på Sverige utgick från de danska Kattegathamnarna.²⁰

Fartyg hemmahörande i Sverige förekom inom ullhandeln i huvudsak i trafiken mellan Göteborg och Köpenhamn. I denna trafik förekom dessutom endast svenska fartyg. Dessa anløpte Göteborgs hamn 7 gånger 1821 och 6 gånger 1831. Från provinshamnar kom endast svenska fartyg 1821 från Aalborg och Horsens, och 1831 endast ett från Horsens. De svenska fartygens anløp utgjordes 1821 i allt 13 eller 36,1 procent av det totala antalet fartyg eller 23,1 procent av den samlade dräktigheten, av fartyg hemmahörande på västkusten. Fartygen hemmahörande på västkusten fördelade sig ganska jämt mellan Göteborg och Bohuslän. Framhållas bör att det var relativt många fartyg från andra delar av Sverige än Västkusten. Dessa var hemmahörande i Skåne och på Ostkusten.

¹⁸ Samtliga dessa åtta tabeller bör läsas två och två. Procentalen som anges är kombinationens (av hemort och hamn varifrån fartyget kom) andel av samtliga ullförande fartygs antal respektive totala lästetal.

¹⁹ Den låga danska andelen för antal anløp från Aalborg 1821 förklaras helt av den hemmahörande i Göteborg lilla "öppna båten Springs" täta trafik. År 1831 var det endast fråga om ett svenskt fartyg i ulletrafik på provinsen. Detta fartyg, skoneten "Johan August" om inte mindre än 47 läster och hemmahörande i Göteborgs skärgård, som kom från Horsens, var ett undantag i hela trafiken.

²⁰ Jmfr P HOLM, "Handelen på de danske provinstdsteder 1826-1851", i detta nummer av *Meddelelser*. Däremot är kanske det faktum att ulleporten, även från nordöstra Jylland gick på danska fartyg, till skillnad från den dansk-svenska handeln i allmänhet, ett indicium på att ullhandels sjöfart trots allt skilde sig från den övriga på Kattegatt. Förklaringen kan självfallet istället vara att P Holm talar om förhållandena 1851, och inte som här om 1821 eller 1831.

Tabell 5. Antalet till Göteborg 1821 anlända danska ullförande fartygs hemorter jämfört med från vilken hamn de kom.

Hemort:	Aalborg	Aarhus	Horsens	Randers	Provinns totalt	Köpenhamn totalt	Danmark totalt
Från	Ant	Ant	Ant	Ant	Ant	Ant	Ant
Aalborg	3			1	4	25,0	4
Aarhus							
Horsens		3			3	42,9	3
Randers			3	5	5	100,0	5
Provinns tot	3		3	6	13	44,8	13
Köpenhamn							
Danmark tot	3		3	6	13	36,1	13
							37,1

Källa: Tolagsräkenskaperna 1821, Verifikationer till stadens räkenskaper, Göteborgs drätselkammars arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

Tabell 6. Antalet till Göteborg 1821 anlända svenska ullförande fartygs hemorter jämfört med från vilken hamn de kom.

Hemort:	Göteborg	Bohuslän	Halland	Västskusten totalt	Skåne totalt	Ostkusten totalt	Sverige totalt
Från	Ant	Ant	Ant	Ant	Ant	Ant	Ant
Aalborg	7	43,8	3	18,8	1	6,3	11
Aarhus							
Horsens							
Randers							
Provinns tot	7	24,1	3	10,3	1	3,4	11
Köpenhamn		1	14,3	1	14,3	2	28,6
Danmark tot	8	22,2	4	11,1	1	2,8	13
							36,1
							6
							16,7
							3
							8,3
							22
							61,1
							4
							57,1
							15
							51,7
							7
							100,0
							3
							8,3
							22
							61,1

Källa: Tolagsräkenskaperna 1821, Verifikationer till stadens räkenskaper, Göteborgs drätselkammars arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

Tabell 7. Dräktigheten (mätt i läster) hos de till Göteborg 1821 anlända danska ullförande fartygs hemorter jämfört med från vilken hamn de kom.

Hemort:	Aalborg	Aarhus	Horsens	Randers	Provinns totalt	Köpenhamn totalt	Danmark totalt
Från	L	L	L	L	L	L	L
Aalborg	66,9			15,5	82,4	41,0	82,4
Aarhus							
Horsens		34,7			34,7	36,5	34,7
Randers			71,4		71,4	100,0	71,4
Provinns tot	66,9	34,7	86,9	86,9	210,9	54,1	210,9
Köpenhamn							
Danmark tot	66,9	34,7	86,9	86,9	210,9	35,0	210,9
							35,0

Källa: Tolagsräkenskaperna 1821, Verifikationer till stadens räkenskaper, Göteborgs drätselkammars arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

Tabell 8. Dräktheten (mätt i läster) hos de till Göteborg 1821 anlända svenska ullförande fartygs hemorter jämfört med från vilken hamn de kom.

Hemort:	Göteborg		Bohuslän Halland		Västskusten Skåne		Ostkusten		Sverige totalt	
	L	%	L	%	L	%	L	%	L	%
Från Aalborg	26,8	13,3	43,3	21,5	3,9	1,9	74,0	36,8	74,0	36,8
Aarhus										
Horsens					60,4	63,5			60,4	63,5
Randers										
Prov tot	26,8	6,9	43,3	11,1	3,9	1,0	74,0	19,0	60,4	15,5
Köbenhavn	28,2	14,3	33,2	16,8	61,4	31,1	41,0	20,7	95,0	48,1
Danmark tot	55,0	9,4	76,5	13,0	3,9	0,7	135,4	23,1	101,4	17,3
									95,0	16,2
									331,8	56,5

Källa: Tolagsräkenskaperna 1821, Verifikationer till stadens räkenskaper, Göteborgs drätselkammars arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

Tabell 9. Antalet till Göteborg 1831 anlända danska ullförande fartygs hemorter jämfört med från vilken hamn de kom.

Hemort:	Aalborg		Aarhus		Horsens		Randers		Provinns totalt		Köbenhavn		Danmark	
	Ant	%	Ant	%	Ant	%	Ant	%	Ant	%	Ant	%	Ant	%
Från Aalborg	1								1	100,0			1	100,0
Aarhus			1	100,0					1	100,0			1	100,0
Horsens					4	66,7			5	66,7			5	66,7
Randers					1	100,0			3	100,0			3	100,0
Provinns tot	1		1		5	81,8			10	81,8			10	81,8
Köbenhavn														
Danmark tot	1		1		5	52,9			10	52,9			10	52,9

Källa: Tolagsräkenskaperna 1831, Verifikationer till stadens räkenskaper, Göteborgs drätselkammars arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

Tabell 10. Antalet till Göteborg 1831 anlända svenska ullförande fartygs hemorter jämfört med från vilken hamn de kom.

Hemort:	Göteborg		Bohuslän Halland		Västskusten Skåne		Ostkusten		Sverige totalt	
	Ant	%	Ant	%	Ant	%	Ant	%	Ant	%
Från Aalborg										
Aarhus										
Horsens			1	16,7			1	16,7		
Randers										
Provinns tot			1	9,1			1	9,1		
Köbenhavn	2	33,3	2	33,3	1	16,7	5	83,3	116,7	6 100,0
Danmark tot	2	11,8	3	17,6	1	5,9	6	35,3	1	5,9
									7	41,2

Källa: Tolagsräkenskaperna 1831, Verifikationer till stadens räkenskaper, Göteborgs drätselkammars arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

Tabell 11. Dräktheten (mätt i läster) hos de till Göteborg 1831 anlända danska ullförande fartygs hemorter jämfört med från vilken hamn de kom.

Hemort:	Aalborg		Aarhus		Horsens		Randers		Provinns totalt		Köbenhavn		Danmark	
	L	%	L	%	L	%	L	%	L	%	L	%	L	%
Från Aalborg	17,2								17,2	100,0			17,2	100,0
Aarhus			14,6						14,6	100,0			14,6	100,0
Horsens					50,8				65,7	58,3			65,7	58,3
Randers							52,1		64,8	100,0			64,8	100,0
Provinns tot	17,2		14,6		63,6		52,1		147,7	75,9			147,7	75,9
Köbenhavn														
Danmark tot	17,2		14,6		63,6		52,1		147,7	39,1			147,7	39,5

Källa: Tolagsräkenskaperna 1831, Verifikationer till stadens räkenskaper, Göteborgs drätselkammars arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

Tabell 12. Dräktheten (mätt i läster) hos de till Göteborg 1831 anlända svenska ullförande fartygs hemorter jämfört med från vilken hamn de kom.

Hemort:	Göteborg		Bohuslän Halland		Västskusten Skåne		Ostkusten		Sverige totalt	
	L	%	L	%	L	%	L	%	L	%
Från Aalborg										
Aarhus			47,0	41,7			47,0	41,7		
Randers										
Prov tot			47,0	24,1			47,0	24,1		
Köbenhavn	60,3	32,9	59,5	32,5	14,2	7,8	134,0	73,3	48,9	26,7
Danmark tot	60,3	16,0	106,5	28,2	14,2	3,8	181,0	47,9	48,9	12,9
									229,9	60,9

Källa: Tolagsräkenskaperna 1831, Verifikationer till stadens räkenskaper, Göteborgs drätselkammars arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

När det gäller den genomsnittliga storleken är det intressant att se att de danska fartygen inom provinsens ullexport och de bohusländska samt de skånska inom samma trafik 1821 var i genomsnitt ungefär lika stora. Det rörde sig här om 14 till 16 läster. De bägge båtarna från Göteborg och Halland var mycket mindre, knappt fyra läster. De som var hemmahörande i Aalborg utmärkte sig emellertid för att vara avsevärt större än det danska genomsnittet och de från Horsens var betydligt mindre. Dessutom ökade fartygen hemmahörande i Randers betydligt i storlek mellan de bägge åren, medan det danska genomsnittet faktiskt sjönk obetydligt.

Genomsnittsstorleken för de fartyg som kom från Köbenhavn, som alla var svenska, ökade från 28 till 30 läster. Här var det fartygen från Halland och Skåne som var mindre än genomsnittet, medan de fåtaliga fartygen från Ostkusten var större.

Tabell 13. Genomsnittlig storlek (mått i läster) för ullförande fartyg 1821 och 1831 till Göteborg anlända från respektive hemmahörande i olika orter i Danmark

Ort	1821		1831	
	anlända från	hemmahörande i	anlända från	hemmahörande i
Aalborg	12,6	22,3	17,2	17,2
Aarhus			14,6	14,6
Horsens	13,6	11,6	18,8	12,7
Randers	14,3	14,5	21,6	26,0
Provensen totalt	13,4	16,2	17,7	14,8
København	28,2		30,5	
Danmark totalt	16,3	16,2	22,2	14,8

Källa: Tolagsräkenskaperna 1821 och 1831, Verifikationer till stadens räkenskaper, Göteborgs drätselkammarens arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

Tabell 14. Genomsnittlig storlek (mått i läster) för ullförande fartyg 1821 och 1831 till Göteborg anlända från Danmark hemmahörande i olika orter i Sverige

Ort	1821		1831	
	anlända från provinsen	København	anlända från provinsen	København
Göteborg	3,8	28,2		30,2
Bohuslän	14,4	33,2	47,0	29,8
Hälland	3,9			14,2
Västkusten totalt	6,7	30,7	47,0	26,8
Skåne	15,1	20,5		
Ostkusten		31,7		48,9
Sverige totalt	9,0	28,2	47,0	30,4

Källa: Tolagsräkenskaperna 1821 och 1831, Verifikationer till stadens räkenskaper, Göteborgs drätselkammarens arkiv, Landsarkivet i Göteborg.

III

Sammanfattning

Tolagen var en avgift som de fartyg som gick på Göteborg hade att betala. Den var proportionell mot lastens värde och kan jämföras med en tull. Tolagsräkenskaperna utgör för denna stad en bra ersättningskälla för tullräkenskaperna som har gallrats. Uppgifterna i tolagsräkenskaperna är fylliga och fyllda av kulturhistorisk konkretion. Det skulle vara av stort värde om detta mycket omfatt-

tande material kunde göras mera lätt tillgängligt genom att uppgifterna t ex fördes över på magnetband, vilket dock är ett mycket omfattande excerpteringsprojekt.

Uppgifterna i produktboken för firma M W Rhedin och motsvarande uppgifter i tolagsräkenskaperna för 1831 stämmer väl överens. Diffensen i firmans importerade kvantitet ull är endast fyra procent och ingen av fartyglasterna saknas i den ena av de bägge källorna. Det är lätt att identifiera lasterna i bägge dessa källor eftersom skepparnas namn stämmer överens. Diffensen beror sålunda på att lasternas vikt konsekvent har redovisats med en lägre summa i tolagsräkenskaperna. När det gäller från vilken hamn som fartyget kom finns det enbart skiljaktiga uppgifter i två fall.

Tolagsräkenskaperna för åren 1821 och 1831 har undersökts med avseende på ullhandel. Denna undersökning visar att fartyg som fraktade ull mellan Jylland och Göteborg kan till helt övervägande delen karaktäriseras som mellanstora, jämfört med annan samtidig sjöfart inom Kattegatt-Skagerack-området. De som gick med ull från København till Göteborg var däremot något större fartyg. Det fanns en utveckling mot färre laster och större fartyg, som troligen hängde samman med den rhedinska firmans allt mer dominerande ställning. Storleksökningen var dock tydligast när det gällde trafiken mellan København och Göteborg. När det gällde trafiken mellan Jylland och Göteborg berodde den på att det 1821 fanns en mycket liten, men flitigt trafikerande öppen båt, med i sammanhanget.

Ulltrafiken mellan Göteborg och København var helt i händerna på svenska fartyg. Den genomsnittliga storleken på fartygen ökade mellan 1821 och 1831 från 28 till 30 läster. Fartygen från Bohuslän, Göteborg och de fåtaliga från Ostkusten var störst medan de från Skåne och Hälland var minst.

I ullexporten mellan provinsen och Göteborg dominerade emellertid de danska fartygen stort. Där fanns enbart fåtaliga svenska inslag. Den genomsnittliga storleken var här mellan 14 och 16 läster. Fartygen hemmahörande i Aalborg var dock större och de från Horsens mindre.

Slutsatser ur ett Kattegatt-Skagerack-perspektiv

Även denna begränsade undersökning av den sjöfart som bar upp ullhandeln visar att denna handel inte var en handel av gammal traditionell typ med rötter i bondeseglation, utan något nytt som växte fram under kapitalismens förstadier. Eftersom sjöfarten som bar upp ullexporten från Jylland till Göteborg ombesörjdes i huvudsak av danska skeppare hemmahörande i stort sett från samma hamnar varifrån ullen exporterades var emellertid denna handel djupt rotad i lokalsamhället, även om den till sitt innehåll i allt väsentligt bestod av affärer mellan handelshus, och bör därför givit ett bidrag till de ökande nya kontakter som växte fram kring Kattegatt och Skagerack under 1800-talet. Samtidigt var det inte någon viktig eller avgörande faktor i detta sammanhang.

Gustav Sætra:

Danmarksfarten endres. Farten mellom Agderkysten og Danmark 1856-1914

Innledning

I løpet av de første tiår i vårt eget århundre ble småskutefarten mellom Danmark og Agder utviklet. Avviklingen foregikk til ulik tid i de ulike tollstedene. I Arendal skjedde det da *Hensigten* gjorde sin siste tur i 1907, i Mandal da *Haabets Anker* la opp like før første verdenskrig og i Kristiansand da *Farvel* tok det siste farvel i 1928.¹ Med en viss rett kan det hevdes at dette ikke var slutten for småskutefarten. Enkelte vil kanskje hevde at den aldri har opphørt. Det beror på definisjonene. Men med disse fartøyene ebbet den tradisjonelle farten med små seilførende fartøyer ut. Skuter som i hundreår hadde stått for et nødvendig varebytte over Skagerak, med tømmer og jern mot korn og matvarer.

Denne undersøkelsen tar for seg skutefartens siste tid, perioden 1856-1914. I 1856 nådde den sitt høydepunkt. I 1914 var den så godt som utviklet.

Målet var i utgangspunktet å finne årsakene til avviklingen. Men det faktum at tyngdepunktet for skutefarten i løpet av 1800-tallet ble forskjøvet fra Aust-Agder til Vest-Agder,² førte til at avviklingen måtte behandles i sammenheng med forskyvningen fra øst till vest. Etterhvert kom forskyvningen til å stå i sentrum. Det ble av betydning å finne ut om ulike forutsetninger i de to fylkenes næringsliv var årsak til forskyvningen, og om det førte til at avviklingen artet seg forskjellig i øst og vest.

Selv om småskutefarten skal stå i sentrum, innebærer ikke det at undersøkelsen er begrenset til det. Den er ikke begrenset til små skuter eller spesielle områder i Danmark. Den tar for seg *all direkte* fart mellom Agderkysten og Danmark. Vanligvis blir småskutefarten også kalt danmarksfarten. Her blir betegnelsen danmarksfart brukt om alle fartøyer som gikk i fart fra eller til Danmark. Med Danmark forstås da grensene for det nåværende Danmark.

Egentlig blir det ikke tatt stilling til hva som er småskutefart og hva som er annen fart, bortsett fra at fartøyene deles inn i de samme grupperingene som den trykte norske statistikken opererer med; fartøyer under 8 kommerselsester, fra 8

¹ *Hensigten*: se Wilhelm Tvedt Gundersen: Bryggernes gamle gutter, Agderposten, Arendal 15/5-1982, s. 12. *Haabets Anker*: se Arthur W. Nielsen: Mandals sjøfartshistorie fra 1850 (Norsk Sjøfartsmuseums skrift nr 35), Oslo 1941, s. 42. *Farvel* var den siste av de seilførende skutene, mens *Cirero* gikk for maskin etter at *Farvel* la opp. Se Nils P. Vigeland: Norge på havet, b. 2, Oslo 1953, s. 476.

² Fra Nedenes til Lister og Mandal amt.

til 20 kommerselsester og fra 20 kommerselsester og oppover.³ Rett nok blir fartøyene under 8 kommerselsester kalt småskuter, fartøyene fra 8 til 20 kommerselsester kalt mellomstore fartøyer og fartøyene fra 20 kommerselsester større fartøyer; men det er ikke dermed sagt at det bare er fartøyer under 8 kommerselsester som var småskuter, selv om det i første rekke er de en forbinder med småskutefart.⁴ Årsaken til at det ikke blir satt noen bestemt grense i utgangspunktet, er at størrelsen på de minste skutene var forskjellig i Danmark og på Agder, og i de ulike tollstedene på Agder. Dessuten endret størrelsen seg over tid. Det hadde trolig sammenheng med ulik fart og myndighetens endringer i reglene for fritak når det gjaldt losavgift. Disse spørsmålene vil bli drøftet utover derveis. Det som kan slås fast er at fartøyene over 20 kommerselsester ikke blir regnet som skuter.

Forsåvidt er det ikke riktig at undersøkelsen omfatter hele Agderkysten. Den tar bare for seg tollstedene fra og med Risør til og med Mandal. Når de vestligste tollstedene på Agder ikke er tatt med, skyldes det at de ikke utførte tømmer av noen betydning. Og tømmeret var den viktigste norske eksportartikkelen. Nå kunne det innvendes at det lengst i vest var eksport av eikebark til Danmark, men den eksporten var likevel av en annen karakter og av langt mindre betydning enn tømmereksporten fra det ørige Agder.⁵

At bynavnene Risør, Tvedestrand, Arendal, Grimstad, Lillesand, Kristiansand og Mandal er betegnelse på de utvalgte tollstedene, må ikke føre til at skutefarten blir oppfattet som et byfenomen. Skutefarten hadde sitt tyngdepunkt i disse tollstedenes landdistrikter.

Framstillingen vil bli delt i fire. Første del tar for seg utviklingen av farten til og fra hele Agder⁶ i perioden 1856-1894. Den delen bygger vesentlig på den trykte norske statistikken, og i noen grad på amtmenenes femårsberetninger. Andre del er en sammenliknende analyse av utviklingen i Mandal og Arendal tollsteder for perioden 1856-1914. Den delen er basert på tollarkivenes vaktjournaler. I del tre blir det hele sett fra dansk side. Og til slutt, i del fire, blir det

³ Bare de direkte anløpene og avgangene er tatt med. Med det menes direkte anløp og avganger mellom Danmark og Agder. Kildene har gjort det nødvendig å følge dette prinsippet, ellers ville det oppstått en rekke tvilsfeller. Men det er viktig å være oppmerksom på at undersøkelsen derfor kan gi et skjevt bilde av samhandelen med Danmark. Dampskipstruter er for eksempel bare registrert i den grad de anløp de to tollstedene direkte. Dessuten skal det understrekes at "pakkeposten fra utlandet" og "pakkeposten fra København" ikke er regnet med. Det er to årsaker til det. For det første ville det være svært arbeidskrevende å finne ut hvor mye pakkepost som kom fra Danmark. For det andre var det aldri tale om at denne pakkeposten besto av noe annet enn et par kasser bøker eller liknende, mens de ankom i noen store skip. Der som dette skulle vært regnet med, ville det derfor ha slått sterkere ut i figurene og tabellene enn den egentlige importen skulle tilsi.

⁴ 1 kommerselst = 2,1 tonn. Her er tonn omregnet til kommerselsester; dels fordi flesteparten av talloppgavene er i kommerselsester, dels fordi omregning fra kommerselsester til tonn ville gi et falskt bilde av nøyaktigheten.

⁵ M. Braun Tvethe: Norges Statistikk, Christiania 1848, s. 65 og 72.

⁶ Med hele Agder forstås her alle de utvalgte tollstedene.

satt fram noen "svimlende vide syner". De er myntet på framtidige forskningsoppgaver for første halvdel av 1800-tallet.

Planen var å bygge undersøkelsens to første deler på målinger utvalgte år for hvert tiår. Årene 1856, 1864, 1874, 1884, 1894, 1904 og 1914 ble valgt. I første del ble utvalgsårene benyttet, men i tillegg ble det foretatt målinger i noen mellomliggende år for å kontrollere om utvalgsårene var representative. I andre del gjorde kildesituasjonen det nødvendig å inngå kompromisser, både med hensyn til utvalgsår og undersøkelsesområde.⁷

⁷ Ved Riksarkivet i Oslo finnes det ikke tollarkiver for perioden 1876-1938. De er blitt kassert. Heldigvis er det blitt bevart endel ma tenale fra tollstedene på Agder ved Statsarkivet i Kristiansand helt fram til de første tiår i vårt århundre, men det er langt fra komplette tollarkiver. Av den grunn har det vært nødvendig å foreta en rekke kompromisser for å få gjennomført undersøkelsen.

Utgangspunktet var å foreta målinger utvalgte år for hvert tiår. For å kunne sammenlikne med Kjell-Olav Masdalens resultater i Meddelelser nummer 8, ble 1856 valgt som første år. Deretter ble 1864, 1874, 1884, 1894, 1904 og 1914 valgt. Kildesituasjonen har ikke gjort det mulig å følge denne planen.

Etter å ha vurdert kildematerialet, ble det bestemt å dele undersøkelsen i to. Første del skulle i grove trekk vise utviklingen av farten fra Danmark til de utvalgte tollstedene på Agder i perioden 1856-1894. I denne delen skulle den trykte statistikken brukes og utvalgsårene følges. Dette bød på visse problemer i og med at den trykte statistikken endret seg over tid, men statistikken gjorde det likevel mulig å påvise visse klare tendenser.

Andre del tar for seg en sammenliknende analyse av utviklingen i Mandal og Arendal tollsteder i perioden 1856-1914. Først ble det bestemt å bruke vaktjournalene som kildeserie. Vel gir tollbøkene mer utførlige opplysninger enn vaktjournalene, men tollbøkene var bare bevart for første del av perioden, og ville vært svært arbeidskrevende å nytte. Selv om vaktjournalene gir mer summariske opplysninger enn tollbøkene, er det li kevel usikkert om det hadde vært så mye å vinne ved å bruke tollbøkene istedet. Materiale fra tollarkivene vil under enhver omstendighet være beheftet med såpass mange usikkerhetsmomenter at det bare kan bli tale om å vise tendenser. Og tollbøkene er for enkelte år benyttet som oppslagsbøker der hvor enkelte opplysninger i vaktjournalen mangler.

Etter å ha slått fast at vaktjournalene skulle nyttes som hovedkilde til den andre delen, reiste problemene med utvalgsårene seg. Både for Mandal og Arendal fantes det utgående vaktjournaler for 1856, 1864 og 1874 på Riksarkivet i Oslo. For Mandals vedkommende var det også en utgående vaktjournal for 1883 på Statsarkivet i Kristiansand, men lenget fram i tid var det ikke mulig å komme med de utgående vaktjournalene. Med de inngående vaktjournalene var det noe bedre stilt. Inngående vaktjournaler for 1856 og 1864 fantes på Statsarkivet i Kristiansand både for Arendal og Mandal, men for 1856 ble bare Mandal undersøkt. En undersøkelse for Arendal 1856 var allerede foretatt av Masdalen, og der hvor tallmateriale fra dette året for Arendal opptrer i del to, er det hans undersøkelser som ligger til grunn. For 1874 er inngående vaktjournaler for de to tollstedene ved Riksarkivet i Oslo benyttet. Inngående vaktjournaler for Arendal 1884, 1894, 1904 og 1914 fantes på Statsarkivet i Kristiansand. Derimot var det verre stilt med Mandal. I mangel av året 1884 måtte 1883 for Mandal velges. For 1894 og 1904 var det nødvendig å bruke vaktjournalene for Risøbank tollstasjon under Mandal tollsted, fordi vaktjournalene for Mandal manglet. For å få et grunnlag for å estimere tallstørrelser for hele Mandal tollsted også for 1894 og 1904, ble det foretatt en registrering av vaktjournalen for Risøbank 1883. Ut fra Risøbanks andel av farten på hele tollstedet det året, ble tallene for de tre utvalgsårene stipulert for hele tollstedet. For Mandals vedkommende fantes det ikke vaktjournaler så langt fram som til 1914.

Selv om undersøkelsen i del to er basert på oppgaver for Mandal og Arendal, er Tvedestrand, Grimstad og Lillesand til en viss grad trukket inn. Det er blitt gjort for å komplettere bildet på områder der oppgavene for Mandal og Arendal ikke var tilstrekkelige, i første rekke gjaldt det jerneksporten.

Kompromisser har gjort undersøkelsen mangelfull. Mange av de påstander som blir framsatt her bør en på grunn av kildegrunnlaget stille seg kritisk til. At undersøkelsen ikke i særlig grad gjør det mulig å sammenlikne med farten på det øvrige Norge og det øvrige utland savnes også, men det ville vært for arbeidskrevende.

Når alle forbehold er tatt, er det å håpe at undersøkelsen i grove trekk vil vise hvordan utviklingen av skutefarten skjedde, hva som var årsakene til det, og framfor alt — hvilken sammenheng utviklingen hadde med forskyningen fra øst til vest.

Agder

Farten

Tida fra 1850-åra til 1870-åra er blitt betegnet som ei gyllen tid for Agders skipsfart. Frankrike og Nederland var fortsatt viktige markeder for vår trelast. Og trelastfarten til Storbritania skjøt for alvor fart. I vest fikk trelasteksporten til Island betydning. I tillegg til å øke eksporten av vår viktigste vare, trelast, var det også en klar tendens til å løsrive seg fra det gamle mønsteret med å starte farten fra vår egen kyst. Skipene var engasjert i trelastfarten fra Sverige till England, fra Kanada til Europa, og etterhvert på hele det internasjonale fraktmarkedet.⁸ Skipene ble større, avhengigheten av næringslivet heime ble mindre. Men pengene fløt heim. Skipsfarten og ringvirkningene av den skapte utkomme for størsteparten av kystbefolkningen.

Nettopp i denne oppgangstida for Agders skipsfart, kom nedgangen i småskutefarten fra Danmark til Agder. Fra midten av 1840-åra til midten av 1850-åra hadde den gjennomgått en sterk vekst; deretter kom tilbakegangen. Rett nok var der svingninger; med sterkt fall fra midten av 1850-åra til midten av 1860-åra, deretter var det faktisk oppgang fram til midten av 1870-åra, men så avtok den gradvis. Sett under ett føles det derfor naturlig å si at nedgangen satte inn fra midten av 1850-åra, fordi den aldri nådde slike høyder senere.

Det er nærliggende å tro at nedgangen i småskutefarten var forårsaket av vekst i storskipsfarten; at storskipsfarten ga så god avkastning at småskutefarten ble mindre interessant. Og det ser ut til at det var slik. I Aust-Agder var veksten i storskipsfarten større enn i Vest-Agder. Der ble også nedgangen i småskutefarten sterkest. På 1700-tallet hadde tyngdepunktet for småskutefarten vært i Aust-Agder, i siste halvpart av 1800-tallet lå den i Vest-Agder.⁹ I denne framstillingen vil imidlertid Lillesand tollsted regnes til Vest-Agder. Det vil bli konse-

⁸ Lasse Corneli: Handel och sjöfart i Kattegatt-Skagerrack-området i ljuset av økonomisk integrasjon och desintegrasjon 1800-1880, Meddelelser nr. 8, Aalborg 1985, s. 7-36.

⁹ Nils P. Viqeland: Danmarksfarten fra Sørlandet (Norsk Sjøfartsmuseums skrift nr. 23), Os lo 1936, s. 17 og 37.

kvent gjennomført, fordi Lillesand hadde større likhet med tollstedene lenger vest enn de lenger øst.

Derneft skulle en vente at småskutefarten ville holdt seg bedre i tollsteder med mindre byer som Mandal, Lillesand, Grimstad og Tvedestrand; enn tollsteder med større byer som Kristiansand, Arendal og Risør. Tendensen peker nok også i den retning. I neste kapittel vil dette bli påvist når det gjelder utviklingen i Mandal og Arendal. Men det er allerede nå grunn til å understrøke at Kristiansand tollsted brøt tendensen. I dette tollstedet, med sin storby, holdt småskutefarten seg meget godt.¹⁰ Men selv om hovedtendensene var klare, skapte konjunktursvingningene endringer i bildet.

Høykonjunktoren for småskutefarten var 1850-åra. I tollstedene vest for Arendal var det flere anløp fra Danmark enn fra det øvrige utland. Fra Arendal og østover var det tålig jevnt fordelt mellom Danmark og det øvrige utland.

Målt i drektighet ble derimot anløpene fra Danmark av langt mindre betydning, selv om de vest for Grimstad sto for en større andel av den samlede drektighet enn utlandet forøvrig. Slik var det i Mandal og Lillesand, og i Kristiansand bortimot halvparten. Fra Grimstad og østover var derimot anløpene målt i drektighet av liten betydning sammenliknet med anløpene fra utlandet forøvrig. Mest markant var dette i Arendal. Under høykonjunktoren var småskutefarten av liten betydning i Aust-Agder, om den blir målt i forhold til den totale drektighet av anløpene, mens den hadde større betydning i Vest-Agder.

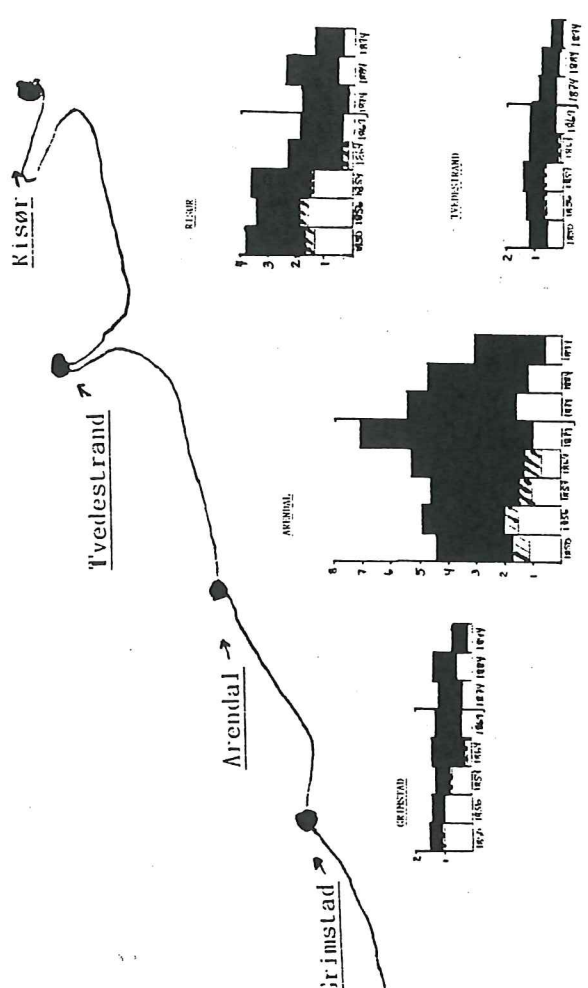
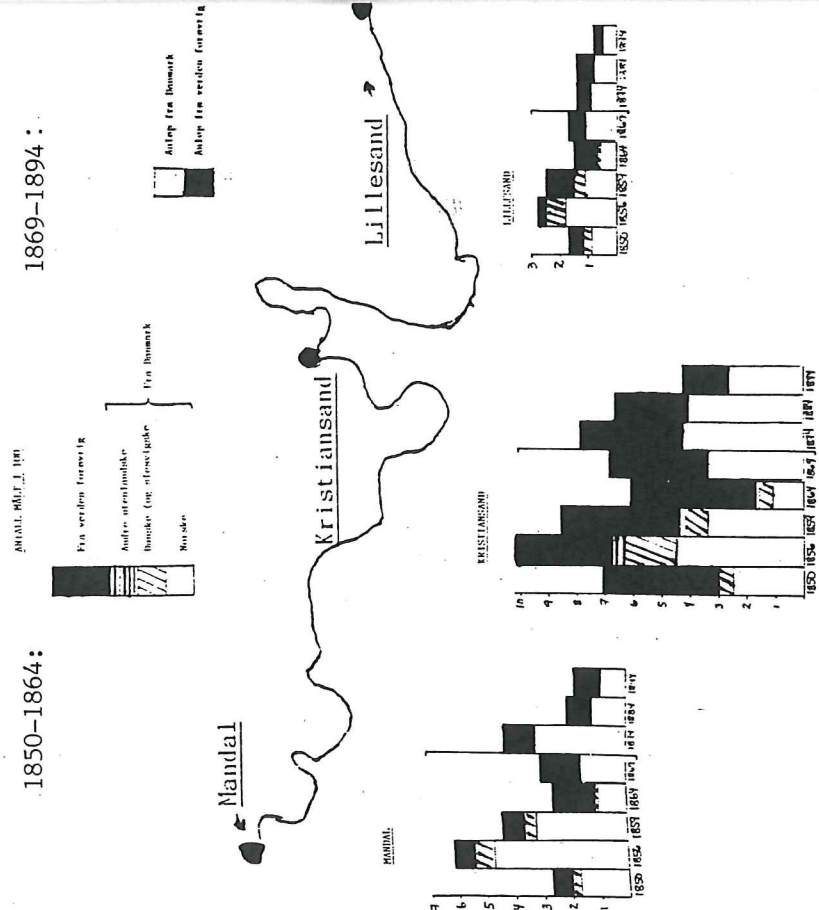
Under krisa i 1860-åra ble denne utviklingen bare forsterket. Da var det en voldsom nedgang i farten fra Danmark, mens det faktisk var oppgang for anløpene fra utlandet forøvrig. Til og med i Mandal og Lillesand steg antall anløp fra det øvrige utland til omtrent samme nivå som anløpene fra Danmark. I de andre tollstedene steg de til et langt høyere nivå. Målt i drektighet ble tendensen enda klarere. Når det gjaldt bunnåret 1864, påsto amtmannen i Lister og Mandal (Vest-Agder) at det skyldtes den dansk-tyske krig.¹¹ 1864 var imidlertid bare bunnen i en bølgedal, en bølgedal som var for nedadgående ved inngangen til 1860-åra, og for oppadgående ved utgangen. Krigen kan derfor bare bidra til å forklare bunnivået.

Fra 1870-åra til 1890-åra sank antall anløp fra Danmark gradvis, med unntak av en oppgang for Grimstad og Lillesand i 1880-åra. Fra Grimstad og østover utgjorde anløpene fra Danmark en liten og stadig synkende andel av alle anløp fra utlandet. Vest for Grimstad var det fortsatt flere anløp fra Danmark enn fra

¹⁰ Rolf Andreassen: Endringer i skipsfarten mellom Kristiansand og Danmark i perioden 1844-1865, Meddelelser nr. 8 Aalborg 1985, s. 63-74.

¹¹ Femårsberetning fra amtmannen i Lister og Mandal 1861-1865.

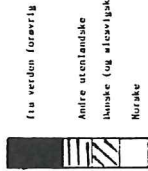
Figur 1. Antall anløp fra Danmark og utlandet forøvrig til tollsteder på Agder 1850-1894



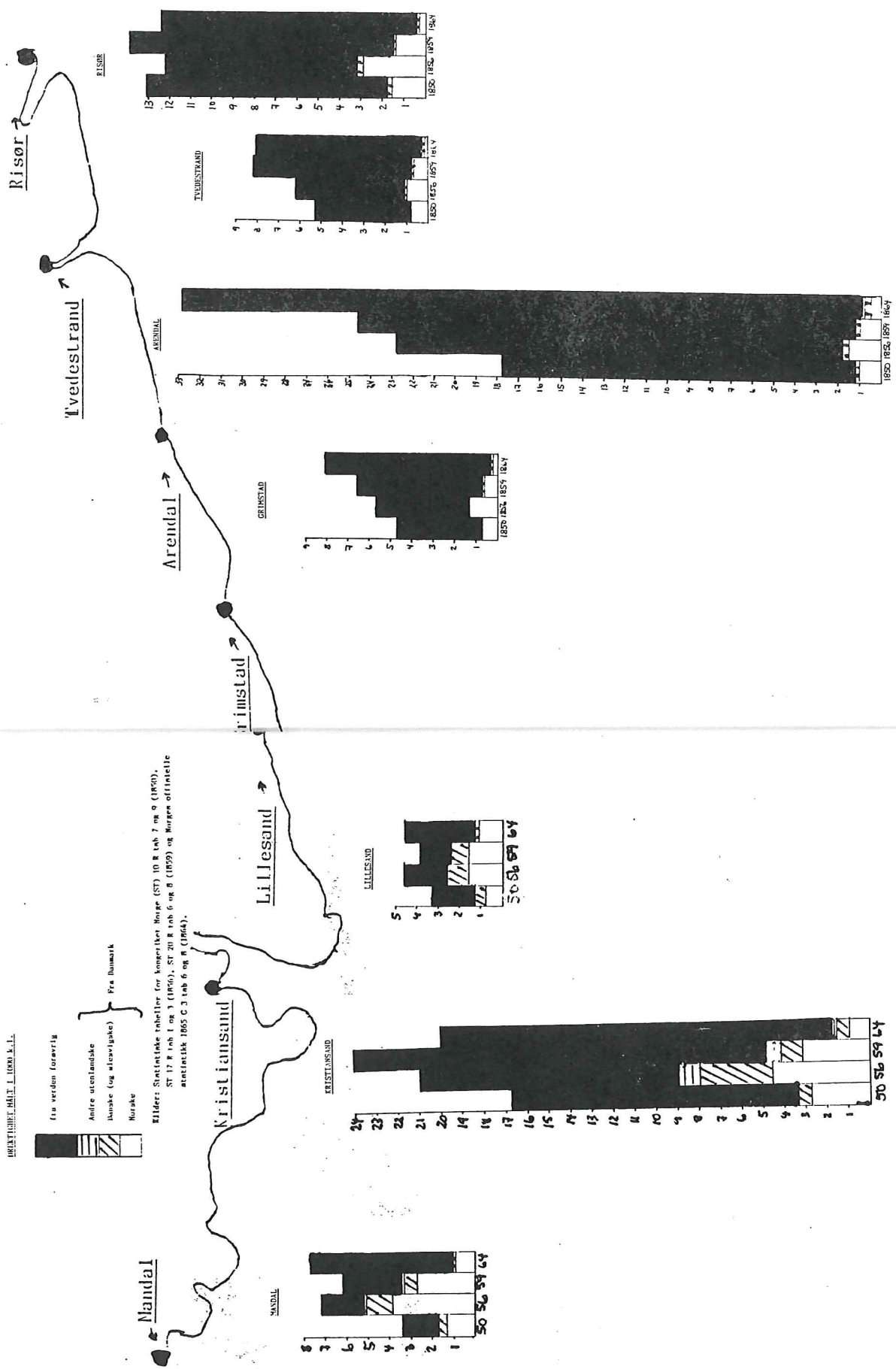
KILDER: Statistiske tabeller for kongeriket Norge (ST) 10 R tab. 7 og 9 (1850), ST 17 R tab. 1 og 3 (1856), ST 20 R tab. 6 og 8 (1859), Norges offisielle statistikk (NOS) 1865 C 1 tab. 6 og 8 (1866), NOS 1871 C 3 tab. 25 (1869), NOS 1876 C 3 tab. 8 (1874), NOS 3 R nr.13 tab. 8 (1884) og NOS 3 R nr.240 tab.9 (1894).

Figur 2. Anløp fra Danmark og utlandet forøvrig til tollsteder på Agder (målt i drektighet) 1850-1864

IKKETYDELIGT MÅLT I 1000 K.L.L.



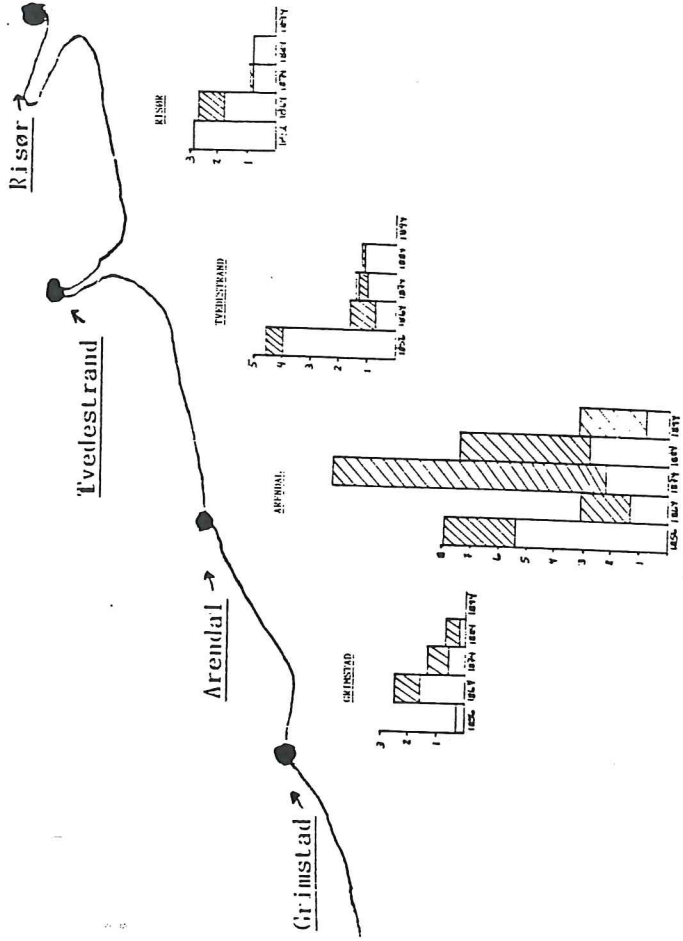
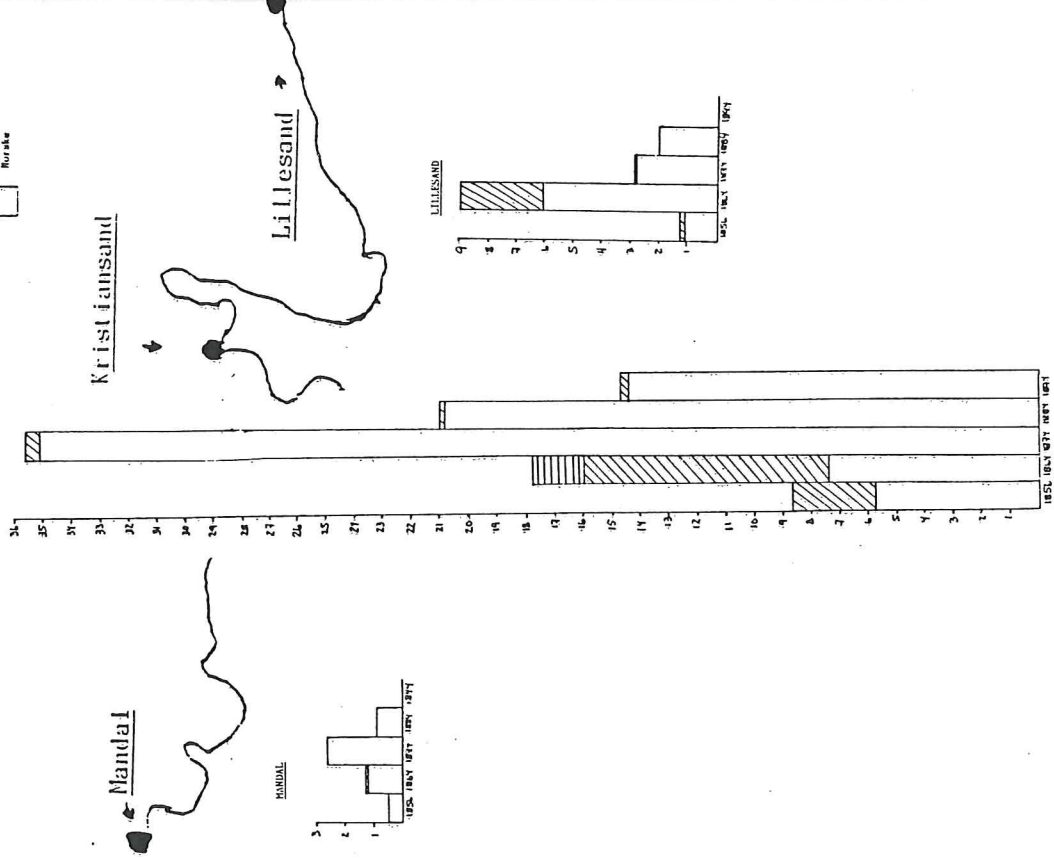
Kilder: Statistiske tabelner for Kongeriget Norge (ST) 10 R tab 7 og 8 (1860), ST 17 R tab 1 og 3 (1850), ST 20 R tab 6 og 8 (1859) og Burgerne offisielle statistikk 1865 C 3 tab 6 og 8 (1864).



Figur 3. Anløp fra Danmark til tollsteder på Agder av fartøyer med last (målt i drektighet) 1856-1894

Drektighet målt i 100 k.l.

Andre utenlandske
laste (og storskips)
laste



Kilder: Statistiske tabeller for Kongeriket Norge 17 R tab. 1 og 3 (1876),
Norge officielle statistikk (NIS) 1865 G. 3 tab. 6 og 8 (1866), NIS
1876 G. 3 tab. 8 (1874), NIS 3 R nr. 13 tab. 8 (1886) og NIS 3 R nr. 249
tab. 9 (1893).

utlandet forøvrig. At småskutefarten fra Danmark holdt seg langt bedre i Vest-Agder (med Lillesand) enn i Aust-Agder, kom tydelig til uttrykk. Om anløpene fra Danmark var blitt målt i drektighet, og storskipfarten skilt fra småskute-farten, ville det utvilsomt blitt enda tydeligere, men endringene over tid i den trykte statistikken gjør det ikke mulig å foreta slike målinger. Likeledes ville drektigheten av farten fra Danmark utgjort en stadig synkende andel av drektigheten for alle fartøyene som ankom fra utlandet. Samhandelen med Danmark ble av stadig mindre betydning. Når samhandelen med Danmark avtok, knytter det seg naturlig nok interesse til om det førte til at danskene eller nordmennene trakk seg ut av farten.

Fartøyenes heimehøriighet

Småskutefarten var så å si utelukkende et dansk-norsk foretakende. Bare i Kristiansand tollsted var det under høykonjunkturen for denne farten et visst innslag av fartøyer fra andre nasjoner. Og det var nordmennene som dominerte farten. Det kom klarere til uttrykk målt i antall enn i drektighet. Årsaken var at de danske fartøyene jevnt over var større enn de norske.

I 1850-åra kom flere danske skuter til Vest-Agder (inkludert Lillesand), enn til Aust-Agder, og samlet drektighet for disse skutene var også større i Vest-Agder enn i Aust-Agder. Det var vel også å vente, i og med at småskutefarten sto sterkest i vest. I prosentvis fordeling mellom norske og danske, hellet det derimot i retning av en større dansk andel i Aust-Agder. I tråd med den generelle utvikling sank den danske deltakelsen i farten under krisa i 1860-åra, selv om den holdt seg langt bedre enn den norske. Og sett i forhold til den norske deltakelsen, holdt den danske seg bedre i Aust-Agder enn i Vest-Agder. Det eneste tollsted danskene ikke økte i forhold til den norske andelen, var i Mandal.

Den trykte statistikken gjør det ikke mulig å følge fordelingen av danske og norske fartøyer fram mot århundreskiftet. Som et hjelpemiddel kan imidlertid fordelingen blant fartøyer med last studeres, men da er det grunn til å være oppmerksom på at fordelingen ikke behøver å være representativ for samtlige fartøyer. En stor del av anløpene fra Danmark var nemlig fartøyer i ballast. Når forbeholdet først er tatt, skal det nevnes at fordelingen mellom norske og danske fartøyer i 1850-åra og 1860-åra stort sett viste samme tendens for samtlige anløp. Det skulle gi grunn til å feste mer lit til at utviklingen for fartøyer med last er representativ for fordelingen av samtlige anløp også for de påfølgende utvalgsårene, selv om en skal være varsom med å trekke en slik slutning.

Når det gjaldt drektigheten av fartøyer med last, hadde danskene jevnt over en større andel i Aust-Agder enn i Vest-Agder. Men i Aust-Agder var det et skille mellom den østlige og den vestlige delen. I øst, i Risør og Tvedestrand, var den danske andelen beskjeden, bortsett fra krisa i 1860-åra. Og den danske andelen sank klart fra 1870-åra og utover. I vest, i Arendal og Grimstad, lå den danske

danskeandelen på omkring halvparten i 1860-åra, mens den steg sterkt etter et tid. I Vest-Agder var det samme tendens som i den østlige delen av Aust-Agder, med beskjeden og synkende dansk andel. Men også i Vest-Agder var det et skille mellom øst og vest. Kristiansand hadde et stort innslag i 1850-åra, som i 1860-åra var økt til en større andel enn den norske. Og i Lillesand var den danske an-delen i 1860-åra omlag en tredjedel av den norske. Det store danske innslaget i den østlige delen av Vest-Agder og den vestlige delen av Aust-Agder, kunne tyde på at dette burde regnes som ett område. Utviklingen over tid er imidlertid forskjellig. I den østlige delen av Vest-Agder forsvant det danske innslaget mer eller mindre etter 1870-åra, akkurat som i den østlige delen av Aust-Agder, mens den altså økte sterkt i den vestlige delen av Aust-Agder. I den vestlige delen av Vest-Agder, i Mandal, var den danske deltakelsen svært beskjeden hele tida.

Omstilling i krise

Året 1864 skilte seg ut med få anløp fra Danmark. Det var ikke så unaturlig, for det året var Danmark i krig med Preussen. Og det var vel å vente at eksport av korn og matvarer fra et krigførende land ville bli liten. Likevel var utviklingen i 1864 noe annerledes enn en kunne ventet. For det var nordmennene som trakk seg ut av farten, mens danskene stort sett opprettholdt sin fart. Forklaringen kan muligens være at Danmark selv i et krigsår hadde overskudd av korn og matvarer, ihvertfall i Nord-Jylland. Og så lenge utførselsforbudene ikke ble etterlevd,¹² foregikk utførselen fra dansk side etter gammelt mønster. For nordmennene skapte derimot krigskonjunkturene bedre muligheter i fart andre steder, muligens i Nordtyskland og Østersjøen.¹³ Derfor trakk de seg ut av farten på Danmark. En undersøkelse av samtlige anløp til tollstedene på Agder vil kunne avdekke hvor det ble av de norske fartøyene som trakk seg ut. Under enhver omstendighet kan det slås fast at krigsåret førte til endringer i farten på Danmark, slik napoleonskrigene hadde gjort det, selv om utviklingen i heimehøriigheten den gang gikk i motsatt retning, med en økning av den norske andelen.¹⁴

Men er det så sikkert at danskene opprettholdt sin eksport av korn og matvarer, fordi om antall anløp av danske fartøyer holdt seg godt? Det kunne jo tenkes at de danske fartøyene gikk i ballast til Agder, og at det var importen av norske varer som var blitt viktig for danskene i krigstida. Slik var det imidlertid ikke.

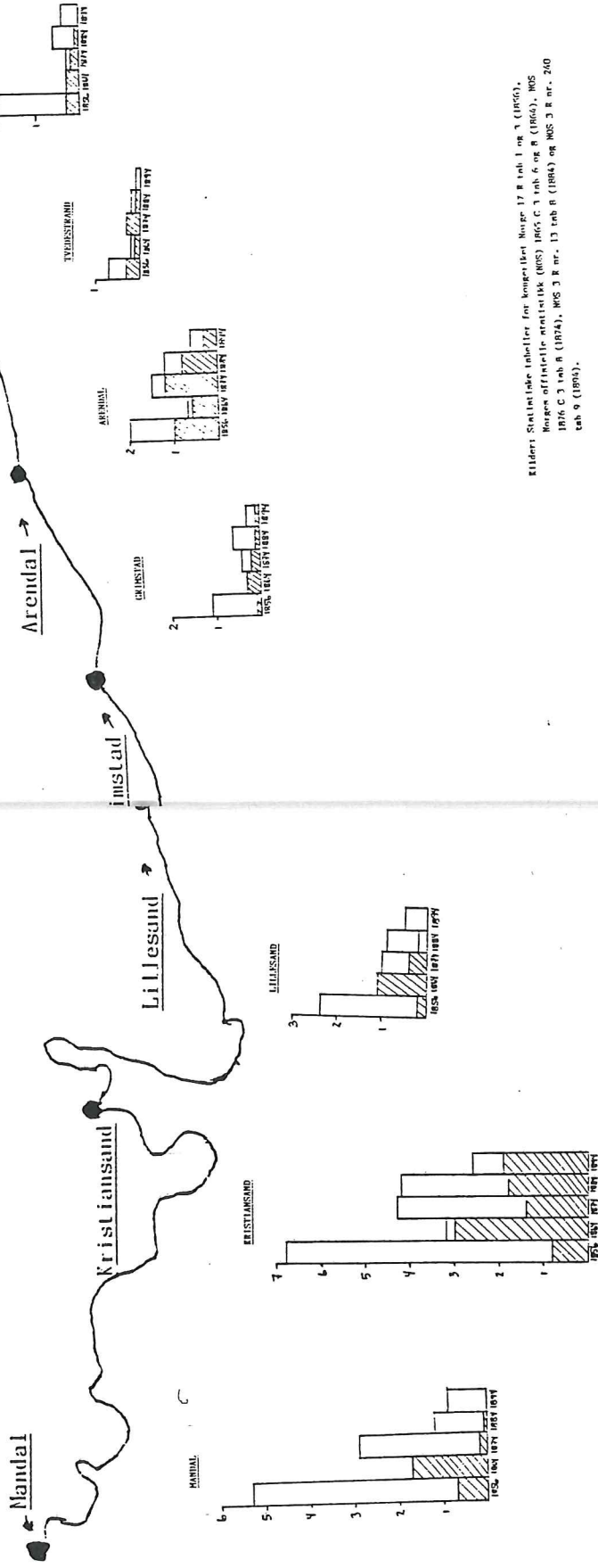
¹² Nils P. Vigeland op. cit. s. 38.

¹³ Jacob Worm-Müller: Den norske sjøfarts historie, II:2, Oslo 1950, s. 20-22.

¹⁴ Elisabeth Kallevig: Sjøfarten i Arendal 1815-1850 (Norsk Sjøfartsmuseums skrift nr. 29), Oslo 1939, s. 15-20 og Kjell-Olav Masdalen: Arendals skipsfart fra Napoleonskrig til Krimkrig 1800-1856, Meddelelser nr. 8, Aalborg, 1985, s. 83.

Figur 4. Antall anløp fra Danmark til tollsteder på Agder (med last og i ballast)
1856-1894

I ballast
Med last
ANTALL ANLØP PÅ AGDER



Bildene er utarbeidet i henhold til Kongeriket Norges 17. R. lov 1. og 3. (1866),
 Norges offentlige meddelelser (NOS) 1865 C. 3. lov 6. og 8. (1866), NOS
 1876 C. 3. lov 8. (1874), NOS 3. R. nr. 13. lov 8. (1884) og NOS 3. R. nr. 240
 lov 9. (1896).

Med last og i ballast

For nettopp i 1864 førte nær sagt hvert eneste fartøy som anløp Agderkysten fra Danmark med seg last. Det hadde i så måte vært en påtakelig endring i forhold til høykonjunkturen i 1850-åra. Da var det bare en liten del som førte last. Og det var rimelig, i og med at det da var gode priser for norsk trelast i Danmark.¹⁵ Det ble viktigere å føre norske varer til Danmark enn danske til Norge. De store variasjonene fra last til ballast viser at farten var følsom overfor svingninger i markedet. Hvis markedet for danske varer i Norge sviktet, gikk de i ballast. Småskutefarten omstilte seg forbausende raskt.

Fra 1870-åra og utover var det igjen flere anløp av fartøyer som gikk i ballast. Det tyder på at det var de norske varene som holdt farten oppe mot slutten av småskutefartens tid. Fartøyene kom tomme til Agder for å laste trelast.

Også når det gjaldt forholdet mellom last og ballast, var det en markert forskjell mellom Aust-Agder og Vest-Agder (med Lillesand). I Aust-Agder, spesielt i Arendal og Tvedestrand, anløp de fleste fartøyene fra Danmark med last; i Vest-Agder anløp de i større utstrekning i ballast, spesielt i Mandal.

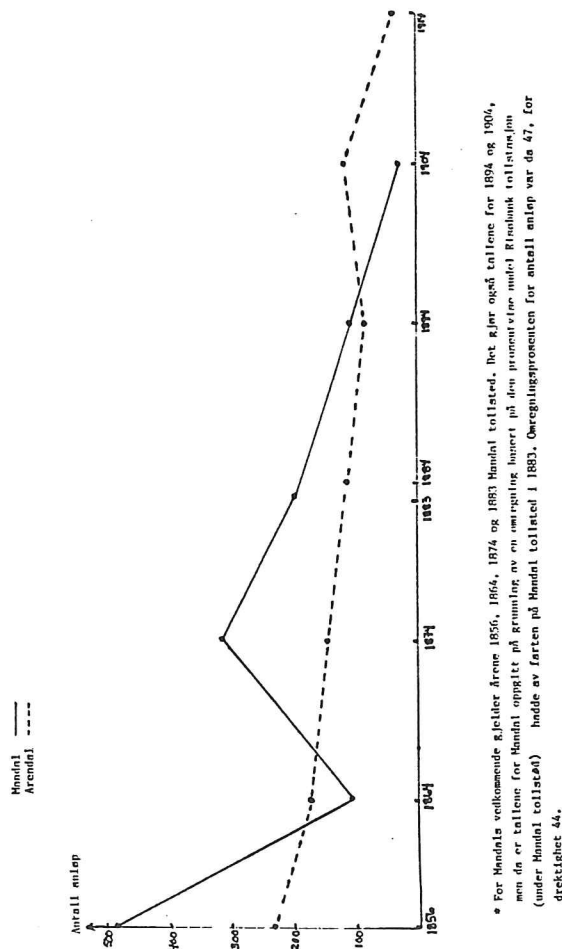
Overblikk

Ved midten av 1800-tallet nådde småskutefarten mellom Danmark og Agder et høydepunkt, men allerede ved slutten av 1850-åra var den i nedgang. Nedgangen kom i en periode som var preget av voldsom vekst for Agders storskipfart. Det er nærliggende å tro at omleggingen til storskipfart forårsaket nedgangen i småskutefarten. Storskipfarten ga bedre avkastning, og gjorde av den grunn småskutefarten mindre interessant. De store skipene med stor lasteevne gjorde det mulig å frakte norsk trelast til det fjernere utland, og å bringe kom med heim igjen. Landsdelen kom dermed i kontakt med nye markeder; den århundrelange samhandelen med Danmark måtte gradvis vike plassen. Omleggingen til storskipfart innebar også en fart mellom store byer med gode havneforhold og store handelshus. Småskutene med sitt grunnlag i landsbygda ble drevet på defensiven.

Men omlegginga til storskipfart foregikk tidligere og sterkere i Aust-Agder enn i Vest-Agder. Det førte da også til at småskutefarten gikk sterkest og tidligst tilbake i øst. Der var det færre anløp fra Danmark enn i Vest-Agder, og de utgjorde en langt mindre del av den samlede skipsturen enn i vest. Og den økonomiske betydningen av farten sett med norske øyne var også mindre i Aust-Agder enn i Vest-Agder. I Aust-Agder var det større innslag av danske

¹⁵ Femårsberetningene fra amtmannen i Nedenes og amtmanden i Lister og Mandal 1851-1855 og 1856-1860.

Figur 5. Anløp til Mandal og Arendal fra Danmark 1856-1914 (antall)

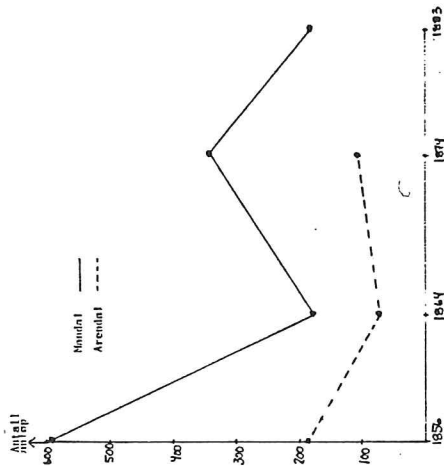


fartøyer enn i Vest-Agder, og eksporten målt i forhold til importen var også av mindre betydning.

Ved hjelp av den trykte statistikk har det vært mulig å påvise markante forskjeller for utviklingen av småskutefarten i de to fylkene på Agder. Den trykte statistikk har med sine endringer over tid likevel satt klare begrensninger for hvilke undersøkelser som kunne foretas. For å gi en mer utfømlende analyse, var det nødvendig å trekke inn vaktjournalene i tollarkivene som kilde. Det krevdes imidlertid så mye arbeidsinnsats bare for å registrere denne kildeserien, at det var nødvendig med begrensninger. Bare to tollsteder ble valgt ut, Mandal og Arendal.¹⁶

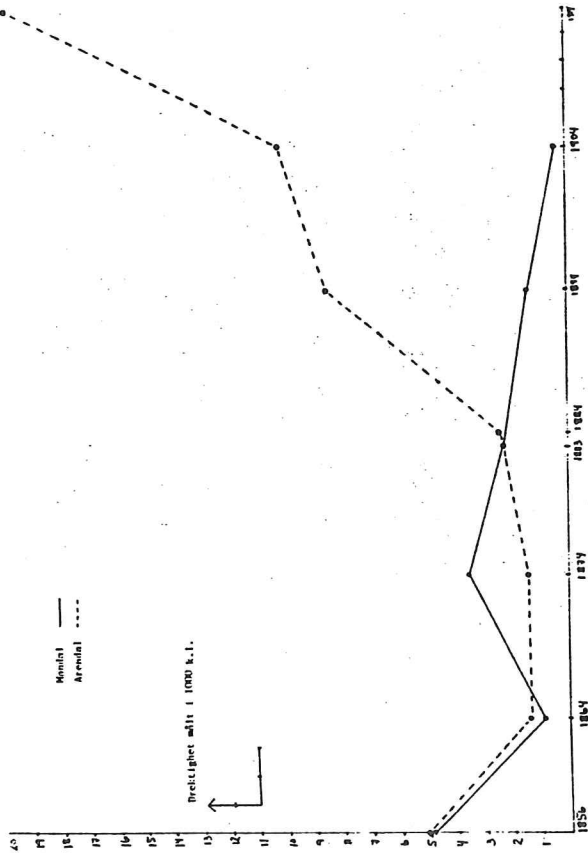
¹⁶ Det var to årsaker til at nettopp de to tollstedene ble valgt. Først og fremst var det viktig å ha et tollsted fra hvert fylke. Dermed var det om å gjøre å unngå tollsteder som andre medarbeidere på prosjektet hadde planlagt undersøkelser for. Slike undersøkelser er blitt planlagt for Kristiansand, Lillesand og Risør. Etter at disse tollstedene var stjålet ut, pekte Arendal og Mandal seg ut.

Figur 6. Avganger fra Mandal og Arendal til Danmark 1856-1883 (antall)



Figuren bygger på tallene til slutt i denne artikkelen, bortsett fra året 1856 for Arendal. De er Mandals tabeller i Meddelelser nr. 8 s.75-103 benyttet.

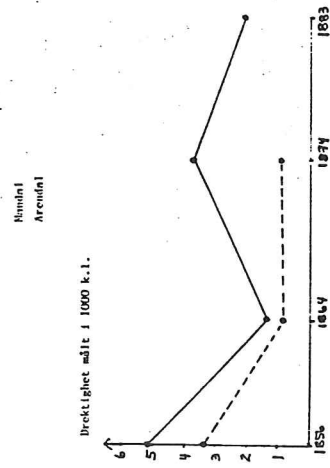
Figur 7. Anløp til Mandal og Arendal fra Danmark 1856-1914 (drekthighet)



For Mandals vedkommende gjelder årene 1856, 1864, 1874 og 1883 Mandals tallene. De gjør også tallene for 1874 og 1884, men da er tallene for Mandal oppgitt på grunnlag av en utregning basert på den prosentvise fordelingsforholdningen (under Mandal tollstatistikk) hadde av farten på Mandal tollstatistikk. Gjennomsnittet for antall anløp var da 47, for drekthighet 44.

Figuren bygger på tallene til slutt i denne artikkelen, bortsett fra året 1856 for Arendal. De er Mandals tabeller i Meddelelser nr. 8 s.75-103 benyttet.

Figur 8. Avganger fra Mandal og Arendal til Danmark 1856-1883 (drekthighet)



Figuren bygger på tallene til slutt i denne artikkelen, bortsett fra året 1856 for Arendal. De er Mandals tabeller i Meddelelser nr. 8 s.75-103 benyttet.

Øst — Vest

Farten

Ved høydepunktet for Danmarksfarten i 1850-åra, hadde Mandal omtrent dobbelt så mange anløp fra Danmark som Arendal, og bortsett tre ganger så mange avganger. Målt i drekthighet skilte det derimot lite.

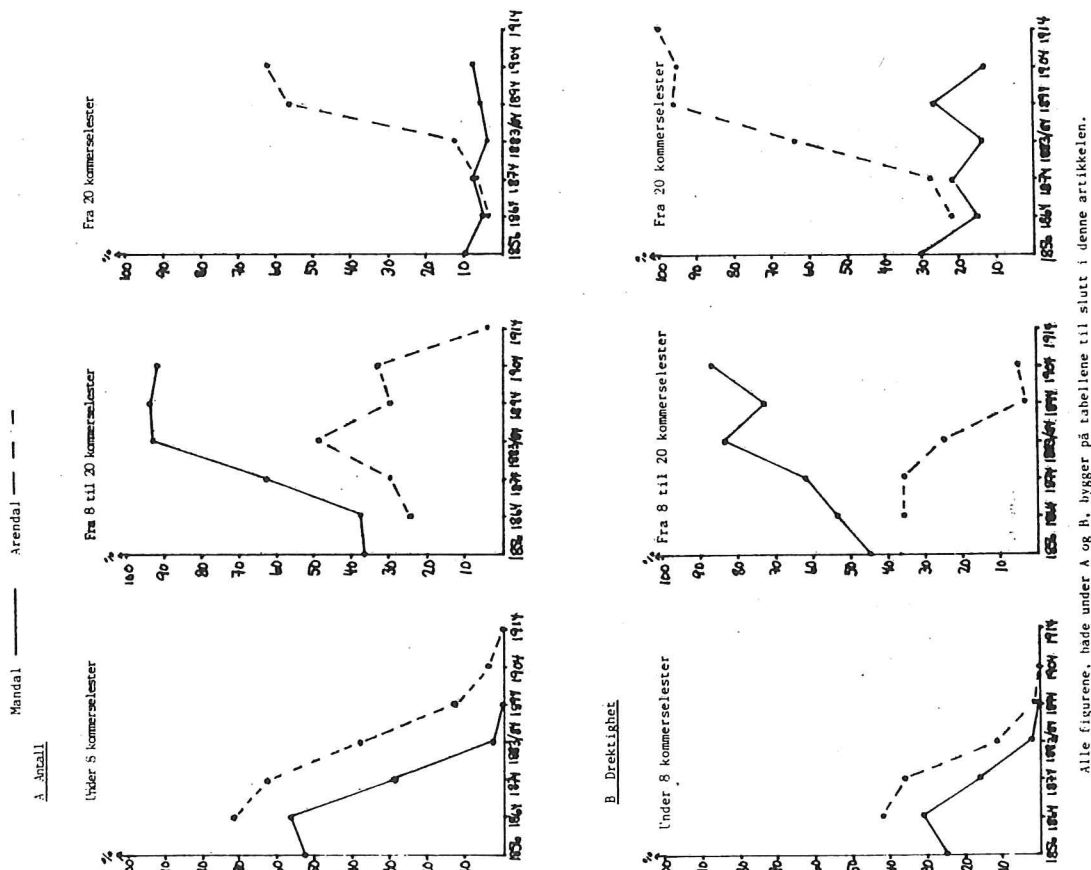
I tida etter viste Mandal den samme tendens som Agder forøvrig, med nedgang til midten av 1860-åra, stigning til midten av 1870-åra og deretter ubrukt tilbakegang.¹⁷ Tendensen var den samme målt både i anløp og avganger, i antall og drekthighet.

I Arendal var derimot utviklingen en annen. Der var krise i 1860-åra mindre markert enn i Mandal. Dessuten var det en klar divergens mellom anløp og

¹⁷ Med forbehold om at den ubrukte tilbakegangen bare er målt på grunnlag av utvalgsårene.

Figur 9. Fordelingen av anløpene fra Danmark til Mandal og Arendal på hver størrelsesgruppe 1856-1914 (i prosent)

De tre størrelsesgruppene utgjør for hvert tollsted 100 % i hvert utvalgsår.
For 1894 og 1904 er det tallene for Risobank som ligger til grunn for Mandals vedkommende.
Målingspunktet 1883/1884 er uheldig, i og med at målingene for Mandal gjelder 1883 og Arendal 1884.



avganger i 1864. Divergensen var faktisk så betydelig at kurven for anløp til Arendal lå på et høyere nivå enn Mandals, mens kurven for avganger lå på et lavere nivå. Senere skal vi se at dette skyldtes at man dalsskutene drev fraktfart fra Danmark til Arendal nettopp i det året.

Det var ikke bare under krisa at utviklingen i Arendal var annerledes enn for Agder forøvrig. Etter høykonjunkturen i 1850-åra viste antall anløp til Arendal en ubrutt nedgang, mens det målt i drektighet var en oppgang fra 1870-åra, en oppgang som økte slik at den fra 1880-åra steg til et høyere nivå enn drektigheten for Mandal. Og tendensen ble bare klarere og klarere framover.

Når kurvene for Arendal viste en nedgang for antall og oppgang for drektighet, hadde det selvsagt sammenheng med en omlegging til storskipsfart. For samtidig med at andelen av småskuter (under 8 kommerselsester) og mellomstore fartøyer (fra 8 til 20 kommerselsester) sank, steg andelen av større fartøyer (over 20 kommerselsester) voldsomt. Med andel forstås da andel av anløpene fra Danmark.

Selvsagt var det også omlegging til storskipsfart i Mandal,¹⁸ men ikke når det gjaldt anløpene fra Danmark. I Mandal lå nemlig de større fartøyenes andel på et lavt nivå hele tida. Og akkurat som for Arendals vedkommende, sank andelen av småskuter. Stigningen kom for de mellomstore fartøyene.

Nå innebar ikke denne forskyvingen i Mandal fra småskuter til mellomstore fartøyer at småskutene gikk ut av farten. Sannsynligvis fortsatte flesteparten, men de ble påbygd slik at de kom inn under det som her er blitt kalt mellomstore fartøyer. Påbygginga hadde sammenheng med endringene i reglene for losplikt. Før losloven av 1868 var det bare fartøyer under 4,5 kommerselsester som unngikk losplikten, etter 1868 ble fartøyer helt opp til 10 kommerselsester fritatt.¹⁹ Og fritaket innebar at skutene slapp å betale losavgiften. Så når grensa for fritak ble høynet, førte det til at de små skutene ble påbygd. I Mandal må dette ha foregått i stor utstrekning, men det har nok også funnet sted for fartøyer som anløp Arendal. For fra 1860-åra til 1880-åra var det også der en overgang fra småskuter til mellomstore fartøyer.

Blikket er blitt rettet mot to tollsteder på Agder, og mot fartøyene som kom dit. Nå skal blikket vendes; mot det landet de kom fra, mot Danmark. Men for å få fram ulike trekk ved farten, vil Danmark bli delt i fem områder. Område 1 er København. Område 2 er østkysten av Jylland til Skagen, med Limfjorden øst til og med Nibe, samt resterende del av Danmark utenom Jylland. Område 3 er kalt Nordstrand. Det strekker seg fra og med Skagen til innløpet av Limfjorden vest. Betegnelsen Nordstrand er brukt for å skille det fra de andre områdene, det er ikke noe forsøk på å gi en korrekt avgrensning av det noe flytende

¹⁸ Nielsen op. cit. s. 48.

¹⁹ Nils P. Vigeland: Norge på havet, 1, Oslo 1953, s. 612 og Nielsen op. cit. s. 38. Tømmeret ble lagt på dekk på skutene. Derfor var lasteevnen langt større enn rommålet skulle tilsi, Nielsen op. cit. s. 38.

begrepet Nordstrand. Område 4 er Limfjorden vest. Område 5 er vestkysten sør for Limfjorden vest.²⁰

Fra Danmark til Arendal

Omlegginga til storskipfart er tydelig når en deler anløpene fra Danmark til Arendal inn i størrelsesgrupper. Omlegginga kom fra 1870-åra, og den kom samtidig med at København overtok storskipfarten. Tidligere hadde flesteparten av fartøyene over 20 kommerselsester kommet fra de andre østkystbyene, men gjennomsnittsstørrelsen på de var likevel beskjeden i forhold til de stadig større skipene som i tida frametter kom fra København. Så betydningen av anløpene fra København økte sterkt, mens den sank for de øvrige østkystbyene; ihvertfall om en måler betydningen etter drektigheten på fartøyene.

Den sterke økningen i storskipfarten fra København fikk drastiske følger for småskutefarten. Og småskutefarten var i første rekke lokalisert til Nordstrand. Farten fra Nordstrand gikk tilbake i takt med økningen av storskipfarten fra København.

De mellomstore fartøyenes andel av farten sank også sterkt etter 1870-åra. I 1860-åra hadde det vært et stort innslag av slike fartøyer blant anløpene fra Nordstrand, men etter 1870-åra kom flesteparten fra østkystbyene utenom København, en del også fra København.

Farten fra Limfjorden vest var igrunnen ubetydelig. I 1864 hadde imidlertid farten derfra en viss betydning, men det skyldtes at mandalsfartøyene det året kom i fraktfart derfra. Og farten fra vestkysten sør for Limfjorden var enda mer ubetydelig.

Hovedtrekkene i farten fra Danmark til Arendal synes dermed å være tålig klare. Flesteparten av anløpene kom fra Nordstrand og østkysten med København. Farten fra Limfjorden vest og vestkysten sør for Limfjorden var ubetydelig. Anløpene av mellomstore fartøyer fordelte seg på de fleste områdene, men de fleste kom fra østkysten utenom København. Og samtidig med at storskipfarten fra København økte, avtok småskutefarten fra Nordstrand. På mange vis skilte denne farten seg fra farten på Mandal.

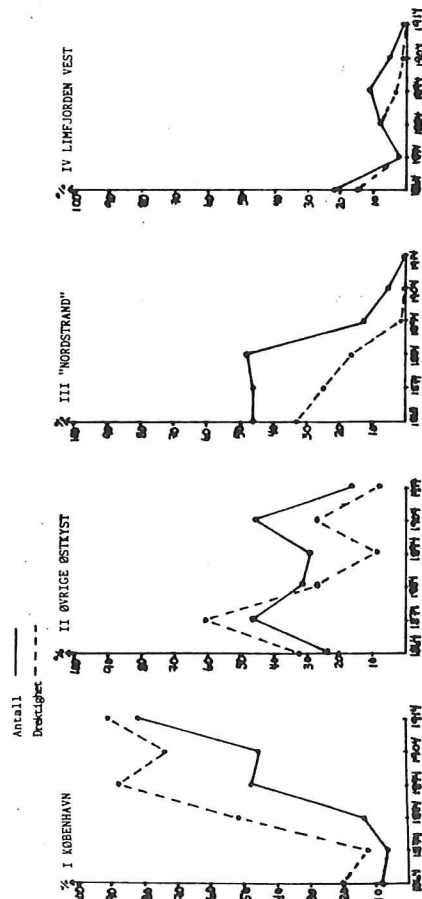
Fra Danmark til Mandal

I Mandal var det altså ikke noen tilsvarende omlegging til storskipfart. De større fartøyene over 20 kommerselsester utgjorde hele tida en beskjeden del av anløpene, både hva antall og drektighet angikk. Likevel var det, som for Aren-

Figur 10. Anløp til Arendal fra områder i Danmark 1864-1914

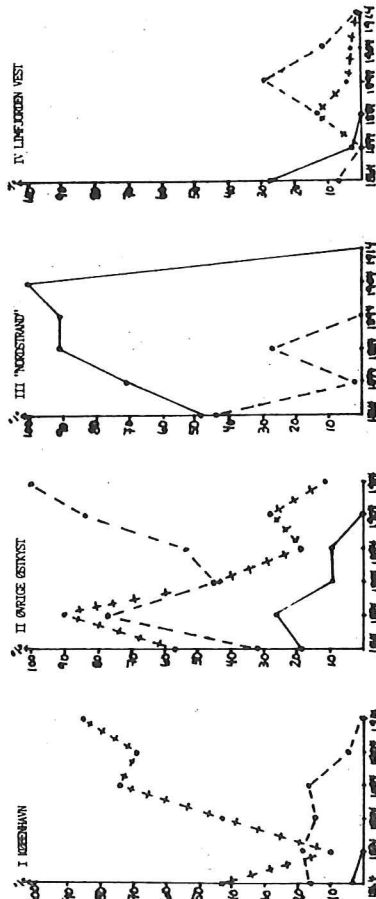
Områdeinddeling som i foregående figurer. Område 5, Vestkysten, er her blitt alene, fordi det bare var utslag fra 0 - 3 %.

A. I prosent av samlede anløp fra Danmark utslaget for hvert utslagsår 1864-1914.



B. I prosent av det totale for hver størrelsesgruppe. (Hvor av de tre størrelsesgrupper er for hvert av utslagsårene 1864-1914. Figurene er laget med henblikk på å sette framstillingene i en indertidig like nyttes isøkkert. Da vil de bli direkte sammenlignbare.)

Antall under 8 k.l. — Fra 8 til 20 k.l. — Fra 20 k.l. — + +



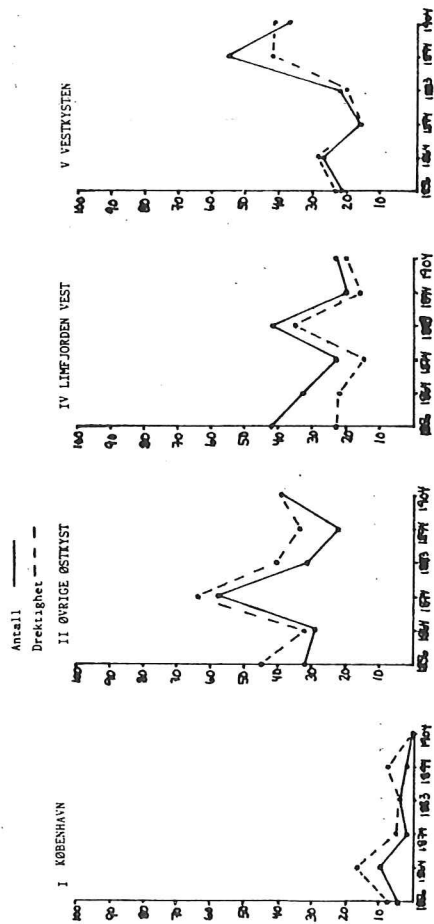
Alle figurene, både under A og B, bygger på tabellene til side 1 i denne artikkelen.

²⁰ Områdeinddeling se figur 12 og 13.

Figur 11. Anløp til Mandal fra områder i Danmark 1856-1904 (for årene 1894 og 1904 til Risøbank)

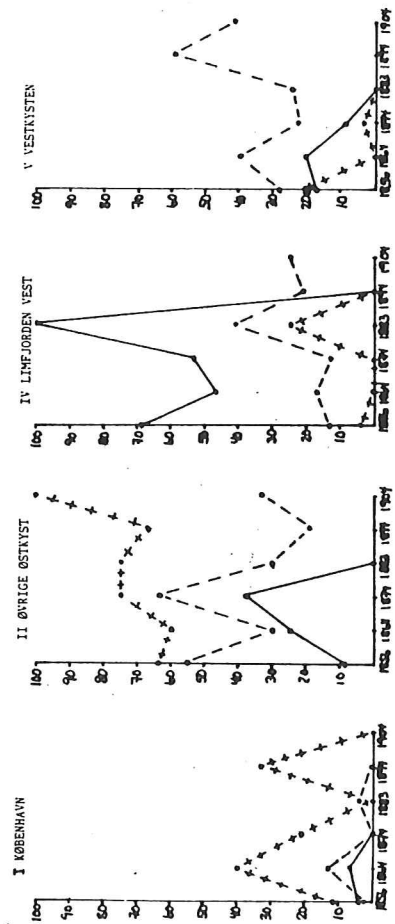
Områdesinddeling som i foregående figurer. Område 3, "Nordstrand", er her blitt sløyfet, fordi det bare var utslag på under 0 %.

A. I prosent av samtlige anløp fra Danmark. (Samtlige anløp fra Danmark utgjør for hvert utvalgsår 100%).



B. I prosent av det totale for hver størrelsesgruppe. (Her er de tre størrelsesgrupper som er for hvert utvalgsår 100 %). Figurene er laget med henblikk på å lette framstillingen. De kan imidlertid ikke nyttes isolert. Da vil de bli direkte misvisende.

Antall under 8 k.t. — Fra 8 til 20 k.t. - - - Fra 20 k.t. + + +



Alle figurene, både under A og B, bygger på tabellene til slutt i denne artikkelen.

dals vedkommende, en tendens til at de fleste større fartøyer ankom fra østkysten.

Selv om det for danmarksfartens vedkommende ikke var noen overgang til storskipfart i Mandal, var det likevel en voldsom nedgang for småskutefarten. Og småskutene kom i stor grad fra Limfjorden vest. Men selv om Limfjorden vest på mange måter spilte samme rolle som Nordstrand spilte for Arendal, var det også forskjeller. For det anløp også en mengde fartøyer av de andre størrelsesgruppene til Mandal fra Limfjorden.

Nedgangen i småskutefarten i Mandal må altså heller forklares med en omlegging fra småskuter under 8 kommerseslester til mellomstore fartøyer fra 8 til 20 kommerseslester. De mellomstore fartøyerne anløp imidlertid ikke fra et bestemt område. De kom fra østkystbyene utenom København, fra Limfjorden vest og fra vestkysten sør for Limfjorden vest.

Farten fra København til Mandal var overraskende liten, under en tiendepart av samtlige anløp — om en da ser bort fra året 1864. Da var det noe høyere. Årsaken til dette er ikke bare at det ikke utviklet seg noen nevneverdig storskipfart fra København. Det var også liten fart derfra for de andre størrelsesgruppene.

Enda mer overraskende var det at det ikke var anløp av et eneste fartøy fra Nordstrand til Mandal. Det eneste unntaket var ei mandalsskute som kom fra Løkken til Mandal i 1856.²¹

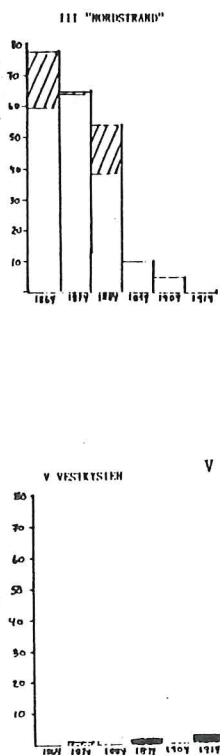
To tollsteder — to fartmønstre

Mandal hadde liten eller ingen fart fra Nordstrand og København. For Arendal var anløpene derfra av den største betydning. Arendal hadde få eller ingen anløp fra Limfjorden vest og vestkysten sør for Limfjorden vest. For Mandal var anløpene derfra av den største betydning. Hva var årsaken til at farten var delt på en slik måte? Muligens var det naturlig at mandalsfartøyerne gikk vestover, fordi Mandal lå lenger vest enn Arendal, men hvorfor gikk ikke mandalsfartøyerne til Nordstrand? Det måtte da være kort avstand fra Nordstrand til Mandal? Muligens hadde det sammenheng med ulike landingsmuligheter og ulike fartøystyper i de to tollstedene, muligens med ulike gamle handelsforbindelser. Vi skal ikke komme nærmere inn på årsakene til dette, men bare slå fast at det var en markert forskjell i fartsmønstrene.

Vi har fulgt fartøyer mellom Danmark og de to tollsteder på Agder. Vi har sett hvor fartøyerne kom fra og hvor de gikk, hvor mange de var og hvor store de var; men vi har ikke funnet ut hvor de hørte heime.

²¹ Inngående vaktjournal Mandal 1856 nr. 64 — Familiens Haab, Statsarkivet i Kristiansand.

Figur 12. Anløp til Arendal fra Danmark 1864-1914 (antall)



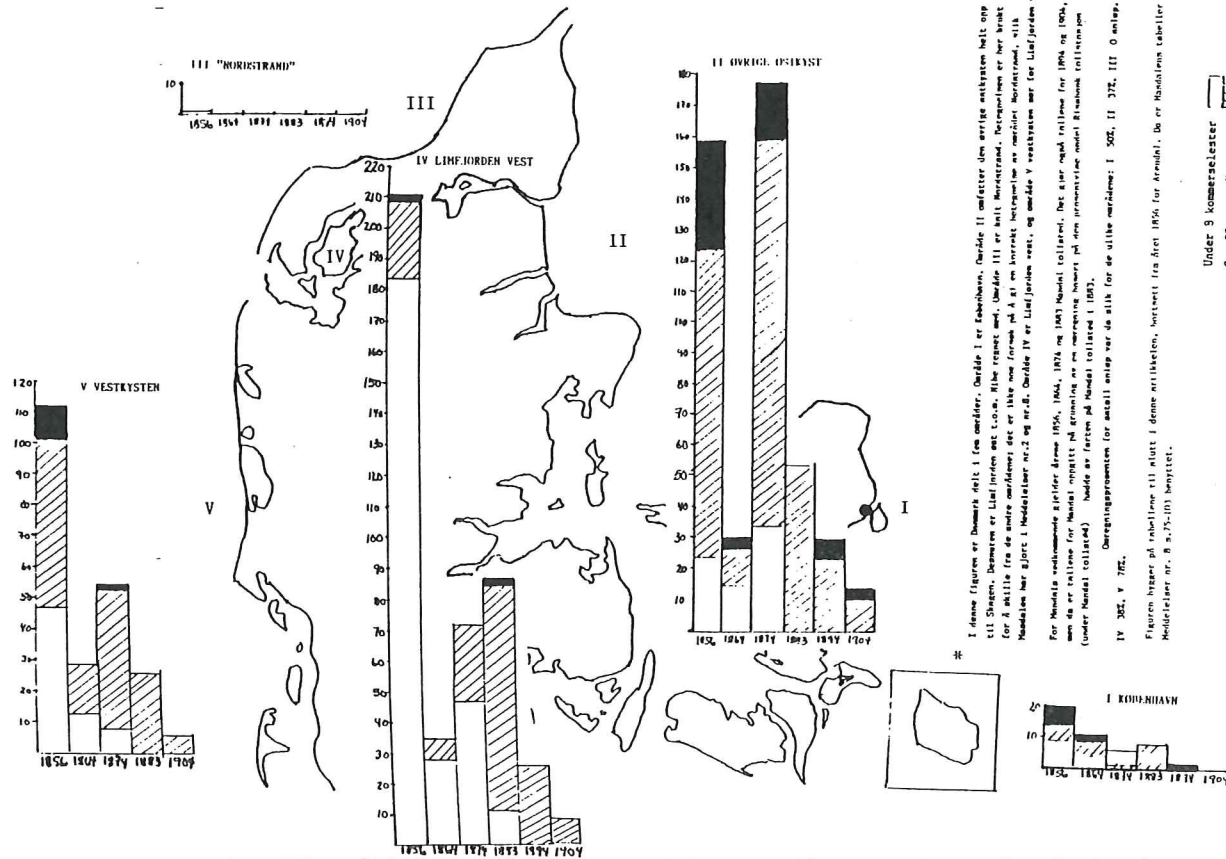
I disse figurer er Danmark delt i fem områder. Område I er København. Område II omfatter den øvrige østlandet helt opp til Slagen. Området er Lidfjorden med L.o.m. Ribe regnet med. Område III er østl. Hornstrand. Området er her brakt for å skille fra de andre områdene; det er ikke noe forløp på å et en kortere betegnelse av østl. Hornstrand, slik Nordland har gjort i Modellene nr. 2 og nr. 3. Område IV er Limefjorden vest, og område V vestysten nær for Lidfjorden v. For Nordlands vedkommende gjelder årene 1856, 1864, 1873 og 1883 Nordl. tollstat. Det er her regnet innløp fra 1856 og 1864, mens de øvrige årene for Nordl. tollstat er grunnlag for en nærmere bestemt på den prosentvise fordel Rinnans tollstaten (under Nordl. tollstat) hadde av farten på Nordl. tollstat i 1883.

Omregningsprosenten for anløp var da slik for de ulike områder: I 50%, II 37%, III 0 anløp, IV 38%, V 76%.

Figuren viser på tabellene til slutt i denne artikkelen, bortsett fra året 1856 for Arendal, da er Nordlands tabeller i Modellene nr. 8 s. 75-101 benyttet.

Under 5 kommerslester
8 - 20 " "
Over 20 " "

Figur 13. Anløp til Mandal fra Danmark 1856-1904 (antall)



I disse figurer er Danmark delt i fem områder. Område I er København. Område II omfatter den øvrige østlandet helt opp til Slagen. Området er Lidfjorden med L.o.m. Ribe regnet med. Område III er østl. Hornstrand. Området er her brakt for å skille fra de andre områdene; det er ikke noe forløp på å et en kortere betegnelse av østl. Hornstrand, slik Nordland har gjort i Modellene nr. 2 og nr. 3. Område IV er Limefjorden vest, og område V vestysten nær for Lidfjorden v. For Nordlands vedkommende gjelder årene 1856, 1864, 1873 og 1883 Nordl. tollstat. Det er her regnet innløp fra 1856 og 1864, mens de øvrige årene for Nordl. tollstat er grunnlag for en nærmere bestemt på den prosentvise fordel Rinnans tollstaten (under Nordl. tollstat) hadde av farten på Nordl. tollstat i 1883.

Omregningsprosenten for anløp var da slik for de ulike områder: I 50%, II 37%, III 0 anløp, IV 38%, V 76%.

Figuren viser på tabellene til slutt i denne artikkelen, bortsett fra året 1856 for Arendal, da er Nordlands tabeller i Modellene nr. 8 s. 75-101 benyttet.

Under 5 kommerslester
8 - 20 " "
Over 20 " "

Heimehørigheten

For anløpene til Arendal

Omkring 1800 var farten mellom Arendal og Danmark dominert av danske fartøyer. Under napoleonskrigene gikk farten over på norske hender. Den norske dominansen avtok fra 1840-åra, men økte igjen i 1850-åra.²² I 1860-åra var den mer likelig fordelt, men fortsatt var det flest anløp av norske fartøyer. Det endret seg i 1870-åra. Fra da av overtok danskene dominansen.

Samtidig med at danskene overtok mer og mer av farten, skjedde det også en forskyvning når det gjaldt heimehørighet på norsk side. Fram til 1840-åra sto arendalsfartøyene for så godt som hele den norske andelen. Fra 1850-åra tok tollsteder enn Arendal, i 1864 var det steget til 50 %, mens prosentandelen i perioden 1874 til 1914 igjen sank, til tall fra 5 til 25. Utviklingen kan ikke ha vært konjunkturbestemt, i og med at den startet i ei oppgangstid og kulminerte i ei krisetid. Derimot kan omleggingen i Arendals flåte forklare utviklingen.

Småskutene i Arendal trakk seg faktisk ut av farten på Danmark allerede under krisa i 1860-åra. I 1864 var det bare tre skuter under 8 kommerseselester igjen i farten, i 1874 bare ei, og i de påfølgende ti-åra var det ikke noen. Trolig var den dansk-tyske krig med på å fremme denne utviklingen, med de store muligheter som lå i fart på Østersjøen etter at de tyske skipene var blitt utelukket derfra, selv om hovedforklaringen lå i omleggingen til storskipfart som fant sted i Arendal nettopp i den tida. Omleggingen til storskipfart kommer tydelig til uttrykk også om en bare tar for seg anløpene fra Danmark. De få arendalsfartøyene som ble igjen i farten, hadde stor lasteevne og kom fra de større danske byene, mest fra København og de andre byene på østkysten.

Når vi vet at arendalsskutene trakk seg ut av farten i 1860-åra, må det innebære at alle de arendalskutene som hadde vært i fart i 1850-åra ble satt inn andre steder. Østersjøfart er allerede nevnt som et alternativ. Fraktfart langs kysten var fremdeles en mulighet, selv om dampskipfarten allerede hadde vunnet innpass. Dessuten var det mulig at skutene ble solgt. Det kunne være fristende å anta at de ble solgt til Danmark, fordi danskene økte sin andel av farten på Arendal, men det fins ikke noe belegg for en slik antakelse. Derimot fins det et visst belegg for en annen antakelse, at de ble solgt til Vestlandet. Av amtmannens femårsberetning ser vi at så har skjedd,²³ men hvor utstrakt slikt salg var, er det vanskelig å uttale seg om. Og med Vestlandet ville det være nærliggende å forstå Mandal. For nettopp i 1864 gikk mandalsfartøyene inn i fraktfarten på Arendal.

²² Masdalen op. cit. s. 83-84.

²³ Femårsberetning fra amtmannen i Nedenes 1861-1865.

Tabell 1a. Heimehørighet for anløpene fra Danmark til Arendal 1864-1914

	Anløp totalt	Arendal	Danmark	A-Agder f. ø.*	V-Agder*	Norge. f. ø.	Utlandet f. ø.
1864	171	24	65	9(9)	68(44)	3	2
1874	143	30	95	5(4)	11(8)	1	1
1884	112	8	81	3(3)	15(9)	2	3
1894	81	11	62	1(1)	4(4)	1	2
1904	115	29	55	11(6)	5(3)	13	2
1914	69	5	54	1(0)	0(0)	8	1

Kilde: Inngående vaktjournaler, Statsarkivet i Kristiansand. For 1874 er inngående vaktjournal, Riksarkivet i Oslo benyttet.

* I rubrikken for Aust-Agder forøvrig er tallene for Lillesand ført opp i parentes; i rubrikken for Vest-Agder står tallene for Mandal tollsted i parentes.

Tabell 1b. Heimehørighet for anløpene fra Arendal til Danmark 1864 og 1874

	Anløp totalt	Arendal	Danmark	A-Agder f. ø.*	V-Agder	Norge. f. ø.	Utlandet f. ø.
1864	76	28	47	0(0)	0	1	0
1874	104	18	81	1(0)	0	1	3

Kilde: Utgående vaktjournaler, Riksarkivet i Oslo.

* I rubrikken for Aust-Agder forøvrig er tallene for Lillesand ført opp i parentes.

Tabell 2a. Heimehørighet for anløpene fra Danmark til Mandal 1856-1904

	Anløp totalt	Mandal	Danmark	A-Agder f. ø.*	V-Agder	Norge. f. ø.	Utlandet f. ø.
1856	503	404	71	21	0	0(0)	5(0)
1864	105	92	11	2	0	0(0)	0(0)
1874	310	300	9	1	0	0(0)	0(0)
1883	194	191	0	3	0	0(0)	0(0)
1894*	50(106)	47(100)	1(2)	0	0	1(2)	1(2)
1904*	13(28)	12(28)	0(0)	0	0	1(2)	0(0)

Kilde: Inngående vaktjournaler, Statsarkivet i Kristiansand. For 1874 er inngående vaktjournal, Riksarkivet i Oslo benyttet.

* Risøbank. I 1883 sto Risøbank for 47 % av anløpene til Mandal tollsted. For 1894 og 1904 står en omregning etter den prosentatsen i parentes, som et stipulert tall for hele tollstedet.

Tabell 2b. Heimehøring for avgangene fra Mandal til Danmark 1856-1883

Avganger totalt	Mandal	Danmark	V-Agder f. ö.	A-Agder	Norge f. ö.	Utlandet
1856	470	60	56	0	1	7
1864	166	8	4	0	1	0
1874	346	1	11	0	1	0
1883	183	0	1	0	1	0

Kilde: Utgående vaktjournaler, Riksarkivet i Oslo. For 1883 er utgående vaktjournal, Statsarkivet i Kristiansand benyttet.

Under krisa i 1864 var det nær tre ganger så mange fartøyer fra Vest-Agder i fart på Arendal som av tollstedets egne. Og flesteparten av fartøyene fra Vest-Agder var skuter fra Mandal. I noen grad deltok også fartøyer fra Lillesand. Dette faller godt sammen med tendensen vi fant fram til tidligere, at småskutefarten sto sterkt i de to tollstedene. At de i ei krisetid gikk inn i et annet tollsted og overtok mesteparten av farten er spesielt interessant. Det viser at farten i større grad enn tidligere antatt var preget av forholdsvis raske omstillinger. Men det er verd å merke seg at vi foreløpig bare har omtalt *anløpene*. Verken mandalsskutene eller lillesandsskutene hadde *avganger* fra Arendal til Danmark i 1864. De sto altså bare for import av danske varer til Arendal. Sannsynligvis gikk de til bakte til eget tollsted for å eksportere trelast til Danmark, men muligheten var selvsagt også tilstede for at de gikk i annen fart.

Anløp til Arendal av skuter fra tolldistriktene lenger vest var tilstede også senere, men i langt mer beskjeden grad. Det var i stor grad et fenomen som preget krisa i 1860-åra. De danske fartøyene dominerte mer og mer. Og i likhet med arendalsfartøyene, var farten til de danske fartøyene mer og mer rettet mot København og andre større byer på østkysten, og fartøyene ble større og større. Likevel holdt danskene oppe sin småskutefart tålig godt fram til 1880-åra. Typisk nok var det ei skute fra Løkken som ble den siste som ankom Arendal fra Danmark. Slik var det ikke i Mandal. At det der skulle bli ei mandalsskute som gikk den siste turen var naurlig nok.

For anløpene til Mandal

I 1856 sto mandalsfartøyene for rundt regnet 80 % av anløpene fra Danmark til eget tollsted, danskene for rundt 15 %. Og framover mot århundreskiftet økte mandalsfartøyenes andel såpass at det nærmest var tale om fullstendig kontroll. I 1850-åra hadde andre tollsteder i Vest-Agder en viss delatakelse. Trolig gikk også disse i triangelfart mellom Mandal, Danmark og eget tollsted, slik som

Tabell 3. Utgående varetyper fra Arendal til Danmark 1864 og 1874

	1864	1874
Avganger	76	104
Registrert	114	133
Trelast	57	92
Eikebark		3
Tjære	1	
Korkepropper		
Gruppe 1. sum	58	95
Østers	1	
Laks	1	
Hest	1	
Korn		
Skipsproviant		
Varer	1	1
Takstein		
Gruppe 2. sum	4	1
Salt	22	6
Sild	10	20
Sukker		
Transitvarer	5	10
Steinkol	5	
Gruppe 3. sum	42	36
Gruppe 4. ballast	10	1

Kilde: Utgående vaktjournaler, Riksarkivet i Oslo.

mandalsfartøyene trolig gjorde i Arendal. For blant de utklarete var det dobbelt så mange fra andre tollsteder i Vest-Agder som det var blant de innklarete.

Det typiske trekk mot slutten av 1800-tallet var altså at det var danske fartøyer som gikk i fart Arendal-Danmark, mens det var mandalsfartøyer som gikk i fart Mandal-Danmark. Med de mange ulikheter som var mellom de to tollstedene, skulle en også vente at det var forskjell i de varetypene som ble ført.

Tabell 4. Utgående varetyper fra Mandal til Danmark 1856-1883

	1856	1864	1874	1883
Avganger	594	179	346	185
Registrert	622	189	351	187
Trelast	582	161	338	172
Eikebark	20	23	5	13
Tjære				
Korkepropper			4	
Gruppe 1. sum	602	184	347	185
Østers	1			
Laks	7	1		
Hest	1			
Korn				
Skipsproviant			1	1
Varer	5			
Takstein				
Gruppe 2. sum	14	1	1	1
Salt	2			1
Sild	3	1	1	
Sukker			1	
Transitvarer				
Steinkol	1		1	
Gruppe 3. sum	6	1	3	1
Gruppe 4. ballast		3		

Kilde: Utgående vaktjournaler, Riksarkivet i Oslo. For 1883 er utgående vaktjournal. Statsarkivet i Krisiansand benyttet.

Utgående varer

Fartøyene som gikk fra de to tollstedene til Danmark hadde som oftest med seg last. I ei last kunne det være en eller flere varetyper. Ser en nærmere på hvilke varetyper som var representert, er det slående hvor dominerende plass trelasten hadde hele tida.

Trelast

Den viktigste eksportartikkelen fra Agder til Danmark var trelast. Både for Mandal og Arendals vedkommende utgjorde den i utvalgsårene fra rundt 50 % til rundt 90 % av lastekapasiteten. Rent umiddelbart skulle en vente at trelasteksporten var størst fra Arendal. På verdensmarkedet var det Arendal som var kjent som den virkelig store trelastbyen. Likevel viser det seg at eksporten til Danmark var størst fra Mandal. Forklaringen ligger selvsagt i at det var flere fartøyer som gikk i danmarksfart fra Mandal enn fra Arendal; men den ligger også i at trelasten derfra utgjorde en større andel av lasta. Det siste virker merkverdig i og med at tilgangen på skog var best i Arendal. Spørsmålet er imidlertid hvilken *type* skog. Når Arendal på verdensmarkedet var kjent som en trelastby av format, var det på grunn av tømmer med store dimensjoner. Det tømmeret hentet Arendal i store kvanta fra et oppland som strakk seg langt innover i landet. Men det tømmeret gikk ikke til Danmark. Det var småtømmeret som gikk dit. Og det ble bare uskippet fra det nære oppland ute ved kysten. Derfor er det ikke til å undres over at Mandal kunne levere mer danmarkslast. For der var det småvokst skog i en forholdsvis større del av opplandet enn i Arendal tollsted.

En annen årsak til at det ble eksportert mindre danmarkslast fra Arendal enn Mandal, var bedre muligheter for alternativ avsetning av småtømmeret. Det gjaldt både den innenlandske og den utenlandske omsetningen, men særskilt den innenlandske. Aust-Agder hadde tre jernverk; Nes, Eikeland og Froland. I Vest-Agder var det ikke noe jernverk i det hele tatt, om en da ser bort fra et mislykket forsøk på å etablere et omkring 1790. Jernverkene var store avtakere av småtømmer som ble brent til kol. Det var både Froland og Eikeland inntil de ble nedlagt; Froland i 1876 og Eikeland i 1884. Selv om Nes verk fortsatte drifta helt fram til 1950-åra, hadde de der erstattet det norske trekolet med steinkol fra Storbritania i stigende utstrekning etter 1840-åra.²⁴ Så dersom en grovt sier at jernverkene i Aust-Agder var avtakere av småtømmer til midten av 1870-åra, skulle det gi et tålig riktig bilde.

I løpet av 1800-tallet hadde imidlertid mulighetene til å avsette småtømmer til verkene endret seg. Det fikk også innvirkning på eksporten av trelast til Danmark. Ved inngangen til 1800-tallet måtte bøndene i Aust-Agder sørge for å brenne et fastsatt lestatall med kol før de kunne tenke på å selge eller eksportere danmarkslast. De fleste bruka hadde nemlig leveranseplikt til verkene; de var *tvunget* til å leverere kol. I 1816 ble leveranseplikten opphevet. Så sant bøndene ikke var i gjeld til verkene, kunne de fra da av velge om de ville levere til verkene eller til Danmark. Tallene for Arendal tollsted tyder på at denne utviklingen fikk betydning for eksporten til Danmark. I 1800 og 1810 var det lite utførsel av tømmer til Danmark. Nå kan tallene for 1810 ha sammenheng med

²⁴ Tvethe op. cit. s. 75.

krigen, men den eksplosjonsartede oppgangen i 1820 tyder på at opphevinga av leveranseplikten førte til økt trelasteksport til Danmark.²⁵

Utviklingen i slutten av 1840-åra og begynnelsen av 1850-åra tyder ihvertfall på en sammenheng. Da nådde danmarksfarten sitt høydepunkt. Amtmennene hevdet at det skyldtes en generell prisstigning på trelast. Og amtmannen i Nedenes framholdt at oppgangen for danmarksfarten fikk negative virkninger for jernverksdrifta. Økningen i tømmereksporten førte til vansker med kollevaransene, i ei tid som ellers var preget av oppgang også for jernverkene.²⁶

Fra slutten av 1850-åra og utover til midten av 1870-åra, muligens til midten av 1880-åra, utgjorde kollevaransene en stadig mindre konkurranse for leveransene til Danmark. Det skyldtes generell tilbakegang for verkene, sammen med en overgang fra norsk trekol til britisk steinkol.²⁷ Tilbakegangen for verkene kan imidlertid ikke forklares utviklingen for danmarksfarten, ettersom den også var i tilbakegang i dette tidsrommet. Derimot kan de nye tresliperierne ha vært noe av årsaken til tilbakegangen i danmarksfarten.

Sliperierne var på mange vis arvtakere etter verkene. Rygene tresliperi ble etablert i 1874, og overtok mye av det småtømmer som Froland verk tidligere hadde mottatt. Og sliperiet på Eikeland ble etablert på den gamle verkstoma i 1888. Etter århundreskiftet kom det flere nye sliperier i Aust-Agder. I Vest-Agder kom Hunsfoss sliperi i 1886, men det ble liggende så langt øst at det også fikk betydning for de vestligste delene av Aust-Agder. Så selv om det også kom et sliperi i Vest-Agder, var sliperikapasiteten mindre enn i Aust-Agder.

I Aust-Agder hadde de derfor langt bedre avsetningsmuligheter for småtømmeret på det innenlandske markedet enn de hadde i Vest-Agder. På det utenlandske markedet var det nok også lettere for Arendal å finne alternative avsetningsmuligheter enn Mandal. I siste halvdel av 1800-tallet ble småtømmeret i stigende grad eksportert som props til Storbritania. Propsen ble bruk til avstivning i gruvene, og etterspørselen økte i takt med ekspansjonen i gruveindustrien. Dette markedet var av betydning både for Mandal og Arendal, men fordi Arendal hadde en stor andel av sin flåte i fart på Storbritania, var det naturlig at eksporten av props ble størst fra Arendal. Nå kan amtmannen berette om at de i Vest-Agder fant avsetningsmuligheter for småtømmeret også til tønnestav. Den ble sendt både til Skottland, Sverige og Vestlandet. Men når det gjaldt staven, ble det fra amtmannens side understreket at denne tilvirkningen var startet ut fra et behov for å finne et nytt marked etter at danmarksfarten hadde sviktet. Det var snarere et utslag av tilbakegangen i danmarksfarten enn en forklaring på den.²⁸ Med propsten kan det nok i noen grad ha forholdt seg på samme måten,

²⁵ Jfr. Masdalen op. cit. s. 86.

²⁶ Femårsberetningene fra amtmannen i Nedenes og amtmannen i Lister og Mandal 1846-1850, 1851-1855, og 1856-1860.

²⁷ Tveithe op. cit. s. 75.

²⁸ Femårsberetning fra amtmannen i Lister og Mandal 1876-1880.

men der får en mere inntrykk av at det var tale om en konkurranse; en konkurranse som førte til nedgang i danmarksfarten.

Aust-Agder hadde alltid bedre avsetningsmuligheter for småtømmeret enn Vest-Agder på 1800-tallet. I første halvdel av 1800-tallet, muligens helt fram til 1870-åra, var det jernverkene som var årsak til det. Jernverkene fikk stor innflytelse på danmarksfarten fordi de var avtakere av småtømmer. Jernverkene fikk naturlig nok også innflytelse på danmarksfarten når det gjaldt den andre store eksportartikkelen; jernet.

Jern

Da jernmonopolet ble opphevet i 1794, mistet Norge eneretten på å forsyne Danmark med jern. Enda vanskeligere ble det for de norske jernverkene å hevde seg på det danske markedet etter unionsoppløsningen i 1814. For det innebar en drastisk økning i tollsatsene for det norske jern som ble importert til Danmark. Likevel var det danske markedet langt på vei det eneste markedet for det norske jernet. Det endret seg først i 1840-åra. Da ble det norske stangjernet utkonkurrert i Danmark av det billige engelske og svenske. Og støypegodset fikk problemer på grunn av høy innførselstoll i Danmark. Den ble innført for å beskytte de framvoksende danske jernstøyperierne.²⁹

Eksporten av jern fra Arendal til Danmark viser lave tall både for 1800 og 1810, mens det er en voldsom økning i 1820 og 1830, fulgt av en sterk tilbakegang i 1844 og 1856.³⁰ Og i 1864 og 1874 er ikke varetypen nevnt i det hele tatt. Økningen fra 1810 til 1820 er egentlig mye større enn det som er angitt. Tallene for Grimstad er nemlig inkludert i 1800 og 1810, men ikke senere. For Grimstad ble nemlig utskilt som eget tollsted i 1816. I og med at Grimstad var utskipningshavn for Froland verk, skulle en heller ha ventet en nedgang fra 1820. Alt tyder altså på en økning av jerneksporten til Danmark, til tross for at jernmonopolet var opphevet og tollsatsene økt. Enda mer interessant er det kanskje å slå fast at jerneksporten var i tilbakegang nettopp da danmarksfarten nådde sitt høydepunkt, og at det etter den tid ikke var noen eksport av jern i det hele tatt.

Nå kan selvsagt noe av forklaringen på denne utviklingen skrive seg fra selve kildegrunnlaget. Fram til 1856 er det tolløkene som er benyttet. Etter den tid er vaktjournalene kilden. Muligheten er tilstede for at jernet ikke er nevnt i vaktjournalene, fordi det bare er de viktigste varetypene som ble nevnt. Likevel er det vel lite trolig at en såpass viktig vare som jern ikke skulle bli oppført. At Arendal ikke var noen egentlig utskipningshavn for noe jernverk kan også gi et skjeivt bilde. Derfor er det foretatt en undersøkelse for Grimstad, som var

²⁹ Tveithe op. cit. s. 74-90 og 121-125 og Anne-Hilde Nagel: Norges historie, b. 15, Oslo 1980, s. 246-247.

³⁰ Masdalen op. cit. s. 86.

Tabell 5. Utgående varetyper til Danmark fra Tvedestrand, 1856 og 1874, Grimstad, 1856 og 1874, og Lillesand 1874

	Tvedestrand		Grimstad		Lillesand
	1856	1874	1856	1874	1874
Avganger	46	3	126	39	87
Registrerte varetyper	68	3	132	38	86
Trelast	37	3	125	38	86
Ved	3	0	0	0	0
Eikebark	0	0	4	0	2
Jern	7	0	0	0	0
Gruppe 1, sum	47	3	129	38	88
Hummer	0	0	0	1	0
Skipsproviant	20	0	0	0	0
Kjøtt	0	0	1	0	0
Gruppe 2, sum	20	0	1	1	0
Sild	0	0	1	0	0
Steinkol	0	0	1	0	0
Gruppe 3, sum	0	0	2	0	0
Gruppe 4, ballast	1	0	0	0	0

Kilder: Utgående vaktjournaler, Riksarkivet i Oslo.

utskipningshavn for Froland verk; og for Tvedestrand, som var utskipningshavn for Nes verk, for årene 1856 og 1874. For Tvedestrand utgjorde jernet rundt 10 % av de registrerte varetypene i 1856; i Grimstad var det ikke registrert i det hele tatt. Og i 1874 var det ikke registrert verken for Tvedestrands eller Grimstads vedkommende. Det skulle tyde på at jernet var utkonkurrert på det danske markedet i løpet av 1840-åra, altså før danmarksfartens tilbakegang.³¹

Dette samsvarer godt med den generelle utviklingen for de norske verkene. Svikten i det danske markedet fra 1840-åra ble den første tida av løst av eksport

³¹ Ellers ser det ut til at nedgangen fra 1856 til 1874 var tilstede også for Tvedestrands og Grimstads vedkommende. Dessuten nedgang i kornimporten fra Danmark til de to tollstedene i den samme perioden: Se tabellene 12, 13 og 14.

av støypegods til Storbritania og stangjern til Nord-Amerika. Utviklingen var som for trelasten; fra det nære til det fjerne utland.³²

At nedgangen for jerneksporten til Danmark fra Arendal kom såpass tidlig, gjør en sammenlikning med Mandal for siste halvpart av 1800-tallet mindre interessent. At det ikke var jerneksport fra Mandal, var gitt på forhånd. En sammenlikning for første halvpart av 1800-tallet ville derimot kunne sette tallene for jerneksporten fra Arendal i en bedre sammenheng.

Jerneksporten kan altså ikke brukes som hovedforklaring på at danmarksfarten var i tilbakegang i Arendal tollsted fra slutten av 1850-åra. Til det kom tilbakegangen i jerneksporten for tidlig. Ikke desto mindre kan den bidra til å forklare nedgangen. Ja, den kan muligens også bidra til å forklare hvorfor nedgangen kom tidligere og sterkere i Arendal enn i Mandal. For selv om danmarksfarten hadde et oppsving etter at jerneksporten var på retur, så må det ha vært av betydning at det var en vare mindre å eksportere da nedgangen endelig kom. Aust-Agder hadde et bein mindre å stå på.

Trelasten og jernet er de to utførselsartiklene som i første rekke blir forbundet med småskutefarten. Men enkelte ganger blir også eksporten av eikebarken trukket fram, og naturlig nok skjer det når eksporten fra Vest-Agder blir omtalt.

Eikebark

Nå ble det eksportert eikebark fra Aust-Agder til Danmark også, men ikke i samme omfang som fra Vest-Agder. Og eksporten avtok meget sterkt i Aust-Agder fra midten av 1800-tallet, mens den holdt seg bedre i Vest-Agder.

Myndighetenes frykt for mangel på skipsmaterialer fikk sterk innvirkning på utførselen av eikebark. Fra 1812 til 1821 var det direkte forbud mot utførsel, senere nøyde myndighetene seg med restriksjoner i form av høye tollavgifter; men i 1836 og 1842 kom det tollreduksjoner. Tollreduksjonene førte til en sterk vekst i utførselen, men mot slutten av århundret avtok eksporten igjen.³³ Det kom imidlertid ikke som en følge av nye restriksjoner i tollpolitikken, men på grunn av økt etterspørsel fra de innenlandske garveriene som var vokst fram, og av minkende behov, fordi nye garvestoffer i stigende utstrekning erstattet eikebarken.

Eksporten av eikebark har spesiell interesse fordi den brøt det vanlige farts-mønsteret. Mesteparten av eikebarken ble nemlig ført med små skuter til store danske havnebyer; i stor utstrekning til København, men også til Fredrikshavn. Det vanlige mønsteret var store fartøyer til de største byene.

Utførselen av eikebark var størst i Kristiansand og Mandal, men i begynnelsen av 1890-åra var den i sterk tilbakegang. Nye garverimetoder førte til at prisene i Danmark sank raskt.

³² Tvethe, op. cit. s. 74-90.

³³ Tvethe op. cit. s. 72.

Tabell 6. Inngående varetyper fra Danmark til Mandal 1856-1906*

	Mandal		Risøbank		1894	1904	1906
	1856	1864	1874	1883			
Anløp	503	105	310	194	92 (47 %)	50 (106)	13 (28) 15 (32)
Registrert	593	119	313	197	97 (49 %)	60 (122)	14 (29) 18 (37)
Korn	164	46	41	11	10	7	1
Gryn	1	0	0	0	0	0	0
Erter	2	0	0	0	0	0	0
Fedevarer	48	27	6	1	1	2	0
Dyr (1 og sl)	11	2	0	14	2	1	0
Fisk	0	0	0	0	0	0	0
Poteter	0	0	0	0	0	2	0
Grønnsaker	1	1	1	0	0	0	1
Gr. 1 sum	227	76	48	26	13 (50 %)	12 (24)	2 (4) 0 (0)
Gr. 2 ball	328	30	259	171	84 (49 %)	47 (96)	12 (24) 15 (31)
Gr. 3 stykk	12	2	0	0	(50 %)	1 (2)	0 (0) 1 (2)
Proviant	0	0	0	0	0	0	0
Ull	1	0	1	0	0	0	0
Høy	2	0	0	0	0	0	0
Bøk	0	0	0	0	0	0	0
Murstein	12	4	3	0	0	0	2
Jernvarer	0	0	0	0	0	0	0
Kalk	0	0	0	0	0	0	0
Sement	0	0	0	0	0	0	0
Diverse	11	7	2	0	0	0	0
Gr. 4 sum	26	11	6	0	(50 %)	0	0 2 (4)

* Tabellen gjelder registrerte varetyper ombord på fartøyene. Ved et anløp kan flere varetyper være oppgitt. Derfor er det ikke overensstemmelse mellom anløp og registrerte varetyper. I tabellen er Risøbanks prosentvise andel av anløpene og varegruppene oppgitt i 1883. For 1894, 1904 og 1906 står en omregning etter de angitte prosentvisene i parentes, som et stipulert tall for hele tollstedet. Kilde: Inngående vaktjournaler, Statsarkivet i Kristiansand. For 1874 er inngående vaktjournal, Riksarkivet i Oslo benyttet.

Utførselen av eikebark var blitt redusert på et tidligere tidspunkt i Arendal enn i Mandal. Det kan muligens bidra til å forklare hvorfor tilbakegangen for småskutefarten kom tidligst der. For det var med eikebarken som jernet; en vare mindre å frakte var av betydning når det ble tale om å opprettholde farten eller ikke. Og det er trolig at reduserte muligheter for jerneksport og eikebarkutførsel var årsaken til at arendalsfartøyene trakk seg ut på et så tidlig tidspunkt. For i Arendal var ikke det direkte varebytte så sterkt som i Mandal. Vel spilte trelasten en viktig rolle også i Arendal, men fartøyene derfra eksporterte også en rekke varer til Danmark som var hentet fra steder utenom den direkte fartsruta.

Arendal - fra varebytte til fraktfart

I 1864 og 1874 var bortimot tredjeparten av de registrerte varetypene som ble utført på fartøyene fra Arendal til Danmark brakt dit fra steder som lå utenfor den direkte fartsruta. I første rekke var det tale om salt, sild og steinkol. I noen grad skjedde dette også i Mandal, men ikke på langt nær slik som i Arendal. Enkelte av fartøyene som brakte varene fra Arendal til Danmark hadde nok selv hentet dem fra en tredje havn, men en del av varene var etter alt å dømme kommet med andre og større skip fra utlandet. Dermed var farten fra Arendal til Danmark trukket inn i den internasjonale fraktfart med Arendal som transithavn. Selvsagt hadde denne utviklingen sammenheng med overgang til større skip på større byer, til fart mellom Arendal og København; men ikke bare det. Også småskutene som gikk på Nordstrand brakte med seg slike varer.

Det var klare forskjeller på de varetyper som ble utført fra Arendal og Mandal, og det hadde skjedd en endring over tid når det gjaldt utførselen. Også når det gjaldt innførselen var det ulikheter og endringer over tid.

Inngående varer

Utgående fartøyer hadde som regel med seg last. Med inngående fartøyer var det noe annerledes, og en klar forskjell mellom Arendal og Mandal. Jevnt over kom hvert fjerde fartøy fra Danmark til Arendal i ballast. Unntakene var 1864 og 1904. I 1864 var det så å si ikke ei skute som kom i ballast, i 1904 var det bortimot halvparten.

Til Mandal kom fartøyene i langt større grad i ballast, i 1856 rundt 65 prosent av anløpene, senere noe over og noe under 90 prosent. Men også i Mandal viste året 1864 en så lav prosentvise som rundt 30.

Når det i Mandal var stor andel av ballast for inngående, men ikke for utgående, tyder det på at det var viktigere å utføre norske varer enn å importere danske. Det tyder på at det var de norske varene som opprettholdt farten. I Arendal var det nok også en tendens i den retning, men ikke så klar som i Mandal.

Tabell 7. Inngående varetyper fra Danmark til Arendal 1864-1914

	1864	1874	1884	1894	1904	1914
Anløp	171	143	112	81	115	69
Registrert	225	173	121	82	115	70
Kornvarer	129	54	22	2	0	0
Gryn	0	0	0	0	0	0
Erter	0	0	0	0	0	0
Fedevarer	70	66	34	6	4	0
Dyr (1 og sl)	10	16	21	0	0	0
Fisk	0	1	4	4	0	1
Poteter	1	1	0	5	3	1
Grønnsaker	1	1	3	3	1	0
Gr. 1 sum	211	139	84	20	8	2
Gr. 2 ball	1	17	24	21	54	15
Gr 3 stykk	7	1	5	34	47	50
Proviant	0	1	0	1	1	0
Ull	0	0	0	2	1	0
Høy	0	0	0	0	1	0
Bøk	0	1	0	0	1	0
Murstein	1	0	0	0	0	0
Jernvarer	0	0	0	1	0	2
Kalk	0	0	0	0	1	0
Sement	0	0	0	0	1	0
Diverse	5	14	8	3	0	1
Gr. 4 sum	6	16	8	7	6	3

Kilde: Inngående vaktjournaler, Statsarkivet i Kristiansand. For 1874 er inngående vaktjournal, Riksarkivet i Oslo benyttet.

Og vi har allerede sett at det ikke var så mye om å gjøre for Arendal som for Mandal å eksportere norske varer til Danmark. Avsetningsmulighetene andre steder var bedre i øst enn i vest.

I og med at Mandal hadde en større prosentvis andel av ballast enn Arendal når det gjaldt anløpene, tyder det på at det var viktigere for Arendal enn for Mandal å importere danske varer. Og det er nok riktig, for selv om en måler i antall, hadde Arendal flere anløp av fartøyer med last. At Arendal hadde en større

import enn Mandal, til tross for at tollstedet hadde mindre utførsel, er likevel ikke så underlig. Arendal var en større by, med et større oppland enn Mandal. Byens kjøpmenn var også byens tre lasthandlere. De skulle forsyne sine brukere bønder langt oppover i Telemark med korn og matvarer, så de måtte ha betydelige forsyninger. I tillegg skulle de forsyne en stadig økende folkemengde. Som følge av økningen i stor skipsfarten var det en voldsom tilflytting til kyststrøkene i Aust-Agder, i særdeleshet Arendalsområdet. Vel vokste folkemengden i Vest-Agder også, men forholdsvis mindre enn i Aust-Agder. Og fram til 1860-åra var det småskutene fra Danmark som sørget for skipsprovisianen til Arendals voksende flåte av større skip. Kjøpmennene i Arendal hadde langt flere munner å mette enn kjøpmennene i Mandal. Derfor var det en utstrakt kommisjonshandel med danske varer blant Arendals kjøpmenn, men de kjøpte også varer direkte av fartøyene som kom til byen.

Men utviklingen av storskipsfarten endret dette bildet for Arendals vedkommende. Småskutene brakte som oftest med seg korn, fedevarer og noen griser. Slik var det i Mandal helt fram til århundreskiftet, for der holdt småskutefarten seg godt. Men slik var det ikke i Arendal. Riktignok var disse varetypene i overvekt blant registreringene fram til 1880-åra, men etter den tid fordelte registreringene seg på disse og en rekke andre varetyper som slett ikke var typiske i forbindelse med småskutefarten. Omlegginga til storskipsfart og handel med større danske byer hadde altså ført til ei omlegging i importen fra Danmark. Utvalget ble større, samtidig som det en tradisjonelt forbandt med danske varer ble innført på store skip fra andre land. Ja, til og med i tida før 1880-åra sank betydningen av korn, fedevarer og griser i forhold til de andre innførte varene fra Danmark sterkere i Arendal enn i Mandal. Arendal var mer utsatt for påvirkning fra det internasjonale markedet.

Overblikk

Utbygginga av de innenlandske kommunikasjonene, industrialiseringa, maling av korn på store møller og overgangen til salgsjordbruk førte til at Agder i løpet av 1800-tallet ble nær mere knyttet til det nasjonale marked. Landsbygda ble nærmere knyttet sammen med byene på Agder, og byene ble nærmere knyttet sammen med hverandre og andre norske byer, spesielt hovedstaden. Utviklingen bidro selvsteg til en nedgang i skutefarten mellom Agder og Danmark. Amtmannen i Nedenes framholdt typisk nok at byene i distriktet i begynnelsen av 1860-åra var gått over til å forsyne seg med varer fra hovedstaden, i stedet for fra utlandet, slik som tidligere.³⁴ Omslaget kom altså samtidig med at nedgangen for småskutefarten satte inn.

Sannsynligvis ble Aust-Agder tidligere knyttet til det nasjonale marked enn Vest-Agder, for i Aust-Agder lå byene tettere, ihvertfall innenfor det området

³⁴ Femårsberetning fra amtmanden i Nedenes 1861-1865.

skutefarten hadde sitt tyngdepunkt i. Det kan derfor være med på å forklare at nedgangen i småskutefarten kom tidligere og med større virkning i Arendal enn i Mandal. For skutefarten ble for det meste drevet med landsbygda som utgangspunkt.

Byene på Agder vokste sterkt i løpet av 1800-tallet. Veksten hadde sammenheng med overgangen til storskipfart, en vekst som var spesielt stor fra midten av 1800-tallet. Og veksten var større i Aust-Agder enn i Vest-Agder. Det var utvilsomt noe av årsaken til at nedgangen i småskutefarten ble sterkere i Arendal enn i Mandal. Arendals småskuter trakk seg mer eller mindre ut av farten allerede under krisa i 1860-åra. Tollstedet med sin storby og storskipfart fant det ikke bryet verd å fortsette med en handel som ga såpass lite utbytte. Men den sterkere nedgangen for småskutefarten i Aust-enn i Vest-Agder var også be-tinget av ulikt næringsliv.

For Arendal var det ikke så voldsomt om å gjøre å få avsatt småtømmeret til Danmark. Både på det innenlandske og det utenlandske markedet var det alterna-tive avsetningsmuligheter. Og jernutførselen til Danmark hadde tatt slutt alle-rede ved midten av 1800-tallet. Vel var Arendal fortsatt avhengig av betydelige tilførsler av korn, men det ble i økende grad ført heim fra det fjerne utland på byens større skip. Riktignok kom det også en rekke fartøyer fra Danmark med korn, men ikke i slikt et omfang som tidligere.

Tidligere kom mesteparten av kornet fra Danmark i småskuter fra det området som i denne undersøkelsen meget upresist er blitt kalt Nordstrand. Mot slutten av 1800-tallet avtok innførselen derfra katastrofalt. Da kom mesteparten av kornet fra Danmark fra København og tildels de større byene på østkysten. Nå kom det også en betydelig mengde fra Nordstrand helt fram til 1880-åra, men etter den tid var det storskipfarten som dominerte korninnførselen. Samtidig som småskutefarten fra Nordstrand hadde vist en voldsom nedgang, hadde den også endret karakter. Tidligere hadde arendalsfartøyene spilt en sentral rolle, på slutten av 1800-tallet var det nordstrandsfartøyene som dominerte. Det var na-turlig at det ble slik. For i handelsstedene langs Nordstrands kyst var skutefarten selve eksistensgrunnlaget. For å ha et levebrød var innbyggerne der avhengige av å opprettholde den. Gjennom hundreår hadde det utviklet seg et handels-mønster hvor Arendal for dem spilte storbyens rolle i langt større grad enn de større danske byene.

Nordstrandsfartøyene hadde opprettholdt farten på Arendal fordi den var av ve-sentlig betydning når det gjaldt å skaffe seg et utkomme. Det samme kan sies om mandalsfartøyene. I farten på Mandal var det småskutene fra eget tollsted som så å si kontrollerte farten. Og for Mandal var samhandelen av den største betydning. For Mandal kom ikke for alvor med i den internasjonale storskips-fart før mot slutten av århundret. Inntil den tid utgjorde småskutene og de mel-lomstore fartøyene i danmarksfart en stor andel av byens flåte, og tollstedet hadde vansker med å få avsatt sin trelast og eikebark andre steder enn i Dan-mark. Mandals beskjedne storskipfart ved midten av århundret avspeilte seg også i farten på Danmark. Bare en liten andel av anløpene og avgangene var av

større fartøyer over 20 kommerselsester, og de var på ingen måte av en slik stør-relse som de stadig flere og større skipene som anløp Arendal fra København. Farten Arendal-Danmark hadde vært preget av småskuter og større fartøyer. Mesteparten av farten Mandal-Danmark var med småskuter og mellomstore far-tøyer. Flesteparten gikk i fart på østkysten, Limfjorden vest og vestkysten sør for Limfjorden vest. Fartsmønstrerne for de to tollstedene var altså ulike. Man-dal hadde liten eller ingen fart på Nordstrand og København, mens farten på disse områdene var av stor betydning for Arendal. Arendal hadde liten eller ingen fart på Limfjorden vest og vestkysten sør for Limfjorden vest, mens farten på de områdene var av stor betydning for Mandal. Skutehandelen på Aren-dal var dominert av småskuter fra små danske handelssteder, handelssteder som hadde Arendal som sin storby. Skutehandelen på Mandal var derimot dominert av tollstedets egne småskuter og mellomstore fartøyer, og de fartøyene kom fra tållig store danske byer. Når det gjaldt skutefarten kunne ikke Mandal på samme vis som Arendal spille storbyens rolle. Det bidro til at Mandal opprettholdt den bedre enn Arendal. At Arendal spilte storbyens rolle, kom også fram ved at Arendal eksporterte varer til Nordstrand som var hentet utenfor den direkte farts-ruta. Til en viss grad kan det hevdes at Arendal ble transitthavn for varer fra det internasjonale markedet, som så ble brakt fra Arendal med danske skuter til Nordstrand. Skutehandelens preg av varebytte var dermed til en viss grad for-svunnet. Nå skal det likevel understrekes at flesteparten av småskutene fortsatte farten etter det gamle mønsteret også i farten på Arendal, men den interna-sjonale fraktfart hadde satt sine spor selv på den farten.

Arendal var storbyen, den var mulighetenes by. Veksten i byens flåte hadde skapt ringvirkninger i byens og distriktets næringsliv. Næringslivet blomstret, mulighetene bød seg. Slik var det ikke i Mandal. Storskipfarten fikk ikke den helt store betydning for byen før slutten av 1800-tallet, og den kom aldri til å bli en så betydelig sjøfartsby som Arendal. De få mulighetene som bød seg måtte en holde på. Om en setter det på spissen, kan det sies at hovmodet rådet i Arendal, nøysomheten i Mandal. At Mandal så seint som 1870-åra sendte hog-genbord og handsagde bord til Danmark, var et uttrykk for slik nøysomhet. I Arendal ville de neppe satt moderne teknikk til side på den måten for å få mere ut av stokken. Vel var det rik tilgang på billig arbeidskraft i Arendal tollsted også, men mulighetene for alternativt sysselsetting satte grenser for hvor langt en kunne gå i den retning.³⁵

³⁵ For å kontrollere hvor nøyaktig vaktjournalenes vareopplysninger var, ble de ved visse stikkprøver holdt opp mot tollbøkene. Selysagt var opplysningene i tollbøkene mer utførlige. Vaktjournalene tok som oftest med seg ett til tre av de viktigste vareslagene, tollbøkene også de mindre viktige varetypene. Dessuten var varetypenes kvantum eller antall angitt i tollbøkene. Fartøyet Kathinka fra Mandal utførte f. eks. ifølge vaktjournalen 1874 trelast. Av tollboka for det året går det fram at trelasten i flere tilfeller ble benevnt som hogde bord og hogd last. Det ser ut til at det var spesielt når det gjaldt opplysninger om varetypene at det kunne vært mer å hente i tollbøkene enn i vaktjournalene. Når det gjelder handelsakturen, får en et godt innblikk i den ved å lese om Eilert Sundts reise i Mandalen 1861, i hans verker i utvalg, b. 8: Om husfliden i Norge, Oslo 1975, s. 213-220.

Nedgangen i skutefarten og forskjellen på Aust-Agder og Vest-Agder hadde sine årsaker i endringer og ulikheter i næringslivet på Agderkysten. Men årsakene skrev seg også fra utviklingen utenfor Agder.

Sett fra Danmark

Da Agger-kanal fra midten av 1830-åra åpnet Limfjorden vest som handelsområde for skutene i Vest-Agder,³⁶ må det ha ført til en veldig oppgang for skutehandelen i vest. Ut fra det vi vet om siste halvpart av 1800-tallet, ser det ikke ut til at skutene fra Aust-Agder i nevneverdig grad deltok i det området. Vest-Agder fikk et nytt skutehandelsområde, Aust-Agder ikke. Det kan ha vært noe av årsaken til at tyngdepunktet for skutehandelen i første halvdel av 1800-tallet ble forskjøvet fra øst til vest. Og når skutefarten holdt seg bedre i vest enn i øst, kan noe av årsaken ha vært at skutefarten på Limfjorden holdt seg såpass lenge. For det var dampskipstrafikken som tok knekken på skutefarten i Limfjorden. Og den kom først i gang i begynnelsen av 1880-åra, og den direkte dampskipsruta på England ble ikke åpnet før slutten av 1890-åra. Forholdene i Agger-kanal kan til og med bidra til å forklare hvorfor Mandal ble så mye hardere rammet av krisa i 1860-åra enn Arendal. For nettopp da skapte sandflukten i Limfjorden vest store problemer for farten der.³⁷

Selv om Danmark så seint som 1840-åra sto for to tredjeparter av Norges kornimport,³⁸ var dansk korneksport etter 1814 i stigende utstrekning blitt rettet mot andre land, mot England, Holland og Tyskland.³⁹ Utviklingen bort fra det norske markedet skjøt for alvor fart etter 1864. Det hadde sammenheng med en omlegging av landbruksproduksjonen bort fra kornproduksjon og over til meieriprodukter for det engelske markedet.⁴⁰ At omlegging av landbruksproduksjonen og nedgangen i korneksporten til Norge kom samtidig med nedgangen i skutefarten, skulle vime om en nøye sammenheng.

Utbygginga av dampskipsruter og jernbane påskyndet utviklingen bort fra det norske markedet. Åpningen av jernbanen fram til Fredrikshavn i 1871 fikk avgjørende betydning.⁴¹ Importen endret karakter.

At jernbanen til Fredrikshavn fikk betydning for samhandelen med Norge, kan avleses i anløpene derfra. Både fra Arendal og Mandal var det i 1874 en sterk oppgang, i anløpene til Fredrikshavn, en oppgang som ved midten av 1880-åra var vendt til sterk nedgang. Sannsynligvis trakk banen i første om-

³⁶ A. Hjort Rasmussen: Skutefart og Limfjordshandel s. 24, Esbjerg 1974.

³⁷ A. Hjort Rasmussen op. cit. s. 26 og 37-38.

³⁸ Tvethe op. cit. s. 123.

³⁹ Cornell op. cit. s. 12.

⁴⁰ Fredrik Scheel: Den norske sjøfarts historie, II:1, Oslo 1935, s. 172.

⁴¹ Sven Anders Söderpalm: Göteborg-Fredrikshavn. Nordisk trafik i skuggan av Tyskland 1860-1914, Meddelelser nr. 2, Aalborg 1983, s. 47-68.

gang til seg farten fra Norge, mens banen bare et tiår etter hadde gjort anløpene overfløydige fordi importen nå kom fra andre land. Typisk nok var det mot slutten av 1870-åra at amtmannen i Lister og Mandal for første gang tok til å klage over at det norske tømmeret var i ferd med å bli utkonkurrert av det svenske.⁴²

En tilsvarende utvikling kan spores etter at Esbjerg havn ble åpnet i 1874, men selvfølgelig var det en utvikling som gjaldt samhandelen Mandal-Esbjerg, ikke Arendal-Esbjerg.

Jernet hadde i første halvpart av 1800-tallet vært en viktig innførselsvare fra Aust-Agder, men etterhvert var nordmennene blitt utkonkurrert av det billigere svenske og engelske stangjernet, og utbygginga av de danske jernstøyperne i andre halvdel av 1800-tallet stengte det danske marked også når det gjalt støypegods.

Betingelsene for skutefarten var blitt endret i siste halvpart av 1800-tallet, det førte til at den omsider ble avviklet. Årsakene lå på norsk og på dansk grunn, men lå de ikke egentlig i første rekke på engelsk grunn? Var det ikke utviklingen i England som hadde beseglet skutefartens skjebne? Hadde ikke muligheten til å utskipe prosen dit bidradd til at eksporten av småtømmer til Danmark gikk tilbake? Hadde ikke det engelske jernet utkonkurrert det norske på det danske markedet? Hadde ikke opphevinga av Navigasjonsakten lagt grunnlaget for ekspansjonen i storskipsfarten og dermed undergangen for småskutefarten? Jo, men hva som skal tillegges mest vekt, utviklingen i England, Danmark eller Norge, er det vanskelig å ha noen bestemt formening om.

Men var det slik at det bare var utviklingen i siste halvpart av 1800-tallet som beseglet skutefartens skjebne? Hadde ikke opphevinga av den dansk-norske unionen vært av stor betydning? Hadde ikke unionen med sine monopoler og proteksjonistiske tollpolitikk holdt kunstig liv i skutehandelen? Nei, skute-farten blomstret jo som aldri før etter unions oppløsningen. Likevel, hadde det ingen betydning at vi ikke lenger var i union med vår viktigste handelspartner på skutehandelens område?

Svimplende vide syner

Den dansk-norske statens innsats for å øke sjøforsyningen hadde på mange vis trygget småskutefartens eksistensgrunnlag. Fra 1735 til 1788 hadde danskene enerett på å forsyne det sønnafjelske Norge med korn. Motstykket var nordmennenes enerett på å forsyne Danmark med jern i perioden 1730-1794. Til sine tider ble både jern og kornmonopolet innskrenket eller midlertidig opphevet. Ikke desto mindre fikk begge monopolene betydning for samhandelen

⁴² Femårsberetningene fra amtmannen i Lister og Mandal og amtmannen i Nedenes 1876-1880.

mellom de to land. Den proteksjonistiske tollpolitikken favoriserte også varer som ble ført mellom kongens riker.

Statsledelsens bestrebelse for å få handelen konsentrert i kjøpstedene er ofte blitt understreket. Men slike bestrebelse ville jo være en trusel mot småskutefarten, ettersom den hadde sitt tyngdepunkt utenfor kjøpstedene. Myndighetene ønsket imidlertid ikke å ramme småskutefarten med sine kjøpstadsprivilegier, derfor ble den sikret gjennom en rekke spesielle privilegier. De ga innbyggerne på landsbygda i Jylland og på Agder rett til å reise med sine små skuter i handelsferd over Skagerak. Og etter den såkalte liggedagsordningen fikk innbyggerne både i Danmark og Norge rett til å kjøpe korn og matvarer eller trelast og jern direkte på norske eller danske fartøyer som lå i norske eller danske havner et visst antall liggedager, uten at de måtte gå veien om kjøpmannen.⁴³

En del av dette nettverket med monopoler og privilegier opphørte med unionsoppløsningen eller i tida like forut eller like etter den. At Sverige skulle være interessert i å opprettholde dette nettverket som skulle fremme den danske-norske samhandelen var vel heller ikke å vente. Minnet om at den danske kongen hadde prøvd å holde på Norge ved hjelp av økt kornforsyning til landet i 1814 hadde vel til fulle bevist at det ut fra et svensk militært synspunkt var maktpåliggende å hindre at Norge ble avhengig av dansk kornimport. Og skulle den danske kornimporten rammes, måtte skutefarten rammes. For en stor del av importen skjedde nettopp på disse skutene. Samhandelen med Sverige burde styrkes. Helst burde kornforsyningen komme derfra, eller ihvertfall gjennom Sverige. Det kunne selvsagt skje ved at skutefarten ble ledet til Sverige, ved en fast dampskipsforbindelse eller ved å knytte Agder til Sverige med jernbanebygging. Omtrent slike spørsmål skulle en tenke seg at svenske militære eksperter arbeidet med etter 1814.

Det gjorde de kanskje også, men de skisserte strategiene ble ikke gjennomført, og kunne ikke gjennomføres. Derfor fikk ikke opphevinga av unionen så stor innvirkning på skutefarten. Utviklingen gikk heller i motsatt retning; skutefarten blomstret mer i første halvpart av 1800-tallet enn den hadde gjort på 1700-tallet. Danmark sto da for omtrent to tredjeparter av Norges kornimport. Og jernbanen knyttet ikke Agder til Sverige før langt ut på 1900-tallet. Årsaken til at skutefarten mellom Danmark og Norge ikke ble rammet av unionsoppløsningen, behøver likevel ikke å bety at svenskene ikke ønsket å avskaffe den; de maktet bare ikke å gjøre det. For Sverige hadde ikke behov for den norske trelasten eller det norske jernet. Slike varer eksporterte de selv. Og Sverige var heller ikke i stand til å forsyne Norge med korn. Derfor måtte de la kornimporten fra Danmark og skutefarten derfra og dertil fortsette. Likevel er det en kjennsgjerning at de høye tollsatsene like etter unionsoppløsningen fikk en negativ innvirkning på småskutefarten, men at den nye tollpolitikken som ble ført fra 1826 og framover bedret vilkårene. Spørsmålet blir da om

⁴³ Gustav Sætra: Skutehandelen i Nedenes. Kampen om liggedagsordningen og Nedenes-privilegiene 1723-1756, i Skog och brännvin, Oslo 1984, s. 304-344.

svenskene like etter 1814 hadde til hensikt å hemme den dansk-norske handelen, men senere oppga dette på grunn av at det ikke var noe annet land enn Danmark som kunne fylle behovet for den type import og eksport, og fordi Sverige etter hvert fulgte den generelle liberalistiske politikken. For når det gjaldt den svensk-norske samhandelen, gjorde svenskene sitt ytterste for å fremme den.

Det ser altså ikke ut til at unionsoppløsningen førte til noen generell tilbakegang for småskutefarten, tvert om. Likevel skal det ikke utelukkkes at opphevinga av korn og jernmonopolet, unionsoppløsningen og en strammere tollpolitikk kan ha endret småskutefarten drastisk. Alle disse faktorene kan ha bidradd til at småskutefarten i løpet av første halvpart av 1800-tallet ble forskjøvet fra Aust-Agder til Vest-Agder. For de to varene som ble særskilt rammet var kornet og jernet. La oss se på hvilken betydning dette kan ha fått for Arendal og Mandal. I siste halvpart av 1800-tallet var småskutefarten til Danmark av langt større betydning i Mandal enn i Arendal, på 1700-tallet hadde forholdet vært omvendt. Hva kan ha vært årsaken? En sterkere omlegging til stor-skipfart i Arendal er allerede framhevet, men det må også ha vært andre årsaker. I Arendal utførte de i første halvpart av 1800-tallet jern, men ikke i Mandal. Hvis opphevinga av jernmonopolet og økte tollsatter etter unionsoppløsningen førte til at jernutskipningen fikk trangere kår på 1800-tallet enn på 1700-tallet, kan det ha vært en av årsakene til forskyvingen. I Arendal var kornimporten fra Danmark etter alt å dømme av større betydning enn i Mandal, fordi byens trelasthandlere hadde bruksbønder så langt opp som i Telemark som skulle forsynes med korn. Dessuten skulle Arendal til en viss grad importere korn for jernverkernes arbeidere og bruksbønder, selv om det i første rekke var en oppgave for nabobyene, som var inn og utskipningshavner for verkene. Opphevinga av kornmonopolet og økte tollsatter etter 1814, kan derfor ha ført til at Arendal allerede tidlig på 1800-tallet fikk billigere korn fra det fjerne utland. For kornimporten fra Østersjølandene økte allerede etter 1814 på bekostning av importen fra Danmark.

At jernet og kornet ble rammet, fikk trolig en negativ innvirkning på småskutefarten til og fra Arendal, mens Mandal ble mindre rammet av det. I Mandal var det utskipningen av småtømmer som var av betydning. At skutene på slutten av 1800-tallet i stor utstrekning gikk i ballast til Mandal for å laste trelast skulle tyde på det. Eksport av småtømmer til Danmark var av større betydning i Mandal enn i Arendal på grunn av et forholdsvis større oppland med småvokst skog. Og eksporten av danskelast ble ikke så hardt rammet som jernutførselen og kornimportførselen. Dessuten var eksporten av eikebark av større betydning i Vest-Agder enn i Aust-Agder. Tollettelser på den eksporterte trelast derfor skutefarten i Vest-Agder mer enn i Aust-Agder. Alle disse faktorene kan ha vært årsaker til at tyngdepunktet for småskutefarten i løpet av første halvpart av 1800-tallet ble forskjøvet fra Aust-Agder til Vest-Agder, fra Arendal til Mandal.

De foregående svimlende vide syner er ikke framsatt fordi de skal bli stående som noen absolutt sannhet. De er derimot framsatt som arbeidshypoteser for en

Tabell 8. Anløp fra områder* i Danmark og fra Danmark totalt til Arendal 1864-1914

I	Totalt				Fra 8 til 20 k. l.				Fra 20 k. l.					
	A	D	G	A	D	G	A	D	G	A	D	G	A	D
1864	15	256,0	19,69	7	92,0	13,14	3	137,5	48,83					
1874	9	173,5	19,28	8	95,5	11,94	1	78,0	78,00					
1884	14	1268,0	90,57	4	133,0	16,63	6	1135,0	189,16					
1894	38	7511,5	197,67	8	45,0	11,25	34	7466,5	219,60					
1904	52	7357,5	141,49	2	33,0	16,50	50	7324,5	146,49					
1914	5617780,5	317,50	0	0			56	17780,5	317,50					
II	1864	40	422,5	10,56	23	104,5	4,54	13	168,0	12,92	4	150,0	37,50	
	1874	65	854,0	13,14	23	142	6,17	33	385	11,67	9	327,0	36,33	
	1884	35	640,5	18,30	4	26,5	6,63	25	269,5	10,78	6	344,5	57,42	
	1894	23	680,0	29,57	1	7,0	7,00	13	140,0	10,77	9	533,0	59,22	
	1904	52	2638,0	50,73	0			32	367,0	11,47	20	2271,0	113,55	
	1914	10	1466,0	14,66	0			3	43,0	14,33	7	1423,0	203,29	
III	1864	78	430,5	5,52	60	259,0	4,32	18	171,5	9,53	0	0	0	
	1874	65	360,5	5,55	64	351,0	5,48	1	9,5	9,50	0	0	0	
	1884	54	392	7,26	39	250,0	6,41	15	142,0	9,47	0	0	0	
	1894	10	68,5	6,85	10	68,5	6,85	0	0		0	0	0	
	1904	5	35,0	7,00	5	35,0	7,00	0	0		0	0	0	
	1914	0			0			0			0	0	0	
IV	1864	38	196,0	5,16	35	158,5	4,52	3	37,5	12,50	0	0	0	
	1874	3	20,5	6,83	3	20,5	6,83	0	0		0	0	0	
	1884	9	190,0	21,11	0			7	76,5	10,93	2	11,4	56,75	
	1894	9	192,0	21,33	0			0	72,0	10,29	2	120,0	60,00	
	1904	6	99,0	16,50	0			4	46,0	11,50	2	53,0	26,50	
	1914	1	63,0	63,00	0			0	0		0	63,0	63,00	
V	1864	0			0			0			0	0	0	
	1874	1			0			1	18,0	18,00	0	0	0	
	1884	0			0			0			0	0	0	
	1894	1	36,0	36,00	0			0			1	36,0	36,00	
	1904	0			0			0			0	0	0	
	1914	2	484,5	242,25	0			0			2	484,5	242,25	
0	1864	171	1305,0	7,63	123	548,5	4,46	41	469,0	11,44	7	287,5	41,07	
	1874	143	1426,5	9,98	90	513,5	5,71	43	508,0	11,81	10	405,0	40,5	
	1884	112	2490,5	22,24	43	276,5	6,43	55	621,0	11,29	14	1593,0	113,79	
	1894	81	8488,0	104,79	11	75,5	6,86	24	257,0	10,71	46	8152,5	177,29	
	1904	11510129,5	88,08	5	35,0	7,00	38	446,0	11,74	72	9648,5	134,01		
	1914	6919794,0	286,87	0			0	3	43,0	14,33	66	19751,0	299,26	

Kilde: Inngående vaktjournaler, Statsarkivet i Kristiansand. For 1864 er inngående vaktjournal, Riksarkivet i Oslo benyttet.
 * Helt til slutt i tabellen står tegnet 0. Det gjelder Danmark totalt. Ellers er Danmark delt inn i fem områder. Område I er København. Område II omfatter den øvrige østkysten til Skagen, og med Limfjorden øst for Nibe. Område III er her kalt Nordstrand. Det strekker seg f. o. m. Skagen til innløpet av Limfjorden vest. Betegnelsen Nordstrand er her brukt for å skille det fra de øvrige områdene; det er ikke noe forsøk på å gi en korrekt definisjon. Område IV er Limfjorden vest. Område V er Vestkysten sør for Limfjorden vest. A er antall anløp, D er drektighet i k. l., og G er gj. sn. drekt. i k. l.

Tabell 9. Anløp fra områder* i Danmark og fra Danmark totalt til Mandal** 1856-1904

I	Totalt				Under 8 k.l.				Fra 8 til 20 k. l.				Fra 20 k. l.			
	A	D	G	A	D	G	A	D	G	A	D	G	A	D	G	
MA 1856	20	393,5	19,66	9	48,5	5,39	5	71,5	14,30	6	273,5	45,58				
MA 1864	11	151,0	13,77	4	26,0	6,50	5	67,5	13,50	2	58,0	29,00				
MA 1874	6	169,0	28,17	0			1	15,0	15,00	5	154,0	30,8				
MA 1883	8	93,5	11,69	0			8	93,5	11,69	0						
RB 1883	4	45,0	11,25	0			4	45,0	11,25	0						
RB 1894	1	52,0	52,00	0			0			1	52,0	52,00				
RB 1904	0			0			0			0						
II	MA 1856	159	2218,5	13,95	24	109,5	4,54	101	1201,5	11,90	34	908,0	26,71			
	MA 1864	30	283,5	9,43	15	67,5	4,50	12	139,5	11,63	3	76,0	25,33			
	MA 1874	178	2275,5	12,78	34	217,0	6,38	126	1451,5	11,52	18	607,0	33,72			
	MA 1883	60	906,5	15,11	0			54	634,5	11,75	6	272,0	45,33			
	RB 1883	22	289,0	13,14	0			21	241,5	11,5	1	47,5	47,50			
	RB 1894	11	200,5	18,23	0			9	84,5	9,39	2	116,0	58,00			
	RB 1904	5	60,0	12,00	0			4	39,0	9,75	1	21,0	21,00			
III	MA 1856	1	4,0	4,00	1	4,0	4,00	0		0	0	0	0			
	MA 1864	0			0			0		0	0	0	0			
	MA 1874	0			0			0		0	0	0	0			
	MA 1883	0			0			0		0	0	0	0			
	RB 1883	0			0			0		0	0	0	0			
	RB 1894	0			0			0		0	0	0	0			
	RB 1904	0			0			0		0	0	0	0			
IV	MA 1856	211	1152,0	5,46	184	844,5	4,59	25	259,5	10,38	2	48,0	24,00			
	MA 1864	35	194,5	5,56	28	126,0	4,50	7	68,5	9,79	0					
	MA 1874	72	541,0	7,51	47	296,0	6,30	25	245,0	9,80	0					
	MA 1883	81	797,0	9,84	6	40,5	6,75	73	711,5	9,75	2	45,0	22,50			
	RB 1883	31	286,0	9,23	0			31	286,0	9,23	0					
	RB 1894	10	100,5	10,05	0			10	100,5	10,05	0					
	RB 1904	3	30,5	10,17	0			3	30,5	10,17	0					
V	MA 1856	112	1161,0	10,37	47	225,0	4,79	54	680,5	12,60	11	255,5	23,23			
	MA 1864	29	262,0	9,03	13	58,5	4,50	16	203,5	12,72	0					
	MA 1874	54	572,5	10,60	8	52,5	6,56	45	478,5	10,63	1	41,5	41,50			
	MA 1883	45	482,5	10,72	0			45	482,5	10,72	0					
	RB 1883	35	373,0	10,66	0			35	373,0	10,66	0					
	RB 1894	28	264,0	9,43	0			28	264,0	9,43	0					
	RB 1904	5	66,0	13,20	0			5	66,0	13,20	0					
0	MA 1856	503	4929,0	9,8	265	1231,0	4,65	185	2213,0	11,96	53	1485,0	28,02			
	MA 1864	105	891,0	8,49	60	278,0	4,63	40	479,0	11,98	5	134,0	26,80			
	MA 1874	310	3558,0	11,48	89	565,5	6,35	197	1920,0	11,12	24	802,5	33,44			
	MA 1883	194	2279,5	11,75	6	40,5	6,75	180	1922,0	10,68	8	317,0	39,63			
	RB 1883	92	993,0	10,78	0			91	945,5	10,39	1	47,5	47,50			
	RB 1894	50	617,0	12,34	0			47	449,0	9,55	3	168,0	56,00			
	RB 1904	13	156,5	12,04	0			12	135,5	11,29	1	21,0	21,00			

Kilde: Inngående vaktjournaler, Statsarkivet i Kristiansand. For 1874 er inngående vaktjournal, Riksarkivet i Oslo benyttet.
 * Danmark inndelt i de samme fem områdene som i tabell 8 for Arendal. A er antall anløp, D er drektighet i k. l., og G er gj. sn. drekt. i k. l.
 ** For årene 1856, 1864, 1874 og 1883 står tallene for Mandal tollsted (MA) oppført først; for årene 1883, 1894 og 1904 står tallene for Risøbank (RB) etter.

Tabell 10. Avganger fra Mandal til Danmark totalt 1856-1883

	Totalt			Under 8 k.l.			Fra 8 til 20 k. l.			Fra 20 k.l		
	A	D	G	A	D	G	A	D	G	A	D	G
1856	594	5078,5	8,55	336	1493,0	4,44	211	2415,5	11,45	471170,0	24,89	
1864	179	1343,5	7,51	117	532,5	4,55	58	699,0	12,05	4 112,0	28,00	
1874	346	3766,0	10,88	96	613,5	6,39	234	2526,5	10,8	16 626,0	39,13	
1883	185	2107,5	11,39	8	56,5	7,06	175	1876,0	10,72	2 175,0	87,5	

Kilde: Utgående vakjournaler, Riksarkivet i Oslo.

Tabell 11. Avganger fra Arendal til Danmark totalt 1864 og 1874

	Totalt			Under 8 k.l.			Fra 8 til 20 k. l.			Fra 20 k.l		
	A	D	G	A	D	G	A	D	G	A	D	G
1864	76	878,0	11,55	54	235,5	4,36	20	213,0	10,65	2 429,5	214,75	
1874	104	948,0	9,12	66	383,0	5,80	29	326,5	11,26	9 238,5	26,50	

Kilde: Utgående vakjournaler, Riksarkivet i Oslo.

undersøkelse av småskutefartens utvikling i første halvpart av 1800-tallet. For Arendals vedkommende foreligger det allerede en slik undersøkelse av Kjell-Olav Masdalen. Dersom det ble foretatt en tilsvarende undersøkelse for Mandal, burde det være mulig å kartlegge denne forskyvingen fra øst til vest. Men jernutskipningens betydning for denne forskyvingen burde tilsa at et tollsted med utskipningshavn for ett av Aust-Agders jernverk også burde trekkes inn. Og det er vel også et spørsmål om ikke visse stikkprøver bør foretas også på slutten av 1700-tallet.